

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 20

24. November
2016

kontakt.sev

Tel: 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58, E-Mail: kontakt@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

Untersee und Rhein in Schieflage

Die Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein ist in Not. Doch die Sanierung kann nicht einfach dem Personal aufgebürdet werden.

Seite 8

Stolz oder Vorurteil?

Die SEV-Frauen diskutierten über Geschlechterrollen und Vorurteile im Wandel.

Seite 13



Mandat für SEV

Die railCare-Angestellten beauftragen den SEV, sich für sie einzusetzen.

Fokus Seite 20

Kundgebung gegen Railfit 20/30

Personal zeigt seine Muskeln

Mehr als 300 Mitglieder des SEV sind am Dienstag nach Bern gekommen, um sich gegen Railfit 20/30 zu wehren und die SEV-Verhandlungsdelegation zu unterstützen. Die Verhandlungen wurden am Donnerstag nach Redaktionsschluss weitergeführt. Aktuelle Informationen sind auf unserer Webseite zu finden: www.sev-online.ch.

Die Mobilisierung hat begonnen. Innter kurzer Zeit konnte der SEV über 300 SBB-Angestellte mobilisieren – gegen den Stellenabbau und vor allem gegen kurzfristige Verschlechterungen: den erschwerte Zugang zur Berufsinvalidität und einen Abzug von 1% vom versicherten Lohn für die Risikoprämien der Pensionskasse – ab 1. Januar 2017.



Bericht und Edito Seiten 2 und 3

Die Demonstranten und Demonstrantinnen sind aus allen Landesteilen und aus allen Unterverbänden gekommen.

Pedro Lenz spricht

Der Oltner Schriftsteller ist nicht dafür bekannt, ein Blatt vor den Mund zu nehmen. Im Interview mit *kontakt.sev* kritisiert er scharf die Tendenz, die Bahn mit immer weniger Menschen betreiben zu wollen. Er spricht aber auch darüber, was jeder einzelne Benutzer des öffentlichen Verkehrs dazu beitragen kann, dass es wieder menschlicher zugeht in unseren Bahnen und Bussen.

Interview Seiten 6 und 7

BAV-Direktor will «Schwarzaussteiger» büssen und Fernbuslinien zulassen

Unbedachte oder gezielte Provokation?

■ Mit dem deutschen Flixbus kostet Zürich–Lyon 19 Franken 50. Wer in Genf aussteigen will, kann das – trotz des Kabotageverbots. Dieses schützt inländische Transporteure und die subventionierte Bahn vor Dumpingangeboten, die auf ausländischen Löhnen und der Umgehung der Kosten für Infrastruktur und Umweltschäden beruhen. Flixbus begnügt sich damit, die Passagiere auf das

Verbot hinzuweisen und zu beteuern, die Fahrer könnten niemanden festhalten. Zwar hat das Bundesamt für Verkehr ein Verfahren eingeleitet, doch der BAV-Direktor überraschte mit der Idee, Passagiere, die schwarz aussteigen, büssen zu wollen. Demgegenüber hielt der Interpellation Giezendanner fest: Verantwortlich für die Einhaltung des Kabotageverbots

sind die Unternehmen. Der BAV-Direktor sagte auch, er könne sich Fernbusse als Zusatzangebot zur Bahn auf Querverbindungen und auf stark ausgelasteten Strecken vorstellen. Prompt hat inzwischen schon ein Car-Unternehmen eine Konzession Zürich–Genf beantragt, zum Fahrpreis von 22 Franken gegenüber 43.50 mit der Bahn, mit Halbtax-Abo ... *Fi Fernbusse in Nachbarländern: Seite 10*

NEWS

Fortschritt im Aargau

«Arbeit Aargau» heisst die neugegründete Arbeitnehmerschichtorganisation im Kanton Aargau. Der neue Verband umfasst 30 000 Mitglieder aus 18 Arbeitnehmerschichten, von denen 14 im Aargauer Gewerkschaftsbund zusammengeschlossen sind. Er will sich gegen eine Politik des Abbaus und des Sparens aus rein ideologischen Gründen zur Wehr setzen. Als Präsidentin wurde die Grüne Irène Kälin (Unia) bestimmt, im Vorstand nimmt unter anderem der im SEV bestens bekannte und sehr aktive Eugenio Tura Einsitz. Da nur zwei der zehn Vorstandsmitglieder Frauen sind, möchte man gerne noch zusätzliche weibliche Mitglieder in dieses Gremium wählen.

Ausstieg ist machbar, Herr und Frau Nachbar

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund befürwortet die Atomausstieginitiative, zuerst aus energie- und umweltpolitischen Gründen. Aber auch aus Sicht der Beschäftigung wird sich ein Ja auszahlen: Je schneller der Ausstieg und je konsequenter der Umstieg auf erneuerbare Energien erfolgt, desto positiver dürften die Effekte auf den Arbeitsmarkt sein, so das Fazit einer Studie der ZHAW. Auch der SEV empfiehlt seinen Mitgliedern ein Ja zur Atomausstieginitiative.

Schienengüterverkehr wird gefördert

Mit einem Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplänen (NNP) will der Bund dafür sorgen, dass dem Schienengüterverkehr künftig genügend Trassen zur Verfügung stehen. Die beiden neuen Instrumente, die den Gütertransport auf der Schiene stärken, wurden vom Parlament im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes beschlossen. Im letzten Jahr lag der Anteil der Schiene am gesamten Schweizer Güterverkehr bei 39% (2014: 38%). In der EU beträgt der durchschnittliche Anteil 19%.

Kundgebung und Verhandlungen zu Railfit 20/30 in Bern

Mehr als 300 Personen vor dem SBB-Hauptsitz

Am Dienstagabend haben über 300 SEV-Mitglieder vor dem Sitz der SBB-Konzernleitung im Wankdorf gegen das Sparprogramm Railfit 20/30 demonstriert. Mit ihren Fahnen, Pfeifen und Plakaten begleiteten sie die Verhandlungsdelegation bis ins Gebäude. Die Verhandlungen gingen am Donnerstag nach Redaktionsschluss weiter.

Am Dienstag wurde ab 17 Uhr vor dem SBB-Sitz im Wankdorf der Widerstand des Personals gegen Lohn-, Sozial- und Stellenabbau für einmal deutlich hör- und sichtbar: Rockmusik, SEV-Fahnen, Transparente, der Schein und Rauch von Finnenkerzen, Zelte und Suppengesch. Vor allem die Gespräche, Voten, Rufe und Pfeife von über 300 SBB-Mitarbeitenden hallten hinauf zum «Glaspalast»,

wo an diesem Abend auf Druck des SEV verhandelt werden sollte. Bekanntlich will die SBB den Zugang zu Berufsinvaliditätsleistungen massiv verschlechtern, dem Personal ein Prozent vom versicherten Lohn für die

Risikoprämie der Pensionskasse abziehen und 1400 Stellen bis 2020 streichen. So will die Führung beim Personal über 500 Mio. Franken sparen. Gegen 18 Uhr bildeten die Demonstrant/innen vor dem Ein-

gang ein Spalier, Züge piffen und hornten, und mit der Delegation strömten fast alle ins Gebäude, schwenkten in der Eingangshalle ihre Fahnen und machten ziemlich Krach. Doch alle blieben gesittet und diszipliniert und zogen sich wenige Minuten später wieder auf den Vorplatz zurück. Dort dauerte die Mahnwache mit Gulaschsuppe, Punsch, tollem Sound, offenem Mikrofon, spontanen Reden und vielen Gesprächen bis zum Abbruch der Verhandlungen um 20 Uhr 30.

Solidarität macht stark

Die Freude und der Stolz über den eindrücklichen Aufmarsch von Kolleg/innen aus allen Berufen und Landesteilen waren überwältigend und wurden immer wieder in Worte gefasst. «Railfit betrifft alle, und alle Berufskategorien sind hier vertreten», freute sich René Zürcher, Vizepräsident AS Ouest. Doch allen war klar: «Diese Mobilisierung ist erst der Anfang», wie ZPV-Zentralpräsi-



Die Kolleg/innen aus allen Berufen und Landesteilen verband ein starkes Gefühl der Solidarität.

dent Andreas Menet klarstellte. In sein «Hipp-hipp-hurra» stimmten alle ein. «Dieser Kampf wird noch lange dauern», pflichtete ihm BAU-Zentralpräsident Christian Suter bei. «Nehmt nächstes Mal alle zwei, drei Kollegen mit, dann sind wir über tausend!» «Bei der symbolischen Beerdigung von Railfit vor sechs Monaten waren wir erst ein paar wenige, diesmal sind wir 300 – und beim nächsten Mal? Das hängt von euch ab», sprach Bruno

Ryf, Präsident TS Romandie, alten ins Gewissen. «Wir sind die SBB! Wir sind der Service public! Wehren wir uns alle gegen den Stellenabbau in Salami-taktik und gegen den Abzug von mehreren hundert Franken von unserm Lohn», rief Myriam Bänninger vom Werk Olten. Auch Kolleg/innen von andern Betrieben waren gekommen. Jean-Claude Cochard von der MOB, Präsident des Gewerkschaftsbundes Waadt, wünschte dem SBB-Personal «viel Mut

bei eurem Kampf!» «Euer Kampf ist unser Kampf!», nahm VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro (TPF) diesen Faden auf. «Mit ihrer Vision fährt eure Direktion die SBB direkt an die Wand!» Grussbotschaften kamen auch per Handy: «Wir sind bei euch!», simste die Versammlung des AS Ticino an SEV-Präsident Giorgio Tuti, der auch vor Ort war, draussen bei der Mitgliedschaft. vbo & F



Die Masse folgte der Verhandlungsdelegation in den «Glaspalast».

Neunte ordentliche Sitzung des Vorstands SEV

SEV tritt Bündnis gegen Tisa bei

Themen der Vorstandssitzung waren neben den Stiftungsratswahlen bei der Pensionskasse SBB das Dienstleistungsabkommen Tisa, eine Sektionsfusion im LPV und die SEV-Schwerpunkte 2017.

Der Vorstand beschloss, mit den gleichen vier SEV-Kandidat/innen in die Wiederholung der Stiftungsratswahlen bei der Pensionskasse SBB zu gehen wie beim ersten Anlauf. Dabei warb bekanntlich eine Liste mit internen Massenmails, wogegen der SEV erfolgreich rekurrierte. Die Wiederholung ist ab Mitte März geplant. Diesmal

will der Vorstand viel aktiver für die gemeinsame Liste der Gewerkschaften werben und allen SBB-Angestellten klarmachen, dass nur eine geschlossene Arbeitnehmervertretung sie vor Arbeitgeberideen wie der Wackelrente schützen kann.

Kein Tisa ohne Abstimmung

Weiter beschloss der Vorstand einstimmig den SEV-Beitritt zum «Bündnis gegen TTIP, Tisa & Co.». Dieses bekämpft die beiden internationalen Abkommen, die zurzeit ausgehandelt werden, weil sie die Demokratie, die Arbeitsbedingungen, den Service public und die Gesundheit der Bevölkerung bedrohen. Mit Tisa würden alle Dienstleistungen liberalisiert,

die das Abkommen nicht explizit ausnimmt. Vergessene oder neue Dienstleistungen könnten nie mehr reguliert, bestehende Regulierungen nur noch abgebaut und einmal abgebaute Regulierungen nie wieder eingeführt werden, erklärte Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik im SEV.

Profitieren würden grosse Konzerne, die von den Staaten wegen unerlaubtem Protektionismus hohen Schadenersatz fordern könnten. Die Schweiz will zwar ihren Service public inklusive öV ausschliessen, doch umfasst das Abkommen vertrauliche Anhänge, so auch zum Thema Transport. Lehmann warnt: «Mit Tisa könnten z.B. das Nachtfahrverbot für

Lastwagen und die ganze schweizerische Verlagerungspolitik als Benachteiligung der Strasse einklagbar werden.» Nach einem allfälligen Tisa-Ab-schluss, vielleicht schon im Dezember, wird das Bündnis in der Schweiz zunächst vor allem dafür kämpfen, dass das Abkommen vor das Volk muss. Die Fusion der LPV-Sektionen Aare, Emmental und Lötschberg zum LPV BLS wurde einstimmig genehmigt. Einen ersten Vorschlag für die SEV-Schwerpunkte 2017 ergänzte der Vorstand um einige Punkte und will die Schwerpunkte nach der Überarbeitung durch die Gewerkschaftssekretär/innen an seiner Dezembersitzung verabschieden. F

Der SEV ist auch im Herzen von Madagaskar



Dieses Foto wurde Ende Oktober in der öffentlichen Primarschule von Anjiabe Antanamitarana in Madagaskar aufgenommen. Pascal Fiscalini und seine Frau Christine haben diese Schule besucht, die zur ärmsten Schulkategorie in Madagaskar gehört. In diesen Schulen fehlen elementare Schulausrüstungen wie Schulbücher, Schreibmaterialien usw. Es kommt zudem sehr oft vor, dass das Lehrpersonal fehlt, weil es über mehrere Monate keinen Lohn erhält und somit nicht mehr zur Arbeit erscheint. Der SEV hat Schreibmaterial gesponsert, für das sich die beiden Überbringer und die Schulseitigen mit diesem Bild bedanken.

EDITO

Mehrere hundert Personen sind an die Versammlungen gegen Railfit 20/30 gekommen und über 300 haben am Dienstagabend vor dem Sitz der SBB demonstriert. Diese Zahlen widerspiegeln eine Entwicklung beim SBB-Personal, auch wenn sie isoliert nicht viel aussagen. Die Mobilisierung läuft; die Angestellten wollen nicht mehr wehrlos hinnehmen, dass sie so verächtlich behandelt werden – von einer völlig realitätsfremden Führung.

«Der Stolz des Personals hat einen Zug ins Rollen gebracht, den die SBB-Führung nicht so leicht stoppen kann.»

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV



Kurzentschlössen sind Angestellte aus allen Unternehmensbereichen und aus allen Landesteilen nach Bern gekommen. Diejenigen, die nicht kommen konnten, haben uns mit Solidaritätsbotschaften unterstützt.

An die Versammlungen und ins Wankdorf sind nicht nur viele gekommen, sondern haben dort auch ins Mikrofon gesprochen, was sie denken. Andere haben geschrieben. Immer mehr Mitarbeitende äussern ihre Meinung. Vor dem Jahresende werden auch die Resultate der Personalfriedensumfrage bekannt werden. Es würde doch sehr überraschen, wenn unser Eindruck völlig abwegig wäre, dass beim Personal der Unmut gross ist.

Die permanenten Reorganisationen, die Salami-taktik, die fehlende Wertschätzung dem Personal gegenüber, der wiederholte Stellenabbau und der Angriff auf die Löhne sind alles Schläge gegen diejenigen, die die Bahn in der Schweiz ausmachen.

Doch die Eisenbahnerfamilie hat Ressourcen und beginnt ihre Muskeln auch zu zeigen. Die Bahner/innen wollen weit mehr, als nur ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen verteidigen. Sie gehen auch auf die Strasse, weil sie an die Qualität des Service public glauben. Ihre Verbundenheit zum Unternehmen muss nicht mehr bewiesen werden. Und wenn sie manchmal auch resignieren (müssen), haben sie doch einen eisernen Willen, weiter aufrecht zu bleiben.

Der Widerstand hat erst begonnen und der SEV ist bereit zu kämpfen. Denn hinter ihm steht die Motivation seiner Mitglieder und die Entschlossenheit der SBB-Mitarbeitenden.

Der Stolz des Personals hat einen Zug ins Rollen gebracht, den die SBB-Führung nicht so leicht stoppen kann.

Die BLS will die neue Werkstatt nun doch «unter Einbezug der Betroffenen» realisieren

Die Drei-Standorte-Strategie

Die BLS ist bei ihrem Vorhaben, einen Ersatz für die Werkstatt in der Aebimatte zu realisieren, einen Schritt weiter. Findet sie.

«Das hätte man billiger haben können», stellt man als Ausenstehender fest: Wir sind in Bern, und da sagt man bei einem blindwütigen Vorpreschen «wie ne Muni ine Chrischhuufe», und etwa so machte die BLS die erste Ankündigung des von ihr gewünschten Neubaus einer Werkstatt im Westen Berns. Man baue im Riedbach, und der Bauer, dessen Hof dafür verschwinden müsse, habe nichts dazu zu sagen, überhaupt habe niemand etwas dazu zu sagen, man baue nach Eisenbahnrecht. Punkt. Die Politik allerdings machte keinen Punkt, oder doch an einem anderen Ort.



Der vorgesehene neue Standort für die BLS-Werkstätte im Gebiet «Chliforst» westlich von Bern.

Begleitgruppe sucht Ausweg

Die BLS setzte in der Folge eine «Begleitgruppe» ein, die alternative Standorte evaluierte. Diese hat im September ein Gelände vorgeschlagen, das ebenfalls im Westen von Bern liegt, aber etwas weiter von der Stadt entfernt. Positiv zu Buche

schlägt dabei, dass auch gleich ein grosser Schiessstand unter den Boden verlegt werden könnte (so das Geld dafür gefunden wird), negativ, dass auch bei diesem Standort Landwirtschaftsland verloren geht und dazu Wald (mit einem Wildwechsel) gerodet werden muss.

In der Stadt Bern ein Wahlkampfthema

In Bern stehen die Gemeindewahlen bevor, und im Wahlkampf haben sich verschiedene Parteien und Gruppierungen gegen den vorgesehenen neuen Standort gewehrt. Immerhin sagt die BLS heute, dass sie

«die neue Werkstätte für Mensch und Umwelt so verträglich wie möglich entwickeln» will.

Die Begleitgruppe, deren Schlussfolgerungen vom Verwaltungsrat der BLS übernommen wurden, sprach sich für den Fahrzeugunterhalt der BLS an drei Standorten aus, während die BLS ihn ursprünglich auf zwei konzentrieren wollte. Die Werkstätte Bönigen soll deshalb nicht geschlossen, sondern (für den schweren Unterhalt) ausgebaut werden. Der SEV begrüsst die Drei-Standorte-Strategie. Er bedauert aber, dass die Werkstätte in Oberburg verschwindet. Die vorgesehenen Verschiebungen von Arbeitsplätzen zwischen den beiden Werkstätten Spiez und Bönigen sind für die Betroffenen Mitarbeitenden so schonend wie möglich zu organisieren. Die BLS plant die Inbetriebnahme auf «ca. 2025».

pan.

Jetzt erst recht!

Es gibt Tage, da ist es im öV ganz still. Im Zug, im Tram, am Bahnhof. Nicht, weil die Maschinen leiser rumorten. Nicht weil weniger Leute unterwegs wären als sonst. Sondern weil etwas passiert ist. Etwas Unerwartetes, etwas Unberechenbares, Erschütterndes. Etwas, das droht, die Welt aus ihren Angeln zu hebeln – und uns die Sprache verschlägt.

Donald Trump wird der 45. Präsident der Vereinigten Staaten. Trotz seinem offenen Rassismus, seinem zutiefst verächtlichen Frauenbild, seinen unkontrollierten Wutausbrüchen auf Social Media, seiner dubi-

ösen Geschäfte, trotz seiner unverhohlenen Gleichgültigkeit gegenüber dem Wahrheitsgehalt eigener oder fremder Aussagen. Das ist furchterregend für jeden, der nicht einer Rechtsausser-Partei angehört. Also für eine gesunde Mehrheit der Menschheit. Am Abend war die Stimmung im öV immer noch ein wenig gedrückt, aber die Leute unterhielten sich wieder. Manchmal über die grossen Selbstverständlichkeiten des Alltags, öfters aber über Trump und was das für Folgen für die grossen Selbstverständlichkeiten des Alltags haben könnte. Das habe ich

mich auch gefragt an diesem Abend nach der Wahl, so lange und resigniert, bis mir irgendwann der Schädel schmerzte vor lauter Sackgassen. Wie weiter? Was nun? Die Antwort fand ich in meinem Büchergestell. Dort steht neben vielen dicken Büchern, die mir gerade nicht weiterhelfen wollten, eine fünf Zentimeter grosse Metallfigur von Josef Stalin. Ein Mitbringsel aus dem Russlandurlaub der Freundin. Auf Stalins Kopf habe ich ein besonders schönes Exemplar eines Eichelhütchens gesetzt, das ihn eher wie einen freundlichen Gartenzwerg als einen blutigen Diktator erscheinen lässt. Eine ironisch gemeinte

«Schreckgespenster sind dazu da, sie zu überwinden.»

Anja Conzett

Geste, ja, sicherlich auch ein Mahnmal für all die Gräueltaten, aber ein hoffnungsvolles, tröstliches. Stalin hat weitaus grässlichere Dinge getan als Donald Trump. Dennoch bedeutet der orangefarbene Milliardär im Weissen Haus eine Gefahr für Vernunft und Anstand in dieser Welt. Aber auch seine Zeit wird vorübergehen. Schreckgespenster sind dazu da, sie zu überwinden. Von alleine verschwinden sie und ihre Spuren aber nicht. Wo immer möglich, müssen wir ihnen entgegentreten und



innerhalb der Rahmenbedingungen, die gegeben sind, das Bestmögliche herausholen. Das tun wir, indem wir unsere fortschrittlichen Werte – Werte wie Freiheit, Gleichberechtigung, Respekt und Wahrheitsliebe – verteidigen, vorleben, nicht von ihnen abweichen. Deshalb gilt zu dieser Stunde vor allem eins: Jetzt erst recht!

MEINE MEINUNG

ZPV-Regionalversammlung Mitte vom 16. November in Airolo protestiert gegen Railfit 20/30

Abbau gefährdet Sicherheit und Qualität

Die Zugbegleiter/innen der Gottharddepots Chiasso, Bellinzona, Erstfeld und Luzern warnen vor dem Stellenabbau mit Railfit 20/30, der auch die Gotthard-Bergstrecke trifft: Hier wird ab dem 11. Dezember die Zugbegleitung gestrichen, was den Kundenservice und die Sicherheit verschlechtert. Das Zugpersonal erklärt sich solidarisch mit allen SBB-Berufskategorien, die vom Stellenabbau betroffen sind und ist bereit zu gemeinsamen gewerkschaftlichen Aktionen.

Die vom Unterverband ZPV und dem SEV organisierte Versammlung in Airolo warnt vor dem Sparprogramm Railfit 20/30, mit dem die SBB bekanntlich 1400 Stellen abbauen und 1,2 Milliarden Franken sparen will. «Im Tessin arbeitet das Zugpersonal seit Jahren im Unterbestand», rief Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini in Erinnerung. «Auch die ständigen Verspätungen und die Mängel des Rollmaterials haben die Geduld des Personals

auf eine harte Probe gestellt. Trotzdem hat es immer sehr professionell gearbeitet.» Umso weniger kann das Zugpersonal verstehen, dass die SBB trotz aller Warnungen von SEV und Kundenorganisationen ab der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 11. Dezember auf der Bergstrecke die Zugbegleitung streichen will – obwohl die Linie mit ihren Kehrtunneln und dem 15 km langen Scheiteltunnel über 130 Jahre alt ist und von vielen Tourist/innen benutzt wird. «Auf dem Spiel stehen Sicherheit und Kundenservice!», hielten an der Tagung mehrere Redner fest. «Das Zugpersonal ist für die Reisenden eine Sicherheitsgarantie, denn es ist für Notfälle ausgebildet und kann ihnen etwa bei einem Brand in einem Tunnel sofort beistehen», führte Angelo Stroppini aus. «Auch hat die SBB bis zum Auslaufen ihrer Konzession auf der Bergstrecke Ende 2017 Fernverkehr zu betreiben, und Fernverkehrszüge müssen – anders als Regionalzüge – begleitet sein.» Den in anderen Unternehmensbereichen geplanten Stellenabbau lehnt das Zugpersonal ebenfalls ab, denn auch dort werden die Qualität und die Sicherheit des Betriebs und der Kundenservice leiden. Zum



Die Botschaft an die SBB ist klar: «Für die Sicherheit und den Kundenservice: Nein zu Railfit 20/30.»

Beispiel beim Verkauf, denn viele ältere Menschen kommen mit den Automaten und digitalen Kanälen noch nicht zurecht und fühlen sich in Bahnhöfen und Zügen ohne Personal verunsichert. «Personal braucht es auch weiterhin für systematische, genaue Kontrollen der Güterzüge, die unser Land mit oft gefährlicher Ladung durchqueren», betonte Angelo Stroppini. «Hier kann Stellenabbau fatal sein.» Das Zugpersonal wird sich an den kommenden Versammlungen und Aktionen des SEV gegen das Sparprogramm Railfit 20/30 aktiv beteiligen. **frg/FI**

ZUGPERSONAL UNTER DRUCK

«Solange gewisse Führungspersonen, die unseren beruflichen Alltag kaum kennen, ihre Kreativität mit immer neuen Anordnungen ausleben und die Personalführung vernachlässigen, bleiben die Probleme bestehen», sagte in Airolo **Marco Belloli**, Präsident des ZPV Ticino. «Wenn übereilt ein neues Informatiksystem eingeführt wird (siehe Text zu Sopre auf Seite 9), das uns mit seinen vielen Problemen das Leben schwer macht, zeugt das von mangelnder Wertschätzung des Personals. Niemand weiss, was noch alles auf uns zukommt. Sicher ist, dass sich der SEV auch 2017 weiterhin entscheiden dagegen wehren muss, dass wir im Abbau wie Figuren behandelt werden. Dieses Spiel betrifft nicht nur unsere Arbeit, sondern unser ganzes Leben.»

ZPV-Zentralpräsident **Andreas Menet** zählte auf, was dem Zugpersonal neben Sopre sonst Sorgen bereitet: Die Streichung der Zugbegleitung auf immer mehr Strecken, Versuche zur Verschlechterung der berufsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) und gewisse Entwicklungen des Berufsbildes sowie die Digitalisierung. **Thomas Walther**, Präsident der Peko Fläche Verkehrsmanagement, bestätigte, dass die Probleme und Her-

ausforderungen gross sind. Für die **ZPV-Sektion Luzern** sind diese so gross, dass sie in Airolo SEV-Präsident Giorgio Tuti eine Resolution übergab, die eine direkte SEV-Intervention verlangt.

Dampfwalze Liberalisierung

Der steigende Druck auf das Zugpersonal hat mit dem generellen Kostendruck bei der SBB zu tun, der seinerseits mit der Liberalisierung des Bahnverkehrs seit den 1990er-Jahren zusammenhängt. «Liberalisierung heisst, dass Bahnmärkte für verschiedene Operateure geöffnet werden», sagte **Giorgio Tuti**. «Liberalisierung heisst kurz gesagt Wettbewerb zwischen Unternehmungen über die Arbeits- und Anstellungsbedingungen.» Es entsteht Druck. Tuti hielt weiter fest, dass die neoliberale Ideologie der Liberalisierung auch das Bundesamt für Verkehr erfasst hat, wie dessen öV-Strategie 2030 zeigt. «Niemand schaut zurück, was diese Wahl Europa bisher wirklich gebracht hat. Die Preise sind nicht gesunken, doch die Arbeitsbedingungen haben sich verschlechtert. Märkte dürfen nicht dem Wettbewerb ausgesetzt werden ohne Rahmen-GAV. Darauf werden wir weiterhin entschieden pochen.» **frg/FI**

Tessiner/innen wehren sich



Bellinzona, 8. November: Demo gegen die Darstellung der Tessiner/innen als stets lamentierende Bittsteller im Buch «Visionen und Erscheinungen im Tessin» mit Andreas Meyer als Figur.

Der Schriftsteller Pedro Lenz wehrt sich gegen Entmenschlichung und Geisterbahnhöfe



«Die Bahn hält die Schweiz zusammen»

Pedro Lenz ist kein Nostalgiker, aber in der heutigen Zeit gibt es für ihn zu wenig soziale Kontakte. Gerade auch bei der Bahn gibt es zu wenig Menschen und zu viele Automaten, Gedränge statt Zusammensein.

■ **kontakt.sev:** Pedro Lenz, Sie touren gegenwärtig zusammen mit Ihrem Bühnenpartner Christian Brantschen auf der «Fanny-Tour» durch die ganze Deutschschweiz und reisen für Lesungen aus Ihrem neuen Roman sogar ins nahe Ausland. Fahren Sie da mit dem Auto oder nehmen Sie den Zug?

Wann immer möglich fahre ich mit dem öV; aus mehreren Gründen: Ich muss oft um vier oder fünf Uhr nachmittags los, da sind die Autobahnen verstopft. Und wenn ich dann einen Abend lang konzentriert gelesen habe, bin ich froh, wenn beim Heimfahren ein anderer für mich denkt. Ich fahre auch nicht so gerne selber. Nur wenn ich viel Material mit-

schleppen muss oder nach der Lesung sonst kaum noch wegkomme, nehme ich das Auto.

■ **Dann müssten Sie ja mit dem, was Ihnen die Bahn bietet, eigentlich zufrieden sein. Trotzdem gelten Sie eher als SBB-Kritiker. In einer Kolumne haben Sie kürzlich deutliche Worte gewählt [siehe Box «Zitat»]. Ist es wirklich so schlimm mit der Entmenschlichung?**

Man muss differenzieren. Es gibt zunehmend Probleme, dass eine Lok auf der Strecke steckenbleibt. Da frage ich, ob das daher kommt, dass es zu wenig Leute gibt, die die Loks warten. Ich sehe, dass die Leute ungeduldig werden, sie begreifen die Angestellten zu beschimpfen. Der Kondukteur muss funken, informiert: «Wir werden abgeschleppt», die Passagiere werden wütend – auf die Bähnler, die da sind! Dabei müssten sie vielleicht auf die «eine Etage weiter oben» wütend werden. Ich bewundere die Bähnler, die vor Ort sind, die geben alles! Meistens informieren sie zweisprachig und holen die Leute herunter. Das andere: Ich persönlich habe keine Angst im Zug, auch nachts nicht. Aber es ist ein merkwürdiges Gefühl, wenn ein Zug ohne jemanden von der SBB fährt. Für mich ist die Bahnpolizei kein Ersatz; ich fühle mich sicherer, wenn ein «normaler» Kondukteur da ist, als wenn plötzlich

zwei Bahnpolizisten auftauchen und bei der nächsten Station wieder verschwinden – die geben mir kein Sicherheitsgefühl.

■ **Sie sagten einmal auch, Sie hätten Mühe damit, dass die Leute nicht mehr miteinander sprechen. Tun Sie selber etwas für die Kommunikation beim Reisen?**

Wenn ich im öffentlichen Raum unterwegs bin, verschliesse ich mir sicher nicht die Ohren mit einem Gerät. Offene Ohren sind die erste Bedingung, um

einem Jungen: «Du hast dort noch deine Büchse Bier vergessen!» – «Was, die ist leer», sagen sie dann vielleicht. «Aha, sie ist leer? Du hast sie trotzdem dort vergessen...» Oder auch ganz normale Gespräche, ich werde auch oft angesprochen von Leuten, die mich kennen. Wir müssen wieder lernen, miteinander zu sprechen auf der Strasse.

■ **Das ist das private Verhalten, dafür kann die SBB nichts.**

Ja, aber es kommt noch etwas dazu: Wenn ich in einem Bahn-

Menschenort. Wenn ich als Knaube am Bahnhof rumhing, ist der Bahnhofsvorstand gekommen und hat gesagt: «Giele, haltet Ordnung, nehmt die Schuhe von der Bank» und so weiter. Das ist keine Polizei, sondern eine soziale Kontrolle. Ich habe oft das Gefühl, dass die SBB Bähnler eingespart hat und dafür jetzt Polizisten anstellen muss. Diese Anonymität ist schrecklich! Wir müssen im Zusammenleben auch neue Formen lernen. Früher war das nicht nötig, aber wenn jetzt ein Zug einfährt, der schon voll ist, und die eine Hälfte will aussteigen und die draussen wollen rein, dann müssen doch nicht die, die reinwollen, wie ein Stier auf die Tür zu – sie sollen zuerst die drinnen aussteigen lassen.

■ **Haben Sie das Gefühl, dieses Verhalten habe sich verschlimmert?**

Wir haben es einfach nicht gelernt. Ich war in Schottland. Alle wissen dort: Man macht eine saubere Reihe, und wer zuletzt kommt, stellt sich hinten an. Meistens hat es ja genug Platz für alle. Oder man bietet einer alten Frau einen Platz an. Wenn ich von Olten nach Langenthal fahre, kann ich auch mal zehn Minuten stehen, das macht mir doch nichts aus!

■ **Bleiben wir bei der Bahn und beim Stichwort Olten: Was bedeutet es für Sie, direkt neben dem Bahnhof Olten zu wohnen?**

«Ich bewundere die Bähnler, die vor Ort sind, die geben alles!»

kommunizieren zu können. Manchmal rege ich mich darüber auf, dass Leute in einem sich füllenden Zug mit ihrer Ware drei Plätze «drapieren» und sich noch so verhalten, dass man sie nicht anspricht: Die rede ich an! «Entschuldigung, darf ich mich hier setzen?» Das ist ein unsolidarisches Verhalten in einem vollen Zug. So bin ich aber auch schon ins Gespräch gekommen. Ich frage etwa: «Wohnen Sie hier?» Vielleicht werden sie zuerst hässig, aber dann beginnt ein Gespräch über öffentlichen und privaten Raum. Ich habe gern öffentlichen Raum, aber da muss man Rücksicht aufeinander nehmen. Ich bin kein Polizist und auch kein alter Griesgram, aber manchmal sage ich etwa



«Ein idealer Ort zum Leben»: Pedro Lenz vor dem Restaurant «Gleis 13» neben dem Bahnhof Olten.

«Die Bahn gibt mir das Gefühl, mit der Welt verbunden zu sein.»

Es sind zwei Dinge: Erstens gibt es mir das Gefühl, mit der Welt verbunden zu sein. Ich höre in meiner Küche die Durchsagen von Gleis 12 auf Deutsch und Italienisch. Da sagt die Frau Stimme aus dem Lautsprecher «binario dodici», da weiss ich, jetzt fährt der treno nach Chiaso oder Milano Centrale. Und dann fährt wieder einer nach Hamburg... Ich schaue aber auch gern den Zügen zu, auf denen Lastwagen verladen sind – für mich ist das Poesie! Und noch etwas ganz anderes: Auf einem grösseren Bahnhof hat es auch noch geöffnete Kioske. Da kann ich am Sonntag eine Zeitung kaufen gehen. Viele der Bähnler da kenne ich auch. Ich schwatze ein paar Sätze mit ihnen: «Wo fährst du noch hin?» – «Ich gehe noch an den Bodensee.» Ich merke natürlich auch, dass sie keine Zeit mehr haben, früher war das noch anders. Aber es zeigt einfach: Hier lebt noch etwas. Und wenn ich

am Abend spät von einer Lesung heimkomme, muss ich nicht noch ein Taxi nehmen: Ich komme heim und bin schon daheim, das ist grossartig. Ich gehe zur Tür raus, wenn der Zug ausgerufen wird im Lautsprecher, zwei Minuten, das reicht mir; ich muss nicht einmal auf die Uhr schauen.

■ **Sie kennen also die Bähnler, und Sie haben selbst nach einer Maurerlehre auf dem zweiten Bildungsweg die Matura gemacht und einige Semester studiert. Fühlen Sie sich als Künstler eher als Arbeiter oder als Intellektueller?**

Ich möchte eben diese zwei Welten verbinden. In unserem Land hat man diese Möglichkeiten, ein Arbeiter kann ein Buch lesen, ein Intellektueller kann mal eine Schaufel in die Hände nehmen. Einzelne der Kondukteure, die ich kenne, waren früher auch Maurer, wir

kennen uns von da, einer hat gesagt: «Ich lasse mich umschulen auf Kondukteur!» Ein Italiener, der sich einbürgern liess, sagte mir: «Ich gehe zur SBB, da kann ich meine Sprachkenntnisse brauchen.» Ich habe als Student im Güterbahnhof Bern gearbeitet, Güterwagen von Cargo Domizil ein- und ausgeladen. Ich habe keine Berührungängste mit den Büzern, bei den Intellektuellen bin ich mir manchmal nicht so sicher... Wenn ich die SBB höre, «Railfit», «Rail City», frage ich mich, ob das noch meine Sprache, meine Welt sei. Wer kommt denn auf solche Ideen – wahrscheinlich kein Bähnler, kein Bähnlerherz. Eine Stelle bei der SBB ist etwas Besonderes. Die SBB ist nicht irgendein Unternehmen. Sie ist es, die die Schweiz zusammenhält. Wenn ich in Genf ankomme, weiss ich, wie die Bahn funktioniert, es ist eine Schweizer Institution, vielleicht wie die Armee – deren Fan ich allerdings nicht unbedingt bin. Das ist nicht «Swissness» und

so Stammtischgerede, sondern gelebter Zusammenhalt. Deshalb hat die Bahn eine grosse Bedeutung. Ich muss Ihnen unbedingt noch etwas Weiteres dazu sagen: Ich war in Schottland, da sind die Bahnen privatisiert, das ist schrecklich. Niemand kennt sich mehr aus, keiner kann mehr eine Antwort geben, die Preise sind je nach Zeit und Umständen unterschiedlich. Ich kann mich noch mit dem Handy informieren, aber wie machen das ältere Leute, die selten fahren? Sie müssen an eine Beerdigung, vielleicht können sie nicht mehr Auto fahren. Sie bräuchten einen Schalter, wo man ihnen Auskunft gibt: «Nehmen Sie diesen Zug nach Zürich, ich schreibe es Ihnen auf, dann durch die Unterführung, das reicht zum Umsteigen...» Ich habe eine grosse Hochachtung vor den Kondukteuren, die es noch gibt auf den Zügen, sie machen wirklich einen guten Job. **Die Fragen stellte Peter Anliker**

DAS ZITAT

In einer Kolumne in der «Nordwestschweiz» vom 26. September sprach Pedro Lenz davon, dass man die «Message der SBB» nur so deuten könne: «Du wirst nicht bedient, dafür wirst du gefilmt. Du wirst nicht mehr betreut, dafür wirst du kontrolliert. Du bist nicht mehr Kunde, sondern User.» Jetzt erreicht uns die Nachricht, dass die SBB 1400 Stellen streicht. Die verbleibenden SBB-Angestellten müssen noch mehr leisten. Rentabilität kommt vor Service. Die Entmenschlichung geht weiter. Das Programm heisst «Railfit.»

BIO

Pedro Lenz ist 51-jährig, der in Langenthal Geborene lebt heute in der Eisenbahner-Stadt Olten. Seit 2001 arbeitet Lenz vollzeitlich als Schriftsteller, wobei er oft in Mundart schreibt. Verschiedentlich hat er bei Bühnenprojekten mitgemacht und Texte fürs Radio verfasst. Besonders erfolgreich war der Roman «Der Goalie bin ig» (2010), der heute bereits in 7. Auflage vorliegt, in sechs Sprachen übersetzt und verfilmt wurde. Von Lenz gibt es neben den gedruckten Werken auch CDs und Hörbücher, gegenwärtig tourt er mit dem neuen Roman «Fanny» durch das Land (die meisten Auftritte sind allerdings schon ausgebucht). Von den vielen Preisen, die Lenz schon erhalten hat, erwähnen wir nur den Literaturpreis der Schweizerischen Arbeiterbildungszentrale 1994 und den Kulturpreis des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes SGB 2010. www.pedrolenz.ch

Schifffahrt Untersee und Rhein (URh)

FAV zwingt Arbeitgeber zum Verhandeln

Die Sanierung der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) beschäftigt nun auch die lokale Politik. Die Verhandlungen zwischen Unternehmen und SEV laufen weiter.

In den Kantonsräten von Schaffhausen und Thurgau und den Gemeindeparlamenten von Schaffhausen und Kreuzlingen wurden Vorstösse eingereicht. Die Regierung des Kantons Thurgau hat die Fragen als erste beantwortet.

Verantwortung abgeschoben

Die Kreuzlinger Kantonsrätin Nina Schläfli wollte von der Thurgauer Regierung wissen, ob sie den Sanierer Benno Gmür tatsächlich beauftragt hat, die Anstellungsbedingungen des Personals zu verschlechtern. Dieser hatte dem Personal gegenüber mehrfach behauptet, die Verschlechterung des Firmenarbeitsvertrags sei eine Vorbedingung der Kantone für die Gewährung eines zinslosen Darlehens an die URh gewesen. Das

Geld braucht das Unternehmen, um zwei Schiffe neu zu motorisieren. Die Thurgauer Regierung streitet dieses explizite Vorhaben ab und führt aus, sie hätte das Darlehen lediglich an «Massnahmen zur Verbesserung der finanziellen Situation der URh» geknüpft. «Der Kanton Thurgau ist operativ nicht involviert und hat keine diesbezüglichen Aufträge erteilt», erklärt die Regierung weiter. Der Kanton Thurgau streitet also ab, für den massiven Angriff auf die Anstellungsbedingungen des URh-Personals verantwortlich zu sein. Der Regierungsrat verweist auf die Grundregeln einer Sozialpartnerschaft: «Für die URh besteht ein Firmenarbeitsvertrag (FAV). Die Aushandlung eines neuen FAV ist Aufgabe der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite. [...] Das Departement nahm weder Einfluss auf diese Verhandlungen noch formulierte es Anstellungsbedingungen.»

Verweis auf die SBS

In den weiteren Ausführungen wird deutlich, dass es die Thurgauer Regierung nicht so genau nahm mit den selber

hochgelobten Grundsätzen der Sozialpartnerschaft. Verräterisch ist insbesondere der Satz: «Das Departement regte gegenüber der URh und dem Vertreter des SEV an, dass die Anstellungsbedingungen bei der URh an jene bei der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrtsgesellschaft AG (SBS) angeglichen werden sollten.» Der Verwaltungsrat der URh liess sich offenbar angesichts des am Horizont winkenden Darlehens von dieser «Anregung» so unter Druck setzen, dass man sich gleich den Sanierer der SBS ins Haus holte, der diese «Anregung» (oder wohl doch Forderung der Kantone) umsetzen sollte.

Der SEV wehrte sich von Anfang an dagegen, die Anstellungsbedingungen der SBS auf die URh zu übertragen, da sie weit unter dem branchenüblichen Niveau liegen. Ein Beispiel: Die URh-Angestellten haben heute 22 Ferientage. Damit befinden sie sich am unteren Rand dessen, was auf Schweizer Seen üblich ist. Die SBS ist eines von nur gerade zwei Unternehmen schweizweit, das weniger Ferien gewährt und keinen FAV mit dem

SEV abgeschlossen hat. Auch auf dem Bau, im Gewerbe und in der Industrie sind fünf Wochen Ferien Standard. Auch die Kantonsangestellten in Thurgau und Schaffhausen haben natürlich mehr Ferien als die URh-Angestellten. Und diese sollen nun auf Ferientage verzichten... Der Thurgauer Regierungsrat verpackt dies in die schönsten Worte: «Die von der URh eingeleiteten Sanierungsmassnahmen sollen das Effizienzsteigerungs- und Kosteneinsparungspotenzial unter Beachtung marktgerechter Arbeitsbedingungen ausschöpfen.» Es ist bedenklich, dass der Thurgauer Regierungsrat ein Unternehmen als Massstab nehmen will, dessen Anstellungsbedingungen weit unter dem branchen- und marktüblichen Niveau liegen. Es entspricht ganz sicher nicht dem Auftrag der öffentlichen Verwaltung, die Gewährung von Darlehen aus Steuergeldern als Druckmittel zur Verschlechterung von Arbeitsbedingungen zu verwenden.

Verhandlungen laufen weiter

Durch den bestehenden FAV ist das URh-Personal zum

Glück vor einem Kahlschlag geschützt. In den laufenden Verhandlungen betonte es immer wieder seine Bereitschaft, einen Beitrag zur Sanierung der URh zu leisten. Die unzähligen Überstunden, die diesen Sommer aufgrund eines durch Kündigungen herbeigeführten Personalengpasses geleistet wurden, sind sicher der wertvollste Beitrag des Personals. Ohne diesen Sondereffort hätte der Betrieb gar nicht aufrechterhalten werden können. Hoffentlich ist dieser Fakt auch den Regierungsrät/innen bewusst.

Das Personal ist bereit, über punktuelle Einbussen bei den Anstellungsbedingungen zu verhandeln. Ein konkreter Vorschlag seitens SEV und Personalvertreter wurde dem Verwaltungsrat unterbreitet. Bei Redaktionsschluss war eine Antwort noch ausstehend. Die Mitarbeitenden hoffen auf eine Einigung auf dieser Grundlage. Sie möchten den grossen psychischen Druck der letzten Monate endlich loswerden und sich wieder ganz auf die tägliche Arbeit zugunsten der Kundschaft konzentrieren.

Felix Birchler, Regionalsekretär SEV

Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

«Die integrierte Bahn funktioniert hervorragend»

Der Bundesrat gab am 16. November in einer Botschaft ans Parlament bekannt, dass er das Schweizer Bahnsystem stärken will. Die Vorlage dazu heisst «Bundesgesetz über die Bahninfrastruktur» (OBI). Wir haben mit Daniela Lehmann – der Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV – über OBI gesprochen.

Das Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur

soll für mehr Transparenz und Effizienz sorgen. Die integrierten Bahnen werden beibehalten, das heisst, dass Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur nicht getrennt werden. Um Diskriminierungen bei der Trassenvergabe zu vermeiden, wird die Trassenvergabe in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführt und erhält mehr Kompetenzen.

■ **kontakt.sev:** Der Bundesrat will Verkehr und Infrastruktur nun doch nicht trennen, bzw. die integrierten Bahnen beibehalten. Weshalb ist das Prinzip der inte-

grierten Bahn für einen guten Service public wichtig?

Daniela Lehmann: Der öffentliche Verkehr in der Schweiz beweist tagtäglich, dass die integrierte Bahn hervorragend funktioniert. Die Frage müsste also eher lauten: Gibt es überhaupt gute Gründe, dieses System infrage zu stellen? Wer aus theoretischen Gründen für die Trennung plädiert, ist bereit, ein sehr gut funktionierendes System aufs Spiel zu setzen. Es gibt kein praktisches Beispiel, das beweist, dass die Trennung in einem kleinräumigen Land mit einem bestens ausgebauten

Taktfahrplan auf einem bereits heute dicht befahrenen Netz funktionieren könnte. Die integrierte Bahn setzt auf das Miteinander statt das Gegeneinander aller Beteiligten. Wo Infrastruktur und Betrieb unter einem Dach sind, profitiert das System als Ganzes.

■ **Der Bundesrat ist auch von der Holding-Idee für SBB und BLS wieder abgekommen. Welche Auswirkungen hätte es gehabt, wenn die beiden Unternehmen zu Holdings geworden wären?**

Es ist wichtig, bei dieser Frage nochmals zu betonen: Es war

völlig unverständlich, dass die zuständige Expertengruppe in ihrem ersten Entwurf der SBB und der BLS in voraus-eilendem Gehorsam gegenüber der EU eine neue Organisationsstruktur vorschreiben wollte. Holdingstrukturen sind klar ein erster Schritt hin zu einer desintegrierten Bahn. Dagegen spricht auch der unnötig höhere Administrativ-aufwand des Modells. Zudem besteht aus gewerkschaftlicher Sicht die Gefahr, dass nicht mehr im ganzen Unternehmen dieselben sozialen Standards angewendet würden.

Das IT-Programm Sopre schafft alle, die damit arbeiten müssen

Löchrig wie Emmentalerkäse

Am 1. Juni 2016 hat die SBB das IT-Programm Sopre eingeführt. Seit her hat Andrea Lauber, Personaleinsatzplaner beim Zugpersonal, mit zahlreichen Problemen zu kämpfen. Auch nördlich des Gotthards ärgern sich die Einsatzplaner/innen und das Zugpersonal darüber, dass die Lücken in der Informatik ihre Arbeit erschweren. Der Unterverband des Zugpersonals (ZPV) nahm bereits mehrfach Stellung und kritisierte das löchrige Programm.

Im Zeitraum von seiner Einführung am 1. Juni 2016 bis Oktober wurden rund 1700 Fälle gemeldet, in denen das Programm Sopre nicht richtig funktionierte. 1700 – das sind nicht nur «Peanuts». Eigentlich sollte das Programm ein Vorreiter sein, indem es Informationen aus verschiedenen Quellen verknüpft und mit anderen Informationsplattformen kommuniziert. Bisher lieferte das Programm aber nicht die erhofften Resultate, obwohl die SBB das Problem erkannt hat und seit Monaten daran arbeitet. Währenddessen steigen die Kosten natürlich an. **Andrea Lauber** wirft eine legitime Frage auf: «Ich kann einfach nicht verstehen, warum dieses IT-Programm um jeden Preis am 1. Juni eingeführt werden musste, ohne dass es davor ausführlich getestet wurde. Ich glaube, die sture Einhaltung dieser Frist hing mit einem Bonus zusammen, der für erreichte Ziele ausgeschüttet wird. Aber darunter leiden nun diejenigen, die Tag für Tag mit dem System arbeiten müssen.» Das grösste Problem des neuen Programms liegt in seiner Unzuverlässigkeit. **Andrea Lauber** erklärt: «Es gibt noch



Sopre – eine Software mit allzu vielen Lücken und Tücken.

SEV-ZPV-PETITION ÜBERREICHT

Seit beim Zugpersonal im Juni 2016 das System Sopre für die Zeiterfassung eingeführt wurde, führen Informatikprobleme zu Unregelmässigkeiten beim Zeitmanagement und bei den Zulagen. Der Unterverband des Zugpersonals ZPV wies die Verantwortlichen von Anfang an auf den Ernst der Lage und die steigende Unzufriedenheit des Personals darüber hin. Nach und nach sind denn auch einige IT-Lücken behoben worden. In den letzten Monaten standen Vertreter von SEV, ZPV und Peko in regelmässigem Kontakt zum Verkehrsmanagement (VM), um auf die nötigen Verbesserungen am System hinzuwirken und die Mitarbeitenden vor weiteren IT-Pannen möglichst zu verschonen.

Die Situation ist dennoch besorgniserregend – jetzt, wo das Jahr fast zu Ende ist. Für den

Übergang von 2016 zu 2017 ist es unerlässlich, dass das System lückenlos funktioniert. Bis heute scheint die Situation noch nicht unter Kontrolle zu sein, was die SEV-Mitglieder beunruhigt.

Am 10. November überreichten **Andreas Menet**, Zentralpräsident ZPV, und der SEV-Gewerkschaftssekretär **Jürg Hurni** der VM-Leitung in Bern eine Petition mit 856 Unterschriften von Mitarbeitenden. Die Petition fordert, dass die nötigen Verbesserungsmaßnahmen sofort ergriffen werden. Wie **Jürg Hurni** betont, erwartet der SEV auch, dass die Mitarbeitenden für die Nachteile, die ihnen aus dem fehlerhaften System entstanden sind, angemessene Kompensationen erhalten werden, zum Beispiel in Form von Zeitgutschriften.

Hes/kt

viele Fehler zu beheben. Für uns, die täglich mit diesem System arbeiten, wird alles viel schwieriger. Besonders bei der Darstellung von Abrechnungen und Arbeitszeiten ist Sopre unzuverlässig. In einer Darstellung zeigt es dir eine Abrechnung, in einer anderen siehst du Daten, die mit den ersten nicht übereinstimmen. Man muss immer alles nachprüfen. Und bei der Korrektur der Abrechnungen können wir nicht mitreden.» Doch damit nicht genug. «Die Züge werden nicht korrekt oder gar nicht angezeigt», fährt **Lauber** weiter. «Diese Störungen sind leider unser täglich Brot und machen es uns un-

möglich, mit der nötigen Gelassenheit zu arbeiten.» Haben die Verantwortlichen all diese Störungen erkannt? «Einige der Probleme wurden teilweise behoben, aber seit Juni befinden wir uns wegen des unzuverlässigen Systems quasi in einer Notsituation. So kann es nicht weitergehen. Wir müssen immer auf der Hut sein.»

Normales Arbeiten unmöglich

Andrea Lauber findet es schwierig, zu arbeiten, wenn man immer tausend Zweifel hat, ob die Daten korrekt sind. Um diese Unsicherheiten zu beseitigen, müssen die Daten immer wieder kontrolliert werden. «Es kommt vor, dass eine

Tour auch Stunden später noch nicht angezeigt wird, obwohl sie längst erscheinen sollte. Man muss wissen, dass das Programm Informationen aus diversen anderen Programmen bezieht. Es sollte also mit diesen verschiedenen Plattformen kommunizieren, aber offensichtlich funktioniert dieser Dialog nicht, denn die Probleme bestehen weiterhin. Ich verstehe sehr wohl, dass jedes neue Programm gewisse Probleme aufweist und dass Testphasen zur Verbesserung nötig sind. Allerdings verstehe ich nicht, warum die SBB plötzlich entschieden hat, das Programm um jeden Preis und trotz anhaltender Probleme am 1. Juni

2016 zu lancieren, nachdem sie die Einführung mehrmals verschoben und fünf Jahre lang mit dem Programm experimentiert hat. Für das Lokpersonal zum Beispiel wurde die Einführung wohlweislich um ein Jahr verschoben, weil das Programm noch immer Probleme macht. Beim Zugpersonal hingegen bestand die SBB darauf, es in Betrieb zu nehmen.» Kostete es, was es wollte.

Der Ärger von **Andrea Lauber** hört auch nicht hier auf: «Ich bin 62 Jahre alt und stehe seit 42 Jahren im Dienst der Eisenbahn. In dieser Zeit arbeitete ich mit fünf verschiedenen IT-Programmen, aber dieses ist wirklich das schlimmste. Wir werden weiterhin Probleme mit den Zulagen haben, die das neue Programm auf jeder Lohnabrechnung ausweisen sollte. Da unklar ist, ob das Programm die Zeit korrekt erfasst, wird den Mitarbeitenden empfohlen, eine separate Abrechnung zu führen. Auch bei der Zuteilung von Reserve-Touren treten Probleme auf.»

Unter Sopre leiden mit **Andrea Lauber** auch die Einteiler/innen in den anderen Landesteilen, mit denen er sich jeden Monat trifft. «Mein Depot ist mit zirka 150 Beschäftigten relativ klein. Doch in Zürich mit rund 500 Beschäftigten sind die Probleme noch viel grösser: Dort gibt es nicht nur den Fernverkehr, sondern auch den Regionalverkehr und die Frequenzerheber/innen. Die Probleme im Zürcher Depot haben auch Auswirkungen auf andere Depots.»

Obwohl viele Mitarbeitende von ihrer angestammten Arbeit freigestellt wurden, um die Programmierer zu unterstützen, bleibt Sopre für das Personal eine eigentliche Hinderisbahn. Dagegen wehrt sich das Personal jetzt mit einer Petition (siehe Kasten) und fordert, dass die nötigen Korrekturmaassnahmen unverzüglich ergriffen und die Probleme endlich gelöst werden.

Françoise Gehring/kt

Fernbusse in Frankreich und Deutschland: die Liberalisierung und ihre Folgen

«Die Chauffeure werden von den Passagieren über Smartphone-Applikationen bewertet. Ihr Lohn hängt also von der Laune der Reisenden ab...»

Fabian Tosolini, stv. Generalsekretär bei CFDT Transports et Environnement



Liberalisierung – Beispiele, denen man nicht folgen sollte

In Deutschland sind Fernbusse im Binnenverkehr seit 2013 zugelassen, in Frankreich seit 2015. Diese neue Konkurrenz hat Auswirkungen für die Bahn und das Verkehrspersonal, die wir hier beleuchten. Von Fernbussen im Binnenverkehr ist die Schweiz zum Glück noch weit entfernt, doch ist Vorsicht am Platz.

Die SNCF erhielt das Monopol für den Fernverkehr in Frankreich durch eine Verordnung im Jahr 1945. Deshalb gab es bis vor Kurzem kaum inländische Fernbusverbindungen, doch der Rahmen wurde in den letzten Jahren stark aufgeweitet. In einem ersten Schritt wurden Linien zwischen französischen und europäischen Städten eröffnet und 2009 wurde die Kabinotage legalisiert. Seither können die Passagiere mit dem Bus zwischen zwei französischen Städten reisen, wobei dies zunächst nur erlaubt war, wenn die Verbindung international war, zum Beispiel auf den Linien Paris–Turin via Lyon oder Paris–Barcelona via Perpignan. Damit war die erste Hürde genommen.

Liberalisierung fast komplett

Als Nächstes wurde es erlaubt, Linien für reine Inlandfahrten zu betreiben, sofern die Haltestellen mindestens 100 Kilometer auseinanderlagen. Im August 2015 machte ein Gesetz des damaligen Wirtschaftsministers Emmanuel Macron («loi Macron») die Liberalisierung des Fernverkehrs praktisch komplett. Zwar müssen Busunternehmen für Distanzen unter 100 km eine Bewilligung beantragen, doch können sich die Regionen da-

gegen nur wehren, indem sie in kurzer Zeit selbst beweisen, dass der Fernbus die Regionalzüge und damit den bestehenden Service public gefährdet.

Attraktive Preise – aber wer zahlt?

Die Folge war, dass zahlreiche Buslinien innerhalb von Frankreich zu sehr tiefen Preisen eröffnet wurden. Mehrere grosse Unternehmen haben in den französischen Markt investiert. Zwar ist der Anteil an Reisenden, die lange Strecken mit dem Bus zurücklegen, im Vergleich zu den Bahnreisenden noch immer sehr gering. «Doch das Wachstum ist enorm», sagt Fabian Tosolini, stellvertretender Generalsekretär der französischen Gewerkschaft CFDT Transports et Environnement, «auch wenn die Firma Megabus bereits wieder von der Bildfläche verschwunden ist, weil ihr Geschäftsmodell langfristig nicht existenzsichernd war. Schnäppchenpreise von einem Euro für die Strecke Paris–Brüssel sind bereits wieder Geschichte.»

Aus Sicht der Behörden hätte die Liberalisierung zahlreiche Arbeitsplätze schaffen sollen. Doch bis Oktober 2016 sind nur 1430 neue Stellen entstanden statt 22 000, wie erhofft. Fabian Tosolini erklärt dazu: «Ja, es sind Arbeitsplätze geschaffen worden, aber weniger

als vorgesehen. Viele davon waren bestehende Teilzeitstellen, die zu Vollzeitstellen wurden.»

Die SNCF hat mit Ouibus ihr eigenes Busunternehmen gegründet und ist damit Branchenführerin. Die Kund/innen schätzen die tiefen Preise, vor allem Junge und Senior/innen, denen die Reisezeit weniger wichtig ist. Dies ist die gute Seite der Low-cost-Busse: Sie machen es auch weniger Bemittelten möglich, zu reisen.

Unlauterer Wettbewerb

Doch dies ist den Busunternehmen nur möglich, weil sie dreimal geringere Auslagen haben als die SNCF, was den Wettbewerb verzerrt. Die Bahnunternehmen müssen für die Nutzung und den Unterhalt der Infrastruktur bezahlen, wie auch für die Energie. Die Verantwortlichen der Busunternehmen hingegen propagieren Schnäppchenpreise, um das



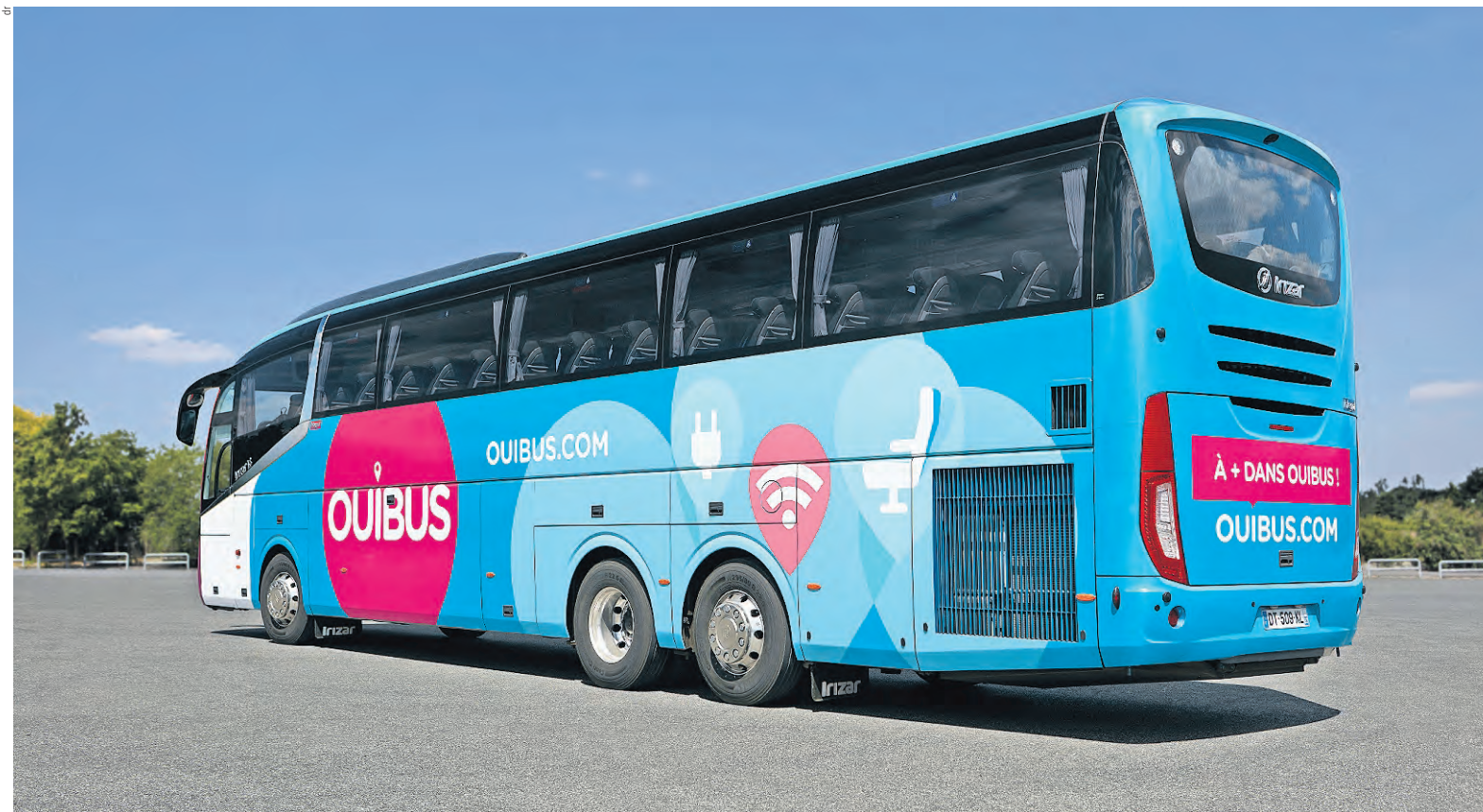
In England gibt es Fernbusse schon seit Anfang der 1980er-Jahre.

Reisen per Bus in Frankreich zu etablieren, obwohl die tiefen Tarife langfristig nicht tragbar sind. Fabian Tosolini erklärt: «Die kleinen französischen Firmen arbeiten als Auftragnehmer mit grossen Unternehmen zusammen, weil sie einen Fuss in der Tür haben wollen. Doch momentan schreiben sie Verluste, da die Billettpreise die Treibstoffkosten, Löhne, Autobahngebühren und weiteren Kosten nicht decken.»

Was das Personal betrifft, scheinen 98 Prozent der Personen, die auf den französischen Fernbuslinien arbeiten, auch in Frankreich zu wohnen. Das Problem, dass ausländische Busfahrer/innen zu tieferen Löhnen als den landesüblichen zum Einsatz kommen, wie es auf den grenzüberschreitenden Linien in der Schweiz der Fall ist, besteht in Frankreich nicht. Aber die Löhne in der Busbranche sinken auch in Frankreich. «Der Monatslohn

ist von durchschnittlich 2000 Euro auf 1500 Euro gesunken. Als Gewerkschaft ist es unsere Aufgabe, diesen Fahrer/innen, die ungerechte Löhne erhalten, zu helfen. Ausserdem werden die Chauffeure von den Passagieren über Smartphone-Apps bewertet. Ihr Lohn ist also auch von der Laune der Reisenden abhängig... Wenn ein Passagier mit seiner Fahrt unzufrieden ist, kann er den Chauffeur dafür bestrafen. Das ist untragbar», sagt Fabian Tosolini. Die wichtigsten Forderungen der französischen Gewerkschaften sind deshalb faire Löhne und eine Begrenzung des Wettbewerbs zwischen Strasse und Schiene. Dort, wo es für alle genug Kundschaft gibt, wie zum Beispiel auf der Linie Paris–Lyon, ist das weniger ein Problem. Aber auf weniger stark frequentierten Strecken, wo die Bahnlinien letztlich verschwinden könnten, muss man sich wirklich Sorgen machen. Was werden die Einwohner/innen tun, wenn der Tag kommt, an dem die Bahnlinie stillgelegt wird und die Busunternehmen die Linie nicht weiterbetreiben wollen, weil sie zu wenig rentabel ist? Bisher ist, soviel Tosolini weiss, noch keine Bahnlinie stillgelegt worden, aber die Nachtzüge schweben bereits in Gefahr.

Henriette Schaffter/kt



Die SNCF hat ein eigenes Fernbusunternehmen gegründet, auf die Gefahr hin, ihre eigenen Bahnlinien zu gefährden.

Der deutsche Fernbusmarkt wird von Flixbus beherrscht und ist durch Lohn- und Sozialdumping geprägt

In Deutschland haben Fernbusse freie Fahrt, seit der Schutz des Schienenfernverkehrs im Personenbeförderungsgesetz per 1. Januar 2013 aufgehoben wurde. kontakt.sev fragte Dieter Schäffer vom Verein mobifair e.V.* nach den bisherigen Erfahrungen.

■ **kontakt.sev: Haben die Fernbusse zur Einstellung von Bahnverbindungen geführt?**

Dieter Schäffer: Dass Bahnverbindungen eingestellt wurden, ist mir nicht bekannt. Doch insbesondere die Anbieter von Regionalverbindungen klagen immer häufiger über den Konkurrenzdruck durch den Fernbus und dass dieser Fahrgäste abzieht. Da Fernbushaltestellen nur mindestens 50 km auseinander liegen müssen, ist das vor allem in den Ballungsgebieten ein Problem.

■ **Wie haben die Bahnen auf die neue Konkurrenz reagiert?**

Die DB AG ist der einzige relevante Anbieter von Schienenfernverkehr, der Marktanteil von «Privat-

ten» wie HKX oder ausländischen Bahnen beträgt nur rund 5%. Tarifierhöhungen wurden bei der DB AG weitgehend unterlassen, es gab «Sonderangebote» und «Sparpreise». Der Kostendruck wird gerade gegenwärtig wieder in den Tarifverhandlungen als Argument gegen Lohnerhöhungen für die Beschäftigten angeführt.

■ **Mischt die Bahn im Fernbusmarkt selber mit?**

Nicht mehr lange. Vor der Liberalisierung des Marktes gab es keine Konzession zum Betrieb einer Fernbuslinie, wenn es einen funktionierenden Schienenfernverkehr auf der gleichen Strecke gab (Konzernverbot). Damals betrieb die DB mit direkten Tochtergesellschaften Busverkehr und auch schon Fernbuslinien, überwiegend von und nach Berlin. Dann war die DB unentschlossen, ob sie in den Fernbusmarkt einsteigen sollte und hat den Einstieg erst 2015 planmässig versucht mit der Marke BLB (Berlin Linien Bus). Diesen Versuch hat sie Ende Oktober 2016 nach 20 Millionen Verlust weitgehend beendet. Einzelne Linien betreibt sie unter der Marke IC Bus weiter, z. B. Nürnberg–Prag.

■ **Können die Fernbusse die Fernstrassen gratis benutzen?**

Ja. Hiermit sollte der «junge Markt» vor zu grossen Belastungen geschützt werden. Das wird zurzeit sehr heftig kritisiert und diskutiert. Aktuell geht die Entwicklung dahin, dass auch Busse ab 2017 nicht mehr von der Fernstrassenbenutzungsgebühr befreit sein sollen. So der Plan der SPD. Das fordern auch wir vehement. Darüber hinaus belastet das enorme Wachstum der Fernbusbranche nicht nur die Fernstrassen, sondern auch die Innenstädte: Diese mit den Fernbussen in Einklang zu bringen, stellt die Städte und Gemeinden vor grosse Probleme, was die Verkehrslenkung und die Finanzierung betrifft. Nur wenige Grossstädte (Berlin, Hamburg, München, Nürnberg) haben zentrale Busbahnhöfe oder bauen bzw. planen solche (Frankfurt). Deren Finanzierung ist nicht einheitlich geregelt: Einige werden nur durch Steuergelder finanziert, andere auch mit Gebühren.

■ **Haben die Fernbusse gegenüber der Bahn einen Wettbewerbsvorteil, weil bei ihnen die Anstellungs- und Arbeits-**

bedingungen schlechter sind als bei der Bahn?

Ja, hier muss von eigentlichem Lohn- und Sozialdumping gesprochen werden. Das liegt vor allem daran, dass der jetzige Quasi-Monopolist Flixbus (mit ca. 90% Marktanteil) nur einen einzigen eigenen Bus hat und europaweit rund 250 Subunternehmer mit insgesamt rund 1000 Bussen einsetzt. Das bedeutet, dass die Busfahrer/innen nicht bei Flixbus angestellt sind, sondern bei kleinen und mittleren Busunternehmen. So unterscheiden sich die Bezahlungen deutlich, und da alle Unternehmen selbst auch etwas verdienen wollen, geben sie entsprechend weniger an ihre Busfahrer/innen weiter. Zudem sind in Deutschland auch einige Fernbusunternehmen aus dem europäischen Ausland aktiv, zumeist als Subunternehmer für Flixbus. Aber auch die DB und EuroLines setzen osteuropäische Subunternehmer ein.

■ **Müssen sich ausländische Busunternehmen in Deutschland an den deutschen Mindestlohn und sonstige deutsche Vorschriften halten?**

Diese Unternehmen sind, soweit

sie in Deutschland tätig sind und nicht nur durchfahren, an den gesetzlichen Mindestlohn von zurzeit 8 Euro 50 gebunden. Mindestarbeitsbedingungen und Lenkzeitvorschriften gelten für alle Arbeitnehmenden, auch für ausländische.

■ **Was können Gewerkschaften für bessere Anstellungs- und Arbeitsbedingungen tun?**

Das ist schwierig, dieser Bereich lässt sich nur mit viel Mühe gewerkschaftlich organisieren. Originär ist die Gewerkschaft Verdi für Busse und LKW zuständig. Verdi ist organisatorisch dezentral aufgestellt, das führt zu unterschiedlichen Tarifverträgen in den 16 Bundesländern. Die Organisation von ausländischen Bus- oder Lkw-Fahrern ist noch einmal deutlich schwieriger.

Fragen: Fi

* Der Verein mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V. (Abkürzung für «eingetragener Verein») wurde von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG gegründet und kämpft gegen Sozial- und Lohndumping und für Arbeitsschutz, Unfallverhütung, Umwelt- und Verbraucherschutz. Vereinsmitglieder sind Unternehmen, Verbände, Gewerkschaften, Einzelpersonen sowie parteiübergreifend Bundes-, Landes- und Europaabgeordnete. www.mobifair.eu

VPT-Tagung Zentralschweiz vom 19. November in Zuchwil

Arbeitsunfähigkeit kann jeden treffen

Im Mittelpunkt der Tagung stand die Podiumsdiskussion zum Thema «Entlassungen im öV infolge gesundheitlicher Probleme».

Gewerchaftssekretärin Elena Obreschkow lancierte das Gespräch mit der Frage, was mit Busfahrern geschehen soll, die aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr fahren können. Genau dies hatten die zwei Busfahrer auf dem Podium erlebt: Der eine – nennen wir ihn Peter – erhielt nach einer Hirnblutung mit zwei epileptischen Anfällen vom Arzt ein fünfjähriges Fahrverbot, obwohl keine weiteren Anfälle folgten. Sein direkter Vorgesetzter besuchte ihn im Spital und versprach: «Wir schauen zu dir.» Doch die «oberste Etage» erklärte dies als «Hüftschuss»: Sie lehnte es ab, intern nach einer anderen Einsatzmöglichkeit für Peter zu suchen, als er ein paar Monate später vom Arzt wieder als arbeitsfähig erklärt wurde, aber eben nicht mehr als Fahrer. «Es stand schon ein Termin mit der IV für die Reintegration, da wurde ich entlassen», erzählte der 55-jährige. Obwohl im Firmen-GAV steht, dass der Lohn bei Krankheit zwei Jahre lang weiterbezahlt wird, war die Entlassung möglich, da Peter nicht mehr als krank, sondern nur noch als «arbeitsplatzbedingt arbeitsunfähig» galt.

Gewerchaftssekretär Martin Allemann kritisierte den fehlenden Willen der Firma zur Reintegration, zumal sie mit 300 Angestellten die Möglichkeit dazu gehabt hätte: Peter arbeitet heute als Kontrolleur bei einem anderen Busbetrieb... «Er erhielt zwar ein «Newplacement» bezahlt, hat aber seine Heimat verloren.»

Der zweite Busfahrer – nennen wir ihn Thomas (heute 48-jährig) – wurde 2014 durch ein Burnout zuerst ganz arbeitsunfähig. Das gleiche Unternehmen offerierte ihm erfreulicherweise eine Büroarbeit, zuerst nur wenige Stunden pro Woche.



Klares Nein zur allzu rechtslastig gewordenen Vorsorgereform. Die nächste VPT-Tagung Zentralschweiz findet am 11.11.2017 in Fiesch statt.

Einstimmiges Nein zur nationalrätlichen Verschlechterung der «Altersvorsorge 2020»

Ein Extrabus brachte die über 200 Teilnehmenden bei strömendem Regen von Solothurn nach Zuchwil ins blumengeschmückte Personalrestaurant der Scintilla AG. Auf den Tischen warteten Züpfli, «Sodi und Co. aus dem Buechiberg» spielte auf. **René Schnegg**, Präsident der gastgebenden VPT-Sektion RBS, die dieses Jahr 100-jährig wurde wie die Linie Bern–Solothurn, hiess alle willkommen.

VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro dankte für ihre



Treue zum SEV.

Vizezentralpräsident Ueli Müller verwies auf die aufliegende VCS-Petition gegen den «Serviceabbau beim Billetverkauf»: Die SBB will ihre Zusammenarbeit mit Stationhaltern, Avec-Shops, Post usw. kündigen, was 52 Billettschalter treffen würde. Müller stellte auch die **VPT-Resolution** gegen die Entgleisung der «Altersvorsorge 2020» vor: Der Nationalrat will die Umweltsatz-Senkung in der 2. Säule allein durch höhere Pensionskassenprämien ausgleichen, was gerade die Jungen sehr teuer zu stehen käme. Zudem machen



Mehrinvestitionen in die 2. Säule bei den zurzeit tiefen Zinsen keinen Sinn. Daher fordert der Unterverband VPT auch eine Kompensation in der AHV. Und er sagt nein zu einer automatischen Erhöhung des Rentenalters auf 67 wie auch zum Rentenalter 65 für die Frauen, solange diese in der 2. Säule benachteiligt sind wegen der Lohnungleichheit und ihrem Verzicht auf Erwerbsarbeit zugunsten der Familie. Die Resolution wurde einstimmig angenommen.

SEV-Präsident Giorgio Tuti erklärte, dass die SGB-Delegierten der Reform nach der Differenzbereinigung zwischen den Räten im März wenn nötig den Kampf ansagen werden. Und er bat alle, am 2. Fe-

bruar die Unternehmenssteuerreform III abzulehnen, weil sie riesige Steuerlöcher reißt, die das öV-Personal direkt treffen würden.

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger rief das Personal der KTU auf, das SBB-Personal bei dessen Kampf gegen die faktische Abschaffung der Berufsinvaliditätsrenten zu unterstützen, da das Thema alle betrifft (siehe Haupttext).

RBS-Direktor Fabian Schmid erwähnte den Kostendruck, der auf den öV-Unternehmen lastet, und dankte für die «intakte» Sozialpartnerschaft. Beim vom RBS spendierten Apéro und dem feinen Mittagessen ging es gemütlich weiter, und die Tombola überraschte mit tollen Preisen. **Fi**

«In einem mir vertrauten Umfeld wieder arbeiten zu können, hat mir sehr geholfen», berichtete Thomas. Allmählich wurde er gesund und darf heute wieder Busse lenken. Ob ihn andernfalls die Leitung nach der zweijährigen Lohnanspruchsfrist auch behalten hätte, ist fraglich. Doch Martin Allemann hält dem Unternehmen zugute, es habe bei ihm «ein Prozess stattgefunden». Peters Entlassung nach 29 Jahren im Betrieb löste beim Fahrpersonal einige Empörung aus, denn alle wussten: Es kann auch mich treffen!

Braucht es einen Fonds?

Weil diese Problematik das gesamte Fahrpersonal aller Un-

ternehmen und bei den Bahnen neben dem Lokpersonal weitere Berufe mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten wie das Rangierpersonal betrifft, und weil dies ausgesprochene Monopolberufe sind, will der SEV mit den Unternehmen über einen Branchenfonds diskutieren, der zumindest ab einem gewissen Alter die Reintegration mitfinanzieren könnte, wie Martin Allemann erklärte. Dies, weil die IV bisher den Betroffenen oft Leistungen verweigerte mit der Begründung, sie seien ja nicht arbeitsunfähig.

RBS-Direktor Fabian Schmid beurteilte die Fonds-Idee aber skeptisch: Die Unternehmen könnten kaum zweckgebun-

dene öV-Mittel in einen Sozialfonds stecken, zumal es mit der IV schon eine Institution für solche Fälle gebe. Er habe selber schon Reintegrationen mithilfe der IV durchgeführt: Diese übernahm einen Teil des Lohns, weil die Leistung diesem nicht entsprach. Und ein eigentliches Bleiberecht für die Mitarbeitenden fände Schmid problematisch, «weil manchmal auch das persönliche Engagement fehlt – auf beiden Seiten.» Der RBS sei zu Reintegrationen bereit und habe auch schon von Institutionen Reintegrationsfälle übernommen, doch könne deren Zahl für einen Betrieb auch zu gross werden. «Man muss manchmal

auch jemanden abgeben können.» Allemann will nicht unbedingt ein «neues Kässeli», sondern gute Lösungen für die Betroffenen.

Martin Gabl, Leiter der IV-Geschäftsstelle des Kantons Solothurn, räumte ein, dass zwischen Institutionen manchmal Fälle hin und her geschoben würden, doch wolle man solche «Schwarzpeterspiele» künftig durch bessere Koordination vermeiden. Gabl verwies auf die Möglichkeit, bei der IV eine Früherfassungsmeldung zu machen, noch bevor Arbeitnehmende aus ihrem Betrieb ausgeschieden sind, mit dem Ziel, dass es gar nicht so weit kommt. **Markus Fischer**

Bildungstagung der SEV-Frauen

Geschlechterrollen im Wandel

Die SEV-Frauen treffen sich traditionsgemäss Ende November zu ihrer Bildungstagung. Dieses Jahr waren die Themen zwar theoretisch, aber interessant. Vier Referentinnen stellten ihre Forschungsarbeit vor.

Lucie Waser, Gleichstellungsbeauftragte SEV, und Manuel Avallone, Vizepräsident SEV, konnten zahlreiche Teilnehmerinnen in Bern begrüssen.

Blau und rosa seit Geburt

Die erste Rednerin, Andrea Maihofer, arbeitet am Institut für Geschlechterforschung der Universität Basel. Ihre Studien basieren auf der Arbeitsteilung



Andrea Maihofer

in den Haushalten und der Entwicklung von Familien. Zudem untersucht sie Bildung und Karriere junger Schweizerinnen und Schweizer. In ihrer Präsentation erzählte sie, wie ein Baby seit seiner Geburt anders behandelt wird, je nachdem, ob es ein Mädchen oder ein Junge ist. Eltern, die diese Unterscheidung nicht machen, werden kritisiert.

Ganz selbstverständlich sagen wir zu einem Mädchen: «Wie süss die Kleine ist!», während ein Junge eher hört: «Das wird ein kräftiger Bursche!» Andrea Maihofer zählte Vorurteile aller



Violette Wicky und Marie-Thérèse Godel verlassen die SEV-Frauenkommission nach Jahrzehnten gewerkschaftlichen Engagements.

Art auf, die bis heute stark in unserer Gesellschaft verankert sind. Mithilfe von zahlreichen Bildern illustrierte sie ihre Aussage und öffnete die Augen für versteckte Vorurteile.

Mobilität: starke Bilder

Auch Johanna Rolshoven vom Institut für Kulturanthropologie der Universität Graz brachte viele Bilder mit. Ihr Referat handelte von Mobilität gestern und heute, auch in Verbindung mit anderen Bereichen. Mit ihren Bildern zeigte Rolshoven, dass die Frauen im vergangenen Jahrhundert eine «vernachlässigbare» Gruppe waren, und zwar bei allem, was



Johanna Rolshoven

mit Technik oder Motorsport zu tun hatte, aber auch in anderen Domänen. Mobilitätsstudien wurden von Männern für

Männer gemacht. Lange glaubte man, die Vertreter des männlichen Geschlechts seien mobiler als die des weiblichen, was natürlich überhaupt nicht der Fall war! Frauen bewegen sich gerne zu Fuss oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, und sie haben ein grösseres Bewusstsein für die Umwelt. Lange Zeit betrachtete man sie jedoch als zu zerbrechlich, um sich alleine fortzubewegen. Die grossen Meister der Formel 1, des Radsports usw. sind ganz sicher und ausschliesslich Männer.

Johanna Rolshoven stellte eine Serie von Frauen vor, die Pionierinnen in Männerdomä-

nen wie der Aviatik oder der Eisenbahn waren. Dieses Thema rief am Ende des Vortrags Diskussionen hervor – viele der anwesenden Frauen waren selbst mit Schwierigkeiten konfrontiert, als sie in der Welt der Eisenbahner Fuss fassen wollten.

Am Tagesende verabschiedete Lucie Waser Violette Wicky und Marie-Thérèse Godel, die beide seit langer Zeit Mitglieder der Frauenkommission waren (Wicky seit 20 Jahren und Godel seit 31 Jahren). Die nächste Bildungstagung findet am 24. November 2017 statt und behandelt den Umgang mit Gewalt. **Henriette Schaffter/kt**

DEN WANDEL ERKLÄRT

Das Körperbild als Menschenbild

«Liebe Menschen mit Mensurationshintergrund» – so begrüsst die politische Philosophin und Autorin Regula Stämpfli die Zuhörerinnen zu ihrem Vortrag. Sie erklärte den Wandel der Geschlechterrollen zunächst aus philosophischer Sicht: «Das Menschenbild ist ein Körperbild geworden. Der Mensch wurde zum Jahrgangs-, Kilo- und Zentimeterverhältnis degradiert.» Dieses Menschenbild definiert



Regula Stämpfli

nun Politik, Wirtschaft, Kultur und die Medien, was Stämpfli zum medialen Wandel bringt. In den Medien stören sie die geschlechtsspezifischen Zuweisungen in Politik- und Wirtschaftssendungen. «Das Muster ist immer gleich: Die

Frau fragt, der Mann antwortet.» Laut Stämpfli haben Frauen eine achtmal höhere Chance, mit Bild zu erscheinen, als mit Name und Funktion. Die mediale Öffentlichkeit bringt Menschen – und vor allem Frauen – nur noch gemäss ihrem körperlichen Schauwert. Regula Stämpflis Aufruf ans Publikum lautete zum Ende: «Mühsam sein, wütend sein. Schluss damit, so nicht.»

Megatrend Digitalisierung

Die letzte Rednerin des Tages, Marta Kwiatkowski vom Gottfried Duttweiler Institut, trug ihre Forschung im Bereich der Digitalisierung vor. Sie zeigte, dass sich die Technologie exponentiell entwickelt. Dazu zitierte sie eine Marktstudie von Daimler Benz aus dem Jahr 1900: «Die weltweite Nachfrage nach Autos wird eine Million nicht übersteigen, insbesondere wegen der begrenzten Anzahl an Chauffeuren.» Aus unerwarteten Entwicklungen entstehen Megatrends, wie zum Beispiel die Globalisierung. «Ein Megatrend steht aber nie alleine da, sondern



Marta Kwiatkowski

immer begleitet von einem Gegenteil», sagte Kwiatkowski. So ist der Gegenteil zur Digitalisierung der «Digital detox», das Abschaltenwollen. Durch die Digitalisierung wird die gesamte Gesellschaft fluid, die Grenzen zwischen öffentlichen und privaten Räumen, zwischen Arbeit und Freizeit lösen sich auf, und mit ihnen der örtliche Bezug. Wir sind immer mehr vernetzt, wodurch auch die Mobilität fluid wird. Eine besorgte Zuhörerin fragte: «Ist dieses Leben noch lebenswert?» Kwiatkowski beruhigte: «Wir wachsen in diese Gesellschaft hinein». Sie verwies auf die «Digital natives», die mit der Digitalisierung aufgewachsen sind und nichts anderes kennen. **kt**



Mehrere musikalische Einlagen des Duos «Jamais le matin» in verschiedenen Sprachen lockerten den Tag auf.

Zentralvorstand VPT

Pensionierte, der SEV braucht euch!

Der Zentralvorstand des VPT beschäftigte sich an seiner Sitzung vom 26. Oktober mit einer Fülle von Themen: der Rolle der Pensionierten im VPT, der Entwicklung des Bussektors in der Ostschweiz und den Vorfällen von Gewalt gegen das Personal.

Die Erhebung über die Einbindung der Pensionierten in die Sektionen wurde in Form eines Schlussberichts von der zuständigen Kommission dem ZV vorgestellt. Er wurde einstimmig angenommen, was zeigt, dass die Pensionierten in den VPT-Sektionen eine wichtige Rolle spielen. Allen Sektionen wird empfohlen, eine/n Pensionierten in den Sektionsvorstand zu wählen – leider wird der Erfahrung auch im VPT gelegentlich zu wenig Wertschätzung entgegengebracht.

Die Gewalt im öffentlichen Verkehr nahm an der ZV-Sitzung breiten Raum ein, das Drama von Les Diablerets, bei dem ein Buschauffeur auf tragische Weise sein Leben verlor, ist uns in schmerzhafter Erinnerung, und auch der Brandanschlag in einem Zug der SOB hat schreckliche Auswirkungen. Dass viele Züge ohne Zugbegleitung verkehren, ist dabei sehr beunruhigend. Dabei gibt es die «Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr», zwar unterschrieben, aber nicht umgesetzt. Das BAV befasst sich lieber mit «Mystery-Clients» und der VöV, Mitunterzeichner der Charta, schaut zu. Der VPT wird am Kongress 2017 zwei Projekte präsentieren, die die Sicherheit der Arbeitenden verbessern sollen.

In seiner Vision 2020–2030 will das BAV den Service public liberalisieren. Bus und Bahn sollen in einen Wettbewerb treten. Das akzeptieren SEV und VPT nicht! Wann begreift das BAV, dass es den wirklichen Service public aufs Spiel setzt? Die Crossrail-Angestellten dürfen nicht nach italienischen Lohnskalen entschädigt werden, dies hat der SEV vor Gericht erstritten. Der SEV und der VPT werden weiterkämpfen, sie können das Inakzeptable nicht hinnehmen. Wenn die Entmenschlichung des Service public weitergeht, müssen gewerkschaftliche Aktionen ergriffen werden; die Arbeitsbedingungen dürfen nicht verschlechtert werden. Es kann nicht sein, dass 1400 SBB-Stellen gestrichen werden, ohne dass jemand etwas dagegen unternimmt.

Präsident Gilbert D'Alessandro zeigte sich sehr erfreut über den Besuch von SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger. Sie berichtete vom befriedigenden Abschluss des erneuerten GAV BLS nach engagierten Verhandlungen über zwei Jahre. Verschiedene Unternehmen versuchen, ihre Angestellten vom Engagement in den Gewerkschaften abzuhalten – wir müssen uns mit allen Mitteln dagegen wehren. Die verschiedenen Branchen des VPT arbeiten sehr aktiv auf je eigenständige Weise. Der Zentralvorstand hat eine Kommission damit betraut, Möglichkeiten für eine Verbesserung der Rekrutierung zu finden. Statt Prämien auszurichten, soll vermehrt in die Präsenz in der Fläche investiert werden, wie das von der Kommission vorgestellte Projekt vorschlägt. Im Zuge dieser Bemühungen machte auch der St.Galler SEV-Sekretär Felix Birchler dem VPT-ZV seine Aufwartung, um ein Projekt der Ausweitung der Busbranche in der Ostschweiz vorzustellen. Verschiedene kleinere Unternehmen in dieser Region haben keine Gewerkschaftsvertretungen, obschon jeweils ein oder zwei Angestellte Mitglied der Gewerkschaft sind, aber mangels Strukturen etwas «in der Luft hängen». Bei den Verbesserungsbemühungen ist der SEV laut Birchler der unbestrittene Leader, weil er bereits über eine gut funktionierende Busbranche verfügt. Die Zeitung *kontakt.sev* wird weiterhin in der gegenwärtigen Aufmachung allen Mitgliedern zugestellt, wenn auch nur noch mit 21 statt 22 jährlichen Ausgaben und mit einem Umfang von 16 statt 20 Seiten. Dies erlaubt Einsparungen von jährlich 250 000 Franken. Der VPT hatte Druck gemacht, dass die Zeitung erhalten bleibt, die unbestritten ein wichtiges Werbemittel ist. Nächstens wird ein SEV-Regionalsekretariat in Olten eröffnet. Die Präsenz des SEV an diesem Ort, wo die SBB eine grosse Rolle spielt, ist äusserst wichtig. Wenn die anderen Unterverbände mitspielen, wird sich auch der VPT im Sinne der Solidarität mit dem SEV an den Kosten dieses Regionalsekretariats beteiligen.

Dem VPT-Zentralvorstand möchte Felix Murk als Organisator der Sitzung in Davos seinen Dank aussprechen, gleich wie auch den beiden Übersetzern Patrick Rouvinez und Francis Barbezat sowie dem Tagespräsidenten Roger Maurer, der die Sitzungen geleitet hat. Der Zentralpräsident verdankte allen die Teilnahme an der konstruktiven und dynamischen Tagung. **René Tschanz**



Der SEV-Unterverband AS betreut die Mitglieder in den Bereichen Verkauf, Transportpolizei, Betriebsführung, Zentrale Dienste und Securitrans.

Für die Betreuung des Ressorts Werbung suchen wir eine/einen initiative/n

Werbeverantwortliche / Werbeverantwortlichen 20%

Als Mitglied im Zentralvorstand bearbeiten und betreuen Sie das Dossier Werbung. Sie koordinieren zwischen den Sektionen, Branchen und Unterverband, initiieren Werbemassnahmen und stellen die gezielte Werbung bei Neueintritten in den Verkehrsdienst sicher. Zudem berichten Sie an Sitzungen und Versammlungen zum Thema Werbung und sind für das Werbebudget verantwortlich.

Sie sind eine kontaktfreudige, gewinnende Persönlichkeit mit einem Flair für Werbung sowie Mitgliederbetreuung. Für diese abwechslungsreiche Tätigkeit setzen wir gewerkschaftliche Erfahrung, Kenntnis der Branche und ein selbständiges Arbeiten voraus.

Wir bieten Ihnen Zeitautonomie, Homeworking und die Anstellungsbedingungen gemäss Personalreglement SEV. Die Stelle ist befristet auf zwei Jahre.

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne unser Zentralpräsident Peter Käppler unter der Nummer 031 357 57 05 / 079 223 07 06.

Gerne erwarten wir Ihre Bewerbung bis am 20. Dezember 2016 an folgende Adresse:

SEV-Unterverband AS
Herr Peter Käppler
Zentralpräsident Unterverband AS
Steinerstrasse 35
3000 Bern 6

peter.kaeppler@as-online.ch
www.as-online.ch



PV Luzern

Neuer Wanderpreis für den Herbstjass

Bei kaltem Winterwetter trafen sich am 9. November im Restaurant Kegelsporthalle Allmend in Luzern 32 Kolleginnen und Kollegen zum zweiten PV-Jass dieses Jahres.

Nach kurzer Begrüssung und Erklärung der Spielregeln konnte das Spiel beginnen. Angestrebt wurde ein Ehrenplatz bei der Rangierung. Mit 4120 Punkten belegt Jeannine Deflorin den dritten Platz. Auf dem zweiten Platz finden wir Paul Spichtig mit 4127 Punkten. Christa Haas als Tagessiegerin mit 4160 Punkten konnte den von Edi Müller neu gestifteten Wanderpreis entgegennehmen. Herzliche Gratulation!

Besten Dank an Edi Müller für die Organisation und Spielleitung. **René Wolf**



Siegerehrung (von links): Paul Spichtig (2. Rang), Christa Haas (1. Rang) und Jeannine Deflorin (3. Rang).

Jetzt den Newsletter
kontakt.sev abonnieren:
sev-online.ch/de/newsletter



SEV Jugend – Sportklettern

«Zusammen geht's besser!»

Ein altes Sprichwort sagt: Zusammen geht es leichter. Dass diese Aussage nicht nur eine leere Floskel ist, sondern der Grundstein, auf dem Gewerkschaften aufbauen, wissen wir Mitglieder sehr gut. Wie man dies aus der Theorie in die Praxis umsetzt, zeigte die SEV Jugend am 5. November beim

Sportklettern in Niederwangen. Eine Gruppe junger SEV-Mitglieder scheute sich nicht davor, im Kletterzentrum Magnet jede noch so steile Wand zu bezwingen. Wohlgermerkt, die Teilnehmenden sicherten sich immer gegenseitig. Dies zeigt, wie wichtig ein positives Vertrauensverhältnis zu Menschen



ist, die man vielleicht zum ersten Mal trifft. Denn wer beim Klettern dem Partner oder der Partnerin nicht vertrauen kann, schafft es keinen Meter die Wand hoch. Dasselbe gilt auch für unsere gewerkschaftliche Arbeit. Wenn wir nicht auf die Solidarität und das Vertrauen unserer Kolleginnen und Kollegen zählen können, ist unser Kampf für bessere Arbeitsverhältnisse bereits verloren. Darum einmal mehr: «Zusammen gehts besser! Tutti insieme! Tous ensemble!»

Stefan Bruderer



PV Aargau

Einblick in die Arbeit eines Regierungsrats

Bei schönem Herbstwetter begrüßte Präsident Ueli Röthenmund zahlreiche Mitglieder und Gäste zur Herbstversammlung in Wildegg. Ein besonderer Gruss ging an Werner Kern (97 Jahre) und Julien Daven (95 Jahre), an die Neupensionierten und aus gesundheitlichen Gründen Abwesenden.

Vom Zentralvorstand gab es weniger gute Nachrichten. Das GA FVP wird teurer und muss neu teilweise versteuert werden. Der Railcheck von 100 Franken wird definitiv abgeschafft, all unsere Bemühungen, dies zu verhindern, wurden nicht erhört. Die SBB Sparkasse wurde neu bei der Hypothekbank Lenzburg deponiert, was einige Fragen aufwarf, die der Vorsitzende zur Zufriedenheit beantworten konnte. Am 6. Dezember feiern wir Weihnachten in Windisch

mit Monika Werder, kath. Seelsorgerin. Die Jubiläums-HV mit diversen Unterhaltungselementen ist am 9. März 2017. Referent Urs Hofmann, seit bald acht Jahren im Regierungsrat, gab Einblick in seine Tätigkeit. Das grosse Problem im Kanton seien die Finanzen. Die grossen Firmen würden immer weniger Steuern bezahlen. Von den steigenden Spitalkosten habe der Kanton 600 Mio. übernehmen müssen. Der Aargau beschäftige schweizweit am wenigsten Verwaltungspersonal. Tief sei auch die Zahl der Stellen bei der Polizei. Kleinere Polizeiposten würden geschlossen und neun Stützpunkte im Kanton für Sicherheit sorgen. Demzufolge werde mehr Personal im Aussendienst eingesetzt. Er wünsche sich aufmerksamere Bürger/innen, die Verdächtige der Polizei mel-

den. Da seien auch noch die Gefängnisse, die sehr viel Geld kosten. Den Regierungsrat beschäftigen auch das Strassenamt, ältere Fahrer, häusliche Gewalt und Alkohol am Steuer. Thema seien auch die Migration und schwierige Ausweisungen. Zum Schluss erinnerte er an die Gross- und Regierungsratswahlen. Rege nutzten die Versammelten die Fragerunde. Elena Obreschkow berichtete von ihrer Arbeit als Sektionscoach SEV, insbesondere von der Sektionsbetreuung und Werbung im SEV. Von den 42 000 Mitgliedern (wovon 15 000 im PV) hätten die Altersstufen 30 bis 50 Jahre wenig Interesse am Verband. Deshalb laute der Hauptauftrag für die Sektionen, dass Werbung und Betreuung sehr wichtig sind und nicht vernachlässigt werden dürfen. 1500 Vertrauensleute sind Ansprechpartner des SEV. Die Suche nach Nachwuchsvorstandsmitgliedern ist im Moment sehr schwierig und braucht viel Geduld.

Der Präsident dankte allen fürs Interesse und Erscheinen und wünschte eine gute Heimreise.

Helen Isler;

Fotos siehe www.sev-pv.ch/aargau



Vorne im Bild: Urs Hofmann und Elena Obreschkow.

ZPV Zürich-Schaffhausen

Mangelndes Interesse an den Versammlungen bereitet Sorge

Präsident Reto Brüllhardt begrüßte zur Herbstversammlung eine kleine Gruppe Teilnehmer/innen. Zürich erhält ein neues Team JTT (Junior Train Team), das von Roman Graf geleitet wird. Lernbegleitende und Lernende werden zusammen eingeteilt. Sopre sorgt immer noch für rote Köpfe, es funktioniert einfach nicht einwandfrei. Es kann ja nicht sein, dass jede/r überprüfen muss, ob seine Stunden stimmen oder nicht. Dabei rechnet Sopre mit Industrieminuten, die nicht die gleiche Zeit haben wie die normalen (systembedingt). Die Petition wird Herrn Looser voraussichtlich im November zugestellt. Am 25. September führten Sabrina Tessmer und Janine Truttman den Dankestag mit Kaffee und Kuchen für alle arbeitenden Kollegen/innen durch, danke für die

Organisation. Ein Pilotprojekt, vorläufig befristet auf ein Jahr, sieht im RV (Regionalverkehr) zwei verschiedene Rotationen vor, eine im Früh-, die andere im Spätdienst.

Peko: Im Jahr 2017 werden verschiedene Schuhmodelle getestet. Im RV ist vor allem die Kälte ein Thema. Aus diesem Grund wird auch ein gepolstertes Modell getestet. Die neuen Schuhe dürfen nicht krank machen, das ist ein wichtiges Kriterium (Rückenschmerzen usw.). Ein Pilotversuch zwischen Zürich und St.Gallen möchte, dass das Zugpersonal keine Anschlussdurchsagen mehr macht, ausgenommen in Störungsfällen.

Die Abschlussfrage der Herbstversammlung: «Was können wir unternehmen, damit die Versammlungen besser besucht werden?» Hansjörg Wäfler

Juristentagung des SGB

Arbeitszeitfragen sind rechtspolitisch von grosser Aktualität. Der SGB thematisiert sie an seiner Juristentagung unter dem Titel «Horizonte Arbeitszeit: Von Arbeitszeiterfassung über Einsatzplanung zur Stresshaftung» am Freitag, 9. Dezember 2016, 10.15 bis ca. 16.15 Uhr in der Unia Zentrale in Bern. Anmeldung noch möglich im Netz unter dem Link www.sgb.ch/aktuell/juristentagung

IMPRESSUM

kontakt.sev, die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, erscheint 14-täglich.

ISSN 1662-8454 **Auflage:** 28 775 Ex. (Gesamtauflage 43 020 Ex.), WEMF-beglaubigt 8.12.2015

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

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

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

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

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 8. Dezember 2016

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 1. Dezember, 8 Uhr

Inserateschluss: 28. November, 10 Uhr

■ Bau Ostschweiz

Sektion besucht Dorniermuseum

Der Vorstand hatte am 29. Oktober zum Herbstanlass nach Friedrichshafen eingeladen. Ein Besuch im Dorniermuseum stand auf dem Programm. Am Treffpunkt, dem Landesteg der Autofähre Romanshorn, herrschte reger Betrieb, da in Friedrichshafen Modellbaumesse war. Bei Kaffee und Gipfeli durfte Präsident Valerio Raimondo die stattliche Anzahl von 25 Kollegen, darunter erfreulicherweise etliche Pensionierte, und zwei Gäste im Fährrestaurant willkommen heissen.

Die einstündige Führung im Dorniermuseum sorgte für interessante Einblicke ins unermüdete Schaffen des genialen Ingenieurs und Flugzeugkonstruktors Claude Dornier. Die Dornierwerke entstanden innerhalb des Zeppelin-Unternehmens in Friedrichshafen und wurden von Claude Dornier zuerst geleitet und später übernommen. Die imposanteste Konstruktion von Dornier war wohl das legendäre Verkehrsflugschiff Dornier DO X, das, ausgerüstet mit zwölf V-12-Zylinder-Motoren, mit einer Leistung von je 640 PS und einer Flügelspannweite von 48 m zu seiner Zeit weltweit das bei weitem grösste

Flugzeug war. Am 12. Juli 1929 fand der Erstflug des Flugschiffs statt. Im Museum sind neben den Flugzeugen von Dornier auch Flugzeuge ausgestellt, die von Dornier in Lizenz gebaut worden sind. Zudem sind viele andere Exponate wie Drohnen, Triebwerke, Navigationssysteme, Raumfahrttechnik und Satelliten ausgestellt. Es ist daher nicht verwunderlich, dass die meisten gerne länger geblieben wären, um die vielen hochinteressanten Ausstellungsstücke weiter zu bewundern.

Die Organisation des Ausflugs durch Kassier Kurt Wüger liess nichts zu wünschen übrig. Nach einem ausgezeichneten Mittagessen mit Dessert im Wirtshaus am See traten einige Teilnehmende mit einem Spaziergang zum Fährhafen die Heimreise an, die sesshafteren Kameraden verlängerten den «Auslandaufenthalt», um das aufklärende Wetter und die örtliche Gastronomie weiter zu geniessen. Sicher ist, dass der Ausflug allen gefallen hat. Der Vorstand wird daher die nächste Herbstversammlung bestimmt wieder im Rahmen einer kleinen Reise durchführen.

Urs Natterer



■ ZPV Rheintal-Chur

Die Strategie Zugbegleitung sieht reduzierte Zweitausbildungen vor

Unter Leitung von Präsident Robert Eisenring fand die Herbstversammlung in Buchs statt. Die Peko-Infos präsentierte Thomas Walther. Zur Personalsituation bemängelte die Peko bei den aktuellen Ausschreibungen, dass diese nur online erfolgten. Sie seien aktuell nur intern, es würde jedoch nächstens auch wieder Zweitausbildungen geben. Die Arbeitsschuhe waren ein Thema. Die aktuellen Modelle machen wegen der Kälte oder Gesundheit oft Probleme, deshalb sind neue Schuhe geplant. Diese werden leichter und weicher sein, weil durchstichsichere Sohlen nicht mehr die Norm sind. Mit Tragversuchen werden die besten Modelle bestimmt. Die Umfrage zur Personalszufriedenheit ist abgeschlossen. Der Rücklauf bei VM

lag bei zirka 66 Prozent. Eine direkte Auswertung mit Vergleich zur letzten Umfrage ist nicht möglich, weil der Fragebogen gekürzt wurde. Per 1. Januar 2017 wird die Sprachkompetenz vom BAV gefordert. Der Nachweis ist alle fünf Jahre fällig und sollte aus VM-Sicht kein Problem darstellen. Was genau geprüft wird, ist noch offen und wird von der Peko angeschaut. Alle Zugpersonal-Mitarbeitenden sollten auf den Fahrplanwechsel mit der neuen Uniform ausgerüstet sein.

ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet vermittelte die wichtigsten aktuellen ZPV-Themen: die Flexibilisierung der Zweierbegleitung, Anpassung der Ausbildung sowie der BAR-Regelungen im Rahmen der Strategie Zugbegleitung

kontakt.sev

Wichtige Neuerungen ab Januar 2017

Zeichenbeschränkungen für Agenda und Berichte in kontakt.sev

Der SEV-Vorstand hat das neue Kommunikationskonzept 2017 genehmigt, das die digitale Strategie unterstützt und die Kosten senkt. Aus diesem Grund wird kontakt.sev künftig in der Regel nur noch 16 Seiten umfassen. Ab Januar 2017 müssen daher die **Sektionsberichte gestrafft** und die **Agendaeinträge limitiert** werden, um eine gute Sektionspräsenz in der gedruckten Version garantieren zu können.

Agendabeiträge

Versammlungen und Ausflüge werden in der gedruckten Agenda künftig nur noch einmal publiziert. Bei Bedarf ist eine zweite Publikation in Kurzform möglich. Alle Anzeigen werden in der **Agenda auf der Website** publiziert. Der Text zur Beschreibung des Anlasses ist auf max. 250 Zeichen (inkl. Leerschläge) beschränkt. Veranstaltungen sind möglichst via das Formular auf unserer Website einzureichen (<http://sev-online.ch/de/melden-sie-uns-eine-veranstaltung/>).

Versammlungsberichte

Die Versammlungsberichte sind auf das Wesentlichste zu beschränken. **Berichte ohne Foto** dürfen **maximal 1800 Zeichen** (inkl. Leerzeichen), **Berichte mit Foto maximal 1500 Zeichen** umfassen.

Für die **Ausflugs-, Weihnachts- und ähnliche Berichte** liegen die Limiten bei **900 Zeichen ohne Foto**, bzw. **600 Zeichen mit Foto**. Bedenkt: «Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte».

Für die Berichterstattung bitten wir euch, das **pdf-Formular von der SEV-Website** (<http://sev-online.ch/de/der-sev/sektionen>) direkt am PC auszufüllen und an kontakt@sev-online.ch zu mailen. Wie bis anhin akzeptieren wir Berichte auch als Word-Dokument (Fotos immer als .jpg im Mailanhang), sofern die genannte Zeichenbeschränkung eingehalten ist.

Sport- und Kulturbeiträge

Die **Sport- und Kulturbeiträge können nicht mehr publiziert** werden. Vorgesehen ist, zweimal jährlich auf die diversen Websites des sport- und kulturtreibenden Verkehrspersonals hinzuweisen (bitte die Webadressen der Redaktion per E-Mail melden an kontakt@sev-online.ch).

Vivian Bologna, Leiter Kommunikation

2020. Bereits bekannt ist, dass die Zweitausbildungen von zwölf auf acht Monate reduziert werden, da der ganze Fahrdienstteil wegfallen wird. Das Zugpersonal (ZP) soll in Zukunft dort eingesetzt werden, wo es benötigt wird. Das heisst, auf langen Zügen machen drei Personen die Begleitung, auf Zügen mit wenig Kundschaft jedoch nur eine Person. Die Digitalisierung geht rasch voran, daher wird sich auch das Berufsbild des ZP kontinuierlich ändern. Die Ausführungen zum Thema Railfit 20/30 verfolgte auch unsere Versammlung interessiert. Die Petition zu Sopre unterstützt die Mehrheit. Die Schwierigkeiten bei der Lohn- und Zeitabrechnung sind noch nicht ganz gelöst, jedoch erwarten alle Seiten, dass die Abrechnun-

gen bis Ende Jahr auf dem Punkt sind. Ein Hinweis betraf die Überzeit. Diese wird jeweils Ende Jahr nach GAV-Regelung ausbezahlt. Wer die Überzeit ins CTS-Konto übernehmen möchte, kann dies vor Ende Jahr über den Chef vor einer Tour einbuchen lassen. Verschiedene Zeitkonten können nicht für einen arbeitsfreien Tag kombiniert werden. Andreas Menet beantwortete verschiedene Fragen der Mitglieder. Der Sprachnachweis löste bei den Teilnehmenden Unsicherheit aus. Der Unterschied zwischen Sprachnachweis und Sprachprüfung wurde nochmals klar erläutert. Der Präsident wies zum Abschluss auf die neuen Dienstpläne hin. Sie sind für unsere Depots fast identisch mit jenen der letzten Fahrplanperiode. **Peter Fritschi**

SEV und Unterverbände

9. März
10.45 Uhr,
Rigi-Kulm,
Rigi

■ **Unterverband VPT**
www.vpt-online.ch

Branchentagung Bahn

Thema der Tagung respektive des Referats: «Auswirkungen ständiger Höhenunterschiede aus medizinischer Sicht». Als Referent wird eine Fachperson der Suva respektive ein Arzt, der diese Beurteilungen kennt, teilnehmen. Geplant ist im Weiteren eine kleine Podiumsdiskussion zu dieser Thematik. Bitte reserviert euch schon jetzt dieses Datum in eurer Agenda!

Sektionen VPT

24. November
20 Uhr, Farvagny,
Restaurant
Le Lion d'Or

■ **VPT TPF Autobus**

Nach der Versammlung wird ein Essen serviert.

Herbstversammlung

25. November
19 Uhr, Fribourg,
Depot Chandolan,
Zugpersonallokal

■ **VPT TPF urbain**

Alle dienstfreien Kolleginnen und Kollegen sowie die Pensionierten sind herzlich willkommen.

Herbstversammlung

2. Dezember
17.45 Uhr,
Thusis,
Restaurant
zur alten
Brauerei

■ **VPT Rhätische Bahn, Ba/Infrastruktur, Stationspersonal/RCC und Rollmaterial/Visiteure**

Gruppenversammlung mit Kassen- und Jahresbericht. Referat von Gilbert Zimmermann über den Albulatunnel und Neues vom SEV von Gewerkschaftssekretär Peter Peyer. Anschliessend laden wir ein zum kleinen Imbiss. Anmeldung bis 30. November an die Gruppenobmänner.

Gruppenversammlung

8. Dezember
14.15 Uhr
(ab 13.30 Uhr
Kalenderverkauf),
Langnau,
Restaurant
Hirschen

■ **VPT BLS, Pensionierte**

Gast: Bernhard Antener, Gemeindepräsident Langnau. Infos vom SEV. Tätigkeits- und Wanderprogramme. Abgabe «Grättibänz». Bezug des SEV-Kalenders (CHF 14, inkl. Unfallversicherung). Wer nicht kommen kann, bestellt den Kalender bei Kassier Roger Ritz, Oberlandstrasse 59, 3700 Spiez, 033 654 37 53, roger.ritz@hispeed.ch, oder bei Samuel Hug, Allmendstrasse 39, 4950 Huttwil, 062 962 18 02.

Weihnachtsversammlung

14. Dezember
9.35 Uhr,
Zürich, Bahnhofshalle (unter der grossen Mondaine-Uhr)

■ **VPT BLS Pensionierte**

Spiez ab 7.54 Uhr; Thun ab 8.04 Uhr, Bern ab 8.32 Uhr; Burgdorf ab 8.21 Uhr (umsteigen Olten, ab 8.59 Uhr); Zürich an 9.30 Uhr. Nach dem Startkaffee Wanderung Zürich, Limmatuferweg, Werdinsel, Kloster Fahr, Dietikon (13,5km, zirka 3¼ Stunden). Mittagessen im Restaurant zu den 2 Raben im Kloster Fahr (Tagesteller). Bei Schnee und Eis sind Stöcke und Gleitschutz empfohlen. Anmeldung bitte bis 12. Dezember an Samuel Hug, 062 962 18 02; samuel.hug@bluewin.ch.

Wanderung Limmatuferweg (Durchführung bei jedem Wetter)

Pensionierte SBB

30. November
14.15 Uhr,
Romanshorn,
Restaurant
Usblick (Brüggli,
4. Stock)

■ **PV Thurgau**

Pfarrer Ruedi Bertschi begleitet uns durch den Nachmittag. Musikalisch hören wir von Heinz Brunschwiler einige Leckerbissen auf der Panflöte. Es wird ein Imbiss offeriert, daher brauchen wir eure Anmeldung bis 25. November mit dem weissen Talon. Bitte senden an Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.

Adventsfeier

1. Dezember
Ab 14 Uhr, Basel,
Restaurant
Bundesbahn

■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**

Diesmal machen wir einen gemütlichen Klausenhöck. Jeden ersten Donnerstag im Monat treffen wir uns zu einem Höck. Wer Lust und Zeit hat, kann vorbeischaun!

Klausenhöck

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

■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**

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

Stammtisch

1. Dezember
14 Uhr (Saalöffnung: 13.30 Uhr),
Brügg, Restaurant
Bahnhof
(ab Biel mit Bus 7
oder S-Bahn)

■ **PV Biel**
www.sev-pv.ch/biel-bienne

Musikalisch umrahmt von den «Jäisbärgörgeler» findet unsere Chlouserfeier statt. Nach den Ehrungen der Mitglieder mit 40, 50, 60 und 70 Jahren Zugehörigkeit zum SEV bleibt genügend Zeit zum Gespräch und Gedankenaustausch. Der traditionelle Zviersteller ist durch die Sektion offeriert, die Getränke sind selber zu bezahlen.

Chlouserfeier

5. Dezember
14 Uhr,
Rapperswil,
Evangelisches
Kirchenzentrum

■ **PV Glarus-Rapperswil**
www.sev-pv.ch/gl-rw

Jahresschlussfeier

5. Dezember
14.15 Uhr, Winterthur-Wülflingen,
Ref. Kirchengemeindehaus

■ **PV Winterthur-Schaffhausen**

Adventsfeier

6. Dezember
Basel,
Restaurant
Bundesbahn

■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**

Stammtisch

7. Dezember
13.30 Uhr, Basel,
Volkshaus Basel,
Neu: Unionssaal
(1. Stock)

■ **PV Basel**

Weihnachtsfeier

7. Dezember
14 Uhr,
Luzern Allmend,
Armee-Ausbildungszentrum
(AAL)

■ **PV Luzern**
www.sev-pv.ch/luzern

Adventsfeier

7. Dezember
11 Uhr,
Locarno-Muralto,
Ristorante Residenza al Parco

■ **PV Ticino e Moesano**
www.sev-pv.ch/ticino

Weihnachtstreffen

7. Dezember
14 Uhr (Türöffnung: 13.20 Uhr),
Erstfeld, Pfarrezentrum St. Josef

■ **PV Uri**

Adventsfeier

7. Dezember
10 Uhr, Zürich,
Restaurant Rheinfelder Bierhalle

■ **PV Zürich**
www.sev-pv.ch/zuerich

Stammtisch

8. Dezember
11.45 Uhr,
Bassecourt,
Café du Jura

■ **PV Jura**

Nikolausfeier

13. Dezember
13.45 Uhr, Olten
Stadttheater,
Konzertsaal

■ **PV Olten und Umgebung**
www.sev-pv.ch/olten

Weihnachtsfeier

An unserer Feier spielen die Theater-Ladies aus Bazenheid das Stück «De Spion im Hotel Seeblick». Danach gibt es Kaffee und Kuchen. Wir freuen uns auf euer Kommen und danken schon heute den Bäckerinnen und Bäckern, die noch einen Kuchen mitbringen.

Das Lokal ist erreichbar mit Bus Nr. 2 bis Haltestelle «Lindenplatz». Zur besinnlichen Feier begrüssen wir unseren ZP Ricardo Loretan, Pfarrer Matthias Schneebeli, einen Schülerchor, den PV-Chor und die «Alte Garde». Türöffnung: 13.30 Uhr.

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

Alle Mitglieder mit Partner/in sind zu diesem gemütlichen und besinnlichen Nachmittag eingeladen. Musik, Gesang und eine Erzählung bereichern das Programm. Dazwischen gibt es eine Pause zur Einnahme der traditionellen «Grätimannen» und Kaffee. Der Vorstand freut sich auf euch.

Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich willkommen. Drei Schulklassen vom Meiersmatt-Schulhaus Kriens sorgen für festliche Stimmung. Anmeldung bis 2. Dezember an Walter Lerch oder Gertrud Hofstetter. Anreise ab Bahnhof Luzern: Bus Nr. 1 Richtung Kriens-Obernau bis «Eichhof», Bus Nr. 20 Richtung Horw bis «Allmend» (Messe Luzern); S4 bis «Luzern Allmend/Messe»; Abfahrt XX.27; S5 Luzern bis «Allmend/Messe»; Abfahrt XX.12 oder XX.42. Ab allen Haltestellen 8 bis 10 Minuten Fussmarsch zum Lokal.

Eintreffen der Teilnehmer ab 11 Uhr, dann Apéro und Begrüssung des Sektionspräsidenten. Anschliessend Mittagessen (CHF 50 p.P. inkl. Getränke). Weitere Infos siehe Website. Anmeldungen bis 1. Dezember an Marco Hefti, 091 796 28 16, heftimarco@gmail.com.

Adventsfeier im üblichen Rahmen. Alle Mitglieder mit ihren Partner/innen sind herzlich eingeladen, mit uns einen besinnlichen Nachmittag in weihnachtlicher Stimmung zu verbringen. Der Vorstand freut sich auf rege Beteiligung.

Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

Das Mittagessen ist aus der Sektionskasse offeriert (die Getränke sind selber zu bezahlen). Unterhaltung durch den PV-Chor und mit Musik. Dieses Jahr führen wir Neuerungen bei der Tombola ein. Es ist nicht nötig, einen Tombolapreis mitzubringen. Das Dessert ist im Menü integriert. Trotzdem sind Cakes zum Kaffee während des Nachmittags willkommen. Anmeldung bitte bis 3. Dezember an Präsident Pierre Ackermann, 032 422 48 35, pack@bluewin.ch.

Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich zur Weihnachtsfeier eingeladen. Der Männerchor umrahmt die besinnlichen Worte von Pfarrer Rolf Weber aus Luterbach. Nach der Pause werden uns die Blechbläser der Musikschule Olten weihnächtlich einstimmen. Auch der köstliche Grättibänz wird nicht fehlen. Der Vorstand freut sich auf einen gemütlichen Nachmittag mit euch.

14. Dezember ■ **PV Bern**
14 Uhr, Bümpf, Sternensaal
(mit Tram Nr. 7 ab Bern HB bis «Bachmätteli»)
www.sev-pv.ch/bern
Weihnachtsfeier

Weihnachtsfeier mit einem schönen Tannenbaum und festlich geschmückten Tischen. Hedi Gugger wird eine extra für uns geschriebene berndeutsche Geschichte vorlesen und der Männerchor wird uns mit seinen Liedern erfreuen. Für musikalische Unterhaltung sorgt das Bläserquartett Goldies unter Leitung von Pius Schöpfer. Mit einem von der Sektion bezahlten Essen und kurzen Worten des Präsidenten werden wir die Feier abschliessen. Wir hoffen, dass viele Sektionsmitglieder mit Begleiter/in teilnehmen können.

14. Dezember ■ **PV Wallis**
Ab 11.30 Uhr, Brig-Glis, Restaurant Riverside, Saal
www.sev-pv.ch/wallis-valais
Weihnachtsfeier Oberwallis

Die traditionelle Feier beginnt mit dem gemeinsamen Mittagessen. Beim Kaffee Abgabe der versilberten und vergoldeten SEV-Abzeichen für 25 und 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft und der Ehrenkunden für 40, 50 und 70 Jahre SEV-Treue. Die Jubilar/innen werden persönlich eingeladen. Grosse Tombola mit attraktiven Preisen. Glühwein mit «Stäckli» zum Ausklang der Feier. Partner/innen sind herzlich willkommen. Unkostenbeitrag CHF 30 pro Person (Mehrkosten übernimmt die Sektionskasse). Anmeldung bis spätestens 12. Dezember an Walti Schmid mit dem zugestellten Anmeldeformular, 027 923 54 31, 079 872 38 37 oder wal.schmid@bluewin.ch.

6. Dezember ■ **PV Unterwallis**
Ab 11.30 Uhr, Martigny
Weihnachtsfeier Unterwallis

Die Weihnachtsfeier fürs Unterwallis findet im gleichen Rahmen statt.

15. Dezember ■ **PV St. Gallen**
14.15 Uhr, St. Gallen-St. Georgen, Restaurant Adler
http://www.sev-pv.ch/st-gallen
Adventsfeier

Die diesjährige Adventsfeier wird umrahmt von den Lokofonikern. Weihnachtliche Gedanken von Frau Kuttig, Pfarreibeauftragte Pfarrei St. Georgen. Verabschiedung Präsident und Kassier. Zum Abschluss Imbiss aus der Adler-Küche.

15. Dezember ■ **PV Zürich**
14 Uhr, Zürich, Kirchgemeinde-saal, Limmatstrasse 114
www.sev-pv.ch/zuersch
Weihnachtsfeier 2016

Einladung zur Weihnachtsfeier. Musikalische Einstimmung mit dem «kenSing Chor» der Kanti Enge. Besinnliche Worte zur Vorweihnachtszeit von Pfarrerin Liv Kägi, Kirche Industrie. Weihnachtskonzert der «Bendliker-Musik» unter der Leitung von Rolf Landis. Zum Abschluss singen wir gemeinsam «Stille Nacht, heilige Nacht». Eingeladen sind alle Mitglieder mit Partner/in.

Sport und Kultur

29. November ■ **Eisenbahner Philatelisten Zürich**
18.10 Uhr, Zürich HB, VIP-Raum Escher N1603
Nächstes Sammlertreffen

Informationen, Kauf und Tausch sowie Klein-auktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Der VIP-Raum befindet sich im Nordtrakt Zürich im 1. Obergeschoss.

3. Dezember ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
Lawinenkurs im Toggenburg oder Appenzellerland

Vorbereitung zum kommenden Skitourenwinter. Der Austragungsort wird den angemeldeten Teilnehmern kurzfristig mitgeteilt (dort wo es Schnee hat). Anmeldung bis 29. November an Werner Huber per E-Mail oder 071 351 53 76.

5. Dezember ■ **Eisenbahner Philatelisten Bern**
18 Uhr, Bern, Bollwerk, Instruk-tionszimmer P 245
Nächstes Sammlertreffen

Informationen, Kauf und Tausch sowie Klein-auktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

10. Dezember ■ **ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus**
Erbsensuppe essen beim SC Grafenried

Basel SBB ab 7.59 Uhr, Bern RBS ab 9.05 Uhr, Grafenried an 9.22 Uhr. Leichte Rundwanderung Grafenried-Büren zum Hof-Grafenried Sportplatz, zirka 95 Minuten Marschzeit. Erbsensuppe essen ab zirka 12.30 Uhr. Am Nachmittag je nach Lust und Wetter eine kleine Wanderung zum Verdauen. Anmeldung bis 5. Dezember an Edi Gerber, Eichmatt 7, 3308 Grafenried, 031 767 76 33.

10. und 11. Dezember ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
Fondueweekend in der Hundsteinhütte

Details zum Ablauf, zu Ski- oder Schneeschuh-ausrüstung und Essensverpflegung kurzfristig per E-Mail an die angemeldeten Personen. Weiteres siehe Website oder EFW-Zitig. Anmeldung bis 2. Dezember an Beat Frei per E-Mail oder 071 352 61 67.

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV ist die massgebende Gewerkschaft für das Personal des öffentlichen Verkehrs mit gegen 41 000 Mitgliedern.



Wir suchen **per April/Mai 2017** oder nach Vereinbarung eine/n

Gewerkschaftssekretär/in 100% im Regionalsekretariat Bellinzona

Als unsere neue Mitarbeiterin/unsere neuer Mitarbeiter bearbeiten Sie gewerkschaftliche und gesamtarbeitsvertragliche Dossiers aus dem Bereich der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs. Sie bereiten Verhandlungen vor und führen Verhandlungsdelegationen an, begleiten Einzelfälle in arbeitsrechtlichen Konflikten und unterstützen unsere ehrenamtlich arbeitenden Sektionen bei ihrer Tätigkeit und bei der Mitgliederwerbung. Sie pflegen selbstständig die Kontakte zu unseren Mitgliedern sowie zu öffentlichen und politischen Stellen. Erwünscht sind zudem Fähigkeiten im redaktionellen Bereich für die Mitarbeit in der Redaktion unserer Zeitung *contatto.sev*. Im Regionalsekretariat sind Sie Ansprechpartner für regionale Medien, erledigen schriftliche Übersetzungen und Simultanübersetzungen.

Sie haben mehrjährige berufliche Erfahrung in einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs oder in einer Gewerkschaft gesammelt. Sie kennen den SEV und seine Struktur, können verhandeln, sind durchsetzungsstark und kommunikativ. Sie sind in der Lage, Ihre Arbeit selbst zu organisieren, sind teamfähig und belastbar und behalten auch in hektischen Situationen den Überblick. Kenntnisse in arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen sowie in verkehrs- und gewerkschaftspolitischen Fragen sind notwendig, Erfahrung in Projektmanagement und Verhandlungsführung sehr erwünscht.

Sie sind bereit, sich mit grossem Engagement für unsere Mitglieder einzusetzen. Ihre Muttersprache ist Italienisch mit sehr guten Deutschkenntnissen. Sprechen Sie auch Französisch, ist dies ein Vorteil. Sie können sich schriftlich gut ausdrücken und vor Menschen auftreten.

Wir bieten Ihnen eine vielseitige Tätigkeit in einem anregenden Arbeitsumfeld mit kollegialem Arbeitsklima und fortschrittlichen Anstellungsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Miriam Brand, Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige Bewerbung bis am 16. Dezember 2016 entgegen.

SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6, miriam.brand@sev-online.ch

Weitere Auskünfte erteilt Giorgio Tuti, Präsident SEV, 031 357 57 57.

Mehr über den SEV erfahren Sie unter www.sev-online.ch

14. Dezember ■ **ESC Winterthur**
8.05 Uhr, Winterthur, Bahnhof, Abfahrtsgleis
www.escw.ch
Wanderung Stammheim-Etzwilen

Wanderung Stammheim, Galluskapelle, Stammerberg, Etzwilen; +230/-200m, 2½ Stunden. Winterthur ab 8.12 Uhr. Bilette: Winterthur-Stammheim, Etzwilen-Winterthur. Mittagessen im Restaurant Schweizerhof in Etzwilen. Anmeldung bis 11. Dezember an Joachim Eberle jh.eberle@bluewin.ch, 052 233 20 24.

14. Dezember ■ **EFW Herisau**
9.20 Uhr, Yverdon, Bahnhofplatz
www.efw-herisau.ch
Wanderung Yverdon-les-Bains

St. Gallen ab 6.12 Uhr. Rundwanderung via Thielle-Mündung, Les Tuilleries, Les Uttins, Chamblon, Treycovagnes in 3½ Stunden (+/-120m, T1). Mittagessen im Restaurant. Heimfahrt ab 16.39 Uhr. Anmeldung bis 11. Dezember an Rolf Vogt, 027 346 11 94 oder per E-Mail.

28. Dezember ■ **EFW Herisau**
9.50 Uhr, Nesslerau, Bahnhof
www.efw-herisau.ch
Skitour leicht: Hinterfallenchopf-Gössigenhöchi

PTT bis Seebensäge. In gemütlichem Tempo zum Hinterfallenchopf (600Hm in 2 Stunden). Kurzabfahrt und zur Gössigenhöchi (¾ Stunden). Abfahrt nach Ennetbühl oder ins Neckertal. Rucksackverpflegung. Skitourenausrüstung. Fehlende LVS beim TL bestellen! Anmeldung am Vortag an Walter Schmid, 071 994 13 31 oder per E-Mail.

11. und 12. Januar ■ **EFW Herisau**
(bei jedem Wetter)
www.efw-herisau.ch
Tiefschneetage Obersaxen (Surselva)

Zwei Tage abseits der Pisten im Tiefschnee von Obersaxen mit Tageskarte. Anforderung: Gute Kondition, Freude am Tiefschneefahren, nichts für Anfänger. LVS-Ausrüstung in kleinem Rucksack, Touren- oder Pistenski. Anmeldung bitte bis 19. Dezember an Urs Seiler, 052 242 43 79 oder per E-Mail (Teilnehmerzahl begrenzt).

Link zum Recht

Wie flexibel ist genug flexibel?

«Früh krümmt sich, wer ein Häkchen werden will», sagte Jürg Jegge. Doch wieviel Flexibilität kann der Arbeitgeber verlangen, und wieviel ist zuviel?

Anhand einiger Beispiele zeigen wir: Fordern kann man viel, aber einfordern nicht alles.

«Tempora mutantur»: Die Zeiten ändern sich! Technische Möglichkeiten scheinen unbegrenzt und es wird offen nachgedacht über selbstfahrende Fahrzeuge, implantierte Chipkarten und manch anderes. Lebenslanges Lernen ist das Gebot der Stunde, nicht mal ein Universitätsabschluss kann Arbeitslosigkeit verhindern.

Die Anforderungen an die Arbeitnehmenden wachsen also stetig, und alle sollten mit den neusten Entwicklungen Schritt halten können. Wer das nicht kann, ist einfach nicht genug flexibel und muss fit gemacht werden für den Arbeitsmarkt. Doch wie viel Fitness und Flexibilität muss man denn nun wirklich bieten?

Grundsätzlich gilt: Der Arbeitsvertrag mit Stellenbeschreibung gibt vor, welche Arbeiten, wo und zu welchem Preis (Lohn) zu erledigen sind. Geschuldet ist eine gute Arbeitsqualität und die Arbeitsausführung nach dem neusten anerkannten Stand der Technik. Dafür gibt es den abgemachten Lohn und je nachdem Zulagen und



Zuviel ist zuviel: Arbeitgeber können nicht unbegrenzt «Flexibilität bei der Arbeit» verlangen.

Spesen. Arbeitnehmende haben zudem den Anweisungen der Arbeitgebenden Folge zu leisten, d.h. sie haben dem Weisungsrecht des Arbeitgebers gegenüber eine Befolgs- und Treuepflicht. Demgegenüber stehen wiederum die Fürsorgepflichten des Arbeitgebers. Ein Geben und Nehmen, zumindest in der Theorie.

Was kann verlangt werden?

Aufgrund reeller oder wenigstens herbeigeredeter Krisen treibt die Reorganisationswut der Arbeitgeber immer wildere Blüten und die Forderungen an die Arbeitnehmenden steigen weiter. So werden Arbeitsplätze verschoben, Aufgaben aufgehoben und neue geschaffen. Büroräumzüge, Desk-Sharing,

flexible Arbeitszeiten, Unterbestände, neue Arbeitstechnologien, Kaizen und was es da noch so alles gibt. Kurz gesagt: Mit weniger mehr erreichen und die Mitarbeitenden sollten am besten vor Gesundheit strotzende, fehlerfreie Menschen jugendlichen Alters mit umfassender Ausbildung und dem Wissen eines Methusalems sein, inkl. Bereitschaft, überall und immer zu arbeiten. Geht nicht, ist klar. Aber wie viel Flexibilität kann gefordert bzw. muss geschuldet sein?

Lernen gehört dazu

Die Buchhalterin mit zehn Jahren Erfahrung nach Abschluss der Grundausbildung soll ein neues Buchhaltungsprogramm lernen, um ihre Arbeit auszuführen.

Diese Flexibilität zum Erlernen von neuen Arbeitsinstrumenten ist geschuldet und wohl auch unproblematisch. Das Gleiche gilt auch für Instruktionen auf neue, verbesserte Maschinen zur Arbeitsausführung. Eine Umschulung auf eine völlig neue, nicht mehr vom eigentlichen Arbeitsvertrag gedeckte Aufgabe wäre hingegen kaum verhältnismässig.

Ist der längere Arbeitsweg noch zumutbar?

Ein Logistikmitarbeiter mit einem Arbeitsweg von 45 Minuten soll nun neu an einem anderen Standort der Firma die nahezu gleichen Arbeiten ausführen. Der neue Arbeitsweg beträgt 90 Minuten. Ein doppelt so langer Arbeitsweg erscheint auf den ersten Blick nicht mehr verhältnismässig, egal ob gleiche oder andere Arbeiten ausgeführt werden. Die Arbeitslosenkasse rechnet mit einem zulässigen Arbeitsweg von 2 Stunden je Weg. Das ist aber die Maximalbelastung und ist nur dann verhältnismässig, wenn keine objektiven Unmöglichkeiten entgegenstehen, wie z.B. die Betreuung von Kindern oder anderen pflegebedürftigen Angehörigen, oder anerkannte private Verpflichtungen wie Pikett bei der Feuerwehr oder Ähnliches.

Umzug oder Umschulung

Ein Handwerker ist angestellt für die Bereitstellung bestimmter Bauteile. Die Firma beschliesst nun, diese an diesem Standort nicht mehr zu produzieren. Eine neue Maschine wird angeschafft. Der Mitarbeiter müsste nun in ein anderes Werk gehen, wenn er die Teile weiterhin herstellen müsste. Das ist mit einem Umzug verbunden. Oder er bleibt am alten Standort und muss sich weiterbilden.

Ein Umzug kann vom Mitarbeiter nicht verlangt werden, selbst dann nicht, wenn von Arbeitgeber gewisse Leistungen an den Umzug bezahlt werden. Das muss freiwillig bleiben.

Der Mitarbeiter wird gezwungen, am alten Standort zu bleiben und sich umzuschulen. Solange der Arbeitgeber diese betrieblich geforderte Umschulung zahlt und der Mitarbeiter in der Lage ist, dieser Umschulung auch zu folgen, kann diese Massnahme verhältnismässig sein.

Die Beispiele zeigen, dass Flexibilität geschuldet ist, jedoch die Grenze in der Verhältnismässigkeit liegt, wobei immer die gesamten Umstände zu betrachten sind.

Rechtsschutzteam SEV

Unsere Verstorbenen

Abt Rolf, pensionierter Lokführer, Reinach BL; gestorben im 66. Altersjahr. PV Basel.

Bello Francesco, pensionierter Betriebsbeamter, Bern; gestorben im 88. Altersjahr. PV Bern.

Belser Paul, pensionierter Handwerker, Boswil; gestorben im 95. Altersjahr. PV Zürich.

Beyeler Hedwig, Witwe des Walter, Schwarzenburg; gestorben im 95. Altersjahr. PV Bern.

Bickel Max, pensionierter Zugführer, Rorschach; gestorben im 88. Altersjahr. PV St. Gallen.

Biollay Constant, St-Maurice; gestorben im 90. Altersjahr. PV Wallis.

Blanc Aline, Witwe des Roger, Massongex; gestorben im 92. Altersjahr. PV Wallis.

Bristol Ezio, pensionierter Spezialmonteur, Zürich; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Florinetti Giachen, pensionierter Rangiermeister, Latsch; gestorben im 86. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Gloggner Margrit, Witwe des Josef, Münchenstein; gestorben im 82. Altersjahr. PV Basel.

Hälg Felix, pensionierter Schalterwärter, Zizers; gestorben im 68. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.»

Hofer Gertrud, Witwe des Hugo, Basel; gestorben im 89. Altersjahr. PV Basel.

Hungerbühler Markus, pensionierter Rangierangestellter, Romanshorn; gestorben im 82. Altersjahr. PV Thurgau.

Kleine Walter, pensionierter Sektionschef, Zollikofen; gestorben im 90. Altersjahr. VPT BLS.

Leuthard Louis, pens. Bezirksmeister Stv., Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Müller Ernst, pensionierter Fahrdienstleiter, Rotkreuz; gestorben im 90. Altersjahr. PV Luzern.

Näpfl Josef, pensionierter Lokführer, Glis; gestorben im 57. Altersjahr. PV Wallis.

Oberli Arnold, pensionierter Zugführer, Bern; gestorben im 86. Altersjahr. PV Bern.

Rüedi Mauriz, pensionierter Gruppenchef, Kriens; gestorben im 88. Altersjahr. PV Luzern.

Schürmann Anna, Witwe des Titus, Egerkingen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Stark Karl, pensionierter Hallenchef, Adliswil; gestorben im 95. Altersjahr. VPT Sihltal.

Stauffacher Rudolf, pensionierter Rangiermeister, Romanshorn; gestorben im 93. Altersjahr. PV Thurgau.

Wagner Meta, Witwe des Fritz, Altstätten SG; gestorben im 97. Altersjahr. PV Basel.

Walker Franz, pensionierter Schienenfahrzeugführer, Silenen; gestorben im 70. Altersjahr. PV Uri.

Willemin Jean, Courrendlin; gestorben im 81. Altersjahr. PV Jura.

Die Angestellten von Railcare in der Romandie wollen sich vereinen – um schlagkräftiger zu werden

Unzufriedenheit und Mobilisierung

Die ersten vom SEV organisierten Versammlungen des Railcare-Personals haben am 21. November stattgefunden. Teilgenommen haben rund 15 LKW-Chauffeure, Lokomotivführer und Rangiermitarbeiter. Sie sind unzufrieden über einen kürzlichen Entschluss ihrer Direktion.

Der SEV, der von einem Mitglied in dieser Sache angegangen worden war, hat die Versammlungen einberufen, um ein spezifisches Problem anpacken zu können. Die Verbindung zwischen SEV und Railcare ist klar: Lastwagen- und Schienenlogistik sind integrale Teile des Güterverkehrs. Deshalb wollen sich viele Angestellte von Railcare gewerkschaftlich dem SEV anschliessen, um von den spezifischen Kenntnissen seiner Gewerkschaftssekretär/innen profitieren zu können, die das Umfeld kennen, in dem das Unternehmen arbeitet. Zu Beginn der Versammlung stellte SEV-

Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser den SEV und seine Arbeitsweise vor. Jean-Pierre Etique, auch er Gewerkschaftssekretär, hat die Ergebnisse eines ersten Treffens mit der Direktion der Aclens sowie dem HR-Verantwortlichen des Unternehmens von Mitte November vorgestellt.

Kündigungen und Ankündigungen
Das Personal macht harte Zeiten durch: viele Kündigungen und ungeliebte Entscheide der Direktion. Das Fass zum Überlaufen gebracht hat ein Pauschalbeitrag für Mahlzeiten von 600 Franken pro Monat, der ab 1. Januar 2017 zu einem Tagesbeitrag von 33 Franken werden sollte. Das führt für einige zu einem Einkommensverlust, vor allem für jene, die mit einer Viertageweche arbeiten, aber auch für jene, die krank oder aus anderen Gründen abwesend sind. Als Erklärung für die Änderung wird angeführt, dass die Steuerbehörden von Solothurn, wo das Unternehmen seinen juristischen Sitz hat, sich gegen diese Pauschalbeiträge wehren. Deshalb die «Lösung» der Unternehmung, die,



Für das Railcare-Personal ist der Himmel zur Zeit nicht so blau ...

obschon sie versprochen hat, dass niemand bei der Geschichte verlieren soll, auch höhere Sozialversicherungsbeiträge vermeiden will.

Ein Verhandlungsmandat

Das Personal möchte, dass die 600 Franken in den Bruttolohn eingebaut werden, ungeachtet des Verwendungszwecks. Man ist sich bewusst, dass der monatlich ausbezahlte Beitrag we-

niger hoch ausfallen würde, weil auch die Sozialabgaben steigen. Trotzdem hat die Personalversammlung in Denges dem SEV das Mandat zu entsprechenden Verhandlungen übertragen. In den nächsten Tagen wird ein entsprechender Brief an das Unternehmen mit Sitz in Härkingen abgeschickt. Längerfristiges Ziel ist es, eine echte Sozialpartnerschaft zu schaffen und einen FAV zum

Schutz der Arbeitnehmenden abzuschliessen. Das Unternehmen muss auch das Arbeitszeitgesetz für diejenigen Angestellten, die diesem unterstellt sind, respektieren. Vorderhand gilt es nur, sicherzustellen, dass die Angestellten den Brief der Unternehmung nicht unterzeichnen, da die Gewerkschaft Verhandlungen aufnimmt.

Henriette Schaffter/pan.

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Nummer zeigt die Strecke im Rheintal zwischen Maienfeld und Landquart mit einem Extrazug mit Hütten sand aus Salzgitter, bespannt mit zwei BLS Re 425, unterwegs nach Zizers. Ein grösserer Bildausschnitt ist auf unserer Website www.sev-online.ch zu finden.

Die Reka-Checks gewonnen hat

Joachim Stöckl, Igis, Mitglied LPV Landquart.

Erneut fragen wir: Wo ist das? Unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir ein **Taschenmesser «Outrider» im SEV-Look**. Der Name der Gewinnerin/des Gewinners sowie die Lösung erscheinen in der nächsten Nummer. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

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

Mittwoch, 30. November, 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.