

SEV Nr. 12

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



EDITO von Vivian Bologna

Ein Sammlerstück in deinen Händen

Mit Stolz präsentieren wir dir deine neue Zeitung! Und um diesem Ereignis angemessene Aufmerksamkeit zu schenken, bekommt ausnahmsweise jedes SEV-Mitglied die Zeitung per Post nach Hause geschickt. Wer diese bisher in elektronischer Form gelesen hat, wird dies ab der nächsten Nummer wieder wie gewohnt weiterführen können.

Nun komme ich aber vom Thema ab ...

Wenn wir stolz sind auf dieses neue Produkt, dann sind wir es in erster Linie, weil es die Frucht einer Zusammenarbeit auf allen Etagen des SEV ist, Mitglieder inklusive. Ich nehme deshalb die Gelegenheit gerne wahr, um allen Beteiligten herzlich zu danken. Wir haben unser Bestes gegeben, um den Bedürfnissen und Anliegen gerecht zu werden, die im

Rahmen des Kommunikationstages im Juli 2016 und anlässlich des Testlaufs im letzten Herbst geäußert wurden.

Das Resultat überzeugt, denn das Format von Helen Ebert – eine Grafikerin mit stets offenem Ohr – ist sehr grosszügig. Es erlaubt uns, Illustrationen und Bilder besser zur Geltung zu bringen.

Wir haben aber auch beim Inhalt angesetzt und neue Rubriken eingeführt, welche dir bestimmt gefallen werden. Sie haben insbesondere zum Ziel, den Dialog zu fördern, an dem es manchmal mangelt. Neu kannst du dem Präsidenten Giorgio Tuti auch direkt Fragen stellen über alles, was dich interessiert, stört, ärgert oder verunsichert. Und auf der letzten Seite tauchst du ein in den Alltag eines Gewerkschaftsmitglieds.

Der Wandel unserer Kommunikation ist damit aber nicht abgeschlos-

sen. Unser neuer visueller Auftritt wird diesen Herbst präsentiert. Zudem stärken wir die digitale Kommunikation, denn die sozialen Netzwerke sind in unserem Alltag allgegenwärtig. Der SEV passt sich dieser Entwicklung an, ohne alles mitzumachen. Auch hier leiten uns die Überlegungen und Bedürfnisse unserer Mitglieder: So werden wir die Website inhaltlich und grafisch verbessern, unseren Facebook-Auftritt stärken und vermehrt den Newsletter nutzen, um uns direkt an dich zu wenden.

All dies werden wir im nächsten Jahr umsetzen. Ein idealer Zeitpunkt, um sich zu erneuern, denn der SEV feiert 2019 seinen hundertsten Geburtstag. Mit einem Blick auf die Vergangenheit werden wir uns entschlossen der Zukunft widmen.

Arbeitszeitgesetz

Die AZG-Revision tritt per Fahrplanwechsel in Kraft. Was bedeutet das konkret?

2

GAV SBB

Nach neun intensiven Verhandlungsmo-
naten wurde eine Einigung erzielt.

3

SBB Cargo

Nein zur Verlagerung des Postverkehrs
Härkingen-Thun auf die Strasse!

6



Migrations- tagung

Am 26. Oktober von 9 bis 17 Uhr findet im Hotel Olten in Olten die SEV-Migrationstagung zum Thema «**Rassismus und Fremdenfeindlichkeit**» statt. Es erwarten dich interessante Beiträge kompetenter Referent/innen. Eine gute Gelegenheit **für alle**, besonders auch Sektionsverantwortliche, sich mit dem aktuellen Thema auseinanderzusetzen. **Anmeldung bis 22. September** unter www.sev-online.ch/migrationstagung.

Widerstand im Jura

Der von SBB Cargo geplante Abbau im Jurabogen ruft die Regionalpolitik auf den Plan: Nach Vorstössen von Vincent Hennin im jurassischen Kantonsparlament und von Doris Angst im neuburgischen machen nun die frankophonen Mitglieder des bernischen Grossen Rats den CEO von SBB-Cargo, Nicolas Perrin, in einem Brief darauf aufmerksam, «dass diese Restrukturierung in unserer Region erhebliche Folgen hat (...). Wir wünschen uns natürlich, dass von diesen Transportmöglichkeiten und Arbeitsplätzen ein Maximum erhalten bleibt, damit keine Transporte auf die Strasse verlagert werden.» Sie fordern SBB Cargo inständig auf, den Termin für die Verhandlungen von Ende 2018 auf Ende 2020 zu verschieben. Weiter teilte der Bernjurassische Rat dem für den Verkehr zuständigen bernischen Regierungsrat seine Besorgnis über den Abbau mit. Ebenso die Wirtschaftskammer des Berner Juras, die negative Folgen für die regionale Wirtschaft befürchtet.

Rote Linie überschritten

Über 200 Arbeitnehmende aus der ganzen Schweiz haben am Mittwoch, 5. September auf dem Bundesplatz in Bern symbolisch die «rote Linie» gebildet, die der Bundesrat in den Verhandlungen über ein Rahmenabkommen mit der EU nicht überschreiten darf. Mit dem Slogan «Wir verteidigen die Löhne und Arbeitsbedingungen» protestierten sie gegen die Pläne der FDP-Bundesräte Ignazio Cassis und Johann Schneider-Ammann, die heutigen flankierenden Massnahmen zum Schutz der Löhne und Arbeitsbedingungen auszuhöhlen.



Die neuen Bestimmungen bringen mehr Flexibilität, bei gleichzeitigem Schutz der Arbeitnehmenden vor zu starker Arbeitsbelastung.

AZG-REVISION

Was ändert sich?

Karin Taglang
karin.taglang@sev-online.ch

Das Arbeitszeitgesetz (AZG) gehört für die meisten Angestellten im öffentlichen Verkehr zum Alltag. Nach einer umfangreichen Revision des Gesetzes und seiner Verordnung treten die neuen Bestimmungen per Fahrplanwechsel 2018 in Kraft. Eine Übersicht.

Am 17. Juni 2016 fand die Schlussabstimmung über die Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes im National- und Ständerat statt. Im Nachgang musste auch die dazugehörige Verordnung (AZGV) angepasst werden. Zwei Jahre später, am 29. August 2018, genehmigte der Bundesrat die Verordnung und setzte Gesetz und Verordnung per 9. Dezember 2018 in Kraft. Erarbeitet hat die Revision eine tripartite Kommission, mit Vertreterinnen und Vertretern von den Arbeitgebern, vom BAV und auch den Arbeitnehmenden. Für den SEV wirkte Martin Allemann in der Kommission mit.

Soweit die Ausgangslage, doch die wichtige Frage ist: Was ändert sich für das öV-Personal? Ziel der gesamten Revision war eine gewisse Flexibilisierung der Regelungen, um zum Beispiel den Morgen- und Abendspitzenverkehr oder die Hochsaison bei touristischen Betrieben besser bewältigen zu können. Ausserdem soll die Revision auch den gesellschaftlichen Veränderungen Rechnung tragen. Im Folgenden werden die wichtigsten Änderungen erläutert:

Arbeitszeit

In diesem Kapitel ist unter anderem die Arbeitszeit ohne Arbeitsleistung geregelt. Neu werden auch die Wegzeiten, die ein/e Mitarbeiter/in für die Ausführung des zugeteilten Dienstes benötigt, an die Höchstarbeitszeit angerechnet. Dies gilt auch für Zeit, die Mitarbeitende für angeordnete oder gesetzlich vorgeschriebene Aus- und Weiterbildungen aufwenden.

Manchmal ist es aus betrieblichen Gründen notwendig, die Höchstarbeitszeit auszudehnen. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn die Rückreise von einem auswärtigen Arbeitsort

nicht innert der üblichen Höchstarbeitszeit möglich ist. Bisher durfte die Höchstarbeitszeit in solchen Fällen um höchstens 40 Minuten verlängert werden, mit Ausnahme von Reisezeiten für Aus- und Weiterbildungen, wo die Limite zwei Stunden betrug. Neu ist es erlaubt, die Höchstarbeitszeit aus dienstlichen Gründen um 60 Minuten zu verlängern, und – sofern eine Vereinbarung mit dem Arbeitnehmer vorliegt – gar um 120 Minuten. Zur Kompensation muss aber die darauffolgende Ruheschicht mindestens elf Stunden betragen und darf unter keinen Umständen weiter herabgesetzt werden. Diese Bestimmung macht zwar eine flexiblere Planung möglich, schützt die Arbeitnehmenden aber trotzdem vor zu starker Arbeitsbelastung.

Nach der Revision sind auch die Zeitzuschläge für den Dienst zwischen 22 und 6 Uhr klarer geregelt: Diese Zeitzuschläge werden nicht an die Höchstarbeitszeit angerechnet, der Ausgleich muss vereinbart werden. Diese Bestimmung dient dem Gesundheitsschutz, da ein Ausgleich in Form von Geld nicht für die nötige Erholung sorgt.

Das revidierte AZG lässt bei der täglichen Arbeitszeit über das ganze Jahr gesehen weiterhin starke Schwankungen zu. Dies ist vor allem für jene Betriebe nötig, bei denen der Arbeitsanfall stark von saisonalen Schwankungen abhängig ist. Auch das revidierte Gesetz verlangt weiterhin eine schriftliche Vereinbarung darüber, ob die Arbeitszeit eher gleichmässig oder mit Schwankungen erbracht werden muss.

Überzeit und Pausen

Überstunden sind bei vielen Betrieben gang und gäbe. Neu müssen alle Unternehmen die Überzeit monatlich ausweisen. Die revidierte AZGV definiert neu, dass Überzeit innert zwei Monaten durch Freizeit von gleicher Dauer im gegenseitigen Einvernehmen auszugleichen ist. Diese Frist kann nur mithilfe einer schriftlichen Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer erstreckt werden.

Wichtig ist dabei, dass der Ausgleich zum Schutz der Gesundheit trotzdem zeitnah erfolgen muss. Die Frist für die Kompensation kann

daher bis auf maximal ein Jahr erstreckt werden.

Die Regelungen bezüglich der Pausen waren in der Revision besonders wichtig. Die gesellschaftliche Tendenz, dass eher kürzere Pausen gewünscht werden, ist nicht von der Hand zu weisen. Trotzdem müssen Pausen lang genug sein, um eine gewisse Regeneration der Mitarbeitenden zu ermöglichen. Neu kann die Pause unter gewissen Bedingungen auf unter eine Stunde verkürzt werden. Für die Angestellten heisst das, dass sie für Pausen von 45 bis 59 Minuten angehört werden müssen und für Pausen zwischen 30 und 44 Minuten braucht es gar eine Vereinbarung. Neu ist ferner geregelt, dass bei höherer Gewalt oder Betriebsstörung nicht auf die Pause verzichtet werden darf. Es ist jedoch erlaubt, sie bis ans Ende der Störungsphase hinauszuzögern. Das neue Recht gibt dem Gesundheitsschutz bei Pausen in der Nacht mehr Gewicht, vor allem, was die Ruhegelegenheit betrifft.

Auch die Zeitzuschläge für Auswärtspausen wurden neu geregelt: Neu werden die Zeiten aller Pausen ausserhalb des Dienstortes zusammengezählt. Der Zeitzuschlag von 30% muss ab der 61. Minute gewährt werden. Dies gilt auch für Dienste mit mehr als zwei Pausen, unabhängig vom Pausenort.

Nebst diesen Veränderungen enthält die revidierte AZGV verschiedene geringfügige Veränderungen und regelt viele Bereiche klarer. So ist zum Beispiel die Mindestruhezeit bei zwingenden Gründen wie höherer Gewalt unmissverständlich auf acht Stunden festgelegt worden, und die mögliche Anzahl von kantonalen Feiertagen wurde auf sieben erhöht. Bei den Dienstplänen und Diensterteilungen gibt es bessere Schutzbestimmungen für das Personal und Regeln für die Unternehmen.

«Im grossen Ganzen stimmt es»

Martin Allemann, der als Mitglied der AZG-Kommission bei der Revision mitgewirkt hat, zieht im Allgemeinen ein positives Fazit: «Im grossen Ganzen stimmt es», sagt er. «Doch natürlich fordern wir als SEV die Rückvergütung des Produktivitätsgewinns durch die neue Pausenregel an das Personal.»

GIORGIO TUTI antwortet

«Es braucht eine kämpferische Natur»

? Muss der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nach 20 Jahren männlicher Präsidentschaft eine Frau an seine Spitze wählen?

Zuerst muss ich präzisieren, dass ich Mitglied der SGB-Findungskommission bin, die für die Präsidentenwahl vom 1. Dezember aufgestellt wurde. Meine Ausführungen sind die des SEV-Präsidenten. In unserer Gewerkschaft entscheidet der Vorstand, welche Kandidatur zu unterstützen ist. Er befindet darüber, nachdem er alle Kandidatinnen und Kandidaten angehört hat.

Ich muss anmerken, dass weder in den Statuten noch in irgendeinem Reglement des SGB das Profil der zu nominierenden Person definiert ist. Selbstverständlich beeinflussen Kriterien wie das Geschlecht, das Alter oder die regionale Zugehörigkeit die Überlegungen. Doch so wichtig diese Elemente sind, so entscheidend ist schliesslich die Persönlichkeit der Kandidatin oder des Kandidaten.

Als Kopf einer Organisation, die 16 Gewerkschaften vereint und die Interessen von 380 000 Arbeitnehmenden ver-

tritt, muss der oder die Präsident/in Kampfgeist an den Tag legen und fähig sein, vielfältige Herausforderungen anzunehmen. Vier davon sind in meinen Augen vorrangig.

Erstens ist es fundamental, die Arbeits- und Lohnbedingungen der Arbeitnehmenden zu verteidigen, was auch die Lohngleichheit beinhaltet.

Zweitens muss der oder die SGB-Präsident/in alles daran setzen, die Altersvorsorge und die Lebensbedingungen der Pensionierten sowie die soziale Sicherheit generell zu verbessern.

Drittens braucht er oder sie eine klare Vision bezüglich Veränderungen der Arbeitswelt durch die Digitalisierung.

Schliesslich muss natürlich auch die Weiterentwicklung des SGB ein Ziel sein.

Der Vorstand des SEV wird auf der Basis von Diskussionen zu diesen Themenfeldern und aufgrund von Antworten der Kandidatinnen und Kandidaten die geeignetste Person nominieren.

Willst auch du Giorgio oder einem anderen SEV-Vorstandsmitglied eine Frage stellen? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch

GAV SBB / SBB CARGO

Einigung erzielt

Nach rund neun Monaten konnten die schwierigen Verhandlungen über einen neuen GAV SBB/SBB Cargo letzten Freitag abgeschlossen werden. «Trotz weit entfernter Positionen am Anfang konnten wir ein gutes Resultat erreichen», analysiert Manuel Avallone, Vizepräsident des SEV und Leiter der Verhandlungsdelegation der Gewerkschaften. «Dazu beigetragen hat nicht zuletzt auch die Mobilisierung der SEV-Mitglieder, die die Verhandlungsdelegation unterstützt und ihren GAV verteidigt haben.» Der SBB-Verwaltungsrat und die zuständigen Gremien der Sozialpartner müssen dem GAV noch zustimmen, damit er am 1. Mai 2019 für eine Laufzeit von drei Jahren in Kraft treten kann.

Das sind die wichtigsten Resultate:

Digitalisierung: Der Wandel aufgrund der Digitalisierung der Arbeit wird ernst

genommen. Die SBB finanziert Standortbestimmungen für das Personal und fokussierte Weiterbildungen zur Erhaltung der Arbeitsmarktfähigkeit. Das Recht der Nichterreichbarkeit wird im GAV verankert.

Beteiligung an Fehltagkosten: Die Mitarbeitenden beteiligen sich neu zu 40% an den krankheitsbedingten Fehltagkosten, die SBB zu 60%. Diese Beiträge werden beim bisherigen Personal mit einer Erhöhung des Grundlohnes vollständig kompensiert.

Individuelle Lohnerhöhungen: Die SBB investiert bis 2022 jährlich je 0,8% in die individuelle Lohnentwicklung, im Jahr 2021 0,9%. Damit wird die Lohnentwicklung gefördert.

Die bestehenden ToCo-Lohngarantien werden für eine grosse Mehrheit der 3800 betroffenen Mitarbeitenden in den

Lohn integriert. Für rund 700 Mitarbeitende ergibt sich eine Kürzung in zwei Etappen bis zu einem verhandelten Sockelbetrag.

Bei den guten Nachrichten ist insbesondere der längere Vaterschaftsurlaub zu nennen, der neu 20 statt wie bisher 10 Tage beträgt, sowie der beibehaltene Kündigungsschutz: Alle, die seit mindestens vier Jahren im Unternehmen arbeiten, können nicht aus wirtschaftlichen Gründen entlassen werden. Die Treueprämien und die Regionalzulagen bleiben unverändert bestehen.

Die AZG-Revision wird per Fahrplanwechsel 2018/2019 schrittweise umgesetzt. Für Schichtarbeitende bleibt der Anspruch auf 115 Freitage pro Jahr bestehen, die zusätzliche Ferienwoche für über 60-Jährige wird beibehalten.

Vivian Bologna / chf



In der Schweiz ist der Lohn immer noch ein riesiges Tabu. Dieses Tabu ist ein Problem, denn es fördert Lohndiskriminierung. Wenn wir nicht offen über unseren Lohn reden, wissen wir nicht, ob er fair und angemessen ist. Die neue Plattform «zeigdeinenlohn.ch» soll die Gesprächskultur über Löhne verändern. Hier tragen sich Menschen jeden Geschlechts und Alters aus allen Branchen mit Namen, Foto und Lohn ein. Sie zeigen, dass sie bereit sind, das Tabu zu brechen und Lohndiskriminierung zu verhindern. «zeigdeinenlohn.ch» ist ein Projekt der kantonalen Gewerkschaftsbünde Zürich und Schaffhausen und wird von zahlreichen Organisationen unterstützt, auch vom SEV.

Jetzt mitmachen!

Auch du kannst einen Beitrag gegen Lohndiskriminierung leisten. Trage dich jetzt ein und mache deinen Lohn öffentlich. Der QR-Code bringt dich direkt zum Eingabebformular, wenn du ihn scannst.



Die Mobilisierung der SEV-Mitglieder hat Wirkung gezeigt – die GAV-Verhandlungen sind zu einem positiven Abschluss gekommen.

Die SVP hat am 31. August ihre Volksinitiative «Für eine massvolle Zuwanderung (**Begrenzungsinitiative**)» eingereicht. Sie beauftragt den Bundesrat, auf dem Verhandlungsweg das Personenfreizügigkeitsabkommen mit der EU spätestens zwölf Monate nach Annahme der Begrenzungsinitiative ausser Kraft zu setzen. Ist eine Verständigung in dieser Zeit nicht möglich, ist das Personenfreizügigkeitsabkommen innert 30 Tagen zu kündigen. Die SVP greift damit das bewährte System der Personenfreizügigkeit und der dazugehörigen flankierenden Massnahmen direkt an. Und damit auch das Recht der Arbeitnehmenden, diskriminierungsfrei ihren Arbeitsort zu wählen, mit dem Schutz der Löhne und Arbeitsbedingungen in der Schweiz.



Mittels «Partnerschaften», beziehungsweise Leistungsaufträgen an Subunternehmen, breitet sich FlixBus in Europa und den USA rasant weiter aus – nicht nur im Busmarkt (Foto: Daimler)

LOW COST BEDROHT SCHWEIZER ÖV

FlixBus, der Uber der Busse

Yves Sancey / Fi
yves.sancey@sev-online.ch

FlixBus hat innert weniger Jahre die gesamte Konkurrenz aus dem Feld geschlagen. In nur fünf Jahren ist das Münchner Unternehmen von einem Start-up zur Nummer eins im europäischen Fernbusmarkt aufgestiegen. Dabei besitzt es bis heute nur einen einzigen Bus. Das Unternehmen bietet Verbindungen zwischen 1700 Destinationen in 28 Ländern an, von Stockholm über Madrid bis Warschau. 2017 hat es 40 Millionen Passagiere befördert. Nachdem FlixBus im Juni durch seine Partnerschaft mit Eurobus in den Schweizer Markt eingetreten ist, lohnt es sich, den Gründen für seinen rasanten Aufstieg nachzugehen. Denn seine aggressive, expansive Strategie bedroht das System des schweizerischen öffentlichen Verkehrs.

«Partnerfirmen» oder Subunternehmen

FlixBus wurde 2013 in München von drei jungen Unternehmern gegründet. Die Firma hat nichts mit einem klassischen Busunternehmen zu tun, sondern gleicht Uber oder Airbnb, die selber keine Autos oder Wohnungen besitzen. FlixBus besitzt keine Busse – ausser einem einzigen, um rechtlich als Busunternehmen anerkannt zu sein – und beschäftigt selber keinen einzigen Chauffeur. Die Firma arbeitet mit 250 privaten Verkehrsunternehmen in ganz Europa zusammen. Ihr Wirtschaftsmodell basiert auf «Partnerschaften» (wie sie es nennt) mit lokalen, alteingesessenen Carunternehmern, die zumeist Familienbetriebe sind. Diese Subunternehmen fahren für FlixBus mit ihren Bussen und beschäftigen insgesamt rund 7000 Fahrer/innen. Letztere sind im Gegensatz zu den Uber-Taxifahrer/innen nicht selbstständigerwerbend.

Das Subunternehmen erhält drei Viertel des Ticketpreises, das letzte Viertel fliesst nach München. Für die Beschaffung und Ausstattung des Busses nach den FlixBus-Vorgaben – grüner Anstrich, Gratis-WLAN, komfortable Sitze usw. – kommt das Subunternehmen auf. Diese Kosten von bis zu 400 000 Euro pro Bus sind kein Pappenstiel. FlixBus legt den Billettpreis fest (der erheblich variieren kann), das Subunternehmen den Chauffeurlohn.

Das Modell ist nicht neu: FlixBus hat es von der britischen Fernbusfirma National Express kopiert, die sich in Grossbritannien nach der Busderegulierung in den 1980er-Jahren durchgesetzt hat, indem sie Fahrleistungen an lokale Carunternehmen vergab.

Mobilitätsplattform

FlixBus besorgt Netzplanung, Linienentwicklung, Kundendienst, Verkauf und Marketing und betreut das Reservations- und Ticketingsystem, das sie als «intuitiv» bezeichnet. Ziel ist, ein junges Zielpublikum anzusprechen, das neue Technik liebt und dem Komfort und Dauer der Reise weniger wichtig sind als ein tiefer Ticketpreis. Dafür setzt FlixBus voll auf Smartphone-Apps, Gratis-WLAN an Bord und GPS-Tracking der Busse in Echtzeit. Das deutsche Unternehmen kann sich so rühmen, Start-up-Technologie, unternehmerisches Internet-Flair und Verkehrs-Know-how auf noch nie da gewesene Weise zu kombinieren.

Fusionen und Aufkäufe

Die Liberalisierung der Fernbusse beginnt in Deutschland im Jahr 2013. FlixBus lanciert drei Linien in Bayern und hat landesweit zwölf Konkurrenten. Wie hat es FlixBus geschafft, diese Konkurrenz auszuschalten und innert vier Jah-

ren 93% des deutschen Marktes zu erobern? Die drei FlixBus-Gründer haben begriffen, dass man schnell sein muss, um ein nationales Netz aufzubauen. Fusionen und Aufkäufe helfen ihnen, schneller ans Ziel zu kommen.

2015 kauften sie den Start-up-Rivalen MeinFernBus aus Berlin auf. Sie expandieren nach Italien, Belgien, Skandinavien und in die östlichen Länder. Sie sehen die Liberalisierung der französischen Fernbuslinien durch das «Gesetz Macron» voraus und gründen früh eine Tochterfirma in Paris, die ihr Netz schrittweise auf über 120 französische Städte ausdehnt. 2016 übernimmt FlixBus die kontinentalen Verbindungen von Megabus und baut so sein europäisches Netz aus. Bald werden auch die Linien des deutschen PostBus einverleibt. 2017 kommen in Österreich die Linien von Hellö dazu und 2018 in Schweden die Swebus-Linien.

Investitionsfonds mischen mit

Wie aber kann FlixBus diese Käufe finanzieren, obwohl das Deutschlandgeschäft erst 2016 rentabel wird? Den Deal mit MeinFernBus fädelt Jörn Nikolay ein, der Deutschland-Chef von General Atlantic, einem amerikanischen Investitionsfonds, der in 250 Unternehmen investiert hat, darunter ... Uber und Airbnb. General Atlantic steckt in FlixBus eine dreistellige Millionenbetrage und besitzt seither 30% der Firma. Weitere Akteure investieren in FlixBus, darunter der amerikanische Investitionsfonds Silver Lake oder der Konstrukteur Daimler. Die starken Finanzpartner, die Verständnis für eine Strategie haben, die auf Umsatzsteigerung vor Gewinnsteigerung setzt, stehen hinter der Schlagkraft und dem Übernahmehunger von FlixBus. Andere Konkurrenten wie die Deutsche Bahn geben die Partie nach zwei defi-

nen Orten im Land. Dorthin durfte FlixBus wegen dem Kabotageverbot bisher nur Passagiere aus dem Ausland bringen oder umgekehrt. Doch im Oktober 2017 befürwortet ein bundesrätlicher Bericht nationale Fernbuslinien und öffnet FlixBus damit die Tür. Der SEV verurteilt dies als «wesentlichen Paradigmenwechsel». Im Februar 2018 erteilt das Bundesamt für Verkehr (BAV) der Busfirma Domo Swiss Express eine erste Konzession für den Betrieb von drei nationalen Fernbuslinien ab 10. Juni mit viel tieferen Ticketpreisen als bei der Bahn. Im April blättert das Aargauer Busunternehmen Eurobus (siehe Box) rund zwei Millionen Franken hin für eine Mehrheitsbeteiligung bei ihrer Konkurrentin Domo.

Dank der Partnerschaft mit Eurobus mischt FlixBus somit seit Juni im Schweizer Markt mit und verkauft Fahrten auf den drei Eurobus-Linien zwischen den wichtigsten Städten im Land über sein Reservations- und Ticketingsystem, das es Eurobus zur Verfügung stellt. Eurobus kümmert sich um Busse, Personal, Tarife und Verbindungen. Zurzeit setzt Eurobus auf den drei Linien sechs standardmässige Busse ein, ab Mitte Dezember sind neue, behindertenkonforme Doppelstöcker geplant. Da Eurobus weitere Konzessionen beantragt hat, wird sich FlixBus in der Schweiz zweifellos weiter ausbreiten. Es sei denn, das Parlament schiebt der Dumpingkonkurrenz des bestehenden ÖV einen festen Riegel (siehe Text rechts oben).

Kritik wird lauter

Für den SEV ist die Ankunft von FlixBus «eine reelle Gefahr für den Schweizer ÖV, vor allem für die Bahn. Die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen bei den Unterakkordanten des Deutschen Multis machen den Abschluss eines GAV mehr als nötig.» Der SEV sieht in der Expansion der Fernbusse eine «inakzeptable Konkurrenz für die Bahn, in die der Bund Milliarden investiert hat». Das findet auch der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und hält angesichts der Werbestrategie von FlixBus, seine grünen Busse als ökologisch zu verkaufen, fest, «dass Fernbusse bei gleicher Platzzahl bis zehnmal mehr CO₂ ausstossen als die Bahn».

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger findet es ziemlich speziell, dass das BAV Konzessionen für nationale Fernbuslinien vergab, «ohne dass je ein politischer Grundsatzentscheid dazu gefällt wurde» – trotz der Gefahr, «dass das feintarierte ÖV-System der Schweiz durch den Wunsch nach vermeintlich notwendigem Wettbewerb im Fernverkehr nicht nur etwas angekratzt wird, sondern mittelfristig aus den Fugen geraten könnte. Weil bei der Bahn vielleicht dann Einkünfte fehlen, mit denen unrentable Linien quersubventioniert werden können.»

Die Partnerschaft von FlixBus und Eurobus beunruhigt auch Nuria Gorriete, Waadtländer Regierungspräsidentin und Mitglied der Konferenz der kantonalen Verkehrsdirrektoren/innen: «In dieser Partnerschaft hat FlixBus offenbar einen Weg gefunden, um in der Schweiz Verbindungen anzubieten, ohne dafür eine Bewilligung zu benötigen. Fernbusse sind aber nicht Teil des Schweizer ÖV-Systems und schwächen es mit ihren Dumpingpreisen.» («Bilan» vom 20.6.2018)

Die Bedrohung des Schweizer ÖV durch FlixBus ist ernst zu nehmen. Denn mit seiner aggressiven, expansiven Strategie ist FlixBus zweifellos darauf aus, sich in der Schweiz weiter auszubreiten. Zumal FlixBus-Chef André Schwämmlein diese als «interessanten Markt» bezeichnet hat (siehe «Luzerner Zeitung» vom 19.2.2018). In der Tat hat Eurobus beim BAV Konzessionsanträge für sieben weiterer nationale Linien laufen ...

Eurobus

Nach eigenen Angaben ist Eurobus das grösste private Carunternehmen der Schweiz mit 500 Mitarbeitenden und einem Umsatz von 125 Mio. Franken. Es gehört zur Gruppe Knecht Reisen, dem viertgrössten Carreiseunternehmen im Land, das 1909 von der Familie Knecht in Brugg (AG) gegründet wurde. Eurobus verfügt über eine Flotte von 260 Reise- und (Mini-)Bussen. Anfang Juli empfing die Eurobus-Leitung eine SEV-Delegation, die ihr erklärte, dass sie baldmöglichst einen GAV für die Fernbusbranche aushandeln will. ya / Fi

VERKEHRSPOLITIK

Drei Fragen an Edith Graf-Litscher

Fernbusse sind auch bei der Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) ein Thema. Der Nationalrat hat am 11. September im Sinne des SEV entschieden und die Ständerratsvariante mit 52,9% (darunter die Stimmen der Grünen und der SP) angenommen. Edith Graf-Litscher, SEV-Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin (SP Thurgau), ist Präsidentin der zuständigen nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N). Sie kennt sich mit dem Thema bestens aus und beantwortet hier die wichtigsten Fragen.

Edith, bei OBI geht es um die Eisenbahn. Was hat das überhaupt mit den Fernbussen zu tun?

Die Zulassung von Parallelverkehren im regionalen Personenverkehr ist problema-

tisch. Ohne ein gesamtheitliches ÖV-Konzept für Fernbusse besteht die grosse Gefahr, dass durch Rosinenpickerei Erlöse aus ertragsreichen Kursen zu privaten Anbietern fliessen. Eine Erhöhung des Abgeltungsbedarfs durch Bund und Kantone oder die Fahrplanausdünnung, höhere Preise und der Druck auf die Löhne wären langfristig unausweichlich. Die Frage um die Fernbusse ist der politisch umstrittenste Punkt in der Vorlage.

Wie lautet die Empfehlung der KVF-N an den Nationalrat?

Die Kommission hat mit 14 zu 10 Stimmen entschieden, der Stossrichtung des Ständerates zu folgen, um eine Rosinenpickerei durch private Fernbusunternehmen zu vermeiden. Sprachlich hat die Kommis-

sion den Text des Ständerates etwas präzisiert und zwischen Fernverkehr und Regionalverkehr unterschieden.

Die rote Linie ist der abgeltungsberechtigte Regionale Personenverkehr RPV. Fernbusse sind zulässig, solange nur Fernverkehr betroffen ist bzw. der RPV ergänzt wird. Wird der RPV jedoch konkurrenziert, soll die Erteilung einer Konzession nicht mehr möglich sein.

Zum Abstimmungsresultat:
www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/abstimmungen/

Und was ist deine persönliche Meinung zur Fernbus-Frage?

Wir dürfen unser gut funktionierendes flächendeckendes ÖV-Erfolgsmodell in der Schweiz nicht aufs Spiel setzen. Ein bisschen Wettbewerb scheint auf den ersten Blick wenig Schaden anrichten zu können, doch wir müssen sicherstellen, dass er nicht auf Kosten des Personals, der Sicherheit und der Fahrplandichte ausgetragen wird. Zuerst müssen die Leitplanken und Spielregeln in einem ganzheitlichen ÖV-Konzept für Fernbusse politisch definiert werden.

(Fragen: Karin Taglang)

EUROBUS SWISS EXPRESS

Wer fährt denn nun wirklich?



Die Haltestelle Bern Neufeld gleicht eher einem Rastplatz.

Karin Taglang
karin.taglang@sev-online.ch

Es ist Freitagmorgen, zehn vor acht. Normalerweise steige ich just um diese Uhrzeit mit einem Kaffee in der Hand in den IC, und eine Stunde später bin ich in Bern. Doch heute stehe ich etwas verloren auf dem Busbahnhof am Zürcher Sihlquai und suche ihn: den Fernbus, der mich nach Bern bringen soll. Swiss Express heisst er, und wird vom Schweizer Unternehmen Eurobus betrieben. Pünktlich rollt der Bus durch die Schranken auf den Parkplatz und kommt kurz darauf zum Stillstand. Aussen prangert der Schriftzug «Eurobus», dahinter – etwas kleiner – auf einer grünen Ecke steht auch «FlixBus». Vor dem Bus bildet sich eine kleine Traube von 15 Leuten, der Fahrer steigt aus und kontrolliert die Billette. Ich halte ihm meine Reservierung hin, er sagt nichts. Zögerlich krame ich nach meinem Swisspass und halte ihn ihm unter die Nase. Wieder nichts. Der Fahrer kneift die Augen zusammen und starrt kurz auf das rote Kärtchen, dann winkt er mich achselzuckend durch.

Der Fahrer steigt ein, schliesst die Tür und fährt los. Richtung Bern, nehme ich an, schliesslich hing draussen an der Scheibe ein Zettel, auf dem die Zielorte standen. Aber gesagt wird nichts, keine Begrüssung, kein nächster Halt, kein Aufruf, sich anzuschneiden. Nichts. Stattdessen dröhnt aus den

Lautsprechern klassische Musik, dann eine Talkshow über Krieg, Kunst und Gesellschaft. Ich stecke mir meine Kopfhörer in die Ohren und schaue mich um: Meine Mitreisenden haben das Gleiche getan.

Nur eine «Vertriebspartnerschaft»

Im Bus ist vom Betreiber Eurobus nichts mehr zu sehen. Die freien Sitzplätze sind im klassischen Giftgrün von FlixBus markiert, am Fenster hängt ein laminiertes Zettel von FlixBus, der das Sitzplatzsystem erklärt. Meine Reservierung halte ich noch in den Händen. Auch dem Ticket sieht man nicht an, dass es sich nicht um eine FlixBus-Linie handelt, auf der ich gerade reise. Langsam werde ich misstrauisch, was die Kooperation zwischen Eurobus und FlixBus betrifft. Laut der Medienmitteilung beider Unternehmen vom 5. Juni 2018 handelt es sich lediglich um eine Vertriebspartnerschaft: «Das Schweizer Busunternehmen wird für den Vertrieb der konzessionierten Fernbuslinien das erprobte Buchungssystem des Mobilitätsanbieters FlixBus nutzen. Die Konzession, das Angebot, die Linienführung und das Pricing werden von Eurobus gehalten und bestimmt.» Auf der neu eingerichteten Webseite www.flixbus.ch klingt das etwas anders: «Mit unseren grünen Fernbussen von FlixBus kannst Du günstig, bequem und umweltfreundlich durch die Schweiz reisen», steht da. Und «nun gibt es

FlixBus auch innerhalb der Schweiz». Vergeblich suche ich auf der Webseite einen Hinweis auf den tatsächlichen Betreiber der Schweizer Fernbuslinien. So wundere ich mich auch nicht, als ich am Ende der Reise eine giftgrüne E-Mail von FlixBus erhalte, mit der Bitte, meine Reise mit FlixBus zu bewerten ...

Eine benutzerfreundliche Alternative?

Aber gehen wir der Reihe nach: Ich sitze also in einem Bus und hoffe, dass er Richtung Bern fährt. Zugegeben, modern und relativ komfortabel ist er, aber auch nur, weil der doppelstöckige Bus mit seinen 15 Passagieren völlig unterbelegt ist. 16 Franken und 10 Rappen würde die Fahrt von Zürich nach Bern ohne GA oder Halbtax kosten. Somit beliefen sich die Roheinnahmen auf maximal 241.50 Franken. Man merkt: Die Tiefstpreispolitik ist das wichtigste Element der Marktpositionierung von FlixBus. Was der Chauffeur dabei noch verdient, sei dahingestellt. Genau in dieser Preispolitik sieht das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) eine grosse Chance, vor allem für den Schweizer Tourismus, nutzen doch vor allem ausländische Reisende die inländischen Fernbuslinien: «Diese Fernbusse bieten einem preissensiblen Publikum attraktive Verbindungen an. Für das Tourismusland Schweiz sind diese Verbindungen von grosser Bedeutung. Sie bringen zusätzliche Gäste ins Land.» Dies schrieb das BAV in den BAV-News von Februar 2018. Tourist/innen sind also eine der Hauptzielgruppen, die das BAV für den nationalen Fernbusverkehr anvisiert. Dumm nur, dass das Angebot für genau diese Zielgruppe nicht wirklich geeignet ist. Preisgünstig ja, benutzerfreundlich eher nein.

Als der Bus nämlich mit zwanzig Minuten Verspätung in Bern ankommt, bleibt eine Durchsage des Fahrers wieder aus. Und dies, obwohl das Car-Terminal Neufeld in Bern kaum als Haltestelle zu erkennen ist. Der Parkplatz befindet sich direkt an einer Autobahnausfahrt, nicht etwa im Stadtzentrum. Der Bus hält also an und im ersten Moment denke ich, der Fahrer legt nur eine WC-Pause ein. Das WC-Häuschen ist schliesslich das Einzige, was mir auf dem leeren Parkplatz ins Auge sticht. Ich steige trotzdem aus, schliesslich kenne ich mich aus und weiss, dass das Bern sein muss. Den Tourist/innen im Bus geht es anders. Verloren bleiben sie vor dem Bus stehen, unsicher, wo sie gelangt sind. Ob das Bern sei, fragen sie mich, nur um dann an der Bushaltestelle von Bernmobil erneut verloren dazustehen – diesmal vor dem Billettautomaten. Was daran wohl benutzerfreundlich sein soll?

Rund anderthalb Stunden später als sonst komme ich schliesslich am Berner Hauptbahnhof an und mache mich auf den Weg ins Büro – froh um mein GA und darum, dass ich am Abend wieder den IC nehmen kann. Der Fernbus von FlixBus, Eurobus ist nichts für mich und für Tourist/innen auch nicht.

LINK ZUM RECHT

Der Ärger mit der Krankheit



Rechtsschutzteam SEV

Schnupfen, Husten und so einen Hals: Das kennen wir alle. Also ab ins Bett, wahlweise mit Chemie oder Hausmitteln und wenn nötig zum Arzt. Arztzeugnis dem Arbeitgeber schicken und schnell wieder auf die Beine kommen.

Wenn es Arbeitnehmende trifft, dann ist die Zeit zur Genesung bei Krankheit oder Unfall über das Arztzeugnis geregelt, es gilt, was dort steht. In der Zeiterfassung wird «krank» oder «Unfall» erfasst. Kommt es trotzdem zu Diskussionen mit dem Arbeitgeber, kann dieser eine

Begutachtung durch den Vertrauensarzt veranlassen. Aber der Lohn wird weiterhin zu mindestens 80 % bezahlt. Es gilt der Kündigungsschutz.

Was aber, wenn das Kind oder Familienangehörige krank sind und Betreuung brauchen? Grundsätzlich gilt, dass der betreuenden Person nach Arbeitsgesetz maximal drei Tage zustehen für Kinder bis 15 Jahre und nahe Angehörige bzw. Partner, die im gleichen Haushalt leben. In dieser Zeit sollte es möglich sein, die Betreuung anderweitig zu organisieren (z.B. Familienangehörige, Spitex, Hütedienst des Roten Kreuzes). Ein GAV oder Firmenreglement kann sogar mehr Zeit gewähren. Es kommt aber einmal mehr auf die gesamten

Umstände an. So ist zu beachten, in welcher Beziehung die Personen zueinander stehen und welcher Pflege es bedarf. Natürlich auch, was die Krankheit oder der Unfall des Angehörigen mit dem Betreuenden macht. Kommt die Betreuungsperson selber an gesundheitliche Grenzen, dann gilt hier natürlich auch die medizinische Einschätzung. Eine Krankschreibung der betreuenden Person muss aber vom Arbeitgeber nicht akzeptiert werden, wenn nicht eine eigene Krankheit im Vordergrund steht, sondern jene der zu betreuenden Person. Es können natürlich Ferien oder unbezahlter Urlaub vereinbart werden. Auf Verlangen des Arbeitgebers ist ein Arztzeugnis für die kranke oder verunfallte Person vorzuweisen. Der Arbeitgeber hat den Lohn für die Zeit der Betreuung zu bezahlen. Bei längerer Abwesenheit kann es auch zu einer Lohnkürzung, wiederum auf maximal 80 %, kommen. Es werden folgenden Betreuungssituationen unterschieden:

Das Kind ist krank/verunfallt: Die Eltern haben eine Betreuungspflicht, besonders im Krankheitsfall. Aus diesem Grund sind die drei Tage zu gewähren. Sind beide Eltern berufstätig, so steht beiden der Anspruch zu. Braucht es mehr Zeit, so ist mit dem Arbeitgeber Rücksprache zu nehmen.

Krankheit oder Unfall des (Ehe-)Partners: Wenn die Pflege nicht anderweitig organisiert

werden kann, dann gilt hier auch der Anspruch auf höchstens drei Tage. Kann allerdings eine Operation oder eine Behandlung geplant werden, so ist auch die Betreuung vorgängig zu regeln. Freitage gib es nur bei akuter Erkrankung oder bei Unfällen. Auch hier kann ein Gespräch mit den Vorgesetzten helfen, insbesondere wenn die kranke oder verunfallte Person sonst die Kinderbetreuung übernommen hat.

Krankheit oder Unfall bei Eltern oder anderen Verwandten: Einen gesonderten Anspruch für die Betreuung von nicht im gleichen Haushalt lebenden Verwandten und auch der Eltern gibt es nicht. Hier kommt es wirklich darauf an, ob es nicht andere Personen gibt, die – wiederum im Akutfall und nicht bei geplanten Heileingriffen – diese Person betreuen können. Zeigt sich, dass nur genau diese Person helfen kann, dann können aus den besonderen Umständen die drei Tage gewährt werden. Ein GAV oder Firmenreglement kann hier andere Regeln kennen.

Krankheiten oder Unfälle machen das Leben schon schwer genug, nicht nur für die betroffene Person. Die Betreuung zu organisieren ist nicht immer einfach. Ein offenes Gespräch mit dem Vorgesetzten hilft in jedem Fall, und so riskiert die Betreuungsperson nicht auch noch finanzielle Einbussen oder eine Kündigung.

POSTVERKEHR HÄRKINGEN–THUN

Pakete nicht auf die Strasse verlagern!

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Ab 15. Oktober sollen vom Verteilzentrum Härkingen keine Pakete mehr per Bahn nach Thun rollen. Wie viele Lastwagen die bisher rund 14 Bahnwagen pro Tag in beiden Richtungen ersetzen, will die Post nicht sagen. Dass ein Bundesbetrieb trotz Klimaerwärmung und schon dichtem Strassenverkehr Transporte auf die Strasse verlagert und damit den Wagenladungsverkehr schwächt, ist für den SEV unverständlich. Er fordert die Post auf, den Entscheid zu sistieren und mit SBB Cargo eine Lösung zu suchen, damit dieser Verkehr auf der Schiene bleibt.

Die Thuner Rangierer wurden am 23. August über die Einstellung des Postverkehrs informiert. «Auch wir wurden von der Meldung überrascht», schrieb die Leitung der Regionalen Cargo-Produktion Thun. «Bis jetzt sind wir davon ausgegangen, dass die Postverkehre von und nach Thun beibehalten werden.» Offenbar hatte die Post zuerst geprüft, einen Teil davon weiterhin per Bahn über die Distributionsbasis am Güterbahnhof Thun zu führen. Doch nun will die Post die Transporte ab Thun für die Postfilialen neu via Hubstandort der Gafner Transporte AG abwickeln. Und wohl auch Lkw direkt von Härkingen ins Berner Oberland jenseits von Thun fahren lassen. Für die Thuner Rangierer bedeutet der Wegfall des Postverkehrs weniger Arbeit mit offenen Konsequenzen.

Für Pakete die Bahn!

«Post und SBB Cargo müssen eine Lösung suchen, um diese Transporte weiterhin umweltfreundlich per Bahn abzuwickeln, selbst wenn eine Strassenlösung etwas günstiger wäre», fordert SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Generell muss das Gros des Postverkehrs weiterhin per Bahn erfolgen. Damit leistet die Post einen Beitrag an die

Auslastung und Zukunftsfähigkeit des Systems Wagenladungsverkehr.»

Der Bahnanteil am Postverkehr sank um das Jahr 2000 durch eine Reorganisation des Versands von ca. ¾ auf ⅓. Heute transportiert die Post zwischen den Paketzentren Härkingen, Frauenfeld und Dailiens ca. 60 % der Pakete per Bahn. Zwischen den Paketzentren und den Distributionsbasen sind es 40 %. Um dem Kundenbedürfnis nach rascheren Transporten in kleineren Mengen nachzukommen, will die Post die Pakete neu möglichst direkt vom Aufgabebereich ins Zielgebiet transportieren ohne Zwischenstopp in anderen Regionen. «Gemeinsam mit SBB Cargo ist die Post an der Entwicklung von Lösungen», schrieb die Post dem SEV. «SBB Cargo ist aufgefordert, zeitgerechten und schnellen Wagenladungsverkehr anzubieten.»

Philipp Hadorn vermutet einen Zusammenhang mit dem laufenden Abbau bei SBB Cargo: «Wenn ein langjähriger Partner wie die Post Verkehr abzieht, wirft dies Fragen auf. Es ist fragwürdig, wenn Unternehmen, deren Eigentümer der Bund ist, durch Auftragsabzug Beschäftigung und Erfolg der eigenen Betriebe gefährden. Das UVEK muss dieser Aushöhlung der eigenen Betriebe mit der damit verbundenen Vernichtung von Volksvermögen endlich Einhalt gebieten.»

Sparen beim Personal?

Die Post will nicht sagen, wie viel sie mit dieser Verlagerung auf die Strasse spart. Je nach Transporteur, dessen Namen sie nicht nennen will, ist davon auszugehen, dass die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen dort mangels GAV erheblich schlechter sind als bei SBB Cargo. Auch wenn die Post beteuert, sie schreibe in den Verträgen mit den Transporteuren branchenübliche Anstellungsbedingungen fest. Sie sagt auch, es gebe bei der Post in Thun keinen Stellenabbau. Doch zur Zukunft des Personals der Distributionsbasis Thun sind viele Fragen offen.

«Post und SBB Cargo müssen eine Lösung suchen, um diese Transporte weiterhin umweltfreundlich per Bahn abzuwickeln.»

PHILIPP HADORN
Gewerkschaftssekretär SEV

ARBEIT UND VORSORGE

Weiterarbeiten im AHV-Alter?

Ich werde nächstes Jahr 65 Jahre alt, möchte aber noch zwei bis drei Jahre weiterarbeiten. Was bedeutet das für meine Altersvorsorge?

Rund jede achte Person arbeitet heute nach Erreichen des AHV-Alters (65 bei Männern, 64 bei Frauen) weiter. Somit befinden Sie sich in bester Gesellschaft. Und Sie profitieren von einer Verbesserung Ihrer Altersvorsorge. Sie können dabei aus verschiedenen Varianten wählen. Unter Umständen ist darum eine umsichtige Planung mit einem kompetenten Vorsorgeexperten empfehlenswert.

In der ersten Säule können Sie die AHV-Rente um mindestens ein Jahr und maximal fünf Jahre aufschieben. Der Rentenzuschlag liegt zwischen 5,2 Prozent für den minimalen Aufschub und 31,5 Prozent bei einem Aufschub um fünf Jahre. Sind Sie verheiratet, können Sie Ihre Rente aufschieben, und Ihre Gattin kann trotzdem bereits die AHV-Rente beziehen. Sie können aber auch die AHV-Rente beziehen und weiterarbeiten. Allerdings kann dann das steuerbare Einkommen aus Rente und Lohn höher ausfallen als der bisherige steuerpflichtige Lohn, womit die Steuerrechnung empfindlich höher ausfällt.

Egal ob Sie die Rente aufschieben oder beziehen, Ihr Einkommen bleibt beitragspflichtig. Allerdings gibt es eine Freigrenze bis 1400 Franken pro Monat, beziehungsweise 16800 Franken pro Jahr und Arbeitgeber. Diese Beiträge haben jedoch keinen Einfluss mehr auf Ihre AHV-Rente.

Die Beiträge an die Arbeitslosenversicherung entfallen, denn Sie haben natürlich

auch keinen Anspruch auf Arbeitslosengelder mehr.

In der zweiten Säule hängt es vom Reglement Ihrer Pensionskasse ab, ob Sie entscheiden können, Ihre Rente aufzuschieben und weiterhin Beiträge in die Pensionskasse einzuzahlen. In einem solchen Fall zahlt auch der Arbeitgeber weiter. Sie sollten jedoch prüfen, welche Auswirkungen der Aufschub auf den Umwandlungssatz hat, mit dem Ihre Rente berechnet wird. Viele Pensionskassen ermöglichen auch einen Teilbezug der Rente oder des Kapitals und eine Fortführung der Beitragszahlungen. Allerdings können Sie nicht mehr einer anderen Pensionskasse beitreten, wenn Sie den Arbeitgeber wechseln.

In die Säule 3a können Sie, solange Sie weiterarbeiten, Beiträge einzahlen und vom steuerbaren Einkommen abziehen. Haben Sie das Guthaben auf mehrere Vorsorgestiftungen verteilt, können Sie zum Beispiel ein Konto oder eine Police auszahlen lassen und bei den anderen weiterhin Einzahlungen leisten.

Bei Helvetia profitieren SEV-Mitglieder von Sonderkonditionen. Für weitere Fragen steht Ihnen das SEV-Beratungsteam von Helvetia gerne zur Verfügung: www.helvetia.ch/sev

In Partnerschaft mit
helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle zwei Wochen.
ISSN 1662-8454
Auflage: 27 193 Ex. (Gesamtauflage 40 995 Ex.), WEMF-beglaubigt 20.10.2017
Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch
Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang
Redaktionsadresse: SEV-Zeitung Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; zeitung@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: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch
Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch
Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 27. September 2018.
Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 20. September, 8 Uhr;
Interateschluss: 17. September, 10 Uhr.

UNTERVERBAND RPV

Unfälle wirken sich auf das gesamte Eisenbahnnetz aus

Medienstelle UV RPV Der Zentralausschuss traf sich zur ordentlichen Sitzung im August. Die Leitung der Produktion wird neu anhand von fünf Prozessen aufgestellt, mit denen SBB Cargo gesteuert und entwickelt wird. In diesem Zusammenhang hat Urs Gähwiler, bisheriger Leiter RCP entschieden, sich beruflich neu zu orientieren. Er übernimmt ab 1. Januar 2019 bei der Rhätischen Bahn die Leitung der Betriebsführung.

Am 14. Juni 2018 hat sich in Schwyz aufgrund unsachgemässer Durchführung der Rangierarbeit ein Unfall mit massiven Auswirkungen auf das gesamte Eisenbahnnetz bis über die Landesgrenzen hinaus ereignet. Glücklicherweise kamen beim Ereignis keine Personen zu Schaden und es entstand «nur» grosser Sachschaden. Seit diesem gravierenden Zwischenfall sind elf weitere Unregelmässigkeiten vorgefallen. Darunter fünf Zwergsignalfälle und fünf Anpralle mit Schäden an drei «Am843» und mit massiven Auswirkungen für unsere Kunden.

«Sagt dir Ein-Personen-Betrieb etwas? Was stellst du dir unter einer automatischen Bremsprobe vor? Oder wie können Sensoren das Transportgut überwachen?» Dazu führt die SBB diesen Sommer an drei Standorten in der Schweiz eine Roadshow zum Thema «Automation» durch. Die SBB zeigt erste Prototypen und demonstriert euch, an welchen Innovationen für den Güterverkehr der Zukunft gearbeitet wird.

Im 2019 feiert der SEV sein 100-Jahr-Jubiläum und wird mit diversen Veranstaltungen in der ganzen Schweiz gegen innen und aussen präsent sein. Unter anderem veranstaltet der SEV eine Ausstellung zum Jubiläum, die als Bus-Tour schweizweit unterwegs sein wird.

Der pensionierte SEV-Gewerkschaftssekretär Robert Karlen, geboren am 6. Juli 1938, ist am 3. August 2018 verstorben. Der Zentralausschuss spricht den Hinterbliebenen sein grosses Beileid aus und wünscht ihnen viel Kraft.

SEV BI DE LÜT

Heerbrugg-Altstätten-Sargans-Buchs SG



Felix Birchler, Berat Rahimi und das langjährige Mitglied Max Gschwend unterhalten sich in der Werkstatt von Bus Ostschweiz in Altstätten (von links).

Anita Mattes Auf dem Busbahnhof in Heerbrugg begann die Tour mit dem Verteilen der beliebten Schoggiprügeli und Werbebesenke an die ankommenden Buschauffeure der Bus Ostschweiz AG. Einige hatten Zeit für einen kurzen «Schwatz». Zum ersten Mal mit auf Tour war der neue Sektionspräsident Berat Rahimi. Es zeigte sich, dass er sich schon sehr gut ins neue Amt eingelebt hat und an allen Bahnhöfen ein gefragter Gesprächspartner ist. In Altstätten besuchten Gewerkschaftssekretär Felix Birchler, Berat Rahimi und Anita Mattes von der Administration die Mitarbeitenden in der Werkstatt,

der Verwaltung und im Personalzimmer der Chauffeure. Auch hier zauberten die mitgebrachten Süßigkeiten ein Lächeln auf die Gesichter. In Sargans begegneten wir einigen Chauffeuren auf dem Busbahnhof, bevor es dann weiter ging ins Busdepot. Kein Zuckerschlecken bei über 30 Grad an der prallen Sonne und einer Strecke von gut einem Kilometer. Auf dem Rückweg brachte uns freundlicherweise ein Chauffeur mit dem Auto zurück an den Bahnhof. In Buchs SG bestaunten wir den neu erstellten Busbahnhof. Auch hier gab es für die Buschauffeure Schoggistengeli und Werbebesenke.

PV AARGAU

101. Geburtstag gefeiert



PV Aargau Am 24. August konnte eine Delegation des PV Aargau Maria Geissmann aus Brugg zum 101. Geburtstag gratulieren.

Wir hoffen, dass Maria Geissmann weiterhin bei guter Gesundheit bleibt.

Im Namen des Vorstands wünschen wir der Jubilarin alles Gute!

Auf dem Bild zu sehen sind (von links) der ehemalige Sektionspräsident Willi Fischer, die Jubilarin Maria Geissmann und der amtierende Sektionspräsident Ueli Röthenmund.

PV BERN

Sektionsausflug Blausee

Andreas Lüthi Am 29. August wurde zum traditionellen Sektionsausflug ins Berner Oberland gestartet.

Sechzig Personen fuhren bei recht schönem Wetter mit dem Zug Richtung Kanderthal. In Frutigen erwartete uns schon ein Extrabus für die Weiterfahrt zur Haltestelle Blausee. Einige Meter waren nun zu Fuss durch den Wald über holprige Wanderwege zurückzulegen, bevor sich der See mit seinem tiefblauen Wasser und den schwimmenden Forellen zeigte. Noch vor dem Essen blieb genügend Zeit, sich die diversen Fisch-

zuchtweier anzusehen, für eine Ruderfahrt auf dem Boot, einen Spaziergang rund um den See oder um die Spiel- und Ruheplätze zu besuchen. Weil etwas viel Zeit für den Aufenthalt eingeplant war, wurde das feine Mittagessen mit Salat, Fischmenü und Dessert bewusst etwas in die Länge gezogen. Genau beim Aufbruch zur Rückkehr zog ein Gewitter auf und etliche Teilnehmende dürften etwas vom doch willkommenen Regen überrascht worden sein.

Vielen Dank den Organisatoren für den gelungenen Ausflug.



PV OLTEN UND UMGEBUNG

Sommerversammlung

Arnold Seiler Am 4. September trafen sich etwa 50 Mitglieder in der Säulenhalle des Landhauses in Solothurn zur Sommerversammlung. Die Tagung wurde umrahmt von Darbietungen des Männerchors der Sektion, und im Zentrum stand ein Vortrag von Dr. Peter Heim zum Thema Generalstreik 1918. Peter Heim ist nicht nur Historiker, sondern war auch zehn Jahre lang Stadtarchivar in Olten. Er kennt sich also in der Geschichte, insbesondere der Stadt Olten, bestens aus.

Leider leidet unsere Sektion weiterhin unter einem massiven Mitgliederschwund. Sie verlor innert Jahresfrist 39 Mitglieder und zählt heute noch deren 846 (Ende August 2017 waren es noch 885).

Die gewerkschaftlichen Themen drehten sich vor allem um das alte Thema Fahrvergünstigungen. Ein Vergleich mit den umliegenden Ländern zeigt, dass wir in der Schweiz deutlich im Nachteil sind. Auch die Schutzbestimmungen bei den Löhnen im Zusammenhang mit dem geplanten Rahmenabkommen mit der EU könnten noch zu hitzigen Debatten führen. An einer Medienkonferenz hat sich SEV-Präsident Giorgio Tuti für mehr Gesamtarbeitsverträge und Kontrollen gegen das Lohndumping stark gemacht. Aber auch die beiden Jubiläen 100 Jahre SEV am 30. November 2019 und 100 Jahre PV am 13. Juni 2019 waren ein Thema.

UNSERE VERSTORBENEN

Bader Alfred; JG 1929; Lokomotivführer, Torredelmar. PV Basel.

Bär Walter; JG 1933; Technischer Beamter, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Bischof Mariuccia; JG 1920; Witwe des Willi, Rorschacherberg. PV St. Gallen.

Byland Paul; JG 1924; St-Maurice. PV Wallis.

Dauwalder Anne-Marie; JG 1934; Witwe des Eduard, Unterseen. VPT BLS.

Dubey Gilberte; JG 1931; Witwe des Jean-Louis, Payerne. PV Fribourg.

Erne Werner; JG 1927; Schienentraktorführer, Full-Reuenthal. PV Aargau.

Gautschin Fredy; JG 1943; Zugverkehrsleiter, Obergösgen. PV Olten und Umgebung.

Gebhard Rudolf; JG 1920; Zugführer, Basel. PV Basel.

Gerzner Klara; JG 1929; Witwe des Oskar, Kollbrunn. PV Winterthur-Schaffhausen.

Hug Rosa; JG 1922; Witwe des Paul, Rorschach. PV St. Gallen.

Kofel Alice; JG 1931; Witwe des Heinrich, Kilchberg ZH. PV Zürich.

Krasniqi Ramiz; JG 1942; Betriebsangestellter, Dietikon. PV Zürich.

Leu Werner; JG 1924; Lokomotivführer, Brügg BE. PV Biel.

Ott Willy; JG 1924; Geleisemonteur, Frauenfeld. PV Thurgau.

Pfister Veronika; JG 1925; Witwe des Karl, Oberentfelden. PV Aargau.

Ramel René; JG 1927; Lokomotivführer, Münchenstein. PV Basel.

Rennhard Dora; JG 1926; Witwe des Adolf, Niederlenz. PV Aargau.

Sennhauser Hans; JG 1946; Sachbearbeiter, Münchenbuchsee. PV Bern.

Weidmann Albert; JG 1927; Aufseher, Thal. PV Thurgau.

Zingg Walter; JG 1937; Bahnhofsvorstand, Häggingen. PV Aargau.

SEV und Unterverbände

7.11.

Unterverband ZPV

Regionalversammlung Ost Im Brennpunkt stehen die aktuellsten Informationen über GAV, Zugbegleitung 2020 und vieles mehr. Weiter im Fokus sind die Infos von Zentralpräsident Andreas Menet und von der Peko. Alle Mitglieder des ZPV, Azubis sowie Pensionierte sind eingeladen. Für das Mittagessen bitte einschreiben (Liste in eurem Personalzimmer). Pensionierte und Gäste bitte anmelden bei Stefan Lüönd, Präsident ZPV Romanshorn, stefanluond@bluewin.ch.

10 Uhr (ab 9.15 Uhr Kaffee/Gipfeli), Restaurant Brüggl, Romanshorn

8.11.

Unterverband ZPV

ZPV-Regionalversammlung RhB Im Brennpunkt stehen die aktuellsten Infos über die Erweiterung des FAV und vieles mehr. Interessante Gäste u. a. Peter Peyer, Regionalsekretär SEV und Grossrat Tarcisius Caviezel informieren über die politische Lage. Die Peko-Vertreter informieren über ihre Arbeit. Alle Mitglieder des ZPV, Azubis sowie Pensionierte sind eingeladen. Für das Mittagessen bitte einschreiben (Listen in den Personalzimmern). Pensionierte und Gäste bitte anmelden bei Roger Tschirky, 079 331 81 17, roger.tschirky@zpv.ch oder bei der organisierenden Sektion, calanda@zpv.ch.

9.15 Uhr (ab 8.45 Uhr Kaffee/Gipfeli), Restaurant Reich, Summaprada

10.11.

Unterverband VPT

VPT-Tagung Ost- und Zentralschweiz Wir würden uns freuen, viele Kolleg/innen begrüßen zu dürfen. Anstelle der Podiumsdiskussion wird SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger dieses Jahr zum Thema «100-jähriger Generalstreik der Schweiz» referieren und anschliessend eine Diskussionsrunde führen. Teilnehmende Gäste siehe Tagungsprogramm im Internet (sev-online.ch, Agenda). Anmeldung bis 20. Oktober an Urs Franzi, Bandwiesstrasse 3, 8630 Rüti ZH, 079 432 53 19, urs.franzi@vpt-vzo.ch.

10.15 Uhr (ab 9 Uhr Kaffee/Gipfeli), Mehrzweckhalle Blatt, Tann-Dürnten

21.11.

Unterverband ZPV

ZPV-Regionalversammlung West Interessante Gäste informieren über die politische Lage sowie Vertreter der Personalkommission über ihre Arbeit. Alle Mitglieder des ZPV, Azubis sowie Pensionierte sind eingeladen.

10 Uhr (ab 9.30 Uhr Kaffee/Gipfeli), Restaurant Riverside, Brig-Glis

Sektionen

29.9.

RPV Basel

Grillplausch Bei jeder Witterung. Alle Sektionsmitglieder sind eingeladen. Willst du dabei sein? Dann komm vorbei. Anreise: öV ab Bahnhof SBB mit Tram 10 bis «Neuwelt», mit Auto Parking Grün 80. Anmeldung bis 15. September an Präsident Markus Pfluger, markus.pfluger@gmx.ch, 079 812 00 98 (SMS oder WhatsApp).

14 bis 20 Uhr, FCB Clubhütte, Birswaldweg 8, Münchenstein (Grün 80)

1.10.

LPV Bern

Herbstversammlung Alle aktiven Mitglieder und Pensionierte sind eingeladen. Themen siehe Traktandenliste, die allen Mitgliedern in den Standorten Bern, Fribourg, Thun und Interlaken per E-Mail zugestellt wird. Als Gastreferentin

begrüssen wir SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger.

14.30 Uhr, Restaurant Beaulieu, Bern

24.10.

ZPV Säntis-Bodensee

Herbstversammlung Als Gast erwarten wir ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet. Der Vorstand freut sich auf eine gut besuchte Versammlung.

17 Uhr, Regionalsekretariat SEV, Zwinglistrasse 3, St. Gallen

17.11.

AS Ost

Voranzeige Herbstversammlung 13.30 Uhr Beginn, 13.45 Uhr Werftführung, 16 Uhr Versammlung, anschliessend Apéro und Nachtessen.

13.30 Uhr, Restaurant Brüggl, Romanshorn

Sektionen VPT

18.9.

VPT SGV, Pensioniertengruppe

Ausflug Luzern ab 7.00 Uhr, Bern ab 8.39 Uhr, Reichenbach im Kandertal ab 9.27 Uhr, Griesalp Kurhaus an 10.12 Uhr. Kurze Wanderung, ca. eine Stunde, Mittagessen. Rückreise: Luzern an 18.01 Uhr.

6.45 Uhr, Bahnhof, Kiosk bei den Perrons, Luzern

19.9.

(Verschiebedatum: 26.9.)

VPT RBS, Pensionierte

Besuch Haslibahn mit Wanderung Aarberg-Radelfingen-Lobsigen Wanderzeit ca. 2½ Stunden. Wir besichtigen die Eisenbahnanlage von Fritz und Ursula von Wartburg im Vollbetrieb und die beiden sorgen auch für die Mittagsverpflegung. Um ca. 15.30 Uhr Abmarsch nach Lobsigen Dorf zur Bushaltestelle. Bern ab 9.13 Uhr; Solothurn ab 8.58 Uhr, Aarberg an 9.40 Uhr. Lobsigen Dorf ab 16.09 Uhr, Bern an 16.47 Uhr, Solothurn an 16.59 Uhr.

Anmeldung bis 14. September an Franz Schnider, 032 672 31 92, franz.schnider@quickline.ch.

19.9.

VPT STI

Herbstversammlung Personalbegehren für alle Mitarbeitenden STI. Diejenigen, die auf eigene Kosten vor der Versammlung ein feines Znacht essen möchten, treffen sich um 18.30 Uhr im Restaurant. Weitere Informationen siehe Website.

sev-sti.ch

20 Uhr, Restaurant Chilicorner, Steffisburg

20.9.

VPT Appenzellerland

Herbstversammlung Die Einladung mit der Traktandenliste ist an den üblichen Orten ausgehängt.

18.15 Uhr, Regionalsekretariat SEV, St. Gallen

28.9.

VPT BLT

Sektionsversammlung Jedes Mitglied erhält eine persönliche Einladung.

18.30 Uhr, Basel (der genaue Ort wird noch bekannt gegeben)

9.10.

VPT Matterhorn Gotthard, Pensionierte

Pensioniertentreffen Besichtigung «Podium» (Baustelle nördlich in Andermatt), anschliessend Mittagessen und Zusammensein. Die Einladung mit Programm ist unterwegs.

10.30 Uhr, Bahnhof, Andermatt

12.10.

VPT Waldenburg

Herbstversammlung Die Traktandenliste wird jedem Mitglied persönlich zugestellt. Der Vorstand hofft, viele Kolleg/innen und Pensionierte begrüßen zu können.

20 Uhr, Restaurant zur Post, Waldenburg

Pensionierte

13.9.

PV Winterthur-Schaffhausen

Schicksalsentscheidung Wir suchen für unseren Sektionsvorstand dringend eine/n Sektionspräsident/in und eine/n Vizepräsident/in. Interessierte melden sich bitte bei Sektionspräsident Ernst Schefer, Eichliackerstrasse 1, 8406 Winterthur, praesi.sev-pv-winterthur@gmx.net oder 052 204 00 76.

20.9.

Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung Ab Othmarsingen, dem Ausgangspunkt der Wanderung, der weitgehend renaturierten Bünz entlang nach Wildegg; ca. 1½ Stunden. Wanderleitung Urs und Margrith. Im Restaurant Bären in Wildegg treffen wir uns um ca. 15.15 Uhr zum gemütlichen Zusammensein.

Brugg (S25) ab 13.33 Uhr nach Othmarsingen

20.9.

PV Biel

Mitgliederversammlung Traktanden gemäss Statuten. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner trägt einige Lieder vor. Cécile Kessler von Pro Senectute Biel referiert über «Zwäg ins Alter», Gesundheitsförderung, Sturzprävention, usw. und beantwortet Fragen. Anschliessend bleibt genügend Zeit zum Gedankenaustausch. sev-pv.ch/biel-bienne

14 Uhr, Restaurant Bahnhof, Bahnhofstrasse 3, Brugg/BE (ab Biel mit Bus Nr. 7 oder S-Bahn)

25.9.

PV Fribourg

Herbstausflug Durchführung bei jedem Wetter. Einfache Wanderung in den Wäldern von Belfaux, 1¼ Stunden. Entlang der Route wird ein Apéro serviert. Mittagessen im Restaurant Le Sarrazin (Essen/Getränke auf eigene Kosten, Kaffee offeriert). Nichtwanderer treffen sich um 12 Uhr im Restaurant. Anmeldung bitte bis 20. September bei Joël Terrapon, 026 660 53 70, terrapon.joel@bluewin.ch oder Eric Pont, 026 660 59 63, niri@sunrise.ch.

sev-pv.ch/fribourg

9.30 Uhr, Lossy, Restaurant Le Sarrazin oder für Zugreisende 9.21 Uhr, Belfaux, Bahnhof SBB

27.9.

PV Zürich

Herbstversammlung Herr Wenger, Leiter Digital & Projekte SBB AG informiert über das neue Projekt «My Smart Station Zürich HB». Anschlies-

send werden die Jubilare für 25, 40, 50, 60 und 70 Jahre SEV geehrt. Zum Schluss sind alle Mitglieder mit Partnerinnen zu einem Imbiss eingeladen.

sev-pv.ch/zuering

14 Uhr, Kirchgemeindehaus, Limmatstrasse 114, Zürich

4.10.

PV Biel

Herbstwanderung Münsingen-Oberwichtach-Kiesen Vormittags wandern wir 1½ Stunden von Münsingen nach Oberwichtach. Einfaches Mittagessen um 11.30 Uhr im Restaurant Kreuz, CHF 16. Danach wandern wir nach Kiesen, 1½ Stunden. Billette selber besorgen. Verlängerung der Wanderung dem Aareufer entlang um 1¼ Stunden bis Uttigen möglich. Rückfahrt: Kiesen XX.19 oder XX.49 Uhr, frühestens 14.49 Uhr; Uttigen XX.17 oder XX.47 Uhr. Anmeldung bis 2. Oktober an Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brugg, 032 373 16 73, fritzemmi@lerchs.org.

sev-pv.ch/biel-bienne

Biel ab 8.52 Uhr, Gleis 7

Bildung

20./21.9.

Movendo – Bildungsinstitut der Gewerkschaften

Alle Kurse (inkl. Verpflegung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website movendo.ch oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

Seminar «Medienarbeit: professionell und praxisnah»

Kurs Nr. D1.8.1820

Inhalt: Grundlagen Medienarbeit, die richtige Botschaft in der richtigen Form, Körpersprache, Sprechregeln, Atemtechnik, Umgang mit Lampenfieber.

Oberdorf SO, Fortbildungszentrum

24./25.9.

Movendo – Bildungsinstitut der Gewerkschaften

Alle Kurse (inkl. Verpflegung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website movendo.ch oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

Seminar «Schreibwerkstatt»

Kurs Nr. D1.8.1823

Inhalt: Texte kritisch lesen, lustvoll und sorgfältig schreiben, komplexe Verhältnisse verständlich und ohne Phrasendrescherei darstellen, Artikel und Leserbriefe in frischer Sprache verfassen.

Bern, Computerschule Bern

21.9.

SGB Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Jurist/innen-Tagung des SGB Stand der Dinge im Kündigungsschutz: Rückblick und Ausblick. Im Mittelpunkt der Tagung stehen die Fragen des Kündigungsschutzes. Hochkarätige Referent/innen aus Wissenschaft, Verwaltung und Praxis präsentieren die wichtigsten Entwicklungen aus der Rechtsprechung des Bundesgerichts, anderer nationaler Gerichte, aber auch die einschlägige EMRK-Rechtsprechung und völkerrechtliche Vorgaben aus ILO-Recht. Im zweiten Teil der Tagung wird prospektiv die Diskussion über eine mögliche zukünftige Ausgestaltung des Kündigungsrechts geführt. Weitere Informationen und Anmeldung via Website.

sgb.ch/juristentagung2018

10.15 bis 17 Uhr, Unia Zentrale, Bern

Agenda 12/18

UMWELT

Bäume statt Wälder



Françoise Gehring / pmo
francoise.gehring@sev-online.ch

Frankreichs Wälder sind in einer Phase der Industrialisierung, wie es sie noch nie gegeben hat, mit Auswirkungen auf die Leute, die dort arbeiten.

«Heute hat es hier nur noch Tannen, sogar auf die Felder wurden sie gepflanzt. Es ist ein düsterer Wald geworden. Am Morgen ist es dunkel, am Abend ist es dunkel, und kein Vogel singt mehr hier.» Das sagt die Stimme einer traurigen alten Frau aus dem Hintergrund zu den ersten Bildern des Dokumentarfilms. Keine Spur von unberührter Natur, von magischem Ort zur Erfrischung von Körper und Seele, zum Ruhe geniessen und Energie zurückholen in einer bereichernden Natur inmitten schützender grüner Riesen. In Frankreich erleben die Wälder eine beispiellose Industrialisierung.

Mit schweren Maschinen, Monokultur, Dünger und Unkrautvertilgern folgt der Waldbau dem Muster der Intensivlandwirtschaft in verschärfter Form. Der Film «Le Temps des Forêts» von François-Xavier Drouet zeigt eine Reise durch den industriellen Waldbau und seine Alternativen, vom Limousin zu den Landes, vom Morvan bis zu den Vogesen. Es ist klar,

dass die Vorgänge von heute die Landschaft von morgen bestimmen, mit den unvermeidlichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Der Dokumentarfilm des französischen Regisseurs erzählt die Geschichte eines Waldes, wie wir sie noch nie gesehen oder gehört haben. Es ist ein bedingungsloser Film, der mitten in den Kern der Thematik zielt: lebendiger Wald oder grüne Wüste? Tatsächlich handelt es sich um eine Art Anklage gegen die Ausbeutung des Waldes und neue Formen der Holzproduktion. «Viele halten die Abholzung für das einzige Problem des Waldes», sagt jemand im Film. «Aber in Frankreich besteht das Problem eher in der schlechten Bewirtschaftung des Waldes. Wir müssen uns fragen, was wir wollen: ein künstliches Feld voll Bäume oder einen lebendigen Naturraum?» Und diese Frage taucht im Film praktisch in jeder Szene wieder auf. Der Regisseur geht von seiner persönlichen Erfahrung aus, im Zentralmassiv, an der Westküste, im Burgund und an der Hügelkette der Vogesen. Die Reise beginnt beim Plateau von Millevaches im Limousin. Obwohl die Landschaft zu 70 Prozent mit Wald bewachsen ist, handelt es sich bei dieser Re-

gion tatsächlich um eine grüne Wüste, eine Kulturlandschaft, die dem industriellen Waldbau gewidmet ist. «Ich habe sofort gesehen, dass diese Monokulturen nichts Eigenständiges haben und dass die biologische Vielfalt am Fuss dieser Nadelbäume ärmlich ist», erzählt der Regisseur. «Entlang der Wege habe ich Hektaren von bodenebenen gefällten Bäumen, ausgebeuteten Landschaften, von den Maschinen zerstörten Böden und Flüssen angetroffen. Einige Wochen später wurden auf diesem Trümmerfeld kleine Tännchen angepflanzt, mit Dünger und Unkrautvertilgern, die das Wachstum fördern, während der Boden von der Monokultur ausgelaugt wird.»

Unerhörter Druck auf die Arbeiter

Hektar für Hektar haben sich die Tannen in strengen Reihen ausgebreitet, die Monokultur hat über die natürliche Vielfalt gesiegt, der Wald wächst nur, um ausgebeutet zu werden. Im Kinosaal versunken, sehen wir riesige Maschinen, wahrhaftige Metallmonster, die unaufhörlich die Stämme umsägen. Die Beklemmung wächst angesichts dieser unsinnigen planmässigen Zerstörung – oder eher eines Gewinnwerkzeugs auf Kosten der Umwelt, die zweifellos auch wirtschaftliche Kosten sind. Die Geschichte, die François-Xavier Drouet erzählt, ist also die Geschichte einer Waldwüste, der Monokultur, von Pestiziden und andern Giften, von Produktion, Rentabilität und sozialer Ungerechtigkeit. Er gibt im Film zahlreichen Personen eine Stimme, die im und mit dem Wald arbeiten. Personen, die daraus Kapital schlagen, gewiss. Aber auch Personen, die eine nachhaltige Nutzung bevorzugen.

«Die Waldarbeiter sind unerhörtem Druck ausgesetzt», klagt der Autor an. «Ihre Arbeit reduziert sich letztlich auf die Holzernte. Dieser Druck erzeugt ethisches Leiden bei jenen, die

sich der intensiven Nutzung widersetzen, was sich in einer Reihe von Suiziden ausdrückt, die die nationale Waldbehörde in den Zweitausenderjahren erschüttert hat. Eine Behörde, die alles verschweigt und ihre Mitarbeiter zum Schweigen zwingt. Bei der Forstwirtschaft handelt es sich um eine Männerwelt, in welcher Kritik oder das Zeigen des eigenen Befindens nicht gern gesehen ist. Man wird schnell als armer Träumer, oder schlimmer, als Umweltschützer, abgestempelt». Im Film haben die Stimmen eine grosse Bedeutung und erzeugen eine Wechselwirkung mit den Landschaftsbildern. Die Bilder sind absichtlich einfach, weit entfernt von den Naturfilmen, deren gepflegte Ästhetik die Mystik einer Ansichtskarte erzeugt. Eigentlich ist nicht der Wald das Zentrum des Films, sondern jene, die darin arbeiten, mit all ihren Widersprüchen. Auf Augenhöhe gefilmt, will der Film kein Urteil abgeben, sondern das Publikum zum Nachdenken anregen.



Der Film wurde am Filmfestival Locarno in der «Semaine de la critique» gezeigt: <http://www.sdlc.ch/>

Es ist ein mutiges Werk, denn die Forstindustrie will das Interesse nicht auf sich ziehen, da sie sich Sorgen um ihr Ansehen macht. «In der Vorstellung des Städters ist es etwas Gutes, einen Baum zu pflanzen», betont der Regisseur. «Aber eine Monokultur an die Stelle zu pflanzen, wo ein natürlicher Wald von Monstern plattgewalzt wurde, ist etwas ganz anderes.» In Frankreich haben die Intensivwaldwirtschaft und der Holzhandel unvorstellbare Ausmasse angenommen. Man erinnert sich an den Schriftsteller Luis Sepúlveda, der gesagt hat: «Die Kolonialisten haben den Wald zerstört, um das Meisterwerk des zivilisierten Menschen zu errichten: die Wüste.» Aber es gibt Alternativen. «Le Temps des forêts» zeigt auch, wie es möglich ist, Holz zu produzieren und den Bedarf zu decken, ohne das Ökosystem zu plündern.

Ich habe Hektaren von gefällten Bäumen, ausgebeuteten Landschaften, zerstörten Böden und Flüssen angetroffen.

FRANÇOIS-XAVIER DROUET
Regisseur



INNERER RAUM

Anne Voeffray

«Züge – wie auch die Fotografie – sind für mich Mittel der Freiheit, der inneren Reise und der Träume, die es erlauben, von einer Welt in die andere hinüberzugleiten. Hier, umgeben von Unbekannten, von

Geräuschen und Düften, verliere ich mich in den vorbeiziehenden Landschaften und genieße Wiederbegegnungen mit mir selber. Als Poetik des Raums und der Zeit erlaubt es die Fotografie, eine vorüber-

gehende Stimmung subjektiv festzuhalten.»

Info/Kontakt:
www.annevoeffrayphoto.ch
info@annevoeffrayphoto.ch

?

QUIZ

Zahlen rund um den SEV

Wer unsere Zeitung regelmässig liest, hat leichtes Spiel: Beantworten Sie die nachfolgenden Fragen und schreiben Sie uns die richtige Lösung (Beispiel: ABCDD)

- Der SEV feiert in diesem Jahr seinen ... Geburtstag
 A 100 B 99 C 49 D 51
- Die BLS hat die Konzession für ... Fernverkehrslinien erhalten
 A 5 B 2 C 3 D 4
- Der Landesstreik jährt sich in diesem Jahr zum ... Mal
 A 90. B 100. C 70. D 120.
- Wie viele Eisenbahner/innen nahmen an der SEV-Protestaktion vom 18. Juni 2018 teil?
 A 1000 B 600 C 1400 D 1800
- Frauen verdienen im Schnitt monatlich ... Franken weniger als Männer
 A 200 B 800 C 600 D 50

So nehmen Sie teil: Senden Sie uns die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse bis **Mittwoch, 19. September:**

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch

Im Internet: www.sev-online.ch/quiz

Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Reka-Checks im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung Ausgabe 11: Das Bild zeigte den alten, nicht mehr genutzten Bahnhof von Cama (GR). Das Caran d'Ache-Schreibset gewonnen hat **Michele Kessler, Bioggio Mitglied AS Ticino**.

AUF DEN SPUREN VON ...

Pascal Eichenberger, Automatiker

Text und Foto: Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Bei der Aargau Verkehr AG kümmert sich Pascal Eichenberger um die Fahrzeugelektronik der Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (BDWM). Und vertritt als Präsident des SEV-VPT BDWM das Personal.

Der Dreissigjährige arbeitet seit vier Jahren in der Werkstatt in Bremgarten, nur zehn Gehminuten von seiner Wohnung entfernt. Im elfköpfigen Team – inklusive Leiter und zwei Auszubildende – ist er mit einem Kollegen für die Elektronik zuständig, repariert auch etwa Steuerungen von Depotmaschinen (wie der Unterflurdrehbank für Radsätze) oder hilft den Mechanikern. Er arbeitet zu 80 % und besucht am Freitagabend und Samstag die Schweizerische Technische Fachschule Winterthur (SFB). 2019 will er die eidgenössische höhere Fachprüfung in Automation machen. Diese Weiterbildung bringt ihn auf den neusten Stand der Technik, was ihm in der Praxis schon mehrfach geholfen hat.

Öfters im Führerstand

Normalerweise arbeitet Pascal Eichenberger von 7 Uhr bis 16.45. Längere Tage hat er zum Beispiel, wenn er am Morgen und Abend als Schnellzuglokfürer einspringt. An manchen Wochenenden hat er Pikettdienst. Das bedeutet Alkoholverzicht, was ihn persönlich aber nicht gross stört.

Vor unserem Besuch hat er den Schnellzug längst abgestellt und die Störungsberichte und Mails gelesen. Der Cheflokfürer bittet um die Sicherungsdaten eines Zuges, der auf ein Signal falsch reagiert. Daher begleiten wir Pascal Eichenberger in den Führerstand, wo er die Daten auf seinen Laptop lädt. Dabei fällt ihm auf, dass eine der 14 Kameras im Zug nicht funktioniert. Also holt er Werkzeug, ein Kabel, eine Leiter und eine neue Kamera und setzt diese für die kaputte ein. Für das Konfigurieren und Einstellen legt er das Kabel vom Führerstand bis zur Kamera, schliesst seinen Laptop an und kann darauf nun den Bildausschnitt sehen und an der Kamera einstellen. Zum Schluss führt er am Büro-PC das Zuglogbuch und die Lagerbuchhaltung nach.

Vielseitige Arbeit

Am meisten zu tun gibt zurzeit die Revision der achtjährigen DIAMANT-Züge: Einbau neuer Antennen für den Fahrgast-WLAN, Ausbau und Reinigung der Controller (für Geschwin-

digkeit und Fahrtrichtung), Revision der ganzen Zugelektronik, Neuladen der Software und Kontrolle aller Aggregate vor der Wiederinbetriebnahme, Probefahrten mit Bremsproben, Unterstützung der Mechaniker beim Aus- und Einbau der Drehgestelle.

Doch an unserem Besuchstag kümmert sich Pascal Eichenberger nochmals um den neuen Tacho, den er vor ein paar Wochen in ein Diesel-Notfahrzeug von 1967 eingebaut hat: Er plant und installiert eine direkte Verbindung zur Batterie, damit der Tacho beim Ausschalten des Hauptschalters weiterhin Strom hat. Bei diesen Arbeiten wollen wir nicht länger im Weg sein. Doch vor dem Abschied trinken wir zusammen noch einen Kaffee.

«Die Eisenbahn hat mich schon immer fasziniert», erzählt Pascal Eichenberger, der im kleinen Dorf Uezwil westlich von Bremgarten aufgewachsen ist. «Wir hatten zu Hause eine Modellbahn.» Ursprünglich wollte er Lokführer werden, doch wegen dem Brillenhandicap lernte er Automatiker. 2009 wechselte er von der ABB ins Tramdepot Irchel der Verkehrsbetriebe Zürich. 2014 sah er in einem Zug der BDWM seine aktuelle Stelle ausgeschrieben, die ihm bis heute ausgezeichnet gefällt. «Unsere Arbeit ist sehr vielfältig und abwechslungsreich. Am Morgen weiss man nie, was einen erwartet. Die Wege in unserem kleinen Team sind kurz und unkompliziert: Wenn ich etwas brauche, dann bestelle ich es.» Daran werde die soeben erfolgte Fusion der Bremgarten-Dietikon-Bahn mit der Wynental- und Suhrental-Bahn zur Aargau Verkehr AG kaum viel ändern, zumal ihre Schienennetze nicht verbunden seien. Zusammenarbeitet hätten sie schon bisher, etwa bei der Radsatzrevision. Mehr Erfahrungsaustausch und Kooperation, vor allem bei Investitionen, seien positiv, auch fürs Personal.

Gute Sozialpartnerschaft

2016 wurde Pascal Eichenberger Co-Präsident der SEV-VPT-Sektion BDWM, mit Alt-Präsident Fritz Winterberger an seiner Seite, 2017 dann Präsident. Die Unternehmensleitung wünsche eine Sozialpartnerschaft, diese sei konstruktiv und fair. «Der neue Firmen-Arbeitsvertrag ist überraschend gut gelungen und die Leitung offen, allfällige Fehlüberlegungen zu korrigieren.» Auszuhandeln bleibt noch eine gemeinsame Pensionskassenlösung. «Bei der BDWM haben wir sehr viel in die BVK investiert und möchten das nicht verlieren.» In der Freizeit fährt Pascal Eichenberger Töff und macht im Vereinsvorstand des Kellertheaters Bremgarten mit. Er ist in festen Händen.



Die Kamera montieren könnte mancher, doch zum Konfigurieren und Bildfeldrichten braucht's mehr.

AUF MITGLIEDERFANG

LE MAN IN BLACK

