

Zukunft der Peko

Die SBB will zu viele Sitze streichen, finden die GAV-Delegierten.

Seite 2



Temporäre bei der SBB

Sie darf nicht mehr kündigen, nur um die Festanstellung nach 4 Jahren zu umgehen.

Seite 3



Gotthardbasistunnel

Unsere Impressionen von der Einweihung des Jahrhundertbauwerks.

Seiten 10 – 12



Nach gewonnener Abstimmung geht der Einsatz für den Service public mit voller Kraft weiter

Bahn braucht mehr Menschen

Ein unerwartet deutlicher Volksentscheid darf nicht darüber hinweg täuschen, dass die Zukunft des Service public alles andere als gesichert ist.

Alles, was die Befürworter der Initiative «Pro Service public» kritisiert haben, ist durch das Nein des Volks nicht weggeschwemmt. Nun gilt es, den Service und die Dienstleistungen über den Profit zu stellen. Politisch kommt einiges in Bewegung, aber die Gewerkschaften müssen ihre Aufgaben ebenfalls machen: mit dem dauerhaften Einsatz für die Arbeitsbedingungen, aber auch mit dem Kampf für menschliche Unternehmen, für Unternehmen, die durch Menschen erkennbar werden – auch in einer digitalen Welt.

pmpo

Interviews Seiten 6 und 7



Molkerei statt Billettschalter: Das ist nicht die Zukunft des Service public, die sich eine Mehrheit des Volks vorstellt.

AHVplus: Spendenaufruf in dieser Zeitung

Am 25. September findet die Volksabstimmung zur Initiative AHVplus statt. Die Gewerkschaften werden mit viel Aufwand für dieses gemeinsame Anliegen werben. Der SEV geht deshalb erstmals einen neuen Weg: Dieser Zeitung liegt ein Spendenaufruf bei. Die Mitglieder sind eingeladen, freiwillig einen Beitrag in beliebiger Höhe an die Abstimmungskampagne zu leisten. Die Spitze des SEV garantiert persönlich, dass die Spenden vollumfänglich für den Abstimmungskampf eingesetzt werden.

Beilage in der Mitte des Hefts

25 Jahre nach dem Frauenstreik

Jetzt braucht es griffige Lohnkontrollen

■ Am vorgestrigen 14. Juni, genau 25 Jahre nach dem Frauenstreik, haben die Frauen in mehreren Städten der Schweiz mit Aktionen und verlängerten Pausen gegen die weiterhin bestehende Lohnungleichheit protestiert.

Diskriminierende Differenz

Sie erinnern daran, dass trotz 20 Jahren Gleichstellungsgesetz (GIG) die Löhne von Frauen und Männern immer noch um rund 15 Prozent differieren. Rund die Hälfte dieser Differenz ist dis-

kriminierend. Weil freiwillige Massnahmen wie der sogenannte Lohngleichheitsdialog bei nur spärlichem Erfolg versandeten, sind jetzt Kontrollen der Lohngleichheit nötig. Obwohl der Bundesrat bisher nur sehr schüchterne Schritte in diese Richtung (mit einer Revision des GIG) tat, geht das vielen bürgerlichen Nationalräten bereits zu weit: Sie wollen die Revision abwürgen, unter anderem mit der abstrusen Behauptung, die Lohnungleichheit werde statistisch gravierend überschätzt.

Aus der gewerkschaftlichen Erfahrung zeigt sich, dass Lohnklagen, an sich ein verdienstvolles Mittel, Kontrollen nicht ersetzen können. Denn Lohnklagen verlangen einen langen Atem und viel Konfliktfähigkeit. Gleichzeitig sind sie oft ein Karriererisiko. Deshalb verzichten viele Betroffene auf diesen Weg. 25 Jahre nach dem Frauenstreik und 20 Jahre nach Inkraftsetzung des Gleichstellungsgesetzes verlangen die Frauen deshalb den «ganzen Geburtstagskuchen»: via Lohnkontrollen, jetzt! **SEV**

NEWS

«Parkplatzsteuer»
im Tessin

■ Tessiner Unternehmen mit mehr als 50 Parkplätzen müssen in Zukunft eine Parkplatzgebühr bezahlen. Die Stimmberechtigten haben bei einer kantonalen Volksabstimmung beschlossen, das Verursacherprinzip auch in diesem Bereich einzuführen. Sie haben einem Gesetz (aus der Feder des Lega-Staatsrats Claudio Zali), das aufgrund eines Referendums derselben «Lega dei Ticinesi» vors Volk kam, mit 51,71 % Ja zugestimmt. Die Einnahmen der Parkgebühr sollen der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsberuhigung und -verminderung zugutekommen. Pro Parkplatz wird die Gebühr zwischen CHF 1 und CHF 3.50 betragen, gerechnet wird mit Einnahmen von 18 Millionen.

Kritik am Bundesrat

■ Die Kongressdelegierten der Zoll- und Grenzschutz-Gewerkschaft Garanto haben in einer Resolution ihre «Enttäuschung» darüber geäußert, dass der Bundesrat im Konsolidierungsprogramm an «gefährlichen Sparübungen» vor allem beim zivilen Zoll festhält, trotz aller Proteste gegen den geplanten Abbau von Stellen und Dienstleistungen. Weiter wählten die Delegierten von zwei Kandidaten Roland Liebi (1966) als Präsidenten. Der Grenzwachter in Basel stand Garanto seit Oktober 2014 interimistisch vor.

Gutes elftes ZB-Jahr

■ Die Zentralbahn hat 2015 die Zahl der Reisenden um über 4 % auf 9,7 Mio. gesteigert, und die Personenkilometer um über 10 % auf 174,5 Mio. Der Verkehrsertrag stieg so um über 10 % auf 34,1 Mio. Daneben führten weniger Fahrzeugreparaturen und Einmaleffekte zu 7,3 Mio. Franken Jahresgewinn. An der GV wurde der aktuelle Geschäftsführer Renato Fasciati verabschiedet und sein Nachfolger Michael Schürch willkommen geheissen. Im Verwaltungsrat löst Toni Häne, Leiter Verkehr des Personenverkehrs SBB, Anna Barbara Remund ab.

GAV-Konferenz SBB und SBB Cargo zur Weiterentwicklung der Personalkommissionen

Sitzabbau stösst auf Widerstand

119 GAV-Delegierte nahmen am 26. Mai in Bern Kenntnis vom Stand der Verhandlungen zur Zukunft der betrieblichen Mitwirkung, das heisst der Personalkommissionen (Peko).

Eine Weiterentwicklung der betrieblichen Mitwirkung wurde von der SBB bereits bei den letzten GAV-Verhandlungen angestrebt mit dem klaren Ziel, Kosten zu sparen. Sie einigte sich dann aber mit der Verhandlungsgemeinschaft (VG) von SEV, VSLF, Transfair und KVÖV darauf, im GAV 2015 bei der Mitwirkung noch alles beim Alten zu belassen und diese ab Mitte 2015 bis Ende Juni 2016 weiterzuentwickeln. Seit Oktober 2015 haben die Delegationen bei vier Treffen ihre Ideen ausgetauscht, aber noch nicht auf alle Details eingetreten können. Zu diesem Zweck wurde beim letzten Treffen am 13. Mai eine Arbeitsgruppe eingesetzt. «Nachdem die SBB zwei Treffen verschoben hat, sind wir gegenüber dem Zeitplan in Verzug», stellte SEV-Vizepräsident und VG-Delegationsleiter Manuel Avallone klar. Bis Ende Juni schon ein Verhandlungsergebnis zu haben sei deshalb ambitioniert, bis zur nächsten GAV-Konferenz am 6. Oktober sollte es reichen. Die neuen Bestimmungen sollen mit dem nächsten GAV 2019 in Kraft treten.

Lieber mehr Leute mit wenig als wenige mit viel Freistellung

Beide Seiten sind sich einig, dass es auf den drei Stufen Fläche, Division und Konzern weiterhin Peko geben soll. Jedoch will die SBB die Peko-Sitze auf den Stufen Division und Fläche erheblich reduzieren, vor allem beim Personenverkehr und der Infrastruktur. Dies löste bei betroffenen, grossen Berufskategorien wie dem Zug-, Lok- und Verkaufspersonal Protest aus. Mehrere Delegierte hielten fest, dass sie lieber mehr Peko-Leute mit weniger Freistel-



Die GAV-Delegierten hiessen die präsentierten und diskutierten SEV-Stossrichtungen zuletzt klar gut.



Mit Ruth Schweizer (AS) warteten mehrere Delegierte vor einem Abbau der Peko-Sitze.



Manuel Avallone (l.) leitet die GAV-Verhandlungen, Jürg Humi ist für das Dossier Mitwirkung zuständig.



Roger Amsler (RPV) forderte für die Rangierer in der Peko Cargo Fläche einen garantierten Sitz.



Roman Umbricht (RPV) zum Thema Temporärangestellte: «Ich bin froh, dass eine Lösung gefunden wurde, doch müssen wir künftig Vereinbarungen aushandeln, die nicht umgangen werden können.»



Für Myriam Bänninger (TS) müssten auch Temporäre in langjährigen, befristeten Projekten nach vier Jahren fest angestellt werden.

lung hätten als weniger Peko-Leute mit mehr Peko-Zeit und entsprechend verkleinerten Arbeitspensien. Letztere führten nämlich dazu, dass man den Kontakt zur Basis verliere und bei einer Nichtwiederwahl Mühe hätte, in der angestammten Funktion wieder den Anschluss zu finden. Diese Meinung fand in einer Konsultativbefragung eine klare Mehrheit. Eine zweite Konsultativabstimmung ergab eine ebenso klare Mehrheit dafür, dass man für Arbeit in der Peko im gleichen Anforderungsniveau entlohnt werden soll wie bei der angestammten Arbeit und nicht in einem speziellen Peko-Anforderungsniveau. Zusätzlich ist eine pauschale Entschädigung vorgesehen. Mehrfach betont wurde, dass die Peko von der SBB nicht mit Projektarbeit «zugemüllt» werden dürfen und dass Sitzungen, zu denen die

SBB einlädt, weiterhin als Arbeitszeit zählen sollen, wie im jetzigen GAV festgehalten. Die von der SBB verlangte Streichung der Fachgruppen auf Divisionsstufe stiess auf einhellige Ablehnung. Zu reden gab auch die Wahlkreis aufteilung: Die VG solle darauf hinwirken, dass auch kleinere Berufsgruppen in den Peko vertreten sind, wurde gefordert. In einer dritten Konsultativbefragung stimmten die Delegierten

den vorgestellten SEV-Stossrichtungen einstimmig. Manuel Avallone teilte zudem mit, dass sich bei den schwierigen Diskussionen mit der SBB über die Umsetzung der Vereinbarung zu den Temporärangestellten eine Lösung mit einer Begleitgruppe abzeichne (siehe Artikel Seite 3). Und Dore Heim vom SGB zeigte sachlich die grossen Nachteile der Service-public-Initiative auf.

Markus Fischer

Temporäre: Keine Kündigungen mehr wegen der 4-Jahres-Regel

Mängelkorrektur ...

Gute Absicht mit negativen Nebenwirkungen: Der SEV hat die Vereinbarung mit der SBB über temporär Angestellte nachgebessert.

In Verbindung mit dem Gesamtarbeitsvertrag SBB / SBB Cargo 2015–18 haben die Gewerkschaften mit der SBB eine Vereinbarung getroffen, wonach temporär Mitarbeitende nach vier Jahren Tätigkeit bei der SBB Anrecht auf eine Festanstellung haben.

Untragbare Kündigungen

Bald stellte sich jedoch heraus, dass die SBB nicht bereit war, diese Vereinbarung buchstabengetreu umzusetzen. Noch während der laufenden Verhandlungen kamen dem SEV erste Kündigungen zu Ohren, die ausschliesslich ausgesprochen wurden, um die Festanstellung zu verhindern. In der Zwischenzeit hat die SBB zwar mehreren Dutzend temporär Angestellten eine feste Stelle angeboten; dies ist

zu würdigen. Gleichzeitig häuften sich aber auch die fragwürdigen Kündigungen, und SBB-intern gab es gar eine Anweisung, Temporäre nicht länger als drei Jahre zu beschäftigen.

Rauswurf statt Schutz

Dies alles war nicht im Geist der Vereinbarung und schon gar nicht in der Absicht des SEV, die Schwächsten innerhalb der Bahn zu schützen. Der SEV hat deshalb einer Ergänzung zur Vereinbarung zugestimmt, um zu verhindern, dass weiteren Temporären gekündigt wird einzig aus dem Grund, dass sie die 4-Jahres-Frist erreichen. Der Zusatz zur Vereinbarung hält nun fest, dass die SBB nur dann eine Festanstellung anbietet, wenn eine freie Stelle vorhanden ist. Damit wird die 4-Jahres-Frist faktisch ausser Kraft gesetzt, aber andererseits verpflichtet sich die SBB, auf Kündigungen zu verzichten, die ausschliesslich zur Vermeidung dieser Frist vorgenommen würden. Die Hauptpunkte des Zusatzes zur Vereinbarung:

■ Die SBB bietet eine Stelle nur an, wenn der/die temporär Mitarbeitende die nötigen Qualifikationen mitbringt und eine Stelle frei ist.

■ Grundsätzlich ist eine Anstellung nach vier Jahren temporärer Tätigkeit vorgesehen.

■ Die SBB entlässt niemanden aus dem Grund, dass er oder sie demnächst die 4-Jahres-Frist erreicht.

Insgesamt bedeutet die Vereinbarung nach wie vor eine Verbesserung der Situation der Temporären. Die Aussicht auf eine Festanstellung nach vier Jahren bleibt in der Vereinbarung bestehen, und bei Unstimmigkeiten wird neu eine Begleitgruppe aus Vertretern von SBB und SEV die Einzelfälle beurteilen. Andererseits akzeptiert der SEV, dass Temporäre zwar grundsätzlich Spitzenbelastungen abdecken sollen, dass es bei der SBB aber Geschäftsmodelle gibt, die von einem festen Anteil an temporär Angestellten ausgehen.

Peter Moor

Bild der Woche



25 Jahre sind es her, das ruft nach einer Geburtstagsfeier mit Torte, Musik, fröhlichen Mitfeiernden – und nach der Erneuerung der immer noch nicht erfüllten Wünsche: Am 14. Juni 1991 hat der Frauenstreik in der Schweiz stattgefunden, gefeiert wurde unter anderem mit einem Picknick auf dem Casinoplatz in Bern, wo unser Bild entstand.

ZUR SACHE

So war das nicht gemeint!

Die Vereinbarung über temporär Beschäftigte bei der SBB, die wir gleichzeitig mit dem Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt haben, sollte Leuten eine Sicherheit bieten, die jahrelang in prekären Verhältnissen gearbeitet haben. Wir haben zwar bereits vor einigen Jahren akzeptiert, dass in gewissen Bereichen wie der Wagenreinigung Leute über längere Zeit temporär beschäftigt werden können; also nicht nur, um Spit-

«Vieles ist hier schiefgelaufen, und das bedauern wir.»

Manuel Avallone, Vizepräsident



zen und Schwankungen abzudecken. Aber es schien uns nicht mehr als recht, auch hier Grenzen zu ziehen.

Was danach geschehen ist, war aber das Gegenteil dessen, was wir beabsichtigt haben. Nicht nur machte die SBB entgegen der schriftlichen Abmachung jede Anstellung davon abhängig, ob eine freie Stelle vorhanden war, während wir gutgläubig davon ausgingen, dass die SBB korrekt genug ist, hier neue Stellen zu schaffen. Nein, es kam zu einer regelrechten Kündigungswelle: An verschiedenen Orten wurde Temporären einzig und allein aus dem Grund gekündigt, dass sie nicht angestellt werden mussten. Unsere Vereinbarung hatte damit das genaue Gegenteil dessen bewirkt, was unsere Absicht war: Statt Sicherheit zu erlangen, standen die Kollegen nun auf der Strasse.

Mehrfach haben wir bei der SBB scharf interveniert, ohne den Missbrauch stoppen zu können. So ist uns nichts anderes übrig geblieben, als zähneknirschend eine Zusatzvereinbarung zu akzeptieren, die die Pflicht zur Anstellung nach vier Jahren temporärer Beschäftigung massiv relativiert. Im Gegenzug sichert die SBB zu, dass keine Kündigungen mehr erfolgen, um die 4-Jahres-Regelung zu umgehen.

Einige Kündigungen konnten so im letzten Moment gestoppt und rückgängig gemacht werden. Zudem haben einige Dutzend temporär Angestellte tatsächlich in der Zwischenzeit eine feste Stelle antreten können. Vieles ist hier aber schiefgelaufen, und das bedauern wir.

Es bleibt unsere Aufgabe, für alle Angestellten des öffentlichen Verkehrs gute Anstellungsbedingungen zu verlangen. Erst recht aber für jene, die zu tiefen Löhnen härteste, unangenehme Arbeit leisten. Wir bleiben dran und wir zählen darauf, dass auch die Arbeitgeber wissen, was Respekt und Würde ist.

Berufliche Vorsorge

Symova-Stiftungsrat neu gewählt

Die Sammelstiftung Symova, der rund 70 Verkehrs- und Bergbahnunternehmen mit rund 7500 aktiven und 4000 pensionierten Versicherten angeschlossen sind, hat Gesamterneuerungswahlen für den Stiftungsrat durchgeführt. Dies für die Amtszeit vom 1. Juli 2016 bis zum 30. Juni 2019.

Wahlorgan des paritätisch zusammengesetzten Stiftungsrats ist die Gesamtheit der ebenfalls paritätischen Vorsorgekommissionen bei den angeschlossenen Unternehmungen. Die Kandidat/innen konnten sich bis Ende März 2016 anmelden. Bei den Arbeitnehmenden bewarben sich nicht mehr Kandidat/innen, als Sitze zu vergeben sind, womit es bei einer stillen Wahl blieb. Ende Mai hat nun die Symova-Direktion das

Wahlergebnis den Delegierten der Vorsorgekommissionen brieflich mitgeteilt. Im **Deutschschweizer Wahlkreis** wurden folgende Vertreter/innen der Arbeitnehmenden gewählt:

- Edith Graf-Litscher, SEV (bisher),
- Stephan Hunziker, Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees AG (neu),
- Heinz Niederer, Appenzeller Bahnen AG (bisher),
- Beat Reichen, BLS AG (bisher).

Die Deutschschweizer Arbeitgeber werden vertreten durch:

- Manuela Hutter, Südostbahn SOB AG (bisher),
- Franziska Jermann, BLS AG (bisher),
- Fabian Schmid, Regionalverkehr Bern–Solothurn RBS (bisher),
- Werner Trachsel, Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland VZO (bisher).

Als **Vertreter der frankofonen und italienischen Schweiz** sind gewählt:

- Vincent Brodard, SEV (neu) für die Arbeitnehmenden,
- Pascal Vuilleumier, transN (neu) für die Arbeitgeber.

Aufgaben des Stiftungsrats und weitere Symova-Organe

Als oberstes Organ der Sammelstiftung Symova hat der Stiftungsrat deren professionelle Organisation und Führung sicherzustellen und ihre strategische Ausrichtung festzulegen. Zur Umsetzung der von ihm beschlossenen Anlagestrategie steht dem Stiftungsrat die Anlagekommission zur Seite.

Die Geschäftsführung und Verwaltung der Symova besorgt die Geschäftsstelle in Bern. Die Geschäftsleitung besteht aus Urs Niklaus, Direktor, und Sara Gabriel, Leiterin Anlagen und Finanzen.

Innerhalb der Sammelstiftung Symova gibt es für jede angeschlossene Unternehmung ein eigenes Vorsorgewerk mit individueller kaufmännischer

Höhere PK-Beiträge ab 2018: Eigentümer und Leistungsbesteller stehen in der Pflicht

«Alle Pensionskassen sind stark gefordert», schrieb die Symova-Geschäftsleitung Anfang Juni den angeschlossenen Unternehmungen und den Vorsorgekommissionen. Die Symova habe in den vergangenen Jahren zwar sehr gut gearbeitet «und belegt bezüglich Anlagerendite einen Spitzenplatz. Dennoch stehen weitere Hausaufgaben an. Die Symova ändert deshalb per 2018 ihre Berechnungsgrundlagen. Sie handelt dabei aber verantwortungsvoll gegenüber den Versicherten, denn das Leistungsniveau im Rentenalter bleibt weitgehend erhalten. Nötig ist aber eine massvolle Erhöhung der Arbeitgeber- und

Arbeitnehmerbeiträge ab 2018.» Für die Vorsorgekommissionen sind bis im September drei Infoveranstaltungen geplant. «Es ist wichtig, dass kein Abbau bei den Renten erfolgt und dass die Unternehmungen die höheren Pensionskassenbeiträge in ihren Offerten an die Besteller der Verkehrsleistungen eingeben», unterstreicht Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV und Mitglied des Symova-Stiftungsrats. «Denn neben den Unternehmungen und deren Eigentümern stehen auch die Besteller, also Bund, Kantone und Verbände in der Pflicht, für sichere Pensionskassenleistungen zu sorgen.» **Fi**

und versicherungstechnischer Bilanz. Für jedes einzelne Vorsorgewerk weist die Symova einen individuellen Deckungsgrad aus, und jedem Vorsor-

gewerk steht eine paritätisch zusammengesetzte Vorsorgekommission vor, die den Vorsorgeplan ihres Vorsorgewerkes bestimmt. **Symova/Fi**

Unterm Rad

Wann immer die Schweiz ein sogenanntes Jahrhundertereignis feiert, komme ich nicht umhin, mich zu fragen, wie wohl die Franzosen oder Italiener denselben Festakt bestritten hätten. Insofern war die Gotthard-Einweihungsfeier eine mittel-mässig befriedigende Angelegenheit für mich. Was der Freude am Werk aber keinen Abbruch tut – sofern denn nun die Verlagerung der Transporte von der Strasse auf die Schiene auch konsequent durchgezogen wird. Es ist jedoch zu befürchten, dass die Lastwagenlobby dieses über 20 Jahre alte



Gesetz auch weiterhin so emsig durchlöchern wird wie die Schweiz das Gotthardmassiv. Aber darum soll es hier nicht gehen. Diese Kolumne gehört Andreas, Jacques, Heiko, Albert, Salvatore, Andrea, Thorsen, Hans und Giuseppe. Den neun Männern, die beim Bau des neuen Gotthard-Basistunnels ihr Le-

«Wer den neun Männern, die im Stollen des Gotthardo verunglückt sind, wahrhaftig Respekt zollen will, muss jene Arbeiter und Arbeiterinnen würdigen, die noch am Werk sind.»

Anja Conzett

ben verloren haben. Während der Einweihung wurden auch sie bedacht: mit einer kleinen Trauerfeier, die unter Ausschluss der privaten Medien stattfand, und einer Messingtafel, auf der ihre Namen stehen. Jacques Namen haben sie bei der bescheidenen Ehrung sogar falsch graviert. In vieler Hinsicht ein Trauerspiel.

Niemand weint gerne, wenn er Grund zu lachen hat, aber die neun Toten vom Gotthard hätten mehr Würdigung verdient, als ihnen vor ein paar Tagen zuteil wurde. Und ich spreche nicht von der Höhe der Abfindungen, die die Verbliebenen erhalten haben, denn kein Geld der Welt wiegt ein Menschenleben auf, kein monetärer Komfort tröstet über den Verlust eines Sohnes, Bruders, Ehemanns oder Vaters hinweg. Es ist höchstens Genugtuung. Egal ob Mineure, Bahnarbeiter, Güterzugführer oder Flughafenlotsen; die Männer und Frauen im orangen Übergwändli leben – nein, arbeiten – ge-

fährlich. Genau darum ist es so unabdingbar, die Bedingungen, unter denen sie arbeiten, beständig und unermüdlich zu verbessern und sie auch schon zu Lebzeiten für das Restrisiko, das ihre Berufe immer in sich tragen werden, gebührend zu entschädigen. Wer den neun Männern, die im Stollen des Gotthardo verunglückt sind, wahrhaftig Respekt zollen will, muss jene Arbeiter und Arbeiterinnen würdigen, die noch am Werk sind. Denn es gibt keinen Trost ohne die Aussicht auf Verbesserung. Den Familien mein Beileid. Und ein Versprechen. Nicht auf Besserung, aber meine Stimme dafür.

MEINE MEINUNG

Stabilisierungsmassnahmen der Pensionskasse bei SBB Cargo International: Versammlung stimmt zu

Abkommen zur PK genehmigt

Die Lokführer von SBB Cargo International sind bereit, ihren Teil zur Sicherung ihrer Renten und der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu leisten. Doch die Vereinbarung zum 50:50-Leistungsaustausch zwischen ausländischen und Schweizer Lokführern überwachen sie mit Argusaugen.

Sie kamen in grosser Zahl wie immer und zeigten damit ihre Bereitschaft, für ihre Arbeitsbedingungen einzustehen. Die Lokführer von SBB Cargo International versammelten sich am letzten Sonntag in Bellinzona und stimmten dem Abkommen über die Stabilisierungsmassnahmen ihrer Pensionskasse zu. Mit den Verhandlungen dazu hatten sie an ihrer Versammlung vom 13. Januar SEV-Gewerkschaftssekretär **Martin Allemann** betraut. Dieser nannte als positive Aspekte: Verlängerung des aktuellen GAV bis 2020 (wozu auch SEV-Vizeprä-



Für den SEV ist das Abkommen über den Leistungsaustausch aus- und inländischer Lokführer im grenzüberschreitenden Verkehr sehr wichtig.

sident Giorgio Tuti beigetragen hat); in den Jahren 2016 und 2017 stehen für individuelle Lohnerhöhungen mindestens 0,7 Prozent der Lohnsumme zur Verfügung und in den Jahren 2018 bis 2020 je 0,8 Prozent. Im Gegenzug hat das Unternehmen gefordert, dass die tägliche Arbeitszeit am 1. Januar 2017 auf 498 Minuten steigt, bei 2075 Jahresarbeitsstunden. Zudem wird 2016 bis 2018 der Einzelerientag gemäss GAV-Artikel 68.2 suspendiert.

Nach angeregter, lebendiger Diskussion, die den kritischen Geist der Lokführer zeigte, spielten **Angelo Stroppini**, Gewerkschaftssekretär SEV, und **Thomas Giedemann**, Milizvertreter bei den Verhandlungen, den Ball der Versammlung zu, die dem Abkommen mit grosser Mehrheit zustimmte. Noch nicht fertiggespielt ist dagegen die sehr komplexe und kämpferische Partie zwischen Unternehmung und Personal zum Abkommen über den Leis-

tungsaustausch zwischen Lokführern mit ausländischen und Schweizer Anstellungsbedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr. «SBB Cargo International stellt unsere Interpretation des Abkommens infrage, ausgehend von einer Lesart, die uns überhaupt nicht gefällt, weil sie die Arbeitsplätze der Schweizer Lokführer nicht schützt und damit dem Geist des Abkommens widerspricht», erklärte Angelo Stroppini. «Somit wird bestimmt ein

Gericht zu entscheiden haben. Bis zum 17. Juni muss uns die Unternehmung sagen, ob sie ein Zivil- oder ein Arbeitsgericht anrufen will.» Thomas Giedemann, der die Angelegenheit sehr aufmerksam verfolgt, warnte die Kollegen: «Die Mühlen der Justiz mahlen eher langsam, wie der Fall Crossrail gezeigt hat. Doch dies ist beim jetzigen Stand der Auseinandersetzung der einzig gangbare Weg. Denn als Gewerkschaft wollen wir Klarheit.» **frg/fi**

Deutsche Nachtzuglinien bedroht



Die Deutsche Bahn stellt auf Ende 2016 den Betrieb ihrer Nachtzuglinien ein. Die Österreichischen Bundesbahnen zei-

gen Interesse an der Übernahme einiger Linien und führen Verhandlungen, u. a. auch mit der SBB. Mit dieser Aktion am

12. Juni im HB Zürich wollte die Organisation umverkehrR den Bahnbetreibern Mut machen, die Nachtzuglinien zu erhalten.

Ständerat will Einbürgerung der 3. Generation erleichtern

In den Details hat der Ständerat (SR) am 13. Juni aber höhere Hürden als der Nationalrat (NR) beschlossen. So will er erleichterte Einbürgerungen nur für Personen mit Niederlassungsbewilligung ermöglichen; dem NR reicht eine Aufenthaltsbewilligung. Der SR will auch, dass die Einzubürgernden mindestens fünf Jahre die obligatorische Schule in der Schweiz besucht haben. Weiter soll gemäss SR ein Gesuch um erleichterte Einbürgerung nur bis im Alter von 25 Jahren eingereicht werden können. Damit will er verhindern, dass Ausländer durch eine spätere Einbürgerung die Militärdienstpflicht umgehen. Umstritten sind zu-

dem die Voraussetzungen mit Bezug auf die Grosseltern und Eltern: Nach dem Willen des NR müsste mindestens ein Grosselternanteil in der Schweiz geboren worden sein. Falls nicht, müsste glaubhaft gemacht werden, dass ein Grosselternanteil ein Aufenthaltsrecht besass. Dem SR reicht «glaubhaft machen» nicht: Ein Grosselternanteil müsste ein Aufenthaltsrecht besessen haben. Einig sind sich die Räte, dass die Geburt in der Schweiz eine Voraussetzung für die erleichterte Einbürgerung sein soll. Und dass auch die 3. Generation das Bürgerrecht statt automatisch nur auf Antrag erhält und die Integrationskriterien erfüllen muss. **sda**

Die Abstimmung war nicht das Ende der Diskussion über den Service public



«Wir wollen eine menschliche Bahn»

Am Schluss war das Resultat deutlicher als weitherum erwartet. Die Initiative «Pro Service public» wurde klar abgelehnt, besonders auch aus den Kreisen des betroffenen Personals. Dafür hat sich der SEV eingesetzt, und deshalb bleibt er nun auch am Thema dran, wie Giorgio Tuti im Interview bestätigt.

■ **kontakt.sev:** Giorgio Tuti, was war deine Reaktion, als du am Abstimmungssonntag die ersten Resultate hörtest?

Giorgio Tuti: Zuerst war ich erleichtert, dass unsere Kampagne erfolgreich war, später war ich dann erstaunt über den Neinanteil, der aufgrund der Umfragen nicht so hoch zu erwarten war. Das gilt sowohl für die Service-publics als auch für die Milchkuh-Initiative.

■ **Der SEV hat sich stark engagiert, unter anderem mit einem offenen Brief in mehreren Zeitungen, den du mitunterzeichnet hast. Das haben nicht alle Mitglieder verstanden, weil sie durchaus Sympathien für die Anliegen der Initianten hatten.**

Diese Sympathien waren das ganz grosse Missverständnis bei dieser Abstimmung! Was die Initianten sagten und was in ihrem Initiativtext stand, war bei weitem nicht dasselbe. Deshalb mussten wir unseren Mitgliedern, aber auch den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs und der anderen öffentlichen Dienste, klar sagen: Man präsentiert euch hier eine Mogelpackung. Wäre es wirklich möglich gewesen, mit einem Ja die Schliessung von Poststellen und Bahnschaltern zu verhindern, dann hätten wir diese Initiative unterstützt –

aber das tat sie eben nicht.

■ **Mit anderen Worten: Die Initiative ist abgelehnt, die Sorgen bleiben bestehen?**

So kann man das wirklich sagen. Wir kritisieren ja seit langer Zeit die «Entmenslichung» des öffentlichen Verkehrs, wobei hier die SBB klar im Zentrum der Kritik steht. Wir setzen uns dafür ein, dass auf Bahnhöfen und in den Zügen Menschen in Uniform anzutreffen sind, die für die Kundenschaft zur Verfügung stehen – als Auskunftspersonen, welche die Dienstleistungen der Bahn kennen und kompetent anbieten. Dafür hatte die SBB taube Ohren. Die Initiative hat stark auf diesen Missstand abgezielt, und hier setzen wir alles daran, dass der Druck aufrechterhalten bleibt. Wir wollen eine menschliche Bahn.

■ **Und dann ist da noch Meyers «Lohn» ...**

Auch hier: Wir haben vom ersten Tag an keinen Zweifel daran gelassen, dass wir es nicht angebracht finden, dass Meyer mehrere hunderttausend Franken mehr erhält als sein Vorgänger. Wir haben uns auch für die 1:12-Initiative eingesetzt. Aber dennoch

ist das ein Nebenschauplatz: Unsere Aufgabe ist es, dafür zu sorgen, dass jeder und jede Einzelne, die bei der Bahn arbeiten, anständige Löhne erhalten. Das ist ein gewerkschaftliches Kernanliegen. Das ist uns bisher recht gut gelungen, aber wir sehen, dass der Liberalisierungsdruck weiter zunimmt. Jetzt ist es gerade die BLS, die in den Verhandlungen zum Gesamt-

«Der Liberalisierungsdruck nimmt weiter zu. Jetzt ist es gerade die BLS, die in den Verhandlungen zum Gesamtarbeitsvertrag völlige Freiheit statt Regeln im Lohnsystem verlangt, und dieses Lied werden wir auch in den kommenden Jahren überall vorgesungen bekommen.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV

arbeitsvertrag völlige Freiheit statt Regeln im Lohnsystem verlangt, und dieses Lied werden wir auch in den kommenden Jahren überall vorgesungen bekommen.

■ **Gibt es denn Anzeichen dafür, dass der Wind da wieder einmal dreht?**

Nicht wirklich! Wenn wir sehen, dass die Europäische Union daran ist, ihr viertes Eisenbahnpaket zu verabschieden, das unter anderem die völlige Liberalisierung des Personenfernverkehrs enthält, müssen wir uns klar sein, dass der Druck noch steigen wird.

■ **Zurück in die Schweiz: Es sind politische Vorstösse**

schon eingereicht oder angekündigt, die sich auf die Diskussion um den Service public beziehen. Da zeigt sich, dass die Gegner der Initiative aus zwei ganz verschiedenen Lagern kamen: Den einen – so auch dem SEV – schien die Gefahr der Liberalisierung und Privatisierung bei einem Ja zu gross, anderen ging die Initiative in dieser Richtung

zu wenig weit. Was erwartest du von der Politik?

Seit den letzten Wahlen haben sich die Mehrheitsverhältnisse verschoben, sowohl im National- als auch im Bundesrat. Entsprechend sah es in den ersten Monaten danach aus, als würden die Liberalisierer und Sozialabbauer freie Fahrt erhalten. In der Zwischenzeit gibt es doch ein paar kleine Lichtblicke, dass der Ständerat seine korrigierende Haltung weiterführt; sowohl beim Ladenöffnungsgesetz als auch bei der Unternehmenssteuerreform war dies sichtbar.

■ **Eine Spur Hoffnung?**

Nein, eher die Vermutung auf eine Spur Vernunft. Wenn sogar die grossen bürgerlichen

Zeitungen die Parlamentarier davor warnen, übers Ziel hinauszuschiessen, dann ist doch deutlich sichtbar, dass die Referendumsdemokratie in der Schweiz ihre Funktion weiterhin beibehält.

■ **Wird das Parlament die Chefgehälter beschränken?**

Wir schauen mal, was die Vorstösse bewirken – schön wäre es! Und wenn es auf politischem Weg nicht gelingt, bleibt es eine gewerkschaftliche Aufgabe.

■ **In der Verkehrspolitik ist es eher etwas ruhiger geworden. Haben wir nun stabile Verhältnisse?**

Nein, auch in der Schweizer Verkehrspolitik ist die Liberalisierung als Gespenst schon sichtbar: Seit der berüchtigten Strategie 2030 des Bundesamts für Verkehr erkennen wir deutlich, dass dieser Weg gegangen wird. Demnächst wird der Bundesrat einen grundsätzlichen Bericht zum Regionalverkehr beschliessen, und da müssen wir mit der nächsten Welle hin zu Privatisierungen und Kostenkürzungen rechnen. Wir sind dafür gewappnet und werden uns zusammen mit unseren politischen Verbündeten weiterhin für den Service public einsetzen. Das dürfen wir getrost als Aufgabe aus der heissen Phase vor der Abstimmung mitnehmen! *Fragen: Peter Moor*



Das Personal des Service public erfolgreich vereint gegen die Initiative: Aktion des SGB vor dem Bundeshaus.

Dore Heim, geschäftsführende Zentralsekretärin des SGB, betreut die Service-public-Bereiche

«Gemeinwohl muss zuvorderst stehen»

Zusammen mit dem SEV hat der SGB mit den weiteren betroffenen Gewerkschaften die Service-public-Initiative bekämpft. Für die Dossierverantwortliche, Dore Heim, ist klar, dass die Diskussion jetzt erst recht beginnt.



■ **kontakt.sev:** Was bleibt von der Diskussion, die durch die Service-public-Initiative ausgelöst wurde?

Dore Heim: Erst mal sicher die Erkenntnis, dass wegen SBB, Post und Swisscom die Emotionen hochgehen. Es gibt offensichtlich schon jetzt einen Graben in unserer Bevölkerung: Die einen fühlen sich abgehängt von den bundesnahen Unternehmen, die anderen sind zufrieden mit den Dienstleistungen. Und dann gibt es auch einen Teil in der Bevölkerung – zum Glück ist das eine Minderheit – dem nicht mehr

klar ist, dass öffentliche Dienstleistungen eine Grundlage für das Funktionieren unserer Gesellschaft sind. Allerdings haben wir das schon vor einem Jahr bei der Abstimmung ums Radio- und Fernsehgesetz erstmals sehen können.

■ **Was bedeutet das für die bevorstehenden Diskussionen?**

Die Initiative hat ja phasenweise fast so was wie einen «Shitstorm» gegen die bundesnahen Unternehmen ausgelöst. Das müssen wir unbedingt ernst nehmen, denn es trifft

unsere Mitglieder, die dort arbeiten. Es gibt im Parlament Vorstösse für eine komplette Privatisierung der Swisscom, und im Umfeld der jetzigen Abstimmung haben sich viele Parlamentarierinnen und Parlamentarier in Stellung gebracht, die unsere Vorstellung von öffentlichen Dienstleistungen gar nicht teilen.

■ **Was macht die gewerkschaftliche Haltung zum Service public überhaupt aus?**

Was sich deutlich gezeigt hat im Vorfeld dieser Abstimmung: Nicht nur von uns Gewerkschaften, sondern von einer breiten Bevölkerung werden starke staatsnahe Unternehmen gewünscht mit guten, preiswerten Dienstleistungen sowie einem vernünftigen Verhältnis zwischen den obersten und untersten Löhnen. Das Gemeinwohl muss an erster Stelle stehen und die Unternehmen müssen für gute Arbeitsbedingungen sorgen. Es

braucht genügend Personal und Angestellte ohne Zeitdruck, denn nur das garantiert auch gute Dienstleistungen.

■ **Wo findet der nächste Kampf um den Service public statt?**

Es zeichnet sich ab, dass nun eine länger andauernde und sehr intensive Diskussion um den Service public der Medien folgt. Die No-Billag-Initiative ist dieses Jahr eingereicht worden, und nächste Woche erwarten wir den Bericht des Bundesrats zum Service public in den elektronischen Medien, also insbesondere der SRG.

■ **Der Bundesrat wird aber kaum einen massiven Richtungswechsel ankündigen, zumal seine Medienkommission in einem Bericht den heutigen Zustand eher positiv beurteilt hat.**

Der Bundesrat wird das bewährte Konzept der SRG sicher nicht über den Haufen schmeissen. Aber es gibt im

Parlament recht starke Strömungen, die der Meinung sind, dass die SRG zu mächtig sei. Vor allem aber geht es hier um die digitale Zukunft. Diese steht bei den elektronischen Medien im Vordergrund, aber eben nicht nur dort: Die digitale Entwicklung wird alle Lebensbereiche treffen, die Gesundheitsversorgung, die Bildung. Auch SBB und Post richten sich danach aus, die Swisscom sowieso.

■ **Das Volk hat bisher Liberalisierung und Privatisierung abgelehnt, wenn es dazu Stellung nehmen konnte. Wird sich dies ändern?**

Das glaube ich nicht. Die Bevölkerung will nicht, dass über die Dienstleistungen private Gewinne finanziert werden, sondern sie will gute Angebote zu fairen Preisen – was auch gute Anstellungsbedingungen des Personals beinhaltet. Es ist unsere Aufgabe, das der Politik und den Unternehmen stets bewusst zu machen. *Fragen: pmo.*

Industriewerk Yverdon

Arbeit auf Abruf? – Nein danke!

Der SEV hat gegen die im Industriewerk Yverdon praktizierten kurzfristigen Aufgebote zur Samstagsarbeit interveniert, damit eine klare Weisung erlassen wurde.

Im Industriewerk Yverdon muss gelegentlich auch am Samstag gearbeitet werden. Das ist eigentlich nicht problematisch, meistens versteht man auch die Gründe. Wie aber diese «Arbeits-samstage» geplant wurden, war bisher etwas... speziell. Der SEV hat nämlich erfahren, dass es sich bisher um Arbeit auf Abruf handelte – ohne Entschädigung. Deshalb haben die beiden SEV-Gewerkschaftssekretäre Jürg Hurni und Jean-Pierre Etique eine Unterredung verlangt, die jüngst stattgefunden hat. Neben den beiden nahmen daran auch ein Vertreter der Personalkommission und die Leitung des Industriewerks teil. Die Samstagsbeschäftigung sollte dabei so geregelt werden, wie es das Gesetz vorsieht. Ungeplante Samstagseinsätze, d. h. solche, die weniger als 36 Stunden im Voraus angekündigt werden, sind künftig freiwillig. Die tägliche Arbeitszeit von 8 h 12 wird garantiert, sie kann zum Verlängern des nächsten Wochenendes



Aktion «SEV bi de Lüt» vom Mai im Industriewerk Yverdon.

genutzt werden. Auf Verlangen des Beschäftigten kann die Kompensation auch unter der Woche oder an einem an-

deren Wochenende erfolgen. Zusätzlich gibt es für diese kurzfristigen Samstagseinsätze eine Zulage von 90 Franken.

«Eine gute Lösung», erklärt Jean-Pierre Etique: «Wir sind zufrieden damit, dass wir diese Zulage für ungeplante Samstagseinsätze erreicht haben. Es ist eine gute Lösung sowohl für die Angestellten wie für den Arbeitgeber, da die Angestellten so motiviert sind, am Samstag zu arbeiten. Damit gewinnt auch das Unternehmen.»

Jahresplanung

Auch bei im Voraus geplanten Samstagseinsätzen wird eine Arbeitszeit von 8 h 12 garantiert, und der Tag kann kompensiert werden, die Zulage entfällt aber.

Rasch zurück zur Normalität

Der SEV hat erst vor kurzem Wind davon bekommen, wie die Leute im IW Yverdon zu Samstagsarbeit aufgeboten wurden. Die Angestellten hatten bisher die Situation einfach akzeptiert und sich gar nicht Rechenschaft darüber gegeben, dass sie illegal war. Sobald die Gewerkschaftssekretäre Kenntnis davon hatten, haben sie das Problem auf den Tisch gebracht, und im Gespräch wurde rasch eine befriedigende Lösung gefunden. Das zeigt, dass man nicht zögern sollte, Fragen zu stellen, wenn man das Gefühl hat, etwas zugute zu haben.

Henriette Schaffter/pan.

Erste Schritte zu einer Konsolidierung der «Officine»

Flirt-Züge für das Industriewerk Bellinzona

Die Verhandlungen der Personalkommission des Industriewerks Bellinzona mit SBB Operating haben einige positive Perspektiven eröffnet. Viel bleibt aber noch zu tun.

Die Standpunkte von SBB und Personal klaffen auch nach dem letzten Treffen vom 25. Mai immer noch weit auseinander, vor allem, was das Arbeitsvolumen der SBB-Aufträge betrifft. Die Vereinbarungen zur Gründung des Kompetenzzentrums für Bahntechnik sprachen von jährlich rund 430 000 Arbeitsstunden, heute sind es rund 80 000 weniger. Diese Differenz konnte bei den verschiedenen Treffen nicht reduziert werden. Beim letzten Treffen hat die SBB aber interessante Perspektiven aufgezeigt.



Das IW Bellinzona erhält Aufträge an zusätzlichen, modernen Fahrzeugtypen.

Erstens bestätigte sie, dass das IW Bellinzona an den Flirt-Kompositionen die von der Korrosion angegriffenen Unterböden sanieren soll. Betroffen ist ein

grosser Teil der 171 Züge, die solche Sanierungen zudem in regelmässigen Abständen benötigen könnten. In Europa sind viele weitere Züge dieses Typs

im Einsatz, die ebenfalls ähnliche Sanierungen nötig haben könnten. Wie viele Arbeitsstunden dies bedeutet, wird erst die Sanierung zweier Prototypen in den nächsten Monaten zeigen, doch dürften es recht viele sein. Die für diese Arbeit einzurichtende Infrastruktur wird die Officine zudem befähigen, die Drehgestelle zu ersetzen, was zurzeit in Olten geschieht. Zudem wird in Bellinzona ein System für den Grossunterhalt an den Cargo-Loks 482 (Bombardier 185) eingeführt. Dieser Service soll auch an weitere Betreiber solcher Loks auf der Gotthardachse verkauft werden. Alle Probleme sind wie gesagt nicht gelöst, doch diese Aufträge zeugen von der Absicht, dem IW langfristig Aufträge zu geben, die Know-how und Kompetenz für modernes Rollmaterial voraussetzen. Diese gilt es nun zu stärken. Gi/Fi

«Stabilisierungsprogramm» kommt ins Parlament

Unnötige und falsche Einsparungen

Der Bundesrat hat am 25. Mai das «Stabilisierungsprogramm» genannte Sparpaket ans Parlament verabschiedet. Es sieht von 2017 bis 2019 jährliche Einsparungen von 800 bis 1000 Millionen Franken vor. Betroffen ist auch der öffentliche Verkehr.

Der Bundesrat führt in seiner Botschaft 24 Bereiche auf, wo er gegenüber dem provisorischen Finanzplan 2017–2019 2,67 Milliarden Franken sparen will: 2017 796 Mio., 2018 898 Mio. und 2019 978 Mio.

Am stärksten betroffen sind die internationale Zusammenarbeit (587 Mio.), Bildung, Forschung und Innovation (485 Mio.) und der verwaltungseigene Bereich (428 Mio.), wo besonders auch das Personal betroffen ist. Bei ihm sollen über alle Sparbereiche rund 140 Mio. gestrichen werden, vor allem durch Abbau oder Nichtbesetzung von Stellen, aber auch durch Streichung der Arbeitgeberbeteiligung an der Überbrückungsrente bei «freiwilligen»

vorzeitigen Pensionierungen ab 2018. Viertgrösster Sparbereich ist mit 255 Mio. die Landwirtschaft, gefolgt von der Bahninfrastruktur mit 231 Mio. (siehe Box). Happig sind auch die Abstriche bei der Verbilligung der Krankenkassenprämien (2018 73,5 Mio., 2019 77 Mio.) sowie bei der Invalidenversicherung (61 und 62 Mio.).

Grundsatzkritik des SGB

In seiner Vernehmlassungsantwort kritisierte der Schweizerische Gewerkschaftsbund einzelne Sparvorhaben und die Unausgewogenheit des Pakets, weil Armee und Landwirtschaft allzu gut wegkommen, aber auch das Sparprogramm grundsätzlich als «ökonomisch unnötig und falsch». Die Schuldenbremse sei korrekturbedürftig, denn sie führe zu übermässigen Ausgabenkürzungen, weil sie davon ausgehe, dass sich die Bundeseinnahmen im Gleichschritt mit dem Bruttoinlandsprodukt (BIP) entwickeln. Die Statistik zeige aber, dass in Phasen starker Wechselkursausschläge die Bundeseinnahmen stärker ausschlagen als das BIP, u.a. wegen der direkten Bundessteu-

er auf Gewinnen und Dividenden in Fremdwährungen: «Gemäss unseren Schätzungen führt eine reale Aufwertung des Franks um zehn Prozent zu einem Rückgang der ordentlichen Bundeseinnahmen von drei Prozent», erklärt der SGB. Der Bund müsse folglich ein entsprechendes «konjunkturelles Defizit» zulassen, denn eine Abwertung um zehn Prozent werde die Bundeseinnahmen wieder um drei Prozent erhöhen.

Der SGB weist auch auf das Ausgleichskonto der Schuldenbremse hin, das zurzeit 20 Milliarden Franken umfasst, als Resultat der Rechnungsüberschüsse in den vergangenen Jahren. «Der Bund verfügt somit über einen ausreichend hohen Puffer innerhalb der Schuldenbremse, um in der gegenwärtigen unsicheren Situation eine Finanzpolitik der ruhigen Hand und der Kontinuität fortzuführen.» Dies sei angesichts der aktuellen Konjunkturschwäche umso nötiger. Das Sparprogramm dagegen würde die konjunkturellen Probleme noch verschärfen, warnt der SGB: «Prozyklische Sparpakete wären ein Fehler.» **FI**

Sparen bei Bahninfrastruktur und Seilbahnen

Das Stabilisierungsprogramm senkt die Einlage des Bundes in den **Bahninfrastrukturfonds (BIF)** 2017 um 53,1 Mio., 2018 um 84,5 Mio. und 2019 um 93,5 Mio. Damit dies möglichst nicht zur Rückstellung von Ausbauprojekten führt, sieht der Bundesrat vier Massnahmen vor:

■ Die geplante BIF-Reserve von 300 bis 500 Mio. wird erst ab 2020 aufgebaut.

■ Das für den BIF geltende Verschuldungsverbot wird bis 2020 ausgesetzt; bis dann sind maximal 150 Mio. Schulden möglich, die der BIF danach aber vollständig begleichen muss. (Dies sah die Vernehmlassungsvorlage erst provisorisch vor und wurde vom SEV ausdrücklich begrüsst.)

■ Der jährliche Beitrag der Kantone an den BIF von 500 Mio. soll an die Teuerung angepasst werden, wie dies für den Bundesbeitrag von 2,3 Mia. bereits der Fall ist. In der Vernehmlassung lehnte der SEV diese Mehrbelastung der Kantone ab, weil diese durch den Mehrbedarf beim regionalen

Personenverkehr genug gefordert sind. Die Indexierung wurde nun auf das Jahr 2019 verschoben.

■ Der Bundesrat setzt sich gegenüber der EU für eine höhere leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ein, was dem BIF ab 2017 jährlich 70 bis 80 Mio. Franken mehr einbrächte.

Bei den **Seilbahnen** will der Bundesrat 200 000 Franken pro Jahr sparen, indem das Bundesamt für Verkehr Konzessionen neu für 40 statt 25 Jahre erteilt und Betriebsbewilligungen unbefristet. Auch soll das BAV die Jahresrechnungen der subventionsempfangenden Unternehmen nicht mehr alle systematisch prüfen müssen. Der SEV kritisierte diese Flexibilisierungen der Aufsicht als fahrlässig, da die unter Druck stehenden Unternehmen jede Möglichkeit nutzen dürften, um bei Sicherheit und Personal zu sparen. «Viel dringender wäre es, dass das BAV für den Bereich der Seilbahnen endlich die branchenüblichen Arbeitsbedingungen festlegt.»

Guter Entscheid für die Demokratie und das Personal

Kein Ladenöffnungszeitengesetz

Die Vernunft hat gesiegt: Der Ständerat hat seinen Widerstand gegen das neues Ladenöffnungszeitengesetz «LadÖG» mit schweizweiten Mindestöffnungszeiten aufrechterhalten. Er hat damit der Opposition der Kantone und des betroffenen Personals im Verkauf Rechnung getragen. Mit dem zweiten Nicht-eintretensentscheid der kleinen Kammer vom 6. Juni ist die Vorlage definitiv vom Tisch.

Der Ständerat hat insbesondere die demokratiepolitischen Erwägungen ernst genommen: In den letzten zehn Jahren sind in 13 von 16 kantonalen Abstimmungen längere Ladenöffnungszeiten an der Urne verworfen worden. Das LadÖG hätte diese Volksentscheide ausgebremst.

Positiv für die Verkäufer/innen und die kleinen Läden

Aufatmen können auch die Verkäufer/innen. Ihre Arbeit, bereits heute prekär, wäre noch stärker zerstückelt, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf noch schwieriger geworden. Der Entscheid ist zudem

ein Votum gegen das Lädelerben. Denn aus den längeren Öffnungszeiten hätten vor allem die Grossverteiler Profit schlagen können.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund begrüsst den Entscheid. Er hätte, zusammen mit seinen Gewerkschaften und mit Unterstützung der rot-grünen Parteien, das LadÖG per Referendum bekämpft.

Der SGB hofft, dass die politischen Parteien nunmehr von der bislang praktizierten Salami-taktik zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen durch die Ausweitung der Ladenöffnungszeiten Abstand nehmen.

SGB

Sonntagszeitung: Umfrage zum Rentenalter

Rentenniveau sichern

Wenig überraschend zeigt eine von der Sonntagszeitung veröffentlichte Umfrage eine deutliche Ablehnung des Rentenalters 67. Alle Umfragen der letzten Jahre zeigen, dass die Bevölkerung die von den Arbeitgebern und den bürgerlichen Parteien propagierte Erhöhung des Rentenalters ablehnt. Denn schon heute haben ältere Arbeitnehmende Mühe, ihre Stelle bis zur ordentlichen Pensionierung zu halten. Rentenalter 67 würde damit immer mehr Leute in eine schwierige Lage bringen: Arbeitslosigkeit, Aussteuerung und der Verlust des Anspruchs auf der Pensionskassenrente

wären verbreitet die Folge. Der beste und kostengünstigste Weg, für ein anständiges Rentenniveau zu sorgen, ist eine Anhebung der AHV-Altersrenten. So wie es die Volksinitiative AHVplus verlangt, die am 25. September zur Abstimmung gelangt. Mit dieser Initiative erhält eine allein stehende Person im Schnitt 2400 Fr./Jahr mehr AHV, ein Ehepaar 4200 Fr./Jahr. Die Arbeitnehmenden kostet das nur 0,4 zusätzliche Lohnprozente (+0,4 für den Arbeitgeber). Dieses Preis-Leistungs-Verhältnis ist unschlagbar. Deshalb gilt: Wer rechnet, stärkt die AHV.

Allianz für eine starke AHV

Mythen und Mineure: die Eröffnung des längsten Eisenbahntunnels der Welt

«Frankreich verneigt sich vor der Schweiz.»

François Hollande, Präsident Frankreichs



Der Gotthardtunnel ist eröffnet – er möge genutzt werden

Mit einer grossen Eröffnungsfeier unter Anwesenheit von politischer und wirtschaftlicher Prominenz aus der Schweiz und ganz Europa und einem zweitägigen Volksfest ist der Gotthard-Basistunnel als Kernstück der NEAT eingeweiht worden. Ein Rückblick auf die Feierlichkeiten und einige Gedanken, was die Bedeutung und die Aufgabe des Gotthard-Basistunnels ist.

Nein wirklich – also jetzt so was!»: Der älteren Frau ist die Enttäuschung ins Gesicht geschrieben und sie ist ihrer Stimme anzuhören. Weil sie am Festwochenende, also am 4. und 5. Juni, anderweitig verplant sind, sind sie und ihr Mann kurzerhand am 1. Juni mit dem Auto nach Erstfeld gefahren, um hier bei der offiziellen Eröffnungsfeier dabei zu sein. Wenigstens als Zaungäste. Doch der Zaun ist diesmal so weit vom Geschehen weggezogen, dass Zaungäste gar nichts mitkriegen würden. Die Kantonsstrasse ist unterhalb von Erstfeld schon mehrere hundert Meter vor dem Festgelände gesperrt. Die Polizei hat Betonelemente auf die Strasse stellen lassen und lässt nur Leute mit einem «Badge» durch. Auch für Medienschaffende und sogar für Leute der gastgebenden SBB gibt es ohne dieses Kärtchen, das man nur nach Voranmeldung und bestandener Sicherheitsprüfung erhält, kein Durchkommen. Im ganzen Talboden stehen neben ihren Autos und Motorrädern Polizist/innen – nicht nur die Mitglieder der örtlich zuständigen Urner Kantonspolizei, sondern auch Angehörige mehrerer weiterer Korps – genauere Auskünfte

werden nicht erteilt. Auch das Militär ist zur Stelle, und überall, wo es ein Gleis und einen Zug hat, steht auch die Bahnpolizei.

Sicherheit über alles

Beim Eingang zum komplett eingezäunten und mit Sichtblenden geschützten Festgelände muss man zusätzlich einen Metalldetektor passieren und die mitgebrachte Tasche röntgen lassen. Dann gehts ans Warten, bis die VIP-Gäste – die eidgenössischen Parlamentarier/innen und ausgewählte Wirtschaftsführer/innen – eintreffen. Bevor deren Defilee aus dem Extrazug erfolgt, gibt es Gelegenheit, den anwesenden Bundesräten einige Fragen zu stellen.

Eine grosse Show zur Eröffnung

Nachdem sich die Prominenz ein erstes Mal mit Speis und Trank gestärkt hat, schaltet das Fernsehen das Nord- und das Südportal zusammen und der Bundespräsident gibt nach einigen Worten den Gotthard-Basistunnel frei, worauf die beiden Eröffnungszüge, die brav gewartet haben, zur «Jungfernfahrt» starten. Danach kommen die Gäste im Norden in der «Betonhalle» des Installationsplatzes Rynächt in den Genuss der halbstündigen Eröffnungsfeier,

für die der Regisseur Volker Hesse ein Heer von 600 Künstler/innen auftreten lässt – von Profis, hauptsächlich Absolvent/innen der Scuola Dimitri, über viele Laienschauspieler/innen und Chorsänger/innen aus der Gegend bis zum Armeespiel und zu Bahnarbeitern – ohne sie kommt dann das Spektakel doch nicht aus. Hier wird der «Mythos Gotthard» noch einmal sinnfällig besprochen und der Einbruch der Moderne in die Gebirgswelt dargestellt. Hesse vergisst auch die Opfer nicht, die der Tunnelbau gefordert hat, und er schliesst mit einer Huldigung an die Heilige Barbara.

Gedenken an die Opfer des Tunnelbaus

Nach Schluss der Show gehen alle nach draussen, der Eröffnungszug aus dem Süden fährt durch, alle im Zug und auf dem improvisierten Perron jubeln und winken. Es ist ein Moment der Banalität, denn eine Zugsdurchfahrt haben wir schon zehntausendfach erlebt, und sie ist immer gleich: Wir bleiben draussen. Dann aber fährt ein eigener Zug für die Gäste in den Süden, natürlich durch den Basistunnel, der sogar beleuchtet ist. Im Süden gibt es wieder Musik vom Armeespiel, Reden von Politiker/innen und natür-



Im Eröffnungsspektakel wurde auch den Tunnelarbeitern gehuldigt.



Die Opfer der Arbeit wurden nicht vergessen.



Feierlich durchschneidet der Bundespräsident das rote Band.

lich: zu essen. Die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel vergisst die menschlichen Opfer nicht, die der Tunnelbau gekostet hat, und kriegt dafür Szenenapplaus. Auch der liechtensteinische Regierungschef Adrian Hasler ist gekommen, und Frankreichs Präsident François Hollande sagt: «Die Schweiz kann stolz sein. Frankreich bewundert grosse Werke und Frankreich verneigt sich vor der Schweiz.» Er spricht von der Schweiz als Teil Europas und vom Geist des Gotthard-Basistunnels, der für die Länder Europas von Bedeutung sei. Zum Schluss der Zeremonie dürfen nochmals alle, die für den Bau verantwortlich waren, auf die Bühne: (Spitzen-)Vertreter von Alptransit und der SBB, das BAV und der Bundesrat, die Kantonsregierungen und und und... Bundespräsident Schneider-Ammann durchschneidet das Band, das nicht gut vor den Tunnel gespannt werden konnte und deshalb quer über die Bühne geht – Applaus! Die Luftwaffe kommt auch noch zu ihrem Auftritt und lässt die PC-7-Staffel und die Patrouille Suisse defilieren.

Ein Tunnel will benutzt werden

Am 21. Februar 1827 sagte Goethe im Gespräch mit Eckermann, er möchte noch den Bau des Panamakanals, des Donau-Rhein-Kanals und des Suezkanals erleben, «und es wäre wohl der Mühe wert, ihnen zu Liebe es noch einige 50 Jahre auszuhalten.» Wir haben nun die Vollendung eines Bauwerks erlebt, das gleichermaßen gewaltige Anstrengungen erforderte wie die von Goethe genannten, das riesige Auswirkungen haben kann und zu grossen Vergleichen und kühnen Hoffnungen inspiriert. War das Warten der Mühe wert? Ein Tunnel ist ja kein Selbstzweck, ein Tunnel soll, wie an der Eröffnungsfeier mehrfach gesagt wurde, die Menschen einander näher bringen, indem er die Fahrt über den Berg etwas flacher macht.

Zeitgewinn und Energieersparnis

Für die Pendler/innen, die öfter vom Tessin in die Nordschweiz oder umgekehrt wechseln, bringt der Basistunnel vor allem einen Zeitgewinn. Die Reise von

Luzern oder Zürich nach Mailand dauert jetzt nicht mehr wie noch zu Goethes Zeiten drei Tage, sondern drei Stunden. Für den Gütertransport bedeutet der Gotthard-Basistunnel nicht nur einen Zeitgewinn, sondern auch einen bedeutenden Minderverbrauch an Energie, damit auch einen Effizienzgewinn und eine Verminderung der negativen Einflüsse des Verkehrs: Lärm und Luftverschmutzung. Dies allerdings nur, wenn es gelingt, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Diese Verlagerung zu erreichen ist die grosse Herausforderung der heutigen Verkehrspolitik, an der die Bahn, die Güterverkehrsunternehmen und die Politik gleichermaßen arbeiten müssen.

Der Tunnel als Chance für die Bergstrecke

Für die «alte» Bergstrecke der Gotthardbahn auf der anderen Seite bedeutet der Wegfall der Güterzüge – oder deren Reduktion, als Ausweichstrecke könnte die Bergstrecke auch eine «Güterzukunft» haben – auch eine grosse Chance. Wenn nämlich jetzt auch die Verminderung des Gütertransports über die Gotthard-Autobahn gelingt – also nochmals: die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene – können das obere Reusstal, das jetzt noch manchmal auf die «Gotthard-Nordrampe» reduziert wird, das Urserental und das Livental auch vom Basistunnel profitieren. Der Gotthard ist ja nicht nur ein Transitkorridor, sondern auch eine herrliche, besuchenswerte Landschaft, deren touristisches Potenzial bisher noch teilweise brachliegt. Auch hier ist die Bahn gefordert, gleichzeitig als Zubringer wie auch als eigentliches touristisches Ziel. Um diese Chance ergreifen zu können, muss die Bahn ein Angebot haben für die Leute, die nicht möglichst schnell wie mit der U-Bahn unten durch wollen, sondern die die Gegend «oben» anschauen wollen. Dafür braucht es ein attraktives Personenzugsangebot mit begleiteten Zügen, denn Touristen wollen umsorgt sein, müssen betreut werden. Die Infrastruktur steht (zum grossen Teil) bereit, das Personal wartet auf die Gäste. Jetzt sind die Touristiker/innen am Zug. Peter Anliker



Die Aargauer SVP-Nationalrätin Sylvia Flückiger protestierte in der Fragestunde des Nationalrats gegen «tanzende Derwische» in der Eröffnungsfeier. Der Bundesrat antwortete: «Bei den angesprochenen Figuren handelte es sich nicht um Derwische, sondern um tanzende Heuhaufen.»

Ein Volksfest ... und das Volk hat gefeiert

Es lebe die Bahn und der Basistunnel

Selbstverständlich waren auch wir dabei, das geben wir gerne zu. Als wir uns unter die Publikumsmassen bei den beiden Tunnelportalen mischten, fühlten wir doch einen gewissen Stolz auf dieses Bauwerk der Superlative.

Wir haben die Verbundenheit der Besucher/innen mit der Eisenbahn gefühlt, die sich in tausend Anekdoten spiegelt, und haben uns von einem Stand zum anderen treiben lassen.

Das Fest wurde an vier verschiedenen Standorten durchgeführt: Ausser an den beiden Basistunnelportalen von Pollegio und Rynächt wurden die Interessierten in Biasca und Erstfeld mit einem ideenreichen Programm erwartet – und die Bevölkerung kam zuhau.

80 000 Personen strömten an den Fuss des Gotthards, um zu sehen, wie diesem zu Leibe gerückt worden war, und sie wurden, um es gleich zu sagen, von einer Organisation erwartet, die auf der Höhe des Ereignisses und der Bedeutung des Jahrhundertbauwerks war. Dank genügend Platz und einem angemessenen Budget, aber noch mehr dank dem Personal, das mit seiner Begeisterung alle anzustecken vermochte.

Überall waren die Experten, um zu helfen und tausend Bedürfnisse zu befriedigen, die zwangsläufig bei solchen Gelegenheiten entstehen. Auch die Fahrten vom einen Festort zum anderen vermochten die Stim-



Eine begeisterte Menschenmenge in Pollegio.



Ein Anziehungspunkt: der EPFL-Flugsimulator.

mung nicht im Geringsten zu trüben, denn es standen zahlreiche Postautos und leistungsfähige Züge im Einsatz.

Mobilität und noch viel mehr

Viele der Stände waren den verschiedenen Aspekten der Mobilität heute und in Zukunft gewidmet, betreut von sachkundigen Institutionen wie den beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen von Zürich und Lausanne oder der Universität St. Gallen. In Biasca bot Postauto eine Fahrt auf dem Platz mit einem führerlosen Elektrofahrzeug, wie es in grösseren Geschäftszentren oder Fussgängerzonen eingesetzt werden soll; und auch die «Officine» waren vertreten. An anderen Ständen ging es um virtuelle oder reale Flugreisen. Doch die Königin des Tages war und blieb die Eisenbahn. Beim Feiern der Gotthardlinie durften die historischen Fahr-

zeuge nicht fehlen, angefangen bei den Dampflokomotiven über die ganze Reihe von Elektroloks, die während Jahrzehnten zahllose Güterwagen über die Bergstrecke gezogen haben. Auch die ersten elektrischen Züge waren zu sehen oder der TEE Gottardo, der seinerzeit unter ähnlichen «Krankheiten» litt wie seine heutigen Nachfolger.

Natürlich fehlten auch die Pflegestände nicht mit «klassischen» Angeboten wie Wurst und Bier, aber auch mit anspruchsvolleren Alternativen, und die Stände aller möglichen Sponsoren mit ihren Give-aways.

Im Mittelpunkt des Interesses

Doch alle kamen wegen des Basistunnels. Dies zeigte der wahre Ansturm auf die ihm gewidmeten Souvenirstände, deren Pins und speziellen Sackmesser schnell ausverkauft



Ich bin nicht deswegen gekommen, aber wenn ich schon hier bin ...



Drei Generationen Güterzugs-Lokomotiven.

waren. Viele Stände liessen auch die siebzehn Jahre der Realisierung des Tunnels nochmals aufleben und machten so Lust auf dessen Durchquerung. Um das richtige «Feeling» zu bekommen, rufen wir uns im Tunnel in Erinnerung, was wir in der Ausstellung gesehen haben: zwei Kilometer Gestein über dem Kopf, 40 Grad Celsius, zuckerförmiger zu verfestigender Dolomit, härteste Massive, die durchbohrt werden mussten, und was sonst an Schwierigkeiten zu meistern war – die vergessen sind, wenn der Zug leise durchs Reusstal rollt. Anderen sind solche Gedanken fremd, sie beschränken sich darauf, das unverzichtbare Smartphone zu zücken: durchgehender Empfang ist gewährleistet. Etwas stört die feierliche Stimmung dieser Premiere: Wäre da nicht der Komfort dieses Doppelstock-IC und das Fehlen übler Gerüche,

man könnte sich in der U-Bahn irgendeiner Grossstadt wähnen.

Etwas ganz anderes

Wir haben noch die Rückkehr hervorzuheben, die wir, um dem Tag die Krone aufzusetzen, im Panoramawagen eines Interregio machten. Es mag banal wirken: Die Aussicht auf die alte Strecke war denn doch etwas ganz anderes, und das Vergnügen dauerte diesmal 70 statt nur 27 Minuten. Für jene, die nach Zürich oder Luzern zur Arbeit fahren, die Augen auf dem Bildschirm des PC oder die Nase in den Seiten der Zeitung oder der Unterlagen, die noch gelesen werden müssen, mag es ein grosser Unterschied sein. Doch es wäre schön, wenn es auch weiterhin beide Möglichkeiten gäbe. Auch dies ist uns in den Sinn gekommen an diesem Tag auf und unter dem Gotthard. **Pietro Gianolli/pan.**

Delegiertenversammlung des Unterverbands Technisches Servicepersonal

Claude Meier wird Zentralpräsident TS

Die achte Delegiertenversammlung des Unterverbands TS stand ganz im Zeichen der Nachfolgeregelung für den auf Ende Jahr zurücktretenden Zentralpräsidenten Werner Schwarzer. Als Nachfolger wurde Claude Meier gewählt, und als neuer Vizezentralpräsident Christoph Geissbühler – dem TS-Nachfolge-Management sei Dank!



Von rechts: Claude Meier, neuer Zentralpräsident TS ab 1. Januar 2017, Werner Schwarzer, Zentralpräsident bis Ende 2016, und Christoph Geissbühler, neuer Vize-Zentralpräsident.

dent **Claude Meier** wurde seit 2015 gezielt auf seine zukünftige Aufgabe als Zentralpräsident vorbereitet und mit einem gewerkschaftlichen Führungsseminar weitergebildet. Die Delegierten wählten Claude Meier einstimmig zum neuen ZP TS mit Amtsantritt im Januar 2017.

Durch Claude Meiers Wahl wird das Vizezentralpräsidium frei. Auch bei dieser Vakanz erwies sich das TS-Nachfolge-Management als zielführendes Instrument. Für diese Aufgabe konnte **Christoph**

2017 seine Aufgaben als Vizezentralpräsident. Alle anderen Amtsinhaber/innen und Kommissionsmitglieder wurden für die Amtsperiode 2017 bis 2020 bestätigt.

Werner Schwarzer bedankte sich bei allen Kolleg/innen für ihre Bereitschaft, in den verschiedenen Funktionen mitzuarbeiten, wünschte ihnen viel Erfolg und insbesondere Claude Meier und Christoph Geissbühler ab Januar 2017 einen guten, erfolgreichen Start in ihren Führungsfunktionen.

Rechnung 2015

Die statutarischen Geschäfte ging Werner Schwarzer als gewählter Tagespräsident zügig an. Die Jahresrechnung 2015 weist einen vertretbaren Verlust aus, verursacht durch die momentanen Zinseinbrüche am Kapitalmarkt. Die Delegierten genehmigten sie dennoch einstimmig und bedankten sich beim Zentralkassier Kurt Wyss für seine sauber geführte Kasse. Trotz des eingefahrenen Verlusts wird der Mitgliederbeitrag des Unterverbands für 2017 nicht erhöht und bleibt somit gleich.

Im Berggasthaus Dammagletscher auf der Göschenalp konnte Werner Schwarzer am 3. Juni die 27 Delegierten zu seiner letzten DV als Zentralpräsident begrüssen. «Wer jetzt glaubt, dass ich an meiner letzten aktiven Delegiertenversammlung zwei, drei Sätze sage, die gegen eine Stunde dauern, der irrt sich gewaltig», sagte der amtsälteste Zentralpräsident des SEV, der nach 27 Jahren an der Spitze von WAV, RM und TS auf Ende Jahr von seinem Amt zurücktreten wird. Schliesslich könne er erst dann seine Abschiedsrede halten, wenn er nicht mehr im Amt sei. Und trotzdem sei diese DV eine ganz besondere: «Nach 27 Jahren gibt es keine Bestätigungswahl, sondern eine Neuwahl des Zentralpräsidenten», so Werner Schwarzer weiter. Zwar sei er noch nicht amtsmüde, aber der frühzeitige Altersrücktritt im 2017 habe ihn fest im Griff und werde ihn



auf neue Wege führen. Das Wissen, den dynamischen Unterverband TS in gute Hände zu übergeben, mache seinen Rücktritt einfacher und beruhiger. Werner Schwarzer wird an der DV 2017 verabschiedet.

Wahlen

Bereits vor anderthalb Jahren hat sich der TS mit der Nachfol-

geregelung auseinandergesetzt. Für die Kandidatensuche waren die für jedes Amt im Zentralausschuss vorhandenen Stellenbeschriebe und Anforderungsprofile ein wichtiges, unterstützendes Instrument. Sie ermöglichten das Nachfolge-Management für den bereits im letzten Jahr designierten Nachfolger. Vizezentralpräsi-

Geissbühler gewonnen werden. Nach einem Hearing über all seine bisherigen Tätigkeiten und seine Motivation für das Vizezentralpräsidium wurde er den Delegierten zur Wahl vorgeschlagen und auch einstimmig gewählt. Er wird ab sofort im Zentralausschuss zur Einarbeitung eingesetzt und übernimmt im Januar

Geschäftsreglement und ETF-Fachgruppe

Die DV nahm auch einige Anpassungen im TS-Geschäftsreglement vor und bestätigte zwei Anträge zur Einsitznahme in die Fachgruppe Instandhaltung der Europäischen Transportarbeiter-Föderation ETF und zur Regelung der Finanzierung dieser Mandate.

Medienstelle SEV-TS

**GEMEINSAM
SIND WIR IMMER
STÄRKER**

Wirb Kolleginnen und Kollegen als SEV-Mitglied und hol dir damit weitere attraktive Prämien!



Appenzeller Bahnen und Frauenfeld–Wil-Bahn

Firmenarbeitsverträge bei AB und FWB erfolgreich abgeschlossen

Gleich zwei neue Firmenarbeitsverträge (FAV) haben SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und Bahndirektor Thomas Baumgartner am 30. Mai unterzeichnen können.

Die FAV der Appenzeller Bahnen und der Frauenfeld–Wil-Bahn wurden in den letzten Monaten komplett überarbeitet. Für die Verhandlungsdelegationen war dies eine organisatorische Herausforderung. Denn beide Unternehmen werden zwar von derselben Direktion geleitet, sind aber nach wie vor unabhängig und mit je einem eigenen Verwaltungsrat ausgestattet. Auf der anderen Seite waren zwei unabhängige VPT-Sektionen an der Verhandlung ihres jeweiligen FAV beteiligt. Trotzdem wurde beschlossen, beide Verträge gemeinsam zu verhandeln mit dem Ziel, die beiden Vertragswerke weitestmöglich zu harmonisieren.

Positives Verhandlungsklima

Die Verhandlungen waren geprägt von einer offenen Gesprächskultur und der kon-



Unterzeichnung des FAV FWB: von links Thomas Baumgartner, Direktor AB und FWB, Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV, Daniel Frei, Präsident VPT FWB, und Erwin Rutishauser, VR-Präsident FWB.

struktiven Suche nach gemeinsamen Lösungen, wie bei der Vertragsunterzeichnung beide Seiten betonten. Auch die professionelle Vorbereitung der Verhandlungen und die makellose Aufbereitung der Unterlagen durch den Leiter Personal sorgten von Anfang an dafür,

dass die Verhandlungen in einem Klima des Vertrauens und gegenseitigen Respekts geführt werden konnten. Barbara Spalinger musste bei der Vertragsunterzeichnung darauf hinweisen, dass dies leider längst nicht überall der Fall ist. Die negativen Beispiele nehmen in der letzten Zeit bedenklich zu. Erfreulich deshalb, dass die Verhandlungen im Appenzellerland anders verlaufen sind.

Endlich ein Lohnsystem

Die wichtigste Errungenschaft aus Sicht des SEV ist die Einführung eines Lohnsystems bei den Appenzeller Bahnen. Die Verteilung der individuellen Lohnerhöhungen wird dadurch transparenter und gerechter. Mit der Einführung eines Lohnsystems konnte eine alte Forderung endlich eingelöst werden.

Viele kleinere Verbesserungen

In beiden FAV konnte bei den Urlaubstagen eine innovative Lösung verankert werden: Bei Ereignissen wie z. B. dem Tod von Familienangehörigen können die Mitarbeitenden neben den garantierten bezahlten Urlaubstagen zusätzliche weitere Tage beziehen. Sie müssen zwar die Zeit dafür selber beisteuern, bekommen aber in solchen belastenden Lebenssituationen garantiert frei. Der Vaterschaftsurlaub steigt in beiden Unternehmen auf fünf Tage. Dieser Punkt wurde sehr intensiv diskutiert und kann vielleicht bald via Volksinitiative nachgebessert werden. Bei den Zulagen konnten nur leichte Verbesserungen erreicht werden. Hier wurde das enge finanzielle Korsett der beiden Unternehmen deutlich spürbar.

Betreffend Lohnfortzahlung bei berufsspezifischer Untauglichkeit wurden erstmals klare Leitlinien festgelegt. Diese sollen dem Unternehmen und den betroffenen Mitarbeitenden Sicherheit verleihen und den Prozess strukturieren.

Schliesslich wurden an den FAV unzählige kleine Anpassungen und Verbesserungen zugunsten der Mitarbeitenden vorgenommen, was Direktor Thomas Baumgartner zur Aussage verleitet, der Arbeitgeber habe in diesen Verhandlungen nur den Forderungen des Personals nachgeben, aber selber nichts gewinnen können. Worauf Barbara Spalinger konterte: «Ich bin sicher, mit den verbesserten Anstellungsbedingungen gewinnen die beiden Bahnen sehr viel, nämlich motivierte und zufriedene Mitarbeitende.» **Felix Birchler**



Unterzeichnung des FAV AB: von links Fredy Brunner, VR-Präsident AB, und Thomas Eichmann, Präsident VPT Appenzellerland.

■ AS Bern

Kommunikationsberater eines Bundesrates – die Herausforderungen

Präsident Manfred Schaffer konnte fast 70 Mitglieder zur Frühjahrsversammlung begrüßen. Gast und Referent war Peter Lauener, ehemaliger Pressechef im SEV und mittlerweile Kommunikationsberater von Bundesrat Alain Berset. Zügig wurden die statutarischen Standardtraktanden behandelt. Mit Hanspeter Roos konnte ein neues Vorstandsmitglied gewonnen werden. Die GPK konnte mit Hansjörg Häusli und Fred Braun als Ersatzmitglieder erweitert werden. Auch unter den GAV-Delegierten gab es Veränderungen, dies weil der Bahnhof Brig betriebsmässig durch die BLS übernommen wurde und eine GAV-Delegierte die SBB verlässt. Martin Bitter, Patrick Kauer und Hanspeter Roos sind neue GAV-Delegierte, als Ersatzdelegierte stellten sich Christoph Frutiger, Thomas Ineichen, Uwe Grassel und Bert Splett zur Verfügung. Allen sei herzlich für ihren Einsatz gedankt.

Peter Käppler, Zentralpräsident AS, informierte über die aktuellsten Entscheidungen der Delegiertenversammlung AS sowie die allgemeinen News aus dem SEV. Der Druck auf die Mitarbeiten-

den der SBB hat nicht erst mit Railfit aufgenommen! Alle Programme, die jetzt laufen, sind nicht durch Railfit begründet, sondern haben schon vorher begonnen, so zum Beispiel bei P die Zusammenlegung von Regional- und Fernverkehr oder der Wandel des Berufsbilds des Verkaufspersonals mit einer Senkung der Anforderungen (Detailhandel statt KV). Infra ist der Bereich, der am meisten durchforstet und umgekrempelt wird. Auch Cargo steht unter politischem Druck, das Programm Struko bedeutet auch einen Stellenabbau. Sogar die Bildung SBB wurde neu aufgestellt und reorganisiert mit dem Verlust von zirka 30 Arbeitsplätzen. Seltsam ist, dass die Verantwortlichen, die die Reorganisation eingeleitet haben, mittlerweile die SBB verlassen haben. Und auch der Medical Service wird ausgelagert. Nur noch wenige Leistungen werden bei der SBB bleiben und der Rest soll extern eingekauft werden. Auch hier wird Know-how verloren gehen; dadurch werden auch die Perspektiven der betroffenen Mitarbeitenden eingeschränkt.



Mit viel Humor brachte Peter Lauener dem Publikum seine Arbeit als Kommunikationsberater von Bundesrat Alain Berset näher.

Peter Lauener, ehemaliger Pressechef des SEV (und noch immer Mitglied!) ist mittlerweile Kommunikationsberater im Stab von Bundesrat Alain Berset. Mit viel Humor zeigte er die täglichen Herausforderungen als Kommunikationsberater eines Bundesrates auf. Jetzt können wir besser ermessen, welche Knochenarbeit für Peter Lauener (und natürlich auch für Bundesrat Berset) dahintersteckt, wenn wir abends am Fernsehen ein Interview im Anschluss an

die Nachrichten sehen oder die «Arena» verfolgen! Ganz abgesehen davon, dass es auch um die bundesrätliche Präsenz innerhalb der Schweiz, aber auch um Präsenz der Schweiz im Ausland, z. B. auch in Brüssel oder in New York geht. Danke Peter!

Der Stehlunch nach der Versammlung bot Gelegenheit, sich beim Essen auszutauschen und den Abend gemütlich ausklingen zu lassen.

Mathias Schmid

«Ich bin auch ein Schichtleiter»

Ferruccio Noto
Übersetzer

«Ich bin auch ein Übersetzer»

Markus Rüegg
Schichtleiter SBB Cargo International

Beim SEV spielt die Solidarität.
Au SEV on joue la carte de la solidarité.
Solidarität: la carta vincente del SEV.

An der Technischen Universität Graz ist am Institut für Elektrische Anlagen die Universitätsprofessur für



«Elektrische Anlagen und Netze»

voraussichtlich ab **1. 10. 2017** in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis zur TU Graz gem. § 98 UG zu besetzen.

Weitere Details zu den Anforderungen und den Ausschreibungsmodalitäten befinden sich auf der Website: www.e-i.tugraz.at/dekanat.

Die Technische Universität Graz strebt eine Erhöhung des Frauenanteils an und lädt deshalb qualifizierte Frauen ausdrücklich zur Bewerbung ein. Frauen werden bei gleicher Qualifikation vorrangig aufgenommen.

Bewerbungen senden Sie bitte unter zwingender Verwendung des bereitgestellten Bewerbungsformulars bis spätestens **31. 7. 2016** (Datum des E-Mail-Eingangs) an dekanat.etit@tugraz.at.

Der Dekan: Univ.-Prof. Dr. Wolfgang Bösch, MBA

www.tugraz.at



Wir sind zwei Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Aarau. Als moderne Vorortsbahn und als attraktiver Busbetrieb befördern wir jährlich rund 14 Millionen Fahrgäste. Eine Aufgabe im öffentlichen Verkehr, für die Zukunft, mit Zukunft.

Die Abteilung «Verkehr Bahn» sucht für die Standorte Schöftland und Menziken einige

Lokführer/-innen (80–100%)

Sie verfügen über eine abgeschlossene Ausbildung als Lokführer/-in (Kategorie B oder B100). Sie sind hilfsbereit, freundlich und denken kundenorientiert. Zudem übernehmen Sie gerne Verantwortung und haben ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein.

Aufgabenschwerpunkte

- Führen von Reisezügen der Wynental- und Suhrentalbahn
- Einhalten der Sicherheit im Bahnverkehr für Personen, Fahrzeuge und Anlagen
- Sicherstellen der pünktlichen und komfortablen Fahrt
- Gewährleisten eines professionellen Kundenservices (z. B. Fahrplan- und Billettauskünfte)

Anforderungsprofil

- Abgeschlossene Ausbildung als Lokführer/in (Kategorie B oder B100)
- Sie sind mobil für Ablösungen auf unserem Bahnnetz
- Hohe physische und psychische Belastbarkeit
- Bereitschaft für unregelmässige Arbeitseinsätze, auch an Wochenenden und Feiertagen
- Technisches Flair

Wir bieten

- Eine herausfordernde und abwechslungsreiche Tätigkeit
- Moderne Arbeitsbedingungen und gute Sozialleistungen

Für Auskünfte steht Ihnen Herr Martin Schmid, Leiter Ausbildung Fahrpersonal Bahn, per E-Mail martin.schmid@aar.ch oder Telefon 062 832 83 35 gerne zur Verfügung.

Ihre Bewerbung

Senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen bis 30. Juni 2016 per E-Mail an: Frau Gabriela Probst, Sachbearbeiterin Personal, personal@aar.ch.

AAR bus + bahn | Hintere Bahnhofstrasse 85 | Aarau |
Tel. 062 832 83 00 | Fax 062 832 83 01 | aar@aar.ch | www.aar.ch

Werbeaktion 2016



Werben lohnt sich 2016 dreifach!!!

VPT-Werbeaktion von 1. Januar bis 31. Dezember 2016

1. Jede/r Werber/in bekommt vom SEV pro Neumitglied CHF 50.-- gutgeschrieben.
2. Jede VPT-Sektion erhält vom VPT pro geworbenes Neumitglied eine Prämie.
3. Der SEV und der VPT erhöhen mit jedem Neumitglied ihren Organisationsgrad und haben dadurch eine bessere Position, um für gute Arbeitsbedingungen zu kämpfen.

Der VPT belohnt die Sektionen für

- 1 bis 3 Geworbene mit je 20 Franken
- 4 bis 6 Geworbene mit je 30 Franken
- 7 bis 9 Geworbene mit je 40 Franken
- 10 und mehr Geworbene mit je 50 Franken

■ Die Werbepremien werden im Februar 2017 an die Sektionskassen ausbezahlt.

■ Die maximale Prämie pro Sektion beträgt CHF 1500.-.

■ Fragen an info@vpt-online.ch

Unterverband VPT

■ PV Uri

Spektakuläre Greifvogel-Flugschau bei herrlichem Sommerwetter

Bei wunderbarem Wetter trafen sich am 25. Mai rund 30 Mitglieder zur Sektionsreise. Der Ausflug musste wegen Terminkollision mit der Eröffnungsfeier Neat um eine Woche vorverschoben werden. Die Gruppe reiste mit dem Interregio direkt nach Locarno, um nochmals fahrplanmässig vom Zugangebot über die Bergstrecke profitieren zu können. Im neuen Fahrplan sind die Züge noch nicht definitiv festgelegt. Am Ziel, wie gesagt Locarno, gab es im Ristorante Dell'Angelo im hübsch dekorierten Saal ein feines Mittagessen inkl. Dessert und «Café alla Ticinese».

Nach dem Essen ging es zu Fuss zum Gelände der Falconeria Locarno, wo den Teilnehmenden eine spektakuläre Vorführung bevorstand. Sie nahmen auf der Tribüne Platz und genossen stauend die 45-minütige Greifvogel-Schau, die da vor und mit ihnen abließ. Die Profis geizten nicht, ihr Programm mit Eulen, Geiern, Falken und Adlern und deren verblüffenden Kunststücken direkt

vor den Augen des Publikums zu präsentieren. Höchst erstaunlich, was die Gruppe da zu sehen bekam. Die Betreuer erklärten detailliert, von wo die Tiere stammten und mit welchen Eigenschaften sie im täglichen Leben zu kämpfen haben. Ein verdienter Applaus beendete die interessante Darbietung. Alle Anwesenden brachten ihre totale Bewunderung und Anerkennung über das Erlebte zum Ausdruck.

Die Heimreise verlief problemlos, nochmals über die Bergstrecke ins Urnerland. Ein Dankeschön für die perfekte Reise geht an Reiseleiter Koni Gamma für seine Mühen, aber vor allem auch für die tolle Idee. Danke auch dem Personal im «Dell'Angelo» für den Super-service und speziell dem «Staff» der Falconeria für die tolle Flugshow mit Greifvögeln. Die Teilnehmenden haben wahrhaftig eine spektakuläre Sektionsreise 2016 genossen! Einige Erinnerungsfotos sind auf www.sev-pv.ch/uri aufgeschaltet.

Guido Lang



■ SEV bi de Lüt und RPV Basel

Werbetag in Muttenz findet Anklang

Muttenz war am 27. Mai gleich in zweifacher Hinsicht gewerkschaftlicher Schauplatz: Während am Morgen mit internationaler Unterstützung eine Aktion zur Gotthard-Eröffnung und zum Schutz der Arbeitsbedingungen stattfand, konnte die Sektion RPV Basel am Nachmittag zu Wurst, Kaffee und Kuchen begrüssen.

Vertrauensmann Werner Rohrbach, Vizepräsident Peter Burgener und Sektionskassier Rolf Rubin luden Sektionsmitglieder und Interessierte ein, ihre Fragen an Gewerkschaftssekretär Urs Huber und Sektionscoach Elena Obreschkow zu stellen und ihre Anliegen weiterzugeben. Das SEV bi de Lüt fand Anklang: Gut 20 Personen kamen



Werner Rohrbach, Vertrauensmann Rangierbahnhof Muttenz.

vorbei und diskutierten bei Sonnenschein und guter Stimmung bis in den Abend hinein. Der Dank geht an die drei Organisatoren und an alle, die mit dabei waren.

Elena Obreschkow



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, Fax 031 357 57 58.

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

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Fax 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 30. Juni 2016.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 23. Juni 2016, 8 Uhr.

Inserateschluss: 20. Juni 2016, 10 Uhr.

SEV und Unterverbände

- 26. August** ■ **SEV Jugend**
17 Uhr,
Uettiligen,
Bio-Hof
Schüpfenried
Generationentreffen:
BBQ-Abend
- Unter dem Motto «Vernetzen–Austauschen–Ideenbörse» treffen sich unterschiedliche SEV-Generationen vom 1. Lehrjahr bis zur Pensionierung. Am BBQ-Abend lernen wir uns im gemütlichen Rahmen kennen und wer weiss, vielleicht wird sogar ein neues SEV-Generationen-Projekt geboren.
- 10. September** ■ **Unterverband VPT**
13 Uhr, Bern
(Details folgen)
www.vpt-online.ch
Aufruf zur Nationalen
AHV-Kundgebung
- Der VPT ruft seine Sektionen auf, zahlreich nach Bern zu kommen. Nehmt eure Familien mit!

Sektionen VPT

- 21. Juni** ■ **VPT RBS, Pensionierte**
Verschiebedatum
bei Schlecht-
wetter: 28. Juni
Wanderung Furi–
Zmutt–Zermatt
- Einfache schöne Wanderung, aber etwas Kondition ist erforderlich (+180/–430m; 2½ bis 3 Stunden). Bei gutem Wetter schöne Sicht auf die Bergwelt rund um Zermatt. Gute Wanderausrüstung, Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Kosten: Gondelbahn Zermatt bis Bergstation Furi, CHF 4.50. Worb Dorf ab 7.15 Uhr; Solothurn ab 7.19 Uhr, Bern ab 8.06 Uhr, Visp ab 9.08 Uhr, Zermatt an 10.13 Uhr. Rückfahrt: Zermatt ab 16.13 Uhr. Anmelden bitte bis 18. Juni bei Kurt Bühler, 031 839 11 15 oder kurtbu@bluewin.ch.
- 23. Juni** ■ **VPT RhB, Pensionierte**
Durchführung bei
jeder Witterung
Sommerreise der
Pensionierten
- Sommerausflug Zugersee/Zugerberg. Chur ab 9.16 Uhr, Landquart ab 9.25 Uhr. Landquart an 19.32 Uhr, Chur an 19.43 Uhr. Weiterfahrt mit Anschlüssen RhB. Heimfahrt in alle Richtungen. Mittagessen auf dem Zugerberg. Menü 1: Suppe/Salat, Geschnetzeltes Rindfleisch, Gemüse, Tessiner Polenta, Dessert, CHF 36.50. Menü 2: Suppe/Salat Saiblingfilet, Gemüse, Reis, Dessert, CHF 36.50. Gemütliche Schiffsrundfahrt. Auf dem Schiff Möglichkeit für Kaffee/Kuchen oder sonstige Getränke. Fahrkarten: FVP TK oder FVP GA 2. Klasse. Anmeldung (bitte Menü angeben) erforderlich bis spätestens 20. Juni an Obmann Felix Murk, 081 413 74 65, 078 606 60 25. Wie erwarten rege Teilnahme.
- 20. Juli** ■ **VPT STI**
8 Uhr, Thun,
Bahnhof, Aperto
Nur bei gutem
Wetter!
www.sev-sti.ch
Sektionswanderung Belalp
- Mit der Luftseilbahn von Naters auf die Belalp. Ab Belalp Fussmarsch von zirka 20 Minuten (rollstuhlgängig). Weiter mit der Sesselbahn bis ins Gebiet (Aufenthaltort von «Moosers Geisse»). Wanderung abwärts oder mit Sesselbahn zum nächsten Treffpunkt, dem Hotel Belalp. Ab dort Wanderung Richtung Blatten oder mit der Seilbahn nach Blatten.

«Ich bin auch ein Fahrdienstleiter»



Ahmet Kastrati
Lokführer

«Ich bin auch ein Lokführer»



Rudolf Luggen
Fahrdienstleiter

Beim SEV spielt die Solidarität.
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



Pensionierte SBB

- 16. Juni** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Luzern**
Ab 14 Uhr, Luzern,
Bocciastübli Pro
Ticino (VBL-Halte-
stelle Eichhof)
Wöchentlicher Treff
- Wir treffen uns jeden Donnerstagnachmittag (ausser Feiertage) im Bocciastübli Pro Ticino. Bocciaspielder/innen, Jasser/innen sowie Kolleginnen und Kollegen anderer Kategorien sind herzlich willkommen.
- 22. Juni** ■ **PV Bern**
9.34 Uhr
ab Bern
Hauptbahnhof
nach Brugg
www.sev-pv.ch/bern
Besichtigung
SBB Historic
- Mit dem Zug fahren wir ab Bern um 9.34 Uhr direkt nach Brugg (Olten ab 10.02 Uhr). Fussweg ab Bahnhof zur Lager-/Industriestrasse zirka 9 Minuten. Die Führung durch die SBB Historic beginnt um 10.45 Uhr und dauert bis 12.15 Uhr. SBB-Historic zeigt die Geschichte der Bahnen in der Schweiz bis zum heutigen Tag. Anschliessend fakultatives Mittagessen im Restaurant Gotthard. Rückfahrt individuell. Anmeldung bitte bis spätestens 16. Juni an Max Krieg, praesi.sev-pv-bern@bluewin.ch, 079 704 31 18 oder 031 381 24 55.
- 24. Juni** ■ **PV Wallis**
Termen,
Mehrzweck-
halle
www.sev-pv.ch/wallis-valais
Jahresausflug nach Termen
- Alle Pensionierten mit Ehegatt/innen sind herzlich eingeladen. Zum Preis von CHF 25 offerieren wir euch Salat, Raclette à discrétion, Grilladen, Wein, Mineralwasser und Kaffee. Bitte meldet euch rechtzeitig bei Walter Schmid an (letzter Termin 21. Juni): 027 923 54 31, 079 872 38 37, wal.schmid@bluewin.ch. Aigle ab 9.49 Uhr, Bex 9.56 Uhr, Martigny 10.10 Uhr, Sion 10.25 Uhr, Sierre 10.35 Uhr, Leuk 10.43 Uhr, Visp 10.55 Uhr, Brig an 11.02 Uhr, Brig PTT ab 11.40 Uhr, Termen an 11.55 Uhr. Rückfahrten ab Termen 16.18 oder 16.55 Uhr. Der Vorstand erhofft sich ein zahlreiches Erscheinen zu diesem gemütlichen Anlass.
- 29. Juni** ■ **Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern**
15 Uhr,
Lanzenhäusern,
Restaurant
Schwarzwasser-
brücke
Auftritt
- Zum Beginn unserer Sommerpause möchten wir unsere Freundinnen und Freunde sowie Passivmitglieder mit einigen Liedern unterhalten. Wir freuen uns auf euren Besuch.
- 4. Juli** ■ **PV Winterthur-Schaffhausen**
14.15 Uhr,
Neu: Schaff-
hausen, Restau-
rant zum alten
Schützenhaus
Sektionsversammlung
- Das neue Versammlungslokal Restaurant zum alten Schützenhaus ist erreichbar ab Bahnhof Schaffhausen bis Haltestelle «Schützenhaus» mit Bus Nr. 3 Richtung «Sommerwies», mit Bus Nr. 4 Richtung «Birch» und mit Bus Nr. 6 Richtung «Neuhausen SBB». Zu Beginn ein Referat von Alex Rubli zum Thema: «Von der Wetterbeobachtung bis zur TV-Wettervorhersage». Der PV-Chor umrahmt den Anlass mit seinen Liedern.
- 5. Juli** ■ **PV Buchs-Chur**
13.30 Uhr,
Bad Ragaz,
Bahnhof
www.sev-pv.ch/bu-
ch
Sommerausflug ins
«Alte Bad Pfäfers»
- Variante 1: Fahrt mit Schluchtenbus um 13.35 Uhr ins «Alte Bad Pfäfers». Möglichkeit zur Besichtigung der mystischen Quellschlucht, des Museums und der Gedenkstätte. Fussmarsch (zirka 1 Stunde, 4km) nach Bad Ragaz oder Rückfahrt mit Schluchtenbus, Abfahrt 15.56 Uhr (Spezialtarif: GA/Halbtax nicht gültig) Fahrpreis CHF 6, retour CHF 11. Eintritt Schlucht CHF 5. Variante 2: Fahrt mit Postauto um 13.35 Uhr nach Valens Klinik. Abstieg (sehr steil, zirka 30 Minuten) ins «Alte Bad Pfäfers», danach wie Variante 1. Anmeldung bis 1. Juli und Auskunft bei Marco Blaser, 081 723 39 54, 077 416 73 81 oder marco.blaser@bluemail.ch.
- 25. August** ■ **PV Biel**
Reise an der Genfersee
(Yvoire F) **ausgebucht**
- Alle Mitglieder wurden Ende Januar mit einem Flyer und durch Werbung an der letzten Mitgliederversammlung aufgefordert, sich bis 15. Juli mit dem Einzahlen des Betrages anzumelden. Die Reise ist bereits ausverkauft – die Teilnehmerzahl war beschränkt – d.h. wir können leider keine Anmeldungen mehr annehmen.



Sport und Kultur

- 26. Juni** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
Bergfrühling
Treffpunkt: Bahnhof Frutigen, Bus nach Adelboden; Abfahrt in Bern um 7.39 Uhr. Wanderung: Adelboden Geils–Hähnenmoospass–Luegli–Nassberg–Geils, zirka 3½ Stunden, +/-370Hm. Fahrausweis: Wohnort–Adelboden Post retour, für Postauto Adelboden–Geils vor Ort, CHF 12. Anmeldung (Postauto) und Auskunft bis 21. Juni bei Fritz Aegler, Bühlenweidli 4, 3753 Oey, 033 681 16 47, 079 487 06 42.
- 28. Juni** ■ **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.
- 6. Juli** ■ **EWf Herisau**
8.30 Uhr, Bad Ragaz
Bergtour leicht: Chemispitz–Pizalun
PTT ab Bad Ragaz um 8.35 Uhr nach St. Margrethenberg. Rundtour Fürggli–Ragoler Chopf–Chimmispitz–Pizalun–Furggels in 4½ Stunden; +650/–815m. Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 5. Juli an Lina Bähler, 081 723 44 95.

- 14. Juli** ■ **EWf Herisau**
9 Uhr, Winterthur, Bahnhof, Ostseite bei der Milchrampe
Velotour leicht/mittel in den Thurgau
www.ewf-herisau.ch
- 15. Juli** ■ **EWf Herisau**
7.58 Uhr ab Chur nach Preda (St. Moritz)
Bergtour mittel: Preda–Alp Zavretta–Bergün
www.ewf-herisau.ch
- 20. Juli** ■ **EWf Herisau**
8.49 Uhr, Luzern
Wanderung Ruswilerberg
www.ewf-herisau.ch
- 27. und 28. Juli** ■ **EWf Herisau**
www.ewf-herisau.ch
Klettersteig Graustock
- 3. bis 5. August** ■ **EWf Herisau**
www.ewf-herisau.ch
Bergtour mittel: Via Alpina, 5.–7. Etappe

Rennvelotour in gemütlichem Tempo, Distanz etwa 110 Kilometer. Mittagessen im Restaurant. Anmeldung am Vorabend an Robert Schnurrenberger, 052 242 18 62.

St. Gallen ab 6.26 Uhr, Zürich ab 6.37 Uhr. Via Alp Zavretta–Muot Suren nach Bergün in 5 Stunden (+825/–1240m). Rucksackverpflegung. Gaststätte erst in Bergün. Anmeldung bis 13. Juli (20 Uhr) an Oskar Frigg, 078 768 63 75, 071 371 27 68 oder per E-Mail.

St. Gallen ab 6.42 Uhr direkt via Zürich (ab 8.04 Uhr). Weiterfahrt 8.57 Uhr nach Malzers. Route über Hellbühl–Ankeland–Flüss nach Nottwil in 4½ Stunden (+/–440m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 18. Juli an Ernst Egli, 071 277 72 36, ehrenpraesident@ewf-herisau.ch.

In 3 Stunden von Melchsee-Frutt via Tannalp und zum Jochpass in 3½ Stunden (+700/–400m). HP im Jochpass-Gasthaus, CHF 100. Klettersteig Graustock ist ausgesetzt, gut abgesichert, braucht aber etwas Kraftaufwand. Klettersteigausrüstung. Rückfahrt ab Trüebsee zirka um 15.40 Uhr. Anmeldung bis 21. Juli an Beat Frei, 071 352 61 67 oder per E-Mail.

Die nächsten drei Tage der Via Alpina von Linthal nach Engelberg sind im Detail mit allen Routenvarianten auf der Website aufgeschaltet. Anmeldung bis 3. Juli (möglichst per E-Mail) an Stefan Signer, touren@ewf-herisau.ch.

Diverse

- 21. Juni** ■ **Rentnerkommission des Kantonalen Gewerkschaftsbundes St. Gallen**
14.15 Uhr, St. Gallen, Restaurant Dufour
Hauptversammlung
Beginn mit den statutarischen Traktanden. Um 15 Uhr öffentlicher Teil mit Referat von Barbara Gysi, Präsidentin Kantonaler Gewerkschaftsbund und Nationalrätin SP zum Thema «Altersarmut in der Schweiz – trotz AHV und Ergänzungsleistungen». Anschliessend Diskussion.

Unsere Verstorbenen

Birchmeier Klara, Witwe des Oskar, Spreitenbach; gestorben im 95. Altersjahr. PV Aargau.

Bühler Hans, pensionierter Rangiermeister, Winterthur; gestorben im 95. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Egli Paul, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Schänis; gestorben im 78. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Epper Niklaus, pensionierter Teamleiter, Romanshorn; gestorben im 75. Altersjahr. PV Thurgau.

Fattorini Nelli, Witwe des Sergio, Emmenbrücke; gestorben im 90. Altersjahr. PV Luzern.

Fischer Andreas, pensionierter Visiteur, Birsfelden; gestorben im 78. Altersjahr. PV Basel.

Frei Paul, pensionierter Gruppenchef, Goldach; gestorben im 87. Altersjahr. PV St. Gallen.

Granwehr Berta, Witwe des Karl, St. Gallen; gestorben im 87. Altersjahr. PV St. Gallen.

Hefti Fritz, pensionierter Kapitän, Romanshorn; gestorben im 85. Altersjahr. PV Thurgau.

Herdener Pierre, pensionierter Betriebsangestellter, Moutier; gestorben im 77. Altersjahr. PV Jura.

Jenni Roger, Chefmonteur, Biberist; gestorben im 45. Altersjahr. Bau Nordwestschweiz.

Keusch Annamaria, Witwe des Robert, Boswil; gestorben im 94. Altersjahr. PV Aargau.

Lauber Elisa, Witwe des Helmut, Affoltern am Albis; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Loretz Luzius, Betriebsangestellter, Zürich; gestorben im 57. Altersjahr. TS Zürich.

Marconi Italo, pensionierter Rangiermeister, Basel; gestorben im 77. Altersjahr. PV Basel.

Meier Fritz, pensionierter Verwaltungsbeamter, Inkwil; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Moosmann Hans, pensionierter Zugführer, Binningen; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.

Müller Walter, pensionierter Rangiermeister, Schaffhausen; gestorben im 84. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Mundwiler-Petersen Any, Witwe des Traugott, Basel; gestorben im 83. Altersjahr. PV Basel.

Nägeli Veronika, Witwe des Hans, Meiringen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Luzern.

Renggli Hugo, pensionierter Fahrdienstleiter, Zuchwil; gestorben im 86. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Schori Peter, pensionierter Handwerkermeister, Hägendorf; gestorben im 88. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Schwab Gret, Witwe des Werner, Biel; gestorben im 90. Altersjahr. PV Biel.

Siegenthaler Hans, pensionierter Sekretär, Burgdorf; gestorben im 81. Altersjahr. PV St. Gallen.

Soldini Luciana, Witwe des Edio, Massagno; gestorben im 93. Altersjahr. PV Ticino e Moesano.

Sommavilla Peter, pensionierter Werkführer, Wil SG; gestorben im 77. Altersjahr. PV St. Gallen.

Vonlanthen Jeannine, Witwe des Josef, Biel; gestorben im 85. Altersjahr. PV Biel.

Widmer Paulina, Witwe des Anton, Wattwil; gestorben im 90. Altersjahr. PV St. Gallen.

Winkler René, Châtillon JU; gestorben im 84. Altersjahr. PV Jura.

Link zum Recht

Wie frei ist die Anwaltswahl?

Verfahrensfragen müssen beachtet werden. Das gilt nicht nur für strafrechtliche Verfahren, sondern auch für den Beistand im Berufsrechtsschutz.

Wer entscheidet im Berufsrechtsschutz, ob es für einen Fall einen externen Anwalt braucht? Und wie wird ein Anwalt ausgewählt? SEV-Mitglieder dürfen nicht einfach tun, was sie wollen. Aber in einem Fall dürfen sie etwas mehr!

Guillaume T. hat Probleme am Arbeitsplatz und deswegen eine Abmahnung erhalten. Er will diese nicht hinnehmen, denn er fühlt sich von den Vorgesetzten schlecht behandelt. Also wendet er sich an den SEV-Berufsrechtsschutz und wird in der – erfolglosen – Verteidigung von einem Gewerkschaftssekretär vertreten. Guillaume ist zwar mit dessen Arbeit zufrieden, nicht aber mit dem Ausgang des Verfahrens, und deshalb beantragt er beim Arbeitgeber eine Mobbing-Untersuchung, denn er vermutet persönliche Gründe hinter den Vorwürfen an seine Person. Dies teilt er dem dossierführenden Gewerkschaftssekretär mit, ebenso sagt er ihm, er habe einen Anwalt eingeschaltet, da er glaubt, der Gewerkschaftssekretär sei nicht neutral, ist dieser doch per Du mit seinem Vorgesetzten. Deshalb habe der SEV die Kostengutsprache für den Anwalt zu leisten. In der ersten Runde lehnt die Leitung des Berufsrechtsschutzes die Übernahme der Kostengutsprache ab, und nach einem Rekurs an den Vorstand auch dieser, da erstens keinerlei Anhaltspunkte für eine Befangenheit des Gewerkschaftssekretärs erkennbar seien (das Duzen allein reicht noch lange nicht!), aber zweitens auch, weil das Mitglied ohne vorherige Rücksprache mit dem SEV einen Anwalt beauftragt hat.

Das Reglement gilt

Das SEV-Reglement über den Berufsrechtsschutz sagt in Artikel 6, dass der SEV entscheidet, ob und in welcher Form der Berufsrechtsschutz gewährt wird. Laut Absatz 2 bezeichnet der SEV auch den Rechtsbeistand, sofern notwendig. Vorschläge des Mitglieds können im Ausnahmefall berücksichtigt werden. Der Normalfall ist aber klar: Ob es einen Anwalt braucht, entscheidet nicht das Mitglied, sondern der SEV. Und in den allermeisten Fällen sagt er auch gleich, welcher Anwalt dies ist. Denn

es gibt ein Netzwerk von Vertrauensanwält/innen, die zum Teil schon seit vielen Jahren für die SEV-Mitglieder tätig sind, die das Rechtsschutzteam persönlich kennt und auch weiss, in welchen Fällen sie geeignet sind. Der Ausnahmefall, in dem ein Mitglied selber eine Anwältin oder einen Anwalt vorschlagen kann, ist beispielsweise dann gegeben, wenn es um eine ungewöhnliche Problematik im Berufsrechtsschutz geht, für die keiner der Vertrauensanwälte eine besondere Qualifikation hat – was aber äusserst selten ist, weil z. B. Erbrecht ja kein Gebiet ist, das im Berufsrechtsschutz zur Anwendung kommt. Immerhin hat der SEV in einem Fall, in dem das betroffene Mitglied bereits über den Multirechtsschutz mit einem Anwalt zu tun hatte, diesen dann auch für das Berufsproblem akzeptiert. Aber Wünsche nach vermeintlichen oder tatsächlichen Staranwälten fallen sicher nicht unter diese Ausnahmeregelung. Und: Es geht nie ohne vorherige Rücksprache!

Anwalt der ersten Stunde

Der einzige Fall, in dem der SEV ohne vorgängige Rücksprache durch das Mitglied die Kostengutsprache für irgend einen Anwalt oder eine Anwältin gibt, ist dann, wenn es zur Unzeit um Umstände geht, die strafrechtliche Konsequenzen haben können, wie z. B. ein nächtlicher Busunfall mit Personenschaden. Da die schweizerische Strafprozessordnung seit 2011 den «Anwalt der ersten Stunde» zulässt, darf das betroffene Mitglied bei der Polizei so lange schweigen, bis es sich mit einem Anwalt rücksprechen konnte. Gerade wenn dies nachts passiert, muss dann schnell jemand vor Ort sein können. Klar, dass hier die schriftliche Zuweisung eines Anwalts nicht abgewartet werden muss, sondern dass das betroffene Mitglied direkt nach einem Anwalt verlangen kann, dessen Kosten der SEV grundsätzlich übernimmt. Das Rechtsschutzgesuch kann dann anderntags noch eingereicht werden. Allerdings: Auch hier behält sich der SEV vor, das Dossier nach der ersten Einvernahme an einen Vertrauensanwalt zu übertragen, wenn sich – wie ebenfalls schon vorgekommen – der eingesetzte Anwalt vor allem durch einen sehr hohen Stundenansatz auszeichnet. *Rechtsschutzteam SEV*



SOB SÜDOSTBAHN

gerade unterwegs

Die Schweizerische Südostbahn AG ist ein eigenständiges, in der Ost- und Zentralschweiz verankertes Bahnunternehmen, das jährlich rund 13 Millionen Fahrgäste bewegt. Über 560 Mitarbeitende engagieren sich täglich für eine optimale Betreuung unserer Kundinnen und Kunden. Mit Blick nach vorne setzen wir auf moderne Führungsgrundsätze und Arbeitsmodelle, eine wertschätzende und offene Kultur sowie faire Anstellungsbedingungen.

Zur Ergänzung unseres Teams in Samstagern suchen wir einen

Fachverantwortlichen Stakeholder Management 60 - 100% (m/w)

Ihre Tätigkeiten

- Single Point of Contact (SPOC) gegenüber Bund, Kantonen und Gemeinden
- Teilnahme an Sitzungen mit Behörden in jeglichem Zusammenhang. Dabei werden Vertragskonditionen zu den Themen Kosten, Terminen und Arten der technischen Umsetzung ausgehandelt
- Bearbeitung von Kundenanfragen im Zusammenhang mit der Infrastruktur
- Mitarbeit bei der Ausarbeitung von Verträgen (Bsp. Anschluss-gleisverträge) zusammen mit der Fachverantwortlichen Grundbuch- und Vertragswesen

Ihr Profil

- Grundausbildung bei der Bahn (Bsp. Bahnbetriebsdisponent)
- Aus-/Weiterbildung in Psychologie, Wirtschaft, Marketing oder ähnliche
- gute Kenntnisse über die Funktionsweise der Bahn sowie grosse Berufserfahrung im ‚System Bahn‘
- Kenntnisse der politischen Landschaft
- Vernetzung zu Kantonen, Bund und Gemeinden
- äusserst kundenorientiert, partnerschaftlich und kooperationsfähig
- fähig lösungsorientiert Entscheidungen herbeizuführen
- gutes Verhandlungsgeschick
- Verbindlich, verlässlich, belastbar, loyal
- reife Persönlichkeit

Weitere Informationen gibt Ihnen gerne Christian Schlatter, Leiter Anlagenmanagement, Tel. 058 580 72 90.

Fühlen Sie sich angesprochen? Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung per E-Mail an bewerbung@sob.ch.

Schweizerische Südostbahn AG | HR | Markus Frei
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen | +41 58 580 70 70 | www.sob.ch

Das fahrende Personal braucht Pausenräume und Toiletten

Aufs WC oder hinter den Busch?

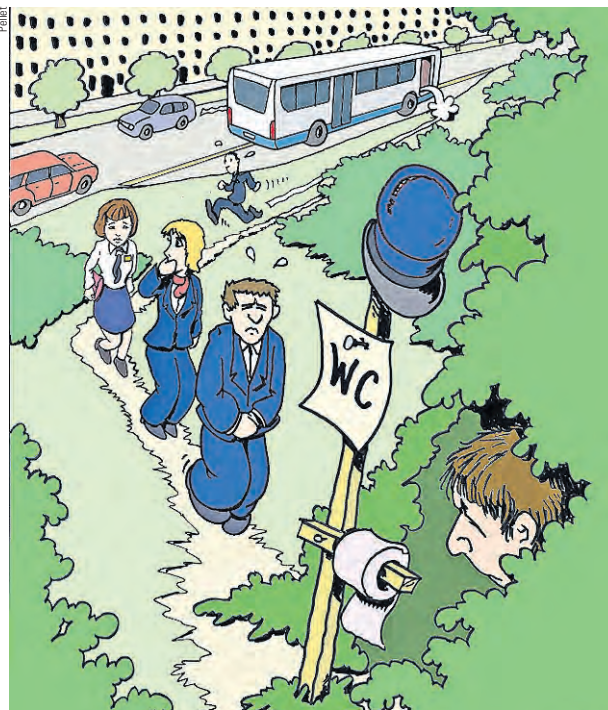
Das Fehlen – sauberer! – Toiletten an den Endpunkten ihrer Linien ist nicht die kleinste Nachlässigkeit der Unternehmen. Das Durchsetzen des Gesetzes ist Aufgabe der kantonalen Arbeitsinspektorate.

In der Bundesgesetzgebung ist der Gesundheitsschutz des Personals in der Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz geregelt (Art. 29 ff.). Darin heisst es auch, es seien saubere «Toiletten in ausreichender Zahl zur Verfügung zu stellen», und zwar für Frauen und Männer getrennte Toiletten, oder zumindest sei eine getrennte Benutzung vorzusehen. Doch genau hier harzt es, insbesondere im Regionalverkehr. In Genf liegt der SEV schon länger mit RATP DEV im Clinch, einem Subunternehmen der öffentlichen Verkehrsbetriebe TPG. Welches der beiden Unternehmen muss das Einhalten des Gesetzes sicherstellen? Muss das Bundesamt für Verkehr als Kontrollorgan der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs auch

die Einhaltung der Verordnung 3 prüfen? «Tatsächlich sind es die kantonalen Arbeitsinspektorate, die darüber wachen müssen», erklärt Valérie Solano, die für das Dossier RATP zuständige Gewerkschaftssekretärin, «deshalb haben wir beim OCIRT nachgehakt», der kantonalen Stelle für die Arbeitsinspektion und die Arbeitsbeziehungen in Genf.

Am 2. Juni hat das OCIRT einen Runden Tisch organisiert, an dem der SEV, der Personalvertreter von RATP DEV – Pierre Delias –, der Unternehmensleiter, sein Adjunkt sowie ein TPG-Verantwortlicher für die Vergabe von Linien an Subunternehmen. «Pierre Delias erinnerte daran, dass die WC bei den Endstationen wesentlich sind. Die öffentlichen Toiletten lassen in hygienischer Hinsicht oft zu wünschen übrig, und wenn es nicht eine Abmachung etwa mit einem Laden gibt, müssen die Fahrer etwas konsumieren», sagt Valérie Solano.

Die TPG und ihr Subunternehmen wiesen darauf hin, dass sich das fahrende Personal die Zeit zum Aufsuchen der Toiletten



nehmen darf, auch wenn es nicht an der Endstation ist. Dies muss den Fahrgästen aber gesagt werden... «Abgesehen davon, dass sich manche genießen, leidet darunter auch die Qualität des Service public, weil die Fahrt unterbrochen werden muss», fährt Solano fort.

Ist der Vorschlag der RATP DEV, Toiletten nur an einem der beiden Endpunkte einzurichten, die Lösung? «Es gibt Kurse, die 40 Minuten dauern. Somit kann es 80 Minuten dauern, bevor man zur Toilette gehen kann», rechnet die SEV-Gewerkschaftssekretärin vor.

Der SEV bleibt dran

Auch wenn man versteht, dass es nicht immer einfach ist, eine gute Lösung zu finden, weil oft auch die Gemeinden nicht mitspielen, ist die gegenwärtige Situation nicht befriedigend. RATP DEV hat nun anlässlich des Runden Tisches deutlich gemacht, dass sie eine Lösung wünscht. «Ein Weg wäre, eine für Hygiene und Sicherheit zuständige Kommission zu gründen – wie bei den TPG», erklärt Valérie Solano. «Diese würde die Problemstellen auf allen Linien benennen. Eine weitere Massnahme ist, den Weg zu den Toiletten als Arbeitszeit anzurechnen, denn das Personal kann ja seine Pause nicht so nutzen, wie es das Recht hätte. Schliesslich müssen auch entsprechende Pausenräume zur Verfügung gestellt werden. Zu oft muss das Personal im Fahrzeug essen und sich ausruhen.» Ende Sommer sollen die Gespräche fortgesetzt werden. Etwas aber ist heute schon klar: Der SEV wird den Druck aufrechterhalten, damit der Schutz der Gesundheit des Personals gewährleistet wird. **Vivian Bologna/pan.**

Photomystère: Wo ist das?



Das letzte Rätselbild zeigte den Bahnhof Bern-Wankdorf, gleich neben der Generaldirektion SBB. Ein grösserer Bildausschnitt findet sich unter www.sev-online.ch.

Die Reka-Schecks gewonnen hat

Michael Lehmann, Neuhausen, Mitglied Bau Zürich.

Einmal mehr fragen wir: *Wo ist das?* Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **ein Taschenmesser «Out-riider» im SEV-Look.**

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, 22. Juni 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.