



SEV Nr. 11

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



MANU FRIEDRICH

LOHNVERHANDLUNGEN

Arbeit wertschätzen, Löhne rauf!

Editorial von Matthias Hartwich,
Präsident SEV

► S. 3 und 7

Zwei Katastrophen erschütterten in diesem Sommer die Schweiz, und beide Male hat das Verkehrspersonal das Land schnell wieder in Bewegung gebracht: Im Juli fegte ein Jahrhundertsturm über La Chaux-de-Fonds und richtet gigantischen Schaden an. Fahrleitungen werden heruntergerissen und der Bahnhof massiv beschädigt. Unsere Kolleginnen und Kollegen leisten Schwerstarbeit und Überstunden, um den Schaden zu beheben. Diese Männer und Frauen sorgen sehr schnell dafür, dass der Verkehrsbetrieb unter erschwerten Umständen wieder aufgenommen werden kann.

Einen Monat später entgleist ein Güterzug im Gotthardbasistunnel. Der Verkehr in der Röhre ist auf Monate unterbrochen. Auch in diesem Fall sind unsere Kolleginnen und Kollegen sofort im Einsatz und disponieren rasch um, damit der

Verkehr wieder in Gang kommt und das Tessin nicht abgehängt wird. Viele leisten Sondereinsätze, damit der Personenverkehr über den alten Tunnel umgeleitet werden kann.

Unsere Kolleginnen und Kollegen im öffentlichen Verkehr in der Schweiz leisten viel und arbeiten leidenschaftlich für die beste Mobilität im Land. Sie verdienen Wertschätzung. Worte sind schön. Taten sind besser. Sprich: die Wertschätzung muss sich auch in angemessenen Löhnen zeigen. Die Verkehrsbetriebe können hier zeigen, dass sie es ernst meinen. Die Kundinnen und Kunden kehren in den öV zurück, wie die jüngsten Zahlen zeigen. Da muss es auch einen Ausgleich für die Teuerung der letzten Jahre bei den Löhnen geben, um die Wertschätzung für unsere Kolleginnen und Kollegen auszudrücken. Dies ist ein ernstgemeinter Appell an «unsere» Verhandlungspartner

im öV. Die Stromkonzerne haben angekündigt, die Preise weiterhin massiv zu erhöhen, die Krankenkassenprämien steigen und steigen, und auch die Mieten steigen immer weiter. Ohne Lohnerhöhungen, ohne Teuerungsausgleich sinken die realen Löhne der Männer und Frauen, die die Schweiz in Fahrt bringen und halten.

Deshalb waren wir letzten Samstag mit Tausenden von Gleichgesinnten in Bern auf der Strasse und haben höhere Löhne und Renten gefordert. Deshalb sammeln wir Petitionsunterschriften gegen die Kürzungen des Bundes beim regionalen Personenverkehr. Gestärkt von eurer grossen Unterstützung und gelebten Solidarität gehen wir nun in die Lohnverhandlungen mit den Betrieben. Ihr alle habt euch für eure Arbeit Wertschätzung verdient – und damit auch höhere Löhne. Dafür stehen wir gemeinsam ein.

Politischer Einfluss

Simon Burgunder steht vor grossen Herausforderungen als Koordinator Politik.

2

Zugverkehrsleiter

Die Lohnentwicklung zu Beginn der ZVL-Berufslaufbahn wird spürbar verbessert.

4

Dabei sein lohnt sich

VPT-Pensionierte diskutierten, warum sie nach der Pension im SEV geblieben sind.

9

Appenzeller Bahnen

Die AB schliessen ihre Verkaufsstelle in Heiden per 31. Oktober. Als Ersatz können Billette am «Mercato Shop» im Bahnhof gekauft oder bestellt werden. Die AB verweisen auch auf die Verkaufsstelle Appenzell. Dort werden die betroffenen Mitarbeitenden weiterbeschäftigt und sollen vermehrt Aufgaben im digitalen Verkauf und in der Kundenberatung übernehmen. Der SEV unterstützt die Mitarbeitenden und beobachtet die Umsetzung.

Krankenkassenprämien

Das Parlament hat dem Gegenvorschlag zur Prämienentlastungsinitiative zugestimmt. Dieser Gegenvorschlag geht dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund zu wenig weit. Folglich empfiehlt er dem Stimmvolk, an der Urne der Initiative und nicht dem Gegenvorschlag zuzustimmen. Die Initiative verlangt, dass Krankenkassenprämien nicht mehr als 10% des Haushaltsbudgets einer Familie ausmachen.

CO₂-Gesetz

Die Ständeratskommission UREK-S will die Anschubfinanzierung für emissionsfreie Antriebssysteme und die Förderung des IPV (Nachtzüge) bei der Umsetzung des neuen CO₂-Gesetzes unterstützen. Der SEV begrüsst diese Stossrichtung. Allerdings lehnt er die Aufhebung der Mineralölbesteuerung von Dieselbussen im öV ab. Das Gesetz wird in der Herbstsession behandelt.

Lohngleichheit und Mindestlöhne

In verschiedenen Kantonen und Städten laufen Initiativen, um die Lohngerechtigkeit zu verbessern. Im Kanton Aargau werden Unterschriften für die Lohngleichheitsinitiative gesammelt, die u.a. auch die Einführung einer Fachstelle für Gleichstellung fordert. Im Kanton Freiburg haben Gewerkschaften und linke Parteien ebenfalls eine Mindestlohninitiative gestartet und im Kanton Waadt vor Kurzem eine solche bereits eingereicht. In der Stadt Bern ist eine ähnliche Initiative geplant. In Winterthur und Zürich, wo die Stimmberechtigten am 18. Juni Mindestlohninitiativen angenommen haben, torpedieren Arbeitgeberverbände diese Beschlüsse: Sie blockieren die Einführung mit Rekursen.



MICHAEL SPAHR

NEUER KOORDINATOR POLITIK

Eine politische Stimme

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Seit dem 1. Juni arbeitet Simon Burgunder beim SEV als Koordinator Politik. Er beobachtet für den SEV das politische Geschehen. Und er pflegt Kontakte zu Politikerinnen, Politikern und verschiedenen Interessengruppen, um ihnen die Positionen des SEV zu vermitteln und den Einfluss der Gewerkschaft zu stärken. Ein Interview.

Gibt es ein Thema, dass dich derzeit gerade besonders beschäftigt?

Ganz sicher die drohenden Sparmassnahmen im öffentlichen regionalen Personenverkehr. Dieser wird zu 50% durch die öffentliche Hand finanziert, also durch die Kantone und den Bund. Jetzt will Karin Keller-Sutter 2024 7,8% einsparen. Das sind 92 Mio. Franken, nur Bundesgelder. Das ist ein riesiger Betrag. Hinzu kommen Kürzungen von jährlich 2% in den nächsten Jahren. Das sind weitere 20 bis 30 Mio. Franken, die jedes Jahr fehlen werden. Das heisst, es drohen Einsparungen beim Personal und ein Abbau beim Leistungsangebot. Klar ist, dass das Personal die Sparmassnahmen am Schluss wird ausbaden müssen. Wir versuchen unsere «befreundeten» Parlamentsmitglieder anzugehen, also Politikerinnen und Politiker, die sich für den öffentlichen Verkehr stark machen. Viele Parlamentsmitglieder haben wir bereits überzeugt, bei den Budgetdebatten im Herbst auf die Bremse zu stehen. Zudem haben wir eine Petition lanciert, die Bundesrat und Parlament auffordert, nicht beim öffentlichen Verkehr zu sparen.

Wie sieht es aus bei anderen Themen, die brennen, zum Beispiel die Europapolitik?

Nach dem Scheitern des Rahmenabkommens zwischen der EU und der Schweiz laufen jetzt wieder neue Verhandlungen. Der Bundesrat versucht mit der EU eine Einigung in einzelnen Bereichen zu finden. Ein möglicher Verhandlungs-

Klima-Demo am 30.9.23

Der SEV beteiligt sich an der Kundgebung der Klima-Allianz. Gemeinsam mit rund 140 Organisationen kämpft der SEV für Massnahmen gegen den Klimawandel. Dabei muss sichergestellt werden, dass diese Massnahmen sozial abgefedert sind («Just Transition»). Wir treffen uns am Samstag, 30. September 2023, um 14 Uhr beim Bollwerk in Bern mit dem Transparent «Public Transport for Future».

bereich ist der Verkehr. Das Problem ist, dass bei den Sondierungen im Vorfeld weder die Gewerkschaften noch die Arbeitgeber miteinbezogen wurden. Es scheint, als wolle das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Verhandlungsspielraum alleine abstecken, ohne die Sozialpartner einzubeziehen, wie es bei der Personenfreizügigkeit gang und gäbe ist. Wir hatten zwar ein Treffen mit dem Seco und dem BAV, aber da fehlte die SBB. Die EU möchte im internationalen Personenverkehr den freien Zugang von europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Schweizer Schienennetz. Wir sind gegen eine unkontrollierte Liberalisierung. Das ist weder im Interesse des Verkehrspersonals noch im Interesse der Öffentlichkeit. Wir wollen keine Verhältnisse wie in Deutschland. Wir befürworten eine Öffnung im internationalen Personenverkehr durchaus. Züge sollen nicht an der Grenze haltmachen. Züge sind schon immer über Grenzen gefahren und haben so Gesellschaften verbunden. Aber die Öffnung soll mit dem bewährten Kooperationsystem passieren. Gäbe es ein Konkurrenzsystem, würden alle nur noch die lukrativen Linien betreiben wollen und der Rest würde liegen bleiben. Wir wollen nicht, dass dadurch die Arbeitsbedingungen verschlechtert werden und die Infrastruktur vernachlässigt wird. Auf Schweizer Schienen sollen Schweizer Löhne bezahlt werden! Wir verlangen von Seco und BAV, dass auch im Verkehr der soziale Dialog institutionalisiert wird.

Das andere grosse Thema, das uns in den nächsten Jahren beschäftigen wird, ist der Klimawandel. Wo engagierst du dich da?

Es ist klar, dass der öV eine wichtige Rolle spielt, wenn wir den Klimawandel stoppen wollen. Eine grosse Frage ist, wie bringen wir mehr Leute in den öffentlichen Verkehr. Da gibt es verschiedene Ideen, wie z.B. die Verbilligung der Tickets oder die Einführung des Gratis-öV. Dort müssen wir aufpassen. Der öV kostet, das Personal kostet. Das heisst, es darf nicht sein, dass wir die verschiedenen Interessen gegeneinander ausspielen. Wenn man den öV billiger für die Reisenden macht, darf man nicht gleichzeitig die Arbeitsbedingungen für das öV-Personal verschlechtern. Wenn wir den öV attraktiver gestalten wollen, muss auch das Personal berücksichtigt werden. 2,5 Mio. Menschen werden täglich alleine vom regionalen Personenverkehr bewegt. Und da muss die öffentliche Hand bereit sein, zu investieren. Der neue Verkehrsminister Albert Rösti sagt, er möchte alles fördern, sowohl die Strasse als auch den öV. Das mag kurzfristig funktionieren, aber langfristig werden wir ein Finanzierungsproblem haben. Letztlich stellt sich die Frage, ob nicht die Finanzierungsmecha-

nismen im Verkehr überdenkt werden müssten. Im Moment werden Strasse und Schiene aus unterschiedlichen Kassen finanziert. Der Strassenverkehr finanziert sich vorwiegend aus Mineralöl und Automobilsteuern, die Schiene über allgemeine Bundesmittel, aber auch aus der LSVA und der Mineralölsteuer. Meines Erachtens muss im Hinblick auf die Netto-Null-Zielsetzung die Frage gestellt werden, ob nicht eine Umverteilung von der Strasse zur Schiene erfolgen sollte. Für den SEV ist klar, der öV ist Teil der Lösung zur Klimawende! Wir werden am 30. September mit dem SEV auch an der Klima-Demo teilnehmen.

Wir sprachen bisher nur vom Personenverkehr. Was sagst du zum Güterverkehr?

Auch da werden wir uns mit der Frage der Finanzierung beschäftigen müssen. Das zeigt der Gotthardbasistunnel-Unfall exemplarisch. Welche technischen Standards sollen im Güterverkehr gelten? Wie viel und intensiv sollen Güterzüge kontrolliert werden? Wer haftet für Unfallkosten? Es geht aber auch um die Frage, wie können noch mehr Güter auf die Schiene verlagert werden, insbesondere im Binnenverkehr. Ganz klar werden wir uns dafür einsetzen, dass die Verlagerungspolitik fortgesetzt wird. Die Finanzierung muss gesichert sein und das Personal anständig entlohnt werden.

Wie sieht es eigentlich beim Thema Digitalisierung aus?

Natürlich ist die Digitalisierung ein grosses Thema für uns. Das geht vom automatischen Fahren über die Digitale Automatische Kupplung bis hin zum digitalisierten Kundendienst. Da müssen wir vorausschauend sein, damit wir rechtzeitig auf neue Entwicklungen reagieren können. Wir bleiben dran.

Porträt Simon Burgunder

Der gelernte Politologe und Volkswirtschaftler arbeitet seit rund zwei Jahrzehnten im Gewerkschafts- und im Umweltbereich. Bevor Simon Burgunder (47) zum SEV kam, arbeitete er fünf Jahre als Rechtsberater bei der Unia Zürich. Davor war er als Umweltratingexperte beim VCS und als Gewerkschaftssekretär beim VPOD in Basel tätig. Nach seinem Studium in Bern und Bologna absolvierte er verschiedene Praktika u.a. beim WWF und der Unia. Neben seiner beruflichen Tätigkeit als Koordinator Politik beim SEV arbeitet er leidenschaftlich gerne in einem Familiengarten, kocht italienisch oder besucht Fussballspiele der Berner Young Boys. Er ist Vater einer Tochter.

UNFALL IM GOTTHARD-BASISTUNNEL

Regeln zur Dienstplanung sind einzuhalten



Im Tunnel bei 40 Grad zu arbeiten ist eine grosse physische Belastung.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nach der Entgleisung vom 10. August im Gotthard-Basistunnel trug das Bahnpersonal mit viel Flexibilität und Einsatz dazu bei, die negativen Folgen für Reisende und Verlader zu minimieren. Dank eines angepassten Betriebskonzepts sollte aber inzwischen für alle Mitarbeitenden wieder ein planbares Privatleben möglich sein. Der SEV erwartet darum von den Bahnen, dass alle vereinbarten Regeln für die Dienstplanung wieder eingehalten werden.

Während der anfänglichen Totalsperre des GBT wichen die Bahnen auf die Lötschberg-Simplon-Achse und die Gotthard-Bergstrecke aus. Weil letztere kleinere Tunnelprofile aufweist, können dort keine Doppelstockwagen und keine Güterwagen mit vier Meter Eckhöhe verkehren, und ihre stärkeren Gefälle erfordern reduzierte Zuggewichte und/oder Zusatzloks. Doch dank der Bergstrecke blieben Deutschschweiz und Tessin per Bahn miteinander verbunden, bis die GBT-Oströhre am 23. August wieder aufging. Es ist zu hoffen, dass SBB und Politik die

Bedeutung dieser Verbindung nun erkannt haben und auch für eine funktionierende Schneeräumung sorgen werden. Im Güterverkehr fuhren vor allem SBB Cargo National und International über den Berg, während die anderen Bahnen fast ganz auf den Lötschberg auswichen. So auch BLS Cargo, deren Lokpersonal in Bellinzona vorübergehend nur wenig Arbeit hatte. Gleich ging es Rangierteams in Chiasso Smistamento. Enorm zu tun hatten dagegen die Trassen- und Fahrplan-Planer:innen der Infrastruktur, aber auch das übrige Planungs-, Dispositions- und Personaleinteilungspersonal. Ganz zu schweigen von den vielen kurzfristigen Änderungen für das Lok-, Zug-, Rangier- und Wagenreinigungspersonal usw. Die Güterbahnen mussten bis mindestens Ende August damit leben, dass sie Trassen jeweils nur für den Folgetag erhielten.

Baupersonal am Anschlag

Das SBB-Baupersonal stand unter Druck, den GBT möglichst rasch wieder befahrbar zu machen. Im Tunnel bei 40 Grad zu arbeiten ist eine grosse physische Belastung. Trotz Zweischichtbetrieb dürfte die Bergung der entgleisten Wagen bis Ende September dauern, und die Weströhre dürfte

erst Anfang 2024 wiedereröffnet werden, denn es gibt viel zu reparieren. Dafür ist die nächstgelegene Niederlassung Biasca zuständig, mit Unterstützung aus Erstfeld. Beidenorts wurden Baustellen und der ordentliche Tunnelunterhalt zurückgestellt und Mitarbeitende kurzfristig umdisponiert. Weil im GBT auch Drittfirmen eingesetzt werden, ist deren Personal zurzeit für andere Baustellen knapp. Nur dank grossem Einsatz der SBB-Niederlassungen mussten bisher keine grösseren Baustellen abgesagt werden. Auf der Bergstrecke gilt es zudem Spurwechselweichen, die aus Spargründen verschraubt worden waren, wieder in Betrieb zu nehmen.

Personenverkehr

Weil die Fahrt über die Bergstrecke eine Stunde länger dauert, hatte das Zugpersonal anfänglich sehr lange, oft über zehnstündige Touren. Zudem waren viele Pausen so kurz, dass sie kaum für die Verpflegung reichten. Der Präsident der ZPV-Sektion Ticino forderte darum am 20. August die Planung auf, rasch stabile Dienstpläne mit ausgeglichenen Touren und genügend langen Pausen zu zeichnen. Inzwischen fährt das Tessiner Zugpersonal meist nur noch bis Bellinzona

und übergibt dort die Züge an Deutschschweizer Kolleg:innen, die ihrerseits nicht mehr bis Lugano oder Chiasso fahren müssen. Doch es gibt weiterhin lange Touren und viele kurzfristige Änderungen. Auch die LPV-Sektion Ticino schrieb den Vorgesetzten am 23. August einen Brief und forderte sie auf, die Verständigungsfristen für Tourenänderungen wieder einzuhalten und unter Einbezug der Arbeitsplankommission rasch Dienstpläne zu erarbeiten, die keine überlangen Touren mehr vorsehen. Letztere sind dank Führerwechseln in Goldau oder Bellinzona zwar seltener geworden, doch kurzfristige Änderungen gab es bis Redaktionsschluss weiterhin, und sie wurden dem Personal oft nicht korrekt mitgeteilt.

Lokpersonal Cargo

Da Güterzüge vor dem einspurigen GBT oft lange warten müssen (seit einem Fahrplanwechsel offenbar weniger), hat das Lokpersonal viele verspätete Dienstende bzw. -antritte, die oft erst sehr kurzfristig bekannt werden. Wegen des instabilen Betriebs sieht SBB Cargo nun wieder Führerwechsel in Goldau vor, nachdem das dortige Depot erst letztes Jahr gegen den Willen von Personal und SEV geschlossen

wurde. Damit fahren nun Lokführer oft per Dienstfahrt von Basel oder Rangierbahnhof Limmattal nach Goldau oder umgekehrt, was nicht nachhaltig ist. Ob die Leitung auf ihren Fehlentscheid zurückkommt?

Intervention bei SBB HR

Aufgrund vieler Rückmeldungen schrieb der SEV am 25. August einen Brief an SBB-Personalchef Markus Jordi. Darin hielt der SEV fest, dass mit dem zwischenzeitlich etablierten Betriebskonzept die Ausnahmen, die das Arbeitszeitgesetz bei Betriebsstörungen bzw. höherer Gewalt zulässt, nicht mehr anwendbar sind. Somit muss die SBB die bestehenden Regeln betreffend Anhörung der Mitarbeitenden oder ihrer Vertretung zu Änderungen von Dienstplänen oder zu kurzfristigen Änderungen des Beginns oder Endes von Diensten wieder einhalten, hielt der SEV fest. Er verfolgt die Situation aufmerksam weiter.

Alle Berufsgruppen der betroffenen Bahnen haben die ausserordentliche Lage in den vergangenen Wochen stark zu spüren bekommen und bleiben weiterhin gefordert. Das Personal hat einen Rieseneffort geleistet und verdient dafür Dank und Wertschätzung.

+

-

Der **Bundesrat beantragt** dem Parlament, der SBB die **Verluste von 1,15 Mia. Franken**, die **im Fernverkehr 2020 bis 2022 während der Pandemie** entstanden sind, **zu begleichen** – wie vom SEV gefordert. Denn die SBB hat den Fernverkehr im Interesse des Landes gewährleistet, obwohl kein kostendeckender Betrieb mehr möglich war. Die SBB führt den Fernverkehr auf eigene Rechnung, den Regionalverkehr dagegen auf Bestellung von Kantonen und Bund.

Nach Krankenkassenprämien, Mieten und Lebensmittelpreisen **sollen auch die Strompreise stark steigen**. Dieser «Strompreishammer» wäre vermeidbar, hält der Gewerkschaftsbund fest. «Während Energiekonzerne Milliardengewinne erzielen, soll die Stromrechnung der Kleinkund:innen weiter steigen. Die ausserordentlichen Massnahmen zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit dürfen nicht einseitig auf die Haushalte abgewälzt werden!», fordert der SGB.



Während der Pandemie hat die SBB im zuvor rentablen Fernverkehr 1,15 Mia. Verlust gemacht.

CHRISTINA JÄGGI antwortet

Der Druck wächst

Vor einem Jahr streikten die Mitarbeitenden der TPG und wurden danach von der Direktion unter Druck gesetzt. Ist Gewerkschaftsarbeit ein Risiko?

«Zur Freiheit der Gewerkschaften gehört es, dass sie unbequem sind. Bequem sind Gewerkschaften nur dort, wo sie unter Zwang von rechten oder linken Diktaturen stehen», sagte der ehemalige deutsche Bundespräsident Richard von Weizsäcker einst.

In der Schweiz darf Gewerkschaftsarbeit unbequem sein und ist meistens kein Risiko. Es gibt aber auch negative Ausnahmen, wie der TPG-Streik von 2022 zeigt: Die Kolleginnen und Kollegen, die streikten, erhielten von der Direktion ein Warnschreiben, in welchem die Organisation des Streiks und dessen Verlängerung sanktioniert wurden. Der SEV setzt sich mit allen Mitteln dafür ein, dass seine Mitglieder gegen solche Machenschaften geschützt werden. In

der Schweiz ist die Gewerkschaftsfreiheit in den Grundrechten verankert.

Der Blick über die Grenze zeigt, dass die Rechte der Arbeitnehmenden zunehmend demontiert werden. Vermehrt kommt es zu Gewalt gegen Gewerkschaftsmitglieder. Arbeitnehmende werden wegen ihrer Teilnahme an Streiks juristisch verfolgt. In Frankreich wurden zahlreiche Streiks von der Polizei unterdrückt und Gewerkschaftsmitglieder müssen sich wegen Kampfaktionen vor Gericht verantworten.

Solche Einschüchterungsversuche, der Druck auf das Demonstrations- und Streikrecht und das Recht auf Meinungsfreiheit sind aufs Schärfste zu verurteilen. Gewerkschaftsrechte sind Menschenrechte. Es braucht den steten Kampf für diese Rechte, und es braucht die Solidarität – auch über die Grenzen hinweg.

Organisationssekretärin Christina Jäggi ist im SEV für Internationales zuständig. Hast du eine Frage? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch

ZUGVERKEHRSLEITER SBB

SEV erzielt ersten Erfolg bei den ZVL

SEV
zeitung@sev-online.ch

Seit Jahren ist für den SEV klar, dass es im ganzen Berufsumfeld der Zugverkehrsleiter:innen mit ihren verschiedenen Rollen in der Kernfunktion und in weiterführenden oder übergeordneten Funktionen einen grossen Handlungsbedarf gibt. Nun setzt die SBB eine der SEV-Forderungen um: Sie verbessert die Lohnentwicklung zu Beginn der ZVL-Berufslaufbahn massgeblich.

Schon 2021 wünschte der SEV ein Treffen mit der Führung FUB (Fahrplan und Betrieb), weil er bei mehreren Themen Verbesserungsbedarf für das Personal sah, fand aber bei jener Aussprache wenig bis gar kein Gehör. Seither führte der SEV immer wieder Diskussionen mit Personal, insbesondere aus den Betriebszentralen, und nahm sich 2023 vor, für das Personal in den BZ und in ZVL-Berufen konkrete Forderungen zu stellen und umzusetzen, denn er machte sich ernsthaft Sorgen um die personelle Situation in den BZ. Zum Beispiel die BZ Mitte arbeitet schon länger mit einer stellunggekürzten Organisation, und in anderen BZ nimmt die Fluktuation problematische Ausmasse an. Mitte Juni 2023 gelangte der SEV schriftlich an die SBB und forderte substantielle, sofortige Verbesserungen.

Juni 2023: Forderungen des SEV

Nachdem bei den Lokführenden in einer ähnlichen Unterbestandsproblematik massiv eingegriffen wurde, wie auch im Rangierbahnhof Limmattal (RBL), sogar rückwirkend, vermisst

der SEV vergleichbare Schritte bei den Betriebszentralen. Er sieht verschiedene Möglichkeiten:

- Der Aufstieg der ZVL muss beschleunigt werden, respektive die Lohnentwicklung muss gerade in den ersten Jahren sichtbar verbessert werden.
- Es braucht eine grundsätzlich bessere Entlohnung für die Mitarbeitenden.
- Die Situation der Disponenten Bahnverkehr BZ (DBZ) und ähnlicher neu entwickelter Funktionen muss geklärt und honoriert werden.
- Teilzeitmitarbeitende dürfen im Aufstieg nicht benachteiligt werden.
- Mehrsprachigkeit soll besser honoriert werden.

Diese Punkte waren nicht abschliessend, und der SEV ist offen für andere Wege zum Ziel, aber für ihn besteht dringender Handlungsbedarf. Gleichzeitig sollte die Situation in den RB überprüft werden. Parallel dazu machte der SEV die SBB auch darauf aufmerksam, dass bei Stellen der Planung innerhalb von FUB unterschiedliche Einreihungen vorhanden sind. Diese tieferen Einreihungen sind heute nicht nachvollziehbar und sollten überprüft und angepasst werden.

Lohnanpassungen per 1. September

Schon kurz nach Eingang der SEV-Forderungen waren die SBB-Verantwortlichen zu Gesprächen bereit, die sich als erstaunlich konstruktiv erwiesen. Im Gegensatz zu 2021 signalisierte die Führung FUB, dass sie durchaus auch Handlungsbedarf in gewissen Bereichen erkennen könne. Schon Mitte August fand das nächste Treffen statt. Dabei erklärte sich die SBB bereit, eine wesentliche SEV-Forderung umzusetzen:



Angehende Zugverkehrsleiter:innen in der BZ Mitte während der Fachausbildung.

nämlich die Lohnentwicklung zu Beginn der Berufslaufbahn ZVL massgeblich zu verbessern und beschleunigen. Das ist für diese Gruppe eine grundsätzliche und erfreuliche Verbesserung. Konkret gibt es für 120 Kolleg:innen ab 1. September positive und auch nachhaltige Lohnanpassungen von 300 bis 4000 Franken, und die Ausbildungslöhne werden angehoben. Das sind eindeutig mehr als «punktuelle» Anpassungen, wie die SBB intern kommunizierte. Hier untertreibt sie für einmal ihre eigenen Verbesserungen. Diese sind sehr wichtig, damit überhaupt genügend Personal gefunden werden kann und damit dieses wenn möglich nicht gerade wieder abspringt. Das soll die Personalbestände bei FUB sichern. Die aktuellen Schwierigkeiten führen u. a. zu schlechter Planbarkeit, zusammengelegten Touren und weiteren negativen Folgen.

Wie weiter?

Es ist erfreulich, dass eigentlich zum ersten Mal seit der neuen BZ-Landschaft substantielle Verbesserungen erfolgen. Bisher verneinte die Führung FUB einen Anpassungsbedarf zugunsten des Personals – und damit auch, dass es grundsätzliche Probleme gibt. Es ist gut und nötig, zu Beginn der Laufbahn zu handeln. Aber dabei kann und darf es nicht bleiben.

Der SEV sieht klar weiteren, breiteren Handlungsbedarf und hat diesen den Verantwortlichen FUB im August aufgezeigt. Die SBB verneinte zuerst eine Notwendigkeit, doch der SEV konnte immerhin erreichen, dass mehrere Themen nun weiterverfolgt und in anderem Kontext überprüft werden. Der SEV wird bei allen aufgezeigten Themen weiter Druck machen. Wir

sind überzeugt, dass diese Anliegen alle begründet sind: Für die Mitarbeitenden wichtig, für das Funktionieren der Organisation nötig und für die Zukunft des Betriebs unabdingbar.

Wir bleiben dran

Kommentar von Urs Huber, Gewerkschaftssekretär und Leiter SEV-Team Infrastruktur. Endlich. Das muss man sagen. Endlich wurde mal anerkannt, dass es auch bei FUB, insbesondere beim Bereich Betrieb, Handlungsbedarf zugunsten des Personals gibt. Eine konkrete Umsetzung auf den 1. September nach den SEV-Forderungen im Juni, das ist für SBB-Verhältnisse schon fast Überschall!

Zwar erfahren vorerst «nur» Mitarbeitende am Anfang der Laufbahn eine Verbesserung. Aber immerhin, ein erster wichtiger Schritt ist getan. In die richtige Richtung, aber für den SEV natürlich für zu wenige. Wir sind aber froh, denn diese Gruppe leidet auch am heutigen «lahmen» Lohnsystem, wo sogar der normale Aufstieg bei jeder Lohnverhandlung von neuem erkämpft werden muss. Und bessere Rekrutierung und weniger Abgänge helfen allen Mitarbeitenden.

Aber trotzdem: Auf diesen ersten Schritt muss mehr folgen. Es darf auch nicht sein, dass die langjährigen, treuen Mitarbeitenden in diesen Funktionen stehengelassen werden. Sie sind die tragenden Säulen in den BZ, Rangierbahnhöfen und weiteren Stellen. Der SEV bleibt dran. Dass verschiedene Forderungen weiterverfolgt werden, ist unbedingt nötig.

LINK ZUM RECHT

AHV-Reform 21 gilt ab 1. Januar 2024

§ SEV-Rechtsschutzteam
zeitung@sev-online.ch

Trotz des Widerstands der Gewerkschaften ist die Vorlage AHV 21 im September 2022 vom Stimmvolk knapp angenommen worden. Um den Betroffenen zu ermöglichen, gewisse Entscheidungen frühzeitig zu treffen, sind nachfolgend die wichtigsten Änderungen der Reform zusammengefasst.

Flexibler Bezug der AHV-Rente

Die AHV-Reform bringt mehr Wahlfreiheit beim Berufsaustritt – für Frauen und Männer. So kann man sich die AHV-Altersrente neu ab einem frei gewählten Monat zwischen 63 und 70 Jahren auszahlen lassen. Zudem wird es möglich, einen Teil der AHV-Rente vor dem Erreichen des Referenzalters zu beziehen oder darüber hinaus aufzu-

schieben. Das «Referenzalter» bezeichnet das Alter, mit dem man die AHV-Rente ohne Abzüge oder Zuschläge beziehen kann. Mit der AHV-Reform wird es einheitlich für Frauen und Männer auf 65 Jahre festgelegt.

Anreize zur Weiterarbeit nach 65

Wie bisher sind bei Weiterarbeit nach dem Referenzalter auf dem erzielten Einkommen AHV-Beiträge geschuldet, sofern dieses Einkommen den gesetzlichen Freibetrag übersteigt. Mit der AHV-Reform werden diese AHV-Beiträge neu «rentenbildend». Das heisst, dass man mit diesen Beiträgen die Höhe seiner AHV-Rente – bis zur AHV-Maximalrente – verbessern kann. Neu ist es zudem bei Weiterarbeit nach dem Referenzalter möglich, auf den Freibetrag zu verzichten, sodass man auch auf Einkommen unter diesem Freibetrag AHV-Beiträge einzahlen kann. Auch so lässt sich die AHV-Rente verbessern.

Auswirkungen eines Vorbezugs bzw. eines Aufschubs prüfen

Die neue Flexibilität bietet mehr Möglichkeiten, den Altersrücktritt selbstbestimmt zu gestalten. Doch seid ihr, Kolleginnen und Kollegen, gut beraten, wenn ihr euren Altersrücktritt sorgfältig plant und verschiedene Szenarien sowie deren finanziellen Auswirkungen prüft. Gerade für jene, die eine vorzeitige Pensionierung in Betracht ziehen, sind die zehn letzten Jahre bis zur Pensionierung besonders wichtig, um ihren Berufsausstieg optimal vorzubereiten.

Mehr Flexibilität auch in der 2. Säule

Schon heute bieten einige Vorsorgeeinrichtungen auf freiwilliger Basis flexible Lösungen rund um die Pensionierung an. Mit der AHV-Reform sind neu alle Pensionskassen dazu verpflichtet, die vorzeitige Pensionierung bzw. bei Weiterführung der Erwerbs-

Referenzalter Frauen

Geburtsjahr	Referenzalter
1960 und älter	64 Jahre (keine Erhöhung)
1961	64 Jahre + 3 Monate
1962	64 Jahre + 6 Monate
1963	64 Jahre + 9 Monate
1964 und jünger	65 Jahre

tätigkeit den Aufschub der Altersleistungen zu ermöglichen. Auch die Möglichkeit einer Teilpensionierung muss neu angeboten werden.

Einheitliches Referenzalter für Frauen und Männer

Mit der Reform wird in der AHV das einheitliche Referenzalter 65 eingeführt. Dazu wird das Referenzalter für Frauen schrittweise von

heute 64 auf neu 65 Jahre erhöht. Zur Abfederung dieser Erhöhung erhalten Frauen der Jahrgänge 1961 bis 1969 als «Übergangsgeneration» eine Entschädigung. Sie profitieren entweder von einem lebenslangen Zuschlag zur AHV-Rente oder von tieferen Kürzungssätzen beim Vorbezug der Rente.

Mehr Infos zur AHV-Reform unter www.bsv.admin.ch/ahv21

SBB CARGO

Rettet den Schienengüterverkehr!



Erhält der Einzelwagenladungsverkehr (hier Aproz-Wasser) die nötigen Bundesgelder? Bald liegt der Ball beim Parlament.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Der Bundesrat wird bald seine Wahl zwischen zwei Varianten bekannt geben, die für die Zukunft von SBB Cargo entscheidend ist. Mehr denn je gilt es, den Schienengüterverkehr nicht nur zu erhalten, sondern auszubauen.

Am 2. November 2022 hat der Bundesrat (BR) auf Antrag des Parlaments zwei Varianten in die Vernehmlassung geschickt: Die erste sieht eine umfassende finanzielle Unterstützung für den Schienengüterverkehr vor. Die zweite konzentriert sich auf wettbewerbliche Anreizinstrumente, die jedoch dazu führen würden, dass wichtige Angebote im Bahngüterverkehr verschwinden und auf die Strasse verlagert würden. Beide Varianten sehen Gelder für die digitale automatische Kupplung vor, dank welcher zeitraubende manuelle Prozesse automatisiert werden können. Die Vernehmlassung hat bis Ende Februar gedauert. Seither arbeitet die Bundesverwaltung die Botschaft aus, die der BR bald dem Parlament vorlegen wird.

Warum ist Variante 1 so wichtig? Der BR nimmt im erläuternden Bericht zur Kenntnis, dass sich der nach wie vor sehr komplizierte und teure Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht selber finanzieren kann. Dieser wird vor allem kleinere Gütermengen eingesetzt. Einzelne Wagen oder Wagengruppen werden regional von Anschlussgleisen oder Verladeanlagen gesammelt und in Rangierbahnhöfen zu Ganzzügen für die Weiterfahrt zusammengestellt. Es ist sehr schwierig, dass sich das finanziell lohnt.

Der BR ist sich der Bedeutung des Güterverkehrs bewusst und will ihn perfektionieren, wobei nicht nur finanzielle Kriterien, sondern auch die Ziele der Energie- und Klimapolitik bis 2050 sowie die Versorgungssicherheit der Schweiz berücksichtigt werden sollen. Der Güterverkehr kann mittel- und langfristig nur dann einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten, wenn er umfassende Transportangebote auf der Schiene gewährleistet. Dafür müssen unter anderem die Anbieter von EWLV finanziell entschädigt werden.

«Die Erkenntnis kommt leider sehr spät», bedauert SEV-Gewerkschafts-

sekretär Jean-Pierre Etique. «In den letzten Jahren, während der Ära Andreas Meyer/Nicolas Perrin, hat SBB Cargo den EWLV in den Randregionen komplett abgebaut, vielleicht irreversibel. Man wollte nur noch das behalten, was rentabel war. Heute will der Bund diese regionalen Aktivitäten wieder unterstützen, aber man muss Kunden überzeugen, die sich in der Zwischenzeit der Strasse zugewandt haben. Man müsste die Kunden, die mit der Bahn arbeiten, aufwerten, z. B. mit einem Label.»

Für Philipp Hadorn, der beim SEV für das Cargo-Dossier zuständig ist, sieht darin «die gute Nachricht, dass der Bundesrat in der Variante 1 vorschlägt, verschiedene Unterstützungen zu gewähren, insbesondere für Geräte zum Güterumschlag. Werden diese noch ein wenig ausgebaut, erhält die Verlagerung im Binnenverkehr endlich den nötigen Schub.» Die Kosten für diese Massnahmen belaufen sich auf rund 600 Millionen Franken für einen Zeitraum von vier Jahren. Diese Fördermassnahmen sind absolut notwendig. Ansonsten, so warnt der BR, muss mit bis zu 650 000 zusätzlichen Lastwagenfahrten pro Jahr

auf den Schweizer Strassen gerechnet werden. Das bedeutet deutlich mehr Staus, weniger Verkehrssicherheit, mehr Lärm und mehr CO₂-Emissionen. Der Schienengüterverkehr braucht siebenmal weniger Energie und fünfmal weniger Platz als der Strassengüterverkehr. Der SEV fordert, dass sich der Bund zusätzlich ein messbares und ehrgeiziges Verlagerungsziel stecken soll: Der Anteil des Schienengüterverkehrs soll sich bis 2050 verdoppeln.

Der BR warnt im Bericht, dass bei der zweiten Variante, die einen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern vorsieht, «die Einstellung des Angebots im EWLV die wahrscheinliche Folge» ist. Wie verheerend dies für den Schienengüterverkehr wäre, zeigen folgende Zahlen des erläuterten Berichts: 2019 sind von allen Wagen im Binnen-, Import- und Exportverkehr fast 58 % im EWLV befördert worden, 30 % in Ganzzügen mit konventionellen Wagen und 12 % im kombinierten Verkehr.

Ganzzüge sind betrieblich einfacher als der EWLV: Sie verkehren als Einheit vom Start- zum Zielort und werden für grosse Sendungen eingesetzt, z. B. für Erdölprodukte, Erze,

Steine, Erden. Viele Unternehmen greifen darauf zurück und zeigen, dass Ökologie und Ökonomie gut zusammenpassen können. Die Migros ist einer der grössten Bahnkunden mit einer Million Tonnen Bahnfracht pro Jahr (EWLV und Ganzzüge). Seit 60 Jahren werden z. B. über 90 % der Aproz-Getränke der Migros per Bahn über die Rangierbahnhöfe Renens und Limmattal zu den Betriebszentren der Migros-Genossenschaften transportiert. Sortiert und rezykliert treten die PET-Flaschen dann dank SBB Cargo den Rückweg nach Aproz an. Auch viele andere Unternehmen wie Feldschlösschen (Bier), Victorinox (Messer), Perlen (Papier), die Schweizerische Post, die Schweizer Salinen, Swissmill (Getreide), Vigier-Zement oder Stahl Gerlafingen (Schrott) greifen gerne auf die Bahn zurück.

Wenn das EWLV-Netzwerk schrumpft, ist das ganze System des Bahngüterverkehrs davon betroffen. Die SBB glaubt an sein Potenzial und will «das strukturelle Defizit des Wagenladungsgüterverkehrs mit Unterstützung des Bundes beseitigen», wie sie in ihrem Communiqué vom 4. September schreibt. *Affaire à suivre.*

BUS UND BAHN

Bessere Arbeitsbedingungen gegen den Personalmangel!



Der Mangel an Busfahrer:innen und Lokpersonal beschäftigte sogar die Westschweizer Tagesschau.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

In der französischen Schweiz werden bei ÖV-Unternehmen Kurse gestrichen. In der deutschen Schweiz hat sich die angespannte Situation bei den Busbetrieben entschärft, nicht aber auf der Schiene. Gegen Fehltage und Personalmangel wirkt die Rekrutierung von mehr fahrendem Personal – und dafür braucht es verbesserte Arbeitsbedingungen.

Ende August thematisierte die Tagesschau «19.30» von RTS die Konsequenzen des Personalmangels bei gewissen ÖV-Unternehmungen. Zwei frisch pensionierte Chauffeure der TransN in Neuchâtel erläuterten, wie der Arbeitsstress in den letzten Jahren mit der Erhöhung des Fahrtakts im städtischen Verkehr gestiegen ist. «Manchmal fahren wir an zehn Tagen hintereinander», erklärt Jacques Solande. «Der Mensch hält so etwas nicht mehr aus. Man ist acht Stunden in der Stadt, fährt nur in der Stadt... Die Chauffeure haben die Nase voll». Als Resultat sind die krankheitsbedingten Absenzen gestiegen, und die Direktion musste Kurse streichen. Da die Quote der Fehltage diesen Sommer auf über 10 % gestiegen ist, werden die Mitarbeitenden regelmässig an ihren Freitagen aufgebeten. «Wir schaffen es nicht, die krankheitsbedingten Absenzen auf das Niveau vor Covid herunterzudrücken, war die Reaktion von TransN-Produktionsschef Gabriel Schneider gegenüber RTS. «Ausserdem müssen wir andere Faktoren wie die Personalfriedenheit im Auge behalten.»

Schon letzten Herbst kam es bei TPG und Postauto zu Kursstreichungen. Betroffen sind auch andere Unternehmen, die mit den eng getakteten Kursen im Stadtverkehr spielen, damit die Fahrgäste nur einfache Verspätungen registrieren. Mangel an Bus- und Tramfahrern herrschte im Sommer 2022 auch in Basel, Zürich, Aarau und Lenzburg. Die meisten Deutschschweizer Betriebe nahmen das Problem ernst und versuchten, zusätzliches Personal zu rekrutieren und Reserven zu schaffen, um die Absenzen abzufedern – sogar mit Büropersonal. Auch der Bahnsektor bleibt nicht verschont. Die Petition des Fahrpersonals der TPC (Chablais) vom Juli gegen Dienstplanänderungen ohne vorgängige Konsultation betraf auch das Lokpersonal. Der Personalmangel der TPC bleibt akut und eine neue Petition ist in Arbeit. Auch in der deutschen Schweiz ist die Situation angespannt, vorab bei RhB, Zentralbahn und Thurbo. Diese versuchen das Problem mit Zulagenzahlungen bei Abruf am freien Tag zu lösen. «Unsere Kollegen müssen auf ihre Gesundheit achten und Einsätze an ihren Ruhetagen ablehnen», warnt SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser besorgt.

In der Romandie steht der ganze ÖV-Sektor unter Druck. Laut RTS wurde ein allgemeiner Anstieg der Fehlzeiten um rund 2 % festgestellt. «Es ist ein Problem, dass man bei einer zermürbenden Arbeit wie der des Fahrens, die während Stunden eine hohe Konzentration erfordert, krank wird. Viele steigen darum aus dem Beruf aus. Wo aus Spargründen kein Reservepersonal mehr vorhanden ist, werden die Leute aus ihren gesundheitlich notwendigen Ruhetagen zur Arbeit gerufen, sodass auch sie krank werden. Das ist ein Teufelskreis», kritisiert Jean-Pierre Etique, Gewerkschaftssekretär SEV. Er fordert die Unternehmen, die Kantone und den Bund auf, nicht zulasten des Personals zu sparen. Er kritisiert auch die Touren, «die so gestaltet sind, dass eine nahezu maximale Auslastung erreicht wird. Das bedeutet, dass Pausen oder Endzeiten auf das gesetzliche Minimum reduziert werden und die Fahrer fast immer hinter dem Steuer oder im Führerstand sitzen, manchmal fünf Stunden am Stück. Dies zusammen mit den langen Dienstschichten beeinträchtigt unsere Kolleg:innen gesundheitlich. Man muss das Wohlbefinden berücksichtigen, um diese Berufe attraktiv zu machen, anstatt Jagd auf Kranke zu machen. Mit attraktiven Arbeitsbedingungen (Arbeitszeiten, Schichtlängen und echte Reserve) werden sich die Fragen des Personalmangels und der Fehlzeiten viel leichter lösen lassen!»

Der SEV unterstützt folgende Kandidat:innen:



«Ich setze mich als Politiker mit viel Herzblut für den ÖV und das engagierte Personal ein. «Mission B: Brügger nach Bern» – für Bahn/ Bus und den gesamten ÖV.»

Martin Brügger, Brugg, Ing. ETH, Mitglied SEV, Grossrat, Einwohnerrat



«Die Mobilität nimmt weiter zu, der CO2-Ausstoss des Verkehrs ebenso. Für den Klimaschutz muss der Anteil des öV, des Güterverkehrs und des Langsamverkehrs erhöht werden. Als Präsident der IG öffentlicher Verkehr Oberaargau will ich mich für den Service public und die weitere Förderung des öV stark machen – mit einem Bundesrat Röstli ist es jetzt umso nötiger.»

Adrian Wüthrich, Huttwil, Präsident IG öffentlicher Verkehr Oberaargau



«Als Tochter eines Bähnlers und Mutter eines Lokführers ist mir der öffentliche Verkehr seit jeher ein grosses Anliegen. Deshalb engagiere ich mich für die Förderung eines guten Mobilitätsangebots sowie für korrekte Arbeitsbedingungen und faire Löhne.»

Ursula Schneider Schüttel, Murten, Nationalratskandidatin (bisher)



«Arbeiterin, Gewerkschafterin, Praktikerin: Ich bin die ideale Wortführerin für Bundesbern. Gib deine Stimme einer aufrichtigen Person, die deine Interessen vertritt. SP für eine blühende und gerechte Schweiz.»

Hanny Weissmüller, Haute-Nendaz, SBB-Lokführerin und Präsidentin der Gewerkschaft des Lokpersonals SEV-LPV



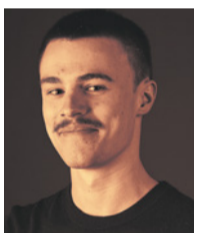
«Wenn wir ein besseres ÖV-Angebot wollen, müssen wir auch über bessere Arbeitsbedingungen reden. Die Kolleginnen und Kollegen, die sich jeden Tag für einen guten Service public – im Zug, Bus, auf dem Schiff oder auf dem Flugplatz – einsetzen, verdienen Respekt und Wertschätzung – auch in Form von besseren Löhnen.»

Lukas Auer, Frauenfeld, Präsident Thurgauer Gewerkschaftsbund



«Für gesunde Finanzen und eine finanzierbare Gesundheit.»

Ursula Zybach, Spiez, dipl. Lebensmittel Ing. ETH, Grossrätin, Vize-Gemeindepräsidentin Spiez



«Kein Lohndumping im ÖV! – Für einen starken Service public!»

Jonas Leuenberger, Solothurn,



«Auch national möchte ich menschenwürdig, nachhaltig und lösungsorientiert politisieren.»

Hanspeter Steiner, Boll, Lokführer, Prüfungsexperte BAV, Grossrat



«Gute Löhne und Renten, bezahlbare Mieten und Prämien, echten Klimaschutz und nachhaltige Verkehrspolitik: für all das möchte ich mich auch in der nächsten Legislatur einsetzen.»

Jon Pult, Chur, Nationalratskandidat (bisher), Präsident Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

ANZEIGE

**VOLLER EINSATZ!
FÜR DEN ÖV
UND DAS PERSONAL!**

**SP
AARGAU
LISTE 2**

**MARTIN
BRÜGGER**
(SEV-Mitglied)

www.martinbruegger.ch

AM 22. OKTOBER IN DEN NATIONALRAT!
Gabriela Suter in den Ständerat.

ANZEIGE

grueneCH

**GRÜNE
GRUENE.CH**

**UNSER KLIMA
DEINE WAHL**

**GRÜNE JETZT. MEHR DENN JE.
KLIMAWAHL AM 22. OKTOBER**

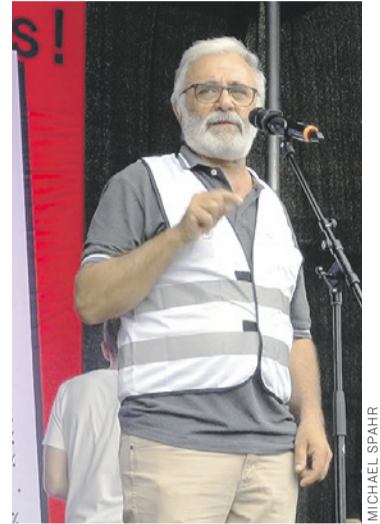
gruene.ch/wahlen2023



Ein breites Bündnis von Gewerkschaften, Mieter:innenverband und linken Parteien mobilisierte, und die Leute kamen.



SEV-Präsident Matthias Hartwich auf der Schützenmatte.



VPT-TPG-Präsident Vincent Leggiero auf dem Bundesplatz.

KUNDGEBUNG VOM 16. SEPTEMBER

20 000 demonstrieren in Bern

SGB/Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Gegen 20 000 Menschen sind am 16. September in Bern für höhere Löhne und Renten auf die Strasse gegangen. Die Realeinkommen der Arbeitnehmenden in der Schweiz sinken 2023 bereits zum dritten Mal in Folge.

Die steigenden Preise werden für immer grössere Teile der Bevölkerung zur ernsthaften Belastung. Dazu kommen geplante oder soeben bekanntgegebene weitere Erhöhungen bei den Mieten, den Krankenkassenprämien und dem Strom. Jetzt muss es mit den Löhnen aufwärtsgehen.

Die Demonstration war der Anfang der gewerkschaftlichen Mobilisierung für den Lohnherbst. Eine vierte Minus-Lohnrunde muss verhindert wer-

den. SEV-Präsident Matthias Hartwich betonte in seiner Rede auf der Schützenmatte: «Diejenigen im Bundeshaus, die gegen die Arbeitnehmenden und Arbeitnehmerinnen und gegen die Pensionierten in diesem Land sind, behaupten gern, höhere Löhne und eine 13. AHV-Rente treiben die Teuerung nach oben! Das ist nicht wahr! Glaubt ihnen nicht! Das Gegenteil ist richtig! Es ist die Teuerung, die unsere Löhne und unsere Renten auffrisst!»

SGB-Präsident Pierre-Yves Mailard fragte auf dem Bundesplatz: «Wann, wenn nicht jetzt? Die Arbeitslosigkeit liegt bei zwei Prozent und die Gewinne und Dividenden sind so hoch wie nie zuvor. In dieser Situation muss garantiert sein, dass die Löhne den Lebenshaltungskosten entsprechen. Jetzt ist es Zeit für höhere Löhne!»

Wegen der Teuerung, den steigenden Mieten und durch die höheren

Krankenkassenprämien verlieren Rentnerinnen und Rentner bis Ende 2024 eine ganze Monatsrente. Die 13. AHV-Rente kann diesen Kaufkraftverlust ausgleichen und kommt deshalb genau zum richtigen Zeitpunkt. Vincent Leggiero, Präsident der SEV-VPT-Sektion TPG (Genf) betonte in seiner Rede auf dem Bundesplatz, dass es nicht nur wichtig ist, die 13. AHV-Rente zu fordern, sondern auch, die missratene Reform der beruflichen Vorsorge, BVG 21, nächstes Jahr an der Urne zu versenken.

Demo online



Neugierig auf mehr zur Demo? Scanne den QR-Code oder besuche sev-online.ch



Der SEV ist laut und fordert höhere Löhne und Renten.



Mitglieder unterschreiben die Petition zum regionalen Personenverkehr.



Mehrere hundert SEV-Mitglieder kamen an die Demo in der Bundeshauptstadt, sogar aus dem fernen Tessin.

LOHNVERHANDLUNGEN THURBO

«Lohnaufstieg Ja, Lohn maximumsenkung Nein!»

Michael Spahr. Bei der Thurbo AG laufen Verhandlungen über ein neues Lohnsystem. Angedacht ist ein fester Lohnaufstieg für das Lokpersonal. Allerdings steht gleichzeitig die Senkung des Lohnmaximums im Raum. Für den SEV ist klar: Eine Verbesserung auf der einen Seite darf nicht zu einer Verschlechterung auf der anderen Seite führen.

«Wir können nicht akzeptieren, dass das neue Lohnsystem praktisch kostenneutral umgesetzt wird», sagt Gewerkschaftssekretär Claude Meier. «Es ist wichtig, dass sich Thurbo grosszügig zeigt und dem Personal die nötige Wertschätzung zeigt. Die Mehrbelastung des Lokpersonals ist sehr hoch. So darf es nicht weitergehen.» Das wurde auch deutlich an einer Informationsveranstaltung mit den Mitgliedern, die von der Verhandlungsdelegation (SEV, Transfair, VSLF) am 4. September durchgeführt wurde.

Die Geschäftsleitung der Thurbo AG möchte ein neues Lohnsystem mit einem Aufstieg über ein Lohnband für das Lokpersonal einführen. Das Angebot der Geschäftsleitung Thurbo (18 Jahre Aufstieg, CHF 103 000 Maximallohn bei 40-Stunden-Woche) war der Grund, warum die Gewerkschaften mit einem Mandat der Mitglieder die Verhandlungen überhaupt wieder aufnehmen. Die Verhandlungsdelegation ging davon aus, dass es neu eine Aufstiegskurve – vom Minimum zum Maximum – geben wird (analog zu den SBB). Thurbo möchte, dass alle Neueintretenden (ohne Dienstjahre als Lokführer Kat. B) vom individuellen Einstiegslohn bis zum Lohnbandmaximum 18 Jahre benötigen.

Aufgrund des bisher individuellen Aufstiegs ist die Überführung in ein neues Lohnsystem anspruchsvoll. Als Grundlage soll der aktuelle Lohn übernommen werden. Der jährliche Lohnanstieg berechnet sich wie folgt: Differenz zwischen Lohnbandmaximum und aktuellem Lohn geteilt durch 18 Jahre, abzüglich der Erfahrungsjahre als Lokführer Kat. B Normalspur CH (Beispiel: 10 Dienstjahre, aktueller Lohn: CHF 90 000. CHF 105 932 – CHF 90 000 = CHF 15 932 / 8 Jahre = jährlicher Lohnanstieg von CHF 1991.50). Der Lohnanstieg pro Jahr ist aber auf maximal 1/18 der Differenz zwischen Lohnbandminimum und -maximum beschränkt. Somit können Mitarbeiter auch trotz neu maximalem Aufstieg von CHF 2161 länger als total 18 Jahre bis zum Lohnmaximum haben, maximal jedoch 23 Jahre.

Während sich die Mitglieder der Gewerkschaften grundsätzlich einen festen Aufstieg wünschen, wird die mögliche Senkung des Lohnbandmaximums um fast 5% auf CHF 105 932 nicht goutiert. Thurbo sieht dies vor, um die Kostenneutralität des Lohnsystems zu gewähren. «In Anbetracht der aktuellen Teuerung, der laufenden Mehrleistungen, der erhöhten Flexibilität und des dauernden Personalmangels ist die Senkung des Lohnbandmaximums nicht erklärbar. Die Mitglieder fordern deswegen die Beibehaltung des aktuellen Lohnbandmaximums von CHF 110 851», sagt Claude Meier vom SEV. Der SEV hat an seiner Versammlung einem entsprechenden Antrag zugestimmt, welcher nun in die Verhandlung einfließt.

SEV BI DE LÜT

Neue Mitglieder bei der ASM gewonnen



Chantal Fischer SEV-Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger war im August unterwegs bei der Aare Seeland mobil ASM.

In den beiden Busdepots, der Werkstätte Täuffelen und in Langenthal, konnte sie viele Gespräche führen, zahlreiche Fragen beantworten und Anliegen aufnehmen. Der Kaufkraftverlust bewegt und wurde oft thematisiert.

Die Präsenz vor Ort mit Hotdogs kam gut an und führte zu einem Schub bei der Mitgliederwerbung.

Tatkräftige Unterstützung bei der Organisation und Durchführung erhielt Katrin Leuenberger vom Sektionsvorstand mit Präsidentin Priska Zimmermann, Kassierin Elisabeth Wyss, Sekretärin Andrea Matzinger und Beisitzer Patrick Fuhrmann.

MOBILISIERUNG

Du entscheidest!

Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident VPT. Gute Verhandlungen sind das Zusammenspiel mehrerer Faktoren: drei an der Zahl!

Der erste bist du, liebe Kollegin, lieber Kollege. Du bist das Wichtigste, denn du bist der SEV. Der SEV existiert, weil du Mitglied der grössten Verkehrsgewerkschaft bist! Du bist der wichtigste Faktor, denn du bist es, der über Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und höhere Löhne diskutierst und entscheidest. Du bestimmst, wie weit wir im Kampf gehen können, um ein gutes Ergebnis zu erzielen. Dafür musst du dich engagieren, insbesondere durch die Teilnahme an Gewerkschaftsversammlungen. An den Versammlungen funktioniert die Gewerkschaftsdemokratie. Hier wird über Kämpfe und Aktionen entschieden und festgelegt, inwieweit du bereit bist, in den Kampf zu ziehen. Vergiss nicht, dass du es bist, der das Ergebnis der Verhandlungen an den Gewerkschaftsversammlungen bestätigst.

Der zweite Faktor ist die Sektion. Die Sektion muss das umsetzen, was die Mitglieder auf demokratische Weise beschlossen haben. Sie muss die Stimmung und die Forderungen ihrer Mitglieder in die Führungsetagen tragen. Sie muss die Strategien für Verhandlungen oder Kämpfe umsetzen. Sie hat die Pflicht,

ihre Mitglieder regelmässig zu konsultieren und auf Tuchfühlung zu gehen. Sie muss in der Lage sein, ihre Mitglieder zu unterstützen, wenn die Verhandlungen kompliziert sind. Gewerkschaftliches Handeln ist legitim.

Der dritte Faktor sind die professionellen Gremien des SEV. Unsere Gewerkschaftssekretärinnen und -sekretäre sind in der Lage, den Sektionsvorstand und seine Vorsitzenden zu unterstützen. Es ist ihre Aufgabe, die Direktionen über die Unzufriedenheit der Kolleginnen und Kollegen zu informieren. Sie sind da, um euch zu unterstützen. Sie zeigen bei Verhandlungen Führungsstärke und scheuen sich nicht, die Interessen der Beschäftigten energisch zu vertreten. Sie gehen kein unnötiges Risiko ein. Der Gewerkschaftssekretär oder die Gewerkschaftssekretärin versteht, dass Gewerkschaftsaktionen legitim und verhältnismässig sind. Sie und er sind da, um dich bei Konflikten zu beruhigen, und sie verstehen die Hintergründe der Verhandlungsregeln genau.

Also, liebe Kollegin, lieber Kollege, vertrau in diesem Herbst auf dich selbst, auf die Sektion, die dich betreut, und auf den SEV. Engagiere dich, und wir werden ein positives Ergebnis in unseren Verhandlungen erzielen. Gemeinsam sind wir stark!

VERGÜNSTIGUNGEN

Splash & Spa Tamaro

SEV. SEV-Mitglieder profitieren neu von 20 Prozent Ermässigung auf Tages-, 4-Stunden- und Abendeintritten im Splash & SPA Tamaro. Das Angebot gilt bis zum 23. Dezember 2023 und vom 9. Januar bis zum 23. Dezember 2024 für maximal vier Personen

pro Mitgliederausweis. Das Angebot kann nicht mit Gutscheinen, Angeboten, Pauschalreisen und Promotionen kombiniert werden. Für weitere Informationen: sev-online.ch/de/deine-vorteile/weitere-verguenstigungen/

SEV-Sommerwettbewerb Das sind die Gewinner:innen

Der SEV hat vor der Sommerpause einen Wettbewerb lanciert. Gesucht wurden die originellsten Gründe für eine Mitgliedschaft im SEV. Aus den zahlreichen Einsendungen hat die Jury vier Gewinnerinnen und Gewinner erkoren. Der SEV bedankt sich bei allen, die am Wettbewerb mitgemacht haben.

Ich bin Mitglied im SEV, ...

... weil sich das
Arbeitsumfeld seit
der Steinzeit
stehts verändert.

Jürg Krähenbühl (Bild)

... weil ich mitbestimmen
will, wo die Reise hinget.

Walter Röthlisberger

... weil neue Weichen
gestellt werden müssen.

Nina Grimm

...weil ich nicht von den Haien
gefressen werden will.

Edwin Gubler

PENSIONIERTENTAGUNG VPT

Warum nach der Pensionierung im SEV bleiben?

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Im Unterverband VPT ist in den letzten Jahren die Zahl der aktiven Mitglieder gestiegen, die der Pensionierten dagegen gesunken. Der Hauptgrund dafür ist, dass immer mehr Mitglieder bei der Pensionierung aus dem SEV austreten. Wie sie zum Bleiben bewegt werden können, war daher das Hauptthema der Branchentagung der VPT-Pensionierten am 11. September in Bern.

Die vielen Austritte bei Pensionierungen fanden bei den Tagungsteilnehmenden wenig Verständnis. «Nur zu fragen: «Was bringt mir die Gewerkschaft?», ist doch egoistisch», sagte ein Kollege. «Pensionierte und Aktive müssen solidarisch sein», fand ein anderer. Es wurde an den Einsatz des SEV gegen die Streichung der Fahrvergünstigungen (FVP) für die Pensionierten erinnert, und an seinen Kampf zusammen mit dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund gegen schlechtere AHV- und Pensionskassenrenten, für eine 13. AHV-Rente usw. Diese wichtige politische Arbeit gelte es mit dem SEV-Beitrag – der für Pensionierte notabene um 50% reduziert ist – ebenfalls zu unterstützen. Michel Stoll, ehemaliger Präsident des VPT TL, erzählte, wie sein ebenfalls längst pensionierter Amtsnachfolger Johan

Pain Anfang 2021 im Lausanner Stadtparlament erfolgreich intervenierte, nachdem die städtische Pensionskasse des öffentlichen Personals die Rentenauszahlungen nach hinten verschieben wollte. «Niemals resignieren, es lohnt sich immer zu kämpfen!», sagte Michel.

Als persönliche Vorteile der Mitgliedschaft wurden aufgezählt: Berufsrechtsschutz und Beratung bei Problemen mit Sozialversicherungen (im Beitrag inbegriffen), Privatrechtsschutz für CHF 88.80 pro Jahr. Die Mitglieder werden laufend über Wissenswertes informiert. Sie können SEV- und Movendokurse gratis besuchen und jährlich 600 Franken in Reka-Checks mit 10% Rabatt beziehen. Dazu kommen diverse weitere Vergünstigungen (siehe www.sev-online.ch/vorteile) und das ganze SEV-Angebot von Versammlungen und Ausflügen, wo man alte und neue Freundschaften pflegen kann.

Persönliche Kontaktierung wichtig

All das sei vielen Mitgliedern gar nicht bewusst, sagten Kollegen, die bei den Sektionen CJ (Jura) und TransN (Neuenburg) die Pensionierten betreuen. Darum lohne es sich, den angehenden Pensionierten all diese Vorteile bei einem persönlichen Gespräch aufzuzeigen, und zwar möglichst vor der Pensionierung. VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro hofft auf möglichst viele solche Kontaktierungen durch die Sektionen, auch wenn es das neue Daten-



Klares Ja zum Vorschlag, dass der VPT-Pensioniertentag künftig stets ein Ausflug oder Fest sein soll.

schutzgesetz nicht einfacher macht zu wissen, wer in Pension geht. Danièle Dachauer, die neu in den Branchenvorstand gewählt wurde, machte darauf aufmerksam, dass die Sektionen bei der Betreuung der Pensionierten von diesen Unterstützung brauchen. Stefanie Fürst, die neue Werbeverantwortliche und Jugendsekretärin des SEV, dankte allen im Voraus für Tipps, Kritik und den gegenseitigen Austausch, die für ihre Arbeit unverzichtbar seien.

SEV-Präsident Matthias Hartwich rief zum Unterschreiben der Petition gegen die vom Bund geplanten Kürzungen beim regionalen

Personenverkehr (RPV) auf. Und im Oktober gelte es Parlamentsmitglieder zu wählen, die die Interessen der Rentner:innen und Verkehrsangestellten wirklich vertreten. Simon Burgunder, der neue Koordinator Verkehrspolitik des SEV, legte die Petition zum RPV nochmals allen ans Herz (siehe auch Interview auf Seite 2).

Einstimmig angenommen wurde der Antrag des Branchenvorstands, dass der VPT-Pensioniertentag künftig stets Ausflugs- oder Festcharakter haben soll wie 2022 und nur noch alle zwei Jahre stattfinden soll, im Wechsel mit den VPT-Tagungen, bei gleichem Budget wie bisher.

Danke, Marc-Henri! Welcome back, Danièle, im ZV VPT!

Mit einer Standing Ovation verabschiedet wurde Marc-Henri Brélaz, den die erste VPT-Pensioniertentagung 2009 in den Branchenvorstand wählte. Er präsidierte früher die SEV-Sektion TPG und deren Pensioniertengruppe. Gilbert D'Alessandro dankte ihm speziell für sein Engagement bei den TPG-Streiks. Mit Applaus wurde seine Nachfolgerin Danièle Dachauer gewählt. Sie arbeitete bis zur Pensionierung bei der Bahn Morges-Bière-Cossonay, engagierte sich in der SEV-Frauenkommission und war u. a. Vizepräsidentin des VPT-Zentralvorstandes. Viel Applaus erhielt auch Branchenbetreuer Vincent Brodard vom SEV, der in Pension geht.



Marc-Henri Brélaz, Danièle Dachauer und Eric Russi, der im Branchenvorstand aktiv bleibt.

LESER:INNENBRIEF

Der Schuh drückt gewaltig

René Herrmann,
PV Bern

Dauerthemen wie Kita-Plätze und deren Finanzierung, Frauenkarrieren, Gender-Gerechtigkeit usw. sind für viele Leute nicht mehr relevant und schon gar nicht interessant! Wir, die Pensionierten mit kleinem Einkommen, haben ganz andere Sorgen. Wir leiden massiv an zu wenig Geld, an der täglich schwindenden Kaufkraft! Dazu kommt: Seit 38 Jahren zahlen wir die Steuer-Heiratsstrafe, obwohl das Bundesgericht bereits 1984 in einem Urteil festgehalten hat, dass diese verfassungswidrig ist und demnach abgeschafft gehört! Und die Krankenkassenprämien können nicht zu 100% vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden. Dazu der Steuer-Skandal: Die AHV muss zu 100% versteuert werden. Aber: Die AHV für Ehepaare beträgt nur das Anderthalbfache! Daraus folgt logischerweise auch: Wir dürfen nur noch 75% essen, oder wir müssen nur noch 75% der Krankenkassenprämien zahlen usw.! Diese Prämien steigen jährlich in für uns nicht mehr be-

zahlbare Dimensionen. Die in der Schweiz bereits viel zu hohen Mieten steigen ebenso weiter, ohne dass sich jemand dagegen wehren kann oder will. Seit Jahren zahlen die meisten Pensionskassen keinen Teuerungsausgleich, dafür entrichten sie grosszügig übertriebene Verwaltungshonorare.

Mit gutem politischem Willen können in all diesen Punkten für die Schweizer Bevölkerung schnell spürbare Verbesserungen erreicht werden, beginnend mit der 13. AHV-Rente, die wir längst mehr als verdient hätten.

Gerade will eine Regierungsrätin die obligatorische Krankenkasse aushebeln und weiter privatisieren, anstatt die Löhne der Krankenkassendirektoren zu beschränken (nicht mehr 800 000 Franken Lohn + Spesen) und die überbordende Werbung und Abwerbung der Versicherten einzuschränken. Jahr für Jahr versickern in diesen Bereichen Millionen!

Nutzen wir die Wahlen im Oktober, um Bewegung in die richtige Richtung zu bringen! Wir alle und auch die Pensionierten wollen eine schöne, gerechte Schweiz mit mehr Sozialkompetenz.

Kundgebung: 75 Jahre AHV – Die Stunde der Seniorinnen!

Montag 25. September, 15–16.15 Uhr, Waisenhausplatz, Bern. Organisation: SEV-PV und Zusammenschluss pensionierter Gewerkschafter:innen.

PV BIEL / BIENNE

Ausflug auf den Rochers-de-Naye

R. Drewes. Die durch Francis Wessner und Claude Tschantré (Mittagessen) organisierte Reise startete um 7.45 Uhr Richtung Lausanne-Montreux, wo wir nach einer unvorhergesehenen Kaffeepause in die MVR-Zahnradbahn umstiegen. Vom Rochers-de-Naye aus war die Aussicht in die Alpenwelt und die Gen-

ferseeregion grandios. Nach dem Apéro und einem feinen Mittagessen im Restaurant Plein Roc – mit einem Hauch Enzian in der «Crème brûlée» – stiegen wir noch zum Gipfel auf oder gingen auf Marmelise. Doch im Gehege war kein Marmelise zu sehen, offensichtlich mieden sie die Hitze. Auf dem Gipfel wur-

den 25° C gemessen. Das Schwitzen machte einigen Reisenden zu schaffen und wir waren froh, als wir bei der Rückkehr in Biel um 18.15 Uhr von einem Regenschauer begrüsst wurden. Das gemütliche Beisammensein war aber sehr angenehm und wir lernten einander in angelegten Gesprächen besser kennen.

PV BUCHS-CHUR

Neunkirch ist eine Reise wert

Christian Niggli. Trotz Hitze nahmen am 23. August 57 Mitglieder am Sektionsausflug teil. Unser Kassier August Mettler hat ein super Programm zusammengestellt. Wir reisen mit dem IR 35 via Zürich-Rheinfall-Schaffhausen nach Neunkirch. Dank Klimaanlage in allen Zügen ist die Hitze erträglich. Nach einem



kurzen Spaziergang zum Restaurant Gmaandhuus 8213 erwarten uns ein gut gekühlter Apéro und ein leckeres Mittagessen: Ein grosses Dankeschön ans Gmaandhuusteam! Es wird geredet, gelacht, alte Erinnerungen und Geschichten werden ausgetauscht. So vergeht die Zeit wie im Flug, doch es reicht noch für

einen kleinen Spaziergang durch das Dorf mit seinen vielen Brunnen. Manche wären am liebsten gleich ins kühle Nass gesprungen. Neunkirch war und ist eine Reise wert! Dann geht's über Marthalen-Winterthur-Zürich zurück ins immer noch sehr heisse Sarganser- und Bündnerland. Danke und bis zum nächsten Mal.

ZENTRALVORSTAND BLS

Kaufkraftverlust ist real



Chantal Fischer. Rund 40 Mitglieder sitzen am 5. September gut gelaunt im Tagungsraum des Hotels Bern: Der Zentralvorstand BLS hat zur Herbstsitzung eingeladen. Neu und zum ersten Mal mit dabei ist auch der neue Gruppenpräsident Schiff, Eric Regli. Die Teilnehmenden führen engagierte Diskussionen und beteiligen sich aktiv am tagessfüllenden Austausch.

Hauptthema an diesem Tag sind die bevorstehenden Lohnverhandlungen, die herausfordernd werden dürften. Die Mitglieder sorgen sich um die weiter steigenden Lebenshaltungskosten und den bereits bestehenden Kaufkraftverlust. Vor diesem Hintergrund erarbeiten die Anwesenden eine Lohnforderung zu Händen der BLS. Michael Buletti: «Der Erhalt der Kaufkraft ist das dominierende Thema. Dabei muss beachtet werden, dass neben der Teuerung weitere Faktoren wie die stetig steigenden Krankenkassen-

kassenprämien auf die Haushaltsbudgets der BLS-Angestellten drücken.»

Untermalt mit diversen Fotos blicken Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger und Gewerkschaftssekretär Michael Buletti zurück auf elf erfolgreiche «SEV bi de Lüt»-Aktionen in den vergangenen Monaten. Die Mitgliederwerbung ist auf einem guten Stand, die Zahlen sind aktuell besser als vor einem Jahr. «Wenn alle Anwesenden noch je ein Neumitglied bis Ende Jahr werben, werden wir die Werbeziele übertreffen», betont Katrin Leuenberger. Noch einmal werden die Mitglieder auf die Werbeaktion des VPT BLS und LPV BLS hingewiesen: Für jedes neu geworbene Mitglied bis Ende Jahr erhält der Werber oder die Werberin eine doppelte Werbepremie.

Nach den Berichten aus Gruppen und Sektionen wird die Herbstsitzung pünktlich um 16.30 Uhr beendet.

BLS-TPF

Gemeinsam im Einsatz



Am 7. September fand in der Werkstätte Givisiez (Freiburg) eine erste gemeinsame, zweisprachige Werbeaktion mit den Kolleginnen und Kollegen der BLS und der TPF statt. Die beiden Sektionen standen mit ihren jeweiligen Gewerkschaftssekretär:innen hinter der Hot-Dog-Maschine.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals ist die grösste und stärkste Gewerkschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Der SEV sucht per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Sachbearbeiter:in Mitgliederdienste / Berufsbildner:in 100%

Diese spannende und vielseitige Funktion umfasst folgende Tätigkeiten:

Mitgliederdienste

- Bearbeiten von Anfragen der Mitglieder
- Bearbeiten von Mitglieder-Austritten
- Pflege der Mitgliederdatenbank

Berufsbildung

- Betreuen und Begleiten der Auszubildenden login

Weitere Aufgaben

- Bedienen der Telefonzentrale: Betreuen Telefon und Empfang an einem Tag pro Woche
- Assistenz der Frauenbeauftragten SEV: Administrative Unterstützung, Koordination

Für diese sehr abwechslungsreiche Stelle verfügen Sie über eine kaufmännische Grundausbildung sowie über eine Weiterbildung in der Berufsbildung mit einigen Jahren Berufserfahrung.

Ihre Muttersprache ist Deutsch mit sehr guten Französischkenntnissen, Italienischkenntnisse sind von Vorteil. Sie sind dynamisch, kommunikativ, organisieren Ihre Arbeit selbstständig und arbeiten exakt. Zudem sind Sie teamfähig, belastbar und behalten sowohl in hektischen Situationen als auch in komplexen Fragen den Überblick.

Wir bieten Ihnen eine abwechslungsreiche Tätigkeit in einem spannenden Arbeitsumfeld mit kollegialem Arbeitsklima und fortschrittlichen Anstellungsbedingungen.

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Angela Meili, Personalleiterin (Tel. 031 357 57 22). Ihre elektronische Bewerbung reichen Sie bitte an Angela Meili ein.
E-Mail: angela.meili@sev-online.ch.

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



«Politik verstehen»
SEV Jugendtag, 3. November, 9.30–16 Uhr, SEV Bern

Wie kann ich mich politisch engagieren?
Welche Möglichkeiten gibt es?
An diesem Tag diskutieren wir über Politik.
Nicht staubtrocken, sondern angeregt und engagiert.

Gäste:
Mattea Meyer Co-Präsidentin SP Schweiz
Elodie Wehrli SEV Lausanne, Co-Présidente Jeunesse Socialiste du Valais Romand
Simon Burgunder Koordinator Politik SEV

Anmeldung / Fragen: 
jugend@sev-online.ch

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen.
ISSN 2624-7801
Auflage: 22 036 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 33 832 Ex.), WEMF-beglaubigt am 6. Oktober 2022
Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch
Redaktion: Michael Spahr (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler
Redaktionsadresse: SEV-Zeitung, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnemente und Adressänderungen: SEV Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.
Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Produktion: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Druck: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch
Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 13. Oktober 2023.
Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 3. Oktober 2023, 12 Uhr.
Inserateschluss: 2. Oktober 2023, 12 Uhr.

PV OLTEN UND UMGEBUNG

In der Innerschweiz



Morgenkaffee auf dem Dampfschiff Uri.

Arnold Seiler. Am 17. August versammelte sich eine stattliche Anzahl Sektionsmitglieder zur traditionellen Sektionsreise, die Vizepräsident Fritz Suter wie immer tadellos organisierte. Zuerst ging es mit der Bahn nach Luzern und dann mit dem Schiff nach Treib. Unterwegs wurden im Schiffsrestaurant Kaffee und Gipfeli serviert. Die Standseilbahn brachte uns nach Seelisberg. Dort

wurden wir auf der Terrasse des Restaurants Bahnhöfli mit einem leckeren Mittagessen verwöhnt. Allmählich wurden die Wolken immer dunkler, bis uns schliesslich ein Gewitter zur Flucht ins Restaurant zwang. Nach der Mittagspause brachte ein Postauto unsere Gruppe via Emmetten und Beckenried nach Stans. Von dort fuhren wir mit der Zentralbahn nach Luzern und schliesslich zurück nach Olten.

SEV-GATA

Danke Thomas



Handschlag am SEV-Kongress 2017.

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär und Präsident SEV-GATA. Bestürzt, fassungslos und traurig mussten wir das unvorstellbare Ereignis zur Kenntnis nehmen, dass unser Gewerkschaftskollege **Thomas Blum**, Mitglied des Vorstandes von SEV-GATA, am 2. September an einem Herzinfarkt verstorben ist. Der 55-jährige Mitarbeiter der SwisSPORT auf dem Flughafen Zürich, wo er als Duty Manager im Mailhandling tätig war, kannte die Tätigkeiten bei SwisSPORT von der Pike auf. So schätzten ihn nicht nur die Kolleg:innen im «Post»-Bereich, sondern auch jene von der Rampe, mit denen er ebenfalls viele Jahre Seite an Seite gearbeitet hatte.

Thomas war ein Eckpfeiler in unserer Gewerkschaftsbewegung: Dass er auch als «Topwerber» im

SEV erneut geehrt werden sollte, ist nur eine logische Folge seines langjährigen Einsatzes für seine Kolleg:innen. Dieses Engagement hatte er wohl im Blut: Schon sein Vater, Paul Blum, war in der Vorgängerorganisation im Vorstand, wie später auch Thomas. Mit der Integration von Push seit 2017 prägte er auch im SEV-GATA-Vorstand viele Verhandlungen mit. Dabei war er hartnäckig, aber stets kollegial im Umgang und nie um einen guten Spruch verlegen. So entstand oft eine Atmosphäre, die zu verbindenden Freundschaften führte.

Thomas hinterlässt seine Frau und zwei erwachsene Kinder. Ihnen gehört unsere ganz besondere Anteilnahme. Auch uns wird Thomas fehlen und eine bleibende Lücke hinterlassen.

UNSERE VERSTORBENEN

Buner Anna; JG 1928; Witwe des Guido, Kloten, PV Zürich.

Burkhalter Erich; JG 1941; Betrieb, Bahnhofleiter, Diemtigen, VPT BLS.

Gerber Olivier; JG 1968; Chef Kundenbegleitung, Münchenbuchsee, ZPV Biel-Bienne.

Giger Alfons; JG 1932; Fahrdienstleiter, Olten, PV Olten & Umgebung.

Güntert Heidi; JG 1939; Witwe des Helmut, Beringen, VPT Deutsche Bahn.

Hälg Jakob; JG 1936; Schienentraktorführer, Waldstatt, PV St. Gallen.

Lerch Alfred; JG 1943; Lokführer, Giubiasco, PV Ticino e Moesano.

Leuch Robert; JG 1963; Administration, Bereichsleiter OR, Brugg AG, TS Nordwestschweiz.

Rotach Otto; JG 1948; Teamleiter, St. Gallen, PV St. Gallen.

Schlatter Franziska; JG 1929; Witwe des Peter, Zürich, PV Zürich.

Tschanz Fritz; JG 1932; Rangierloführer, Thierachern, PV Bern.

Walser Theresia; JG 1929; Witwe des Josef, Niederurnen, PV Glarus-Rapperswil.

Wysenbach Paul; JG 1934; Dienstchef, Zollikofen, VPT BLS.

Wichtiger Hinweis: Am 1. September 2023 ist das neue Datenschutzgesetz in Kraft getreten, das ohne Genehmigung keine Veröffentlichung der Namen verstorbener Mitglieder erlaubt. Gerne holen wir dies aber nach, wenn uns Verwandte ein Mail senden an zeitung@sev-online.ch.

UNTERVERBAND PV

Zentralvorstand

Alex Bringolf, Zentralsekretär. Für den Zentralvorstand PV sind die Sommerferien zu Ende. Zentralpräsident Roland Schwager begrüsst den ZV sowie Patrick Rouvinez in Zürich zur 5. Sitzung 2023.

Noch vor den Sommerferien erhielten die aktiven SEV-Sektionen von ZP Roland Schwager ein Schreiben betreffend «Austritte anlässlich der Pensionierung». Der PV und damit auch der SEV verlieren Mitglieder, wenn sie auf ihre Pensionierung aus dem SEV austreten wollen. Ende Juli sank die Mitgliederzahl des PV erstmals auf unter 11000. Die aktiven Sektionen werden gebeten, an ihren Versammlungen den PV bekannter zu machen. Der PV kämpft zwar nicht mehr für gute Arbeitsbedingungen und Löhne. Aber er bietet Unterstützung an, wenn es zum Beispiel um die Sozialwerke geht.

Mit dem neuen Datenschutzgesetz wird auch der PV in der Administration gefordert. ZP Roland Schwager und der Mitgliederdienst SEV konnten mit der PK SBB eine Lösung erarbeiten, um weiterhin Adressänderungen und Meldungen über Todesfälle unserer über 90-jährigen Mitglieder zu erhalten. Nun haben diese Mitglieder ein Schreiben erhalten, in dem sie dem SEV die Vollmacht erteilen können, damit die PK SBB weiterhin Mutationen dem SEV melden darf. Jedoch erfolgen die Meldungen von der PK SBB nur noch ein Mal monatlich statt wie bisher zwei Mal.

Erste Sektionen haben aufgrund des neuen Datenschutzgesetzes bereits ihre Geschäftsreglemente angepasst. Künftig müssen namentlich in Medienberichten erwähnte Personen ihre Einwilligung dazu geben.

Die Mitglieder des ZV haben für ihre Berichte zugestimmt.

Die Vorbereitungen für die Herbsttagung vom 10./11. Oktober sind im Gange. Die Sektionen werden in den nächsten Tagen die Anmeldeformulare erhalten. Der ZV ruft unsere Mitglieder auf, an der SGB-Kundgebung zum Kaufkraftverlust vom 16. September sowie an der AHV-Demo vom 25. September teilzunehmen. Eine hohe Teilnahme erzeugt medialen Druck.

Die Krankenkassen-Prämienverbilligung im Kanton Aargau ist nur noch online möglich. In weiteren Kantonen wird dies auch erwartet, wenn nicht schon eingeführt. Dies ist ein weiterer Schritt, wo Menschen ohne digitalen Anschluss Nachteile erfahren. Dies passt auch zur geplanten Abschaffung von Bargeldannahme an Billettautomaten und Digitalisierung von weiteren Dienstleistungen.

Der ZV wünscht unserem Webmaster, Roland Julmy, schöne Ferien. Roland ist vom 26. August bis 21. September abwesend. Die Sektionen haben Informationen erhalten, wohin sie Berichte und Einladungen für Versammlungen etc. senden können!

AS BRANCHE PERSONENVERKEHR

Unsere Mitglieder sind an allen Fronten gefordert

Medienstelle AS-Branche Personenverkehr. Am 30. August haben wir an unserer dritten Branchensitzung 2023 diverse Handlungsfelder diskutiert. Auf dem Platz Zürich ist die Personalsituation bei der Transportpolizei (TPO) prekär. Es fehlen zweistellige Prozentzahlen an Vollzeitstellen (FTE). Auch bei Transsicura sind namhafte Abgänge zu erwarten. Hier sind zeitnah ortsspezifische Lösungen zu suchen.

Das Sicherheitsempfinden der Kundenassistent:innen (KASS) in den grossen Bahnhöfen ist schlecht. Sie werden von Personen, die sich im Bahnhof aufhalten, als Mitarbeitende erkannt, angepöbelt oder verbal bedroht. Wir sehen den Bedarf nach Unterstützung der KASS durch TPO oder Transsicura als gegeben.

Die Rolle Koordinator Zug im

Regionalverkehr – sie existiert in den Regionen Ost und West – wird per Fahrplanwechsel 2024/25 in die Lenkung Rollmaterial integriert und aufgehoben. Die betroffenen Mitarbeitenden werden in die Lenkung RV integriert. Leider wird es jedoch nicht für alle eine Stelle haben. Es sollen Lösungen innerhalb und ausserhalb des TCC gefunden werden. Der Koordinator Zug übernimmt neu nebst dem Westen und Osten auch die Mitte. Trotzdem ist mit Abgängen zu rechnen. Es sind bereits Gespräche mit den Mitarbeitenden im Gang. Zudem kämpften die Kolleg:innen in den TCC um eine Jahreseinteilung. Dieser gesetzliche Anspruch konnte durch die Intervention von SEV und PP-HR nun durchgesetzt werden. Auch beim bedienten Vertrieb wird der

Wunsch nach einer Jahreseinteilung lauter. Auch hier werden wir bei den Leitungsgremien dementsprechend vorstellig. Eine Jahreseinteilung muss die Ferien, die gesetzlichen Feiertage und maximale 12-Stunden-Zeitblöcke bei den Touren beinhalten. Wer keine Jahreseinteilung möchte, kann darauf verzichten und wird wie bis anhin per Monateinteilung geplant. Auch bei der Jahreseinteilung bleibt die Wunschregelung für freie Tage, sowie Dienstantritt oder Dienstschluss bestehen.

Der Veloselbsttransport auf den Zügen bringt das Personal an seine Grenzen. Ein Lösungsansatz wird von der SOB in Zusammenarbeit mit dem BAV aktuell erarbeitet. Geplant sind modulare Sitze zum einfachen Abbau, zugunsten von Velos.

SVSE

Tennismeister-schaften 2023



Die Sieger:innen von links nach rechts: Gianluca Maccagni, Lara Schöni, Cri Boffi, Beat Johner, Patrizio Carloni, Hans Reinle und Michi Walker.

Ruedi Schöni. Auf der schönen Anlage des TC Locarno spielten 47 Teilnehmende am 19. und 20. August bei schönem, heissem Wetter in total 62 Partien um die begehrten Titel in den sieben Kategorien und

in vier Trostturnieren. Danach genossen sie im Restaurant Blu am See in Locarno mit ihren Begleiter:innen den Apero und das Nachtessen. Im Namen der Sektion Ticino danke ich allen für ihre Teilnahme.

Für die Meisterschaft 2024 wird noch ein Organisator gesucht. Für Informationen stehe ich gerne zur Verfügung. Vakant ist auch die Stelle als Leiter der Technischen Kommission Tennis. Interessiert?

75 JAHRE AHV

Ein Sozialwerk im Wandel



Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

1948 nahm die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) ihre Tätigkeit auf. Ihre Entstehungsgeschichte beginnt bereits vor dem Zweiten Weltkrieg. Nach wie vor ist die AHV die wichtigste soziale Errungenschaft der Nachkriegszeit. Allerdings wird sie immer wieder durch neoliberale Reformvorhaben torpediert. Der SEV nutzt das Jubiläum, um an den Grundgedanken des Sozialwerks zu erinnern und die Umsetzung des Verfassungsauftrags einzufordern. Dieser sieht vor, dass die AHV den Lebensunterhalt deckt. Die Realität zeichnet ein völlig anderes Bild. Massnahmen, wie die Einführung einer 13. AHV-Rente, sind deshalb dringend nötig.

Die Geschichte der AHV ist über ein Jahrhundert alt. So forderten Gewerkschaft schon lange eine Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung, unter anderem auch im Generalstreik 1918. 1925 erfolgte ein entsprechender Verfassungsauftrag. Während der Zeit des Zweiten Weltkriegs nutzte der Bundesrat seine Sonderbefugnisse, um die Sozialversicherungen auszu-

bauen, indem er insbesondere die Lohn- und Verdienstausfallentschädigung für Militärangehörige einführte. So standen Gründung und Einführung der AHV im Zeichen des politischen Aufbruchs, der die Schweiz erfasste, als sich der Sieg der Linken und dem Freisinn getragene Volksinitiative verlangt, die Lohn- und Verdienstersatzordnung (LVEO) in die AHV umzuwandeln. Organisation und Finanzierung dieser Leistungen dienten als Modell für die neue Altersversicherung. Im Oktober 1945 kam der Bundesrat der Forderung des Gewerkschaftsbunds nach, indem er die LVEO-Überschüsse provisorisch in die Altersvorsorge umlenkte. Ein Beschluss, der später vom Parlament bestätigt wurde und das Finanzierungsproblem der AHV löste. Obwohl das eigentliche AHV-Gesetz im Parlament auf eine grosse Mehrheit zählen konnte, ergriff eine Koalition bestehend aus Westschweizer Liberalen, Katholisch-Konservativen und Wirtschaftsvertretern das Referendum. 80 % der Stimmenden sagten am 6. Juli 1947 Ja zur neuen AHV.

Solidarität – von oben nach unten

Schon das erste AHV-Gesetz sah eine Umlagefinanzierung vor: Die zu gleichen Teilen arbeit-

geber- und arbeitnehmerseitig bezahlten Beiträge gehen direkt an die Pensionierten, wobei die höchsten Monatsrenten gedeckelt sind. Diese Lösung ist nicht nur gerecht, sondern entspringt einem Solidaritätsgedanken, den Politblogger Walter Langenegger wie folgt zusammenfasst: «Vornehmste Pflicht des modernen Staates müsste es sein, eine Umverteilung von oben nach unten sicherzustellen. Wer dank guter staatlicher Rahmenbedingungen zu den Grossverdienenden sowie zu den Vermögenden gehört, der sollte auch mehr als alle anderen zur Finanzierung der Lasten beisteuern.»

Widerstand und Verbesserungen

Seit der Einführung der AHV torpedieren rechte Kräfte das Sozialwerk. Dies, obwohl die AHV mit dem gleichen Anstieg von Lohnsumme und Rentenbedarf über die Jahre stabil ist. Exemplarisch ist hier die im vergangenen Jahr angenommene AHV21-Vorlage: Die mittleren und unteren Einkommen werden durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer proportional stärker belastet als Gutsituierte. Die grösste Ungerechtigkeit bescheerte die Vorlage den Frauen: Die Erhöhung des Rentenalters bedeutet für sie nämlich eine Rentenkürzung von jährlich rund 1200 Franken.

Im Gegensatz zur rückwärtsgewandten AHV21-Vorlage steht die 10. AHV-Revision, die im Jahr 1995 angenommen wurde, für einen Meilenstein punkto Gleichstellung. Seither wird – dank der Einführung der Betreuungs- und Erziehungsgutschriften – die nicht bezahlte, nach wie vor mehrheitlich von Frauen geleistete Betreuungs- und Care-Arbeit in die Rentenberechnung einbezogen. Frauen werden also nicht mehr «bestraft», wenn sie sich um Kinder kümmern. Im Unterschied zur zweiten Säule müssen sie bei der AHV keinen massiven Rückgang der Rentenleistungen in Kauf nehmen.

13. AHV-Rente statt Abbau

Durch die sinkende Kaufkraft und die steigenden Preise stehen die Renten zusätzlich unter Druck. In dieser Situation braucht es eine Stärkung der AHV und keinen Abbau. Denn wer ein Leben lang gearbeitet hat, verdient eine gute Rente. Der nächste Schritt muss die 13. AHV-Rente sein, zumal der Verfassungsauftrag – eine existenzsichernde Rente – immer noch nicht erfüllt ist. Dafür gehen verschiedene Pensionistenverbände am 25. September in Bern auf die Strasse unter dem Motto «Die Stunde der Senior:innen» (siehe SEV-Zeitung, Nr.10).



HERBSTLICH-GOLDENE LÄRCHEN

Corinne Fankhauser

Es lohnt sich, auf dem Weg ins Wallis in Goppenstein auszusteigen und das Lötschental zu erkunden. Im Herbst präsentiert sich das Tal in seiner ganzen Pracht: Die Lärchen

zeigen dann nämlich ihre schönste Farbe. Doch auch in den anderen Jahreszeiten ist das Lötschental allemal einen Ausflug wert. Die Fotografin überlegt es sich schon seit

längerem, das Lötschental einmal im Winter mit den Langlaufskis zu befahren, wenn die Lärchen ihre Nadeln endgültig verloren haben. Instagram: @orynfank

?

QUIZ

Weisst du's?

1. Stichwort: Internationaler Personenverkehr. Der SEV ...

- a. lehnt eine Öffnung kategorisch ab, denn das Personal muss geschützt werden.
- b. befürwortet eine Öffnung, aber nur mit dem bewährten Kooperationsmodell.
- c. setzt sich für eine Öffnung ein, aber nur, wenn Konkurrenz zugelassen wird.

2. Der Unfall im GBT forderte das Personal stark. Der SEV ...

- a. fordert den Bau einer dritten Eisenbahntunnelröhre durch den Gotthard.
- b. ruft jeden Abend dazu auf, für die Kolleg:innen zu klatschen.
- c. forderte in einem Brief, dass die SBB alle Regeln für die Dienstplanung wieder einhalten.

3. Erfolg für den SEV bei den Zugverkehrsleiter:innen (ZVL) SBB:

- a. ZVL am Beginn ihrer Laufbahn erhalten nachhaltige Lohnanpassungen.
- b. ZVL erhalten nach zehn Dienstjahren eine grosszügige Treueprämie.
- c. ZVL mit Ambitionen dürfen jährliche Weiterbildungen besuchen.

4. Gemäss Verfassungsauftrag muss die AHV...

- a. den Rentner:innen jährliche Ferien ermöglichen.
- b. den Lebensunterhalt nach der Pensionierung decken.
- c. mit der Einführung einer 13. AHV-Rente ein würdiges Leben im Alter ermöglichen.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 3. Oktober 2023** an:

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 **Büchergutscheine im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat, und die Lösung, verraten wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz aus Nr. 10/2023:
b/a/c/c

Den SBB-Gutschein im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Angelo Ratti**, Airolo. Mitglied PV Ticino e Moesano.

AUF DEN SPUREN VON ...

Norbert Heldner, Zugbegleiter MGBahn

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Norbert Heldner ist Zugbegleiter bei der Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn). Seit 41 Jahren im Zugdienst tätig, bezeichnet er sich als leidenschaftlichen Eisenbahner. Gästen begegnet er stets zuvorkommend und mit einer Prise Humor. Bereits seit seinem Einstieg ins Berufsleben ist Norbert Heldner gewerkschaftlich beim SEV organisiert. Seit Frühjahr 2022 ist er Vizepräsident der SEV-VPT-Sektion Matterhorn Gotthard.

Kurz nach neun Uhr morgens startet Norbert Heldner in Visp seine zweite Tour nach Zermatt. Seine Schicht hat er bereits um fünf Uhr morgens begonnen, wirkt aber kein bisschen müde. «Die unterschiedlichen Schichten sind Gewohnheitssache», meint Norbert. Vor der Abfahrt muss der Zug kontrolliert und abgefertigt werden – ein Routineablauf, der Konzentration bedarf und an allen Haltestellen wiederholt wird. Beim Abschreiten der Wagen bedient Norbert den Funk und wird von Reisenden nach dem passenden Anschluss oder einer bestimmten Haltestelle gefragt.

Nach der Ausfahrt aus dem Visper Bahnhof steht im Zug der nächste Kontrollgang an: Norbert überprüft nicht nur Billette, sondern schaut auch nach der Technik. Durch regelmässige Schulungen ist er auf dem neuesten Stand. Eine Störung bei der Toilettentüre im «Orion»-Zug ist mit einem Knopfdruck auf dem hinter dem Toilettenspiegel verborgenen «BoardComputer» schnell identifiziert und bedarf einer Meldung.

Nahe bei den Gästen

Norbert schätzt an seinem Beruf die Vielseitigkeit und den Kontakt zu ganz unterschiedlichen Menschen. Dabei spricht er stets von Gästen – ein Wording, das sich mit jenem der MGBahn deckt. Nebst dem Kontrollieren von Billetten, Tageskarten und Abonnements erteilt er in mehreren Sprachen Auskünfte, gibt den Touristinnen und Touristen von nah und fern – viele kommen aus Asien – auch mal den einen oder anderen Tipp für den geplanten Ausflug. Halten Gäste ihre Füsse mit samt Schuhen auf den gegenüberliegenden

Sitzplatz, werden sie freundlich, aber bestimmt gebeten, dies zu unterlassen. Das sei doch ganz einfach, meint Norbert: «Wie du in den Wald rufst, so tönt es zurück. Ich behandle unsere Gäste so, wie ich selbst auch behandelt werden möchte». Dazu gehören auch eine Prise Humor, ein Lächeln oder ein Schwatz mit einem Stammgast, für den dies besonders wichtig sei. Sogar dem Schwarzfahrer wünscht Norbert – nachdem er diesen beim Aussteigen gerade noch erwischt und ihm ein Billett verkauft hat – einen schönen Tag. «Erwische ich ihn ein zweites Mal beim Schwarzfahren, kommt er nicht mehr ohne Busse davon.»

Grosse Verantwortung

In seinen 41 Dienstjahren hat Norbert nahezu alles erlebt, was es als Zugbegleiter zu erleben gibt. «Nur eine Geburt fehlt mir noch», sagt Norbert mit einem Anflug von Schalk. Pöbeleien und Belästigungen kämen glücklicherweise selten vor. Allerdings musste Norbert schon schwierige Situationen wegstecken, etwa tragische Unfälle oder gar Todesfälle. Die Verantwortung, die ein Zugbegleiter für «seine Gäste und seinen Zug» trägt, hat es in sich. «Es ist enorm hilfreich, dass wir ein Care-Team haben. Das gilt besonders für die jungen Kollegen», meint Norbert, der sich an andere Zeiten erinnern mag: «Früher konnte man höchstens mit Kollegen über solche Erlebnisse sprechen.»

Gewerkschafter aus Solidarität

Über seine Arbeitgeberin, die MGBahn, weiss Norbert Heldner nur Positives zu berichten. «Wir haben ein gutes Einvernehmen mit der Geschäftsleitung der MGBahn, können aber in der Sache hart verhandeln», erzählt Norbert. Als Gewerkschafter sieht er Gespräche auf Augenhöhe als Schlüssel zum Erfolg. Ein Erfolg, der sich in den guten Arbeitsbedingungen und Löhnen des MGBahn-Personals widerspiegelt. Ausschlaggebend für den Beitritt zum SEV waren für Norbert der Solidaritätsgedanke und das Wissen, dass die Gewerkschaft jederzeit hinter ihm steht. Diese Überzeugung trägt er zusammen mit einem engagierten Vorstand weiter, wobei der hohe Organisationsgrad unter dem MGBahn-Fahrpersonal bemerkenswert ist.



Norbert Heldner beim Abfertigen des Zuges in Visp.

VERBOGEN

Bertschy

