

Integrierte Bahn

Der Bundesrat will die Bahnen nicht mehr in Holdings organisieren.

Seite 2



Delegiertenversammlungen AS und ZPV

«Wir werden nicht zulassen, dass unsere Arbeitsbedingungen sich verschlechtern!», lautet die Kernbotschaft beider Unterverbände.

Seiten 9 und 10

Kompetenzzentrum im IW Bellinzona

Der Tessiner Grosse Rat hat für das Kompetenzzentrum für Bahnmobilität 2,1 Mio. Franken gesprochen. Die Umsetzung kann beginnen.

Seite 20

Das Schicht arbeitende Personal ist bei der Arbeitszeit bereits am Anschlag

Mehr Flexibilität gibt's nicht gratis

Die Arbeitgeber wollen, dass das Personal noch flexibler wird, um Kosten zu sparen.

Das Familien- und Privatleben des Schicht arbeitenden Personals leidet aber schon heute genug unter kurzfristigen Einsätzen, Überzeitanhäufung wegen zu tiefer Personalbestände, immer extremeren Nachtdiensten bei Cargo (als Folge der Divisionalisierung), raren freien Wochenenden, schlechten Roulements usw. Das Personal bezahlt bereits jetzt einen hohen sozialen und gesundheitlichen Preis für die berufliche Flexibilität. Diese hat irgendwo eine obere Grenze, auch punkto Sicherheit. Falls aber unter dieser Grenze durch mehr Flexibilität noch Produktivitätsgewinn nötig und möglich ist, muss das Personal daran beteiligt werden!

Dossier Seiten 12 bis 14



Auch für solche Dinge muss man im Leben Zeit haben und nicht nur für den Beruf.

Selbstherrliche Crossrail

Das Güterverkehrsunternehmen Crossrail verstösst nach Ansicht des SEV gegen rechtlich bindende Vorschriften und gegen die Sozialpartnerschaft. Weder mit den Behörden noch mit dem SEV will das Management des Unternehmens sprechen, lieber werden Fakten geschaffen. SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger erläutert, wo die Problematik liegt und was die nächsten Schritte in diesem Langzeitkonflikt sind.

Seite 4

Interview

Aufarbeitung eines Unfalls

Im Januar 2009 kam ein SBB-Mitarbeiter beim Enteisen eines Tunnels mit der dafür verwendeten Stange der Fahrleitung zu nahe und starb durch einen Stromschlag. Sein damaliger Teamleiter musste sich vor Gericht verantworten, weil er kein Sicherheitsdispositiv erstellt und keinen Sicherheitschef bezeichnet hatte. Er wurde freigesprochen, da sein SEV-Anwalt aufzeigen

konnte, dass zwischen seinen Unterlassungen und dem Unfall kein Kausalzusammenhang bestand. Ebenfalls freigesprochen wurden vier höhere Kader der SBB, obwohl der Unfall hätte vermieden werden können, wenn schon damals vor dem Tunnelenteisen der Fahrstrom konsequent abgeschaltet worden wäre.

Seiten 6 bis 7

ZUR SACHE

Die Freisprüche höherer Kader vom Verdacht fahrlässiger Tötung in zwei verschiedenen Fällen (siehe Seiten 2 und 6) hinterlassen einen schalen Nachgeschmack unvollendeter Justizarbeit.

Der Fall, der Ende Mai vor dem Gericht von Moutier verhandelt wurde, macht einen besonders nachdenklich. Fünf SBB-Mitarbeiter unterschiedlicher Hierar-

«Kader freigesprochen: schaler Nachgeschmack»

Vivian Bologna, Redaktor kontakt.sev

chiestufen sassen auf der Anklagebank wegen des Todes eines Kollegen, der vor fünf Jahren beim Enteisen eines Tunnels einen Stromschlag erlitten hatte. Der Untersuchungsrichter hatte lobenswerterweise auch in der oberen Hierarchie nach Verantwortlichen gesucht, aber die falschen Personen angeklagt...

So endete der Prozess mit einem einzigen Schuldigen: dem Unfallopfer, das einfache Sicherheitsregeln missachtet hatte. Dabei hat die SBB aufgrund der Empfehlungen des Experten, der den Unfall untersuchte, das Vorgehen bei Enteisungen geändert: Das «wenig günstige» Arbeiten bei eingeschalteter Fahrleitung hörte von einem Tag auf den andern auf... Diese so schnelle wie späte Erkenntnis kann nicht über den Mangel an Umsicht und Reaktionsvermögen der zahlreichen Spezialisten hinwegtäuschen. Die Spitze der Pyramide hat nur gezittert. Jemand von der Basis ist gestorben.

NEWS

WAK soll Erbschaftssteuerinitiative prüfen

Der Ständerat hat die von der EVP lancierte und von den Gewerkschaften unterstützte Volksinitiative «Millionenerbschaften besteuern für unsere AHV» an seine Wirtschaftskommission (WAK) zurückgewiesen. Diese soll klären, ob die Initiative den Grundsatz der Einheit der Materie erfüllt. Gleichzeitig soll die Staatspolitische Kommission einen Mitbericht verfassen.

Die Initiative verlangt, dass nicht mehr jeder Kanton selbst über die Erbschafts- und Schenkungssteuer entscheidet, sondern dass der Bund diese Steuern zentral erhebt, rückwirkend auf Anfang 2012. Der Steuersatz soll 20 % betragen, allerdings erst ab einer Erbschaft von 2 Millionen Franken. Für Geschenke gilt ein Freibetrag von 20 000 Franken pro Jahr und beschenkte Person. Die Einnahmen kämen zu zwei Dritteln der AHV und zu einem Drittel den Kantonen zu. **sda**

Schluss mit der Sparwut!

Garanto, die Gewerkschaft des Zoll- und Grenzschutzpersonals, hielt am 5. und 6. Juni in Thun ihren Kongress ab. Dabei zeigte sie sich in einer Resolution «entrüstet über den seit Jahren anhaltenden personalfeindlichen Sparkurs des Bundesparlaments».

Seit 2008 fordert Garanto 200 zusätzliche Stellen für das Grenzschutzkorps und 200 für den zivilen Zoll. Doch «gerade die bürgerlichen Parlamentarier», die nach mehr Sicherheit riefen, würden bei den Budgetberatungen jede Aufstockung notorisch ablehnen. Zoll und Grenzschutzkorps seien mit den gegenwärtigen Personalbeständen nicht in der Lage, ihre Aufgaben bei der Personen- und Warenkontrolle und bei der Erhebung der Zolleinnahmen zu bewältigen. Garanto fordert daher u. a. «Schluss mit Sparwut und Personalabbau! Schluss mit der Senkung der Sicherheitsstandards! Das Personal darf nicht als finanzpolitischer Spielball missbraucht werden!»

Bundesrat legt Bericht zur künftigen Bahnorganisation vor

Die Bahn-Holding ist weg

Der Berg hat eine Maus geboren: An der Organisation der Schweizer Bahnen gibt es wenig zu ändern. Das sagt der Bundesrat und lässt eine entsprechende Vorlage erarbeiten.

Da war noch Moritz Leuenberger als Bundesrat im Amt, als eine Expertengruppe unter der Leitung des umtriebigen Paul Blumenthal den Auftrag erhielt, die Organisation der Bahninfrastruktur in der Schweiz zu überprüfen und Vorschläge für eine Neuregelung zu machen.

Gut ein Jahr ist es her, seit die Experten ihren Bericht vorlegten, seither wird dieser unter dem Kürzel «EOBI» gehandelt. Schon dieser Bericht zeigte auf, dass wenig Handlungsbedarf besteht, aber er enthielt doch den Vorschlag, die grossen Bahnen in Holdings zu organisieren. Dies unter dem Eindruck des sich in Brüssel



Nicht trennen, was zusammengehört: Die integrierte Bahn bleibt der Schweiz erhalten.

abzeichnenden vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union.

Integrierte Bahn im Aufwind

Inzwischen hat gar in Europa der Wind gedreht: Im vierten Bahnpaket werden integrierte Bahnen weiterhin möglich sein. Soeben hat Frankreich

entschieden, die unternehmerische Trennung von Betrieb und Infrastruktur rückgängig zu machen, was in den umliegenden Ländern erfreut zur Kenntnis genommen wurde. «Die französische Staatsbahn SNCF gibt die Trennung ihrer Bahnfirmen jetzt wieder auf, weil dieser Fehlschlag nur Cha-

os und unnötige Kosten verursacht hat», kommentiert etwa die österreichische Bahngewerkschaft Vida den Entscheid.

Vorauselender Gehorsam gegenüber der EU scheint jetzt auch für die Schweiz nicht mehr dringend zu sein: Etwas verschämt, im zweitletzten

Bundesgericht zur Tötung eines Knabens durch Pistenfahrzeug auf der Bettmeralp 2008

Ex-Bergbahndirektor freigesprochen

Der ehemalige Direktor der Bettmeralp Bahnen AG sei nicht mitschuldig am Tod eines siebenjährigen Knaben durch ein Pistenfahrzeug, urteilte das Bundesgericht. Das Walliser Kantonsgericht muss nun nochmals über die Bücher.

Im Walliser Skigebiet befuhr am 27. Dezember 2008 um 16 Uhr 40 ein Bub aus den Niederlanden zusammen mit seinem Vater einen blau gekennzeichneten Pistenauslauf ins Dorf. Als ihm an einer engen Stelle ein bergwärts fahrendes Pistenfahrzeug entgegenkam,

versuchte er daran vorbeizufahren, stürzte aber und geriet mit dem Kopf voran unter die Nachlaufräse. Er erlag auf der Stelle seinen Kopfverletzungen.

Direktor im Berufungsverfahren für schuldig erkannt

Der Pistenfahrzeugfahrer wurde am 5. März 2012 vom «Bezirksgericht Brig, östlich-Raron und Goms» wegen fahrlässiger Tötung und Störung des öffentlichen Verkehrs zu einer bedingten Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu 40 Franken verurteilt. Er akzeptierte das Urteil.

Der damalige Direktor der Bergbahn und ein weiteres Mitglied der Geschäftsleitung, das u. a. für die Pistensicherheit zuständig war, wurden zunächst frei-

gesprochen. Im Berufungsverfahren erkannte sie das Kantonsgericht Wallis dann aber der fahrlässigen Tötung und Störung des öffentlichen Verkehrs für schuldig. Es kritisierte die Praxis, zu einem Zeitpunkt, wo mit Skifahrern zu rechnen war, mit einem Pistenfahrzeug einen engen Pistenabschnitt zu befahren. Der Direktor der Bergbahn wurde zu einer bedingten Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu 135 Franken verurteilt. Er zog das Urteil jedoch ans Bundesgericht weiter.

Geteilte Pflichten

Das oberste Gericht hob die Verurteilung des Ex-Direktors nun auf und wies die Sache zu neuer Entscheidung an die Vor-

instanz zurück. Der Kanton Wallis muss dem Beschwerdeführer eine angemessene Parteienentschädigung bezahlen.

Das Kantonsgerichtsurteil halte in mehrfacher Hinsicht nicht vor Bundesrecht stand, befand das Bundesgericht. Die Zuweisung strafrechtlicher Verantwortlichkeit in Unternehmen richte sich nach deren Organisationsstruktur, eine Pflicht zur permanenten Überwachung erfahrener Mitarbeiter/innen bestehe nicht. Soweit dies aufgrund der Akten überprüfbar sei, halte die Vorinstanz zutreffend fest, dass nicht der Direktor, sondern der «Chef Betrieb Sportanlagen» für die Pistensicherheit und die Pistenfahrer verantwortlich war. **sda**

vom Tisch

Satz der Medienmitteilung, gibt der Schweizer Bundesrat bekannt, er verzichte darauf, «die grossen, im internationalen Netzzugang tätigen Bahnen SBB und BLS gesetzlich zu verpflichten, Holding-Strukturen zu schaffen».

Langjährige Haltung des SEV

Der SEV war eine der wenigen Gruppierungen, die im Rahmen der EOBI-Berichte immer gegen die Holding-Struktur aufgetreten war und sich für die Beibehaltung des heutigen Modells von SBB und BLS eingesetzt hatte. «Es freut uns, dass der Bundesrat hier unsere Haltung übernommen hat und doch nicht den Liberalisierungstendenzen folgt», kommentiert SEV-Präsident Giorgio Tuti den Bericht.

Die Bahnen sollen frei sein, welche Organisation sie für ihr Unternehmen als passend erachten. So geschehen soeben in Freiburg, wo sich die Verkehrsbetriebe TPF umstrukturiert haben und ausgerechnet

eine Holdingstruktur einführen. Dabei geht es vor allem um die Eigenständigkeit des Immobilienbereichs. «So lange der Gesamtarbeitsvertrag einheitlich gilt und die Führung nicht auf Verwaltungsräte der Einzelunternehmen verlagert wird, ist das fürs Personal akzeptabel – aber wir stehen auch hier dem Holdingmodell kritisch gegenüber», stellt Tuti fest.

Unbestrittene Neuerungen

Drei Punkte nennt der Bundesrat jedoch, wo er Veränderungen anstossen will:

■ Die Trassenvergabestelle soll eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes werden; heute gehört Trasse Schweiz AG der SBB, der BLS, der SOB und dem Verband öffentlicher Verkehr. Die Verstaatlichung soll die Unabhängigkeit der Trassenvergabe sicherstellen.

■ Systemführer sollen klarer definiert werden. Es liegt in der Natur der Sache, dass meistens die SBB als Systemführer festgelegt wird, so etwa beim

Bahnstrom, bei ETCS und beim Bahnfunk. Nun will der Bund in diesen Fällen die Rechte und Pflichten verdeutlichen.

■ Schliesslich soll aus der heutigen Schiedskommission im Eisenbahnverkehr eine sogenannte Railcom werden, also eine Regulationsbehörde nach dem Vorbild von Comcom (Kommunikation) und Postcom. Diese Kommission, die vor allem bei Trassenstreitigkeiten eingreifen müsste, hatte bisher keine wesentlichen Fälle auf dem Tisch.

Keine Eile

In diesen drei Punkten sind sich Politik, Unternehmen und auch der SEV weitgehend einig. Es geht weiterhin gemächlich vorwärts: Ende Jahr wird der Bundesrat eine Vorlage vorstellen, die danach in die Vernehmlassung geht. Gut möglich also, dass ein nächster Verkehrsminister im Amt ist, wenn das Geschäft der einst in ein Gesetz mündet.

Peter Moor

MEINE MEINUNG

Ein paar Tage zurück in der Zeit

Es gibt da ein Lied über Brandenburg, vielleicht kennt ihr es ja? Es sagt, dass es nichts Langweiligeres und Trostloseres gibt als das Brandenburg. Doch jetzt, die letzten Tage habe ich etwas anderes erfahren. In dem deutschen Bundesland rund um Berlin herum ist es wunderschön, meine Familie ist dort daheim. Bisher war es für mich auch immer uninteressant, doch vielleicht lernt man dazu, wenn man älter wird und schon einiges anderes von der Welt gesehen hat. Alles ist so schnelllebig um uns herum, jeder rennt quasi durch die Zeit, alles ist durchgeplant und jede Minute wird genutzt. Man holt keine Luft mehr zwischendurch, oder auch für das muss man sich Zeit nehmen. Doch hier ist es nicht so, es ist so ruhig und man hat das Gefühl die Zeit bleibt stehen.

Endlose grüne, saftige Wälder, natürliches, flaches Land von Seen und Flüssen, verbunden bis hin zur Ostsee:

einfach einmalig, die Landschaft zwischen Berlin und der Müritz. Viele von euch kennen diese Gegend schon, und für die anderen empfehle ich, dort einmal hinzufahren. Es scheint, als lebe der Osten von früher dort noch in Form der Einrichtung der Hotels und Pensionen oder der leckeren, deftigen Küche. Es war wie in meiner Kindheit, das wieder einmal zu erleben. Der Duft, der sich im Frühling durch die Wälder zieht, nach frischen Tannennadeln, und die Vögel wie zum Beispiel der Kuckuck, den man überall rufen hört, oder Störche auf den Schornsteinen. Immer wieder habe ich zu meinem Vater gesagt: «Wie früher, als wir noch Kinder waren!» Man kann mit dem Hausboot über die vielen Wasserstrassen fahren und die Sonne zwischen den Bäumen untergehen sehen. Es ist so still am Morgen beim Aufstehen und genauso still wieder am Abend.

Immer wollen wir weit wegfahren zu den Orten, die wir nicht kennen, doch schätzen wir eigentlich unsere eigene Umgebung? Erst jetzt habe ich einen wunderschönen Ort wiederentdeckt, eine Mühle, sie sieht aus wie ein Fachwerkhaus. Sie befindet sich vollkommen allein im Nirgendwo, in einem Waldstück am See. Dort kann man auch übernachten und lecker essen, weit und breit gibt es nur diese Mühle. Rund herum gibt es ein riesiges Wanderparadies, und ein Dampfer legt am Bootssteg an.

Vielleicht könnt ihr euch ja vorstellen, auch dort vorbeizuschauen und diese Tradition einmal kennenzulernen. Sagt mir Bescheid, wenn es so ist. Ich schicke euch eine Wegbeschreibung, und dann seht ihr, wie schön es sein kann, wenn man einfach nur einmal die Seele baumeln lassen kann.

Sabrina Tessmer

Bild der Woche



Die Genfer Verkehrsbetriebe TPG nehmen gegenwärtig 33 Van-Hool-Gelenktrolleybusse in Betrieb. Diese lösen die verbliebenen 30 Fahrzeuge der beiden ältesten Serien Saurer (aus den Jahren 1982–1983) und NAW (von 1988) ab. Unser Bild zeigt vor dem Depot Junction fünf von sieben Genfer Trolleybus-Generationen: von links an 2. Stelle ein Trolleybus Saurer, an 4. Stelle der erste neue Van Hool «Exqui.City» und ganz rechts ein Trolleybus NAW. Die neuen Trolleybusse verfügen über eine Lithium-Eisen-Phosphat-Batterie, welche eine Autonomie von 7 bis 14 Kilometern ohne Fahrleitung erlaubt.



NEWS

RBS-Bilanz «einmal mehr positiv»

■ Sogar die Kommunikationsverantwortliche des Regionalverkehrs Bern–Sulthurn kapitulierte vor den «einmal mehr» positiven Werten des letzten Jahres und wiederholt die Erfolgsmeldungen der letzten Jahre: ein Plus von je 150 000 Passagieren führte zu erstmals mehr als 6 Millionen Bus-Fahrgästen und über 18 Millionen Bahnkund/innen. Trotz einer Einlage in die Wertschankungsreserve der Pensionskasse, deren Deckungsgrad jetzt bei 105 Prozent liegt, weist das Unternehmen einen Gewinn aus.

Sicherheit statt Gigaliner

■ Vor einer Woche haben die Verkehrsminister der EU beschlossen, dass grenzüberschreitende Fahrten mit übergrossen Lastwagen verboten bleiben. Diese Lastwagen, auch Gigaliner, EuroCombi oder Ökoliner (!) genannt, wiegen bis 60 Tonnen, in Schweden sollen es bald 74 t sein und 90-Tonnen-Trucks sind angekündigt. Statt den Verkehr durch die Riesenbrummis zu gefährden, soll die Sicherheit und die Aerodynamik der bestehenden Fahrzeuge verbessert werden.

Tankstellen-GAV

■ Unia, Syna und KV Schweiz verhandeln mit dem Verband der Tankstellenshop-Betreiber über einen Gesamtarbeitsvertrag. Ziel ist der Schutz der Arbeitsbedingungen und die «Förderung eines konstruktiven sozialpartnerschaftlichen Dialogs». In den 1328 Tankstellenshops der Schweiz arbeiten ca. 14 200 Mitarbeitende (inkl. Geschäftsführende und Franchisenehmernde) in rund 5600 Vollzeit- und 8600 Teilzeitzellen. Die Verhandlungen laufen seit Mai, der GAV soll auf Anfang 2016 in Kraft treten. Die Parteien streben die Allgemeinverbindlicherklärung durch die Bundesbehörden an. Schon heute gibt es allgemeinverbindliche GAV in den Kantonen Freiburg, St. Gallen und Luzern.

Deutschsprachige Bahngewerkschaften trafen sich in Graz

Die Basis muss Einfluss haben

Das Personal muss seine Sicht und seine Anliegen stärker einbringen, wenn es um die Sicherheit der europäischen Bahnen geht: Dies war ein Kernpunkt des Vierländertreffens in Graz.

Die österreichische Vida war dieses Jahr Gastgeberin des Vierländertreffens der deutschsprachigen Bahngewerkschaften. In Graz diskutierten die Delegationen des SEV, der deutschen EVG und des luxemburgischen Landesverbands insbesondere über Sicherheitsfragen.

Mit der Bahnliberalisierung sind viele Aufgaben zu den einzelnen Unternehmen verlagert worden, die früher durch die Staatsbahnen verantwortet wurden. Der Staat führt bestenfalls Kontrollen durch, meistens überprüft er aber nur vom Schreibtisch aus.



Hauptanliegen Sicherheit: Giorgio Tuti (mit dem Rücken zur Kamera), Roman Hebenstreit (Vida, stehend) und Alexander Kirchner (EVG, rechte Reihe zuvorderst) führen ihre jeweilige Delegation in Graz an. Auf dem Bild fehlt Guy Greivelding aus Luxemburg.

Für die Bahngewerkschaften ist das eine falsche Entwicklung, und sie sind sich einig, dass die Aufsichtsbehörden, aber auch die Zulassungsstellen strenger werden müssen. Eine zentrale Rolle kommt dabei der ERA zu, der europäischen Bahnagentur, die mit dem 4. Bahnpaket der EU deutlich mehr Kompetenzen erhält.

In der Diskussion zeigte sich, dass der Einfluss der Personalorganisationen bei der ERA äusserst gering ist, wogegen die Unternehmen sehr stark vertreten sind. SEV, EVG, Vida und Landesverband einigten sich deshalb darauf, vermehrt mit eigenen Leuten bei der ERA aktiv zu werden. Ein entsprechendes Ausbildungsangebot

für Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter soll gemeinsam angegangen werden. «Wir müssen unsere Mitglieder befähigen, Funktionen in der ERA zu übernehmen», hielt Roman Hebenstreit von Vida fest. Häufig scheitern solche Bewerbungen schon an der Sprachhürde, da die Arbeitssprache der ERA Englisch ist.

Am Treffen wurden weitere Themen für gemeinsame Aktivitäten zusammengestellt; im Verlauf des Jahres sollen die Prioritäten definiert werden. Nach wie vor bleibt jedoch das vierte Eisenbahnpaket der EU zuoberst auf der Themenliste, da zahlreiche gewerkschaftliche Anliegen in der ersten Lesung zu wenig Gehör fanden, so vor allem der Schutz vor Sozialdumping. Das Paket wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2015 unter luxemburgischem Präsidium bereinigt, was Hoffnungen zulässt, noch einen gewissen Einfluss ausüben zu können. **Peter Moor**

Wie weiter in der «Crossrail-Saga»?

Jetzt muss geredet werden!

Das Güterverkehrsunternehmen Crossrail spricht lieber mit der Presse als mit der Gewerkschaft und den Behörden. Für den SEV ist es Zeit, den Druck zu erhöhen.

■ kontakt.sev: **Barbara Spalinger***, vor gut zwei Wochen gab Crossrail bekannt, erste Lokführer zur Umschulung auf die Schweizer Strecken angestellt zu haben. Wie weit war der SEV involviert in diese Entwicklung und damit einverstanden?

Barbara Spalinger: Der SEV war in keiner Weise daran beteiligt. Crossrail hat uns auch nicht darüber informiert, und wir haben die Informationen der Presse entnommen. Zwar hat

offenbar Crossrail ihr ursprüngliches Lohnangebot – ein eigentliches Dumpingangebot – nachträglich nachgebessert, sicher auch aufgrund der Öffentlichkeitsarbeit des SEV. Wenn die Informationen, die wir haben, stimmen, ist das Angebot aber immer noch klar ungenügend; es entspricht nicht den üblichen Schweizer Arbeitsbedingungen.

■ **Wie reagiert der SEV auf diese Entwicklung?**

Crossrail verstösst mit ihrer Lohnpolitik einerseits gegen das Eisenbahngesetz, das für den Netzzugang in der Schweiz branchenübliche Löhne verlangt. Hier ist das BAV gefordert, einzuschreiten, und wir werden auch aktiv nachfragen. Auf der andern Seite haben wir

einen klaren Verhandlungsanspruch gegenüber Crossrail, da fast alle der betroffenen italienischen Lokführer dem SEV beigetreten sind. Da sich Crossrail bisher weigert, mit dem SEV zu sprechen, müssen wir notfalls das Einigungsamt anrufen. Die SEV-Spitze fordert vom BAV einerseits rasch einen Entscheid in seinem Sinn; andererseits prüfen wir die Klage an das Einigungsamt.

■ **Wie sieht eine korrekte Lösung dieses Konfliktes aus? Wie kommt man aus der Eskalation wieder heraus?**

Es wäre eigentlich einfach: Man setzt sich zusammen an einen Tisch und erarbeitet eine gemeinsame Lösung. Dies ist Sozialpartnerschaft, in der Schweiz wie in Belgien. Herr

Lejeune soll sich daher nicht weiter verstecken, sondern endlich mit uns reden.

Es gibt zudem eine grundsätzliche Dimension dieses Konflikts: Wenn man einen «liberalen Netzzugang» fordert, bedeutet das auch, dass allgemeingültige Standards in einem Branchen-GAV, einem GAV für den Schienengüterverkehr, festgelegt werden. Dies ist eine Notwendigkeit für die Sicherheit im Bahnverkehr, an der alle ein Interesse haben. Wir sind dazu bereit, und je länger dieser absurde Konflikt dauert, wohl auch die andern Güterverkehrsunternehmungen. Crossrail kann also noch entscheiden, ob sie dabei mitreden will oder nicht. **Interview: Peter Anliker**
*Barbara Spalinger ist Vizepräsidentin des SEV.

Unterakkordanten schieben Umsetzung der Mindestlöhne für Busfahrer/innen hinaus

Personal fühlt sich verschaukelt

Die Richtlinie des Bundesamts für Verkehr, die vor allem einen Mindestlohn von 58 300 Franken einführte, ist von manchen Busbetrieben noch nicht umgesetzt worden, insbesondere von solchen, die im Auftrag konzessionierter Transportunternehmen Leistungen erbringen. Sie und ihre Auftraggeber spielen sich gegenseitig den Ball zu. Dem Personal geht die Guld allmählich aus.

Die Nichteinhaltung des auf den 1. April eingeführten Mindestlohns für die Busbranche sorgt beim Personal zunehmend für Unruhe, vor allem bei den Unterakkordanten der Genfer Verkehrsbetriebe TPG. Die Leitung von RATP DEV behauptete am 28. Mai in einem Brief an ihre Mitarbeitenden, es seien nach ihrem neusten Kenntnisstand «Diskussionen im Gang zwischen dem Verband öffentlicher Verkehr und dem Bundesamt für Verkehr über die Anwendung der Richt-



Das Personal der Unterakkordanten der TPG will gleich behandelt werden wie das TPG-Personal.

linie, was deren Umsetzung unterbrochen hat.»

BAV und VöV wissen nichts von «Diskussionen» zur Umsetzung
Die gute Nachricht ist, dass RATP DEV die Richtlinie umsetzen will. Das brächte ihren Busfahrer/innen, die kaum mehr als 4000 Franken im Monat verdienen, eine Lohnerhöhung von rund 5000 Franken im Jahr. Was aber erstaunt, ist, dass die von der Direktion erwähnten Diskussionen zwischen VöV und BAV offenbar schlicht erfunden sind. Denn als *kontakt.sev* beim VöV und beim BAV nachfragte, wusste man

dort nichts von solchen Diskussionen und hatte auch nichts davon gehört, dass ein Unternehmen gegen die Richtlinie geklagt hätte...

Inzwischen steigt beim Personal von RATP DEV die Wut über die Nichtumsetzung der Richtlinie und die Ungleichbehandlung gegenüber dem Personal der TPG. «28 der 59 Fahrer/innen haben am 4. Juni an einer Versammlung für Kampfmassnahmen gestimmt», erklärt die zuständige SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano. Die Kolleg/innen seien nicht nur wegen der Nichtumsetzung des Mindestlohns wütend, sondern

auch, «weil ihre Arbeitsbedingungen erheblich schlechter sind als bei den TPG, obwohl sie den gleichen Job machen!» Das BAV hat schon präzisiert, dass die KTU für die Einhaltung der Richtlinie verantwortlich sind. Doch bei den TPG erwartet man von der Regierung Geld dafür. Und bei den Lausanner Verkehrsbetrieben TL antwortete man dem SEV, dass man sich «um die Einhaltung der Richtlinie bei Dritten nur in dem Masse kümmern könne, wie diese Bestimmungen bindend sind». Sind Richtlinien des BAV nicht bindend?

Vivian Bologna/FI

Ex-Polizeichef Guatemalas verurteilt – wichtige Etappe im Kampf gegen Straflosigkeit

Sperisens Polizei unterdrückte auch Gewerkschaften

Erwin Sperisen ist am 6. Juni vom Genfer Strafgericht zu lebenslanger Haft verurteilt worden. Dass es zum Prozess kam, ist auch ein Verdienst der Genfer Gewerkschaftsvereinigung CGAS.

Der seit 2012 in Genf inhaftierte schweizerisch-guatemalte Doppelbürger, der vom Juli 2004 bis März 2007 Chef der «Policia Nacional Civil» in Guatemala war, soll laut dem Urteil im September 2006 bei der Erstürmung des Gefängnis-

ses Pavon einen Häftling eigenhändig ermordet haben und in sechs weiteren Fällen als Mittäter agiert haben. Die sieben Häftlinge seien Opfer aussergerichtlicher Hinrichtungen geworden, befand das Gericht. Die Anwälte Sperisens kündigten an, gegen das Urteil zu rekurrieren.

Nichtregierungsorganisationen äusserten ihre Genugtuung über die Verurteilung Sperisens zu lebenslanger Haft. Das Urteil sei eine wichtige Etappe im Kampf gegen Straflosigkeit. Als Polizeichef einer rechtsgerichteten Regierung hatte Sperisen zu den schlimmsten

Schergen eines äusserst repressiven Systems gehört, das regelmässig politische und soziale Säuberungen vornahm.

Blutige Unterdrückung von Gewerkschaften

Die internationale Kommission der Genfer Gewerkschaftsvereinigung CGAS berichtete seit 2004 über die mörderischen Aktivitäten des Systems und von Sperisens Polizei. Gut vernetzt mit internationalen Gewerkschaftsvereinigungen, dokumentierte sie Vertreibungen von Landarbeitern, Attacken auf Gewerkschaften und Morde bei Manifestationen, die

wahrscheinlich von der Polizei ausgeführt, aber nie aufgeklärt wurden.

Im März 2007 floh Sperisen nach Genf. Nur drei Monate später reichten die CGAS, die ACAT (Aktion der Christen für die Abschaffung der Folter) und die unabhängige Bauerngewerkschaft Uniterre in der Schweiz eine erste Klage gegen Sperisen ein. Dieser Aktion folgten weitere juristische Schritte. Im Juli 2010 stellte Guatemalas Justiz einen internationalen Haftbefehl aus. 2012 verhaftete die Genfer Staatsanwaltschaft den ehemaligen Polizeichef. SGB/FI

NEWS

Finanzloch bei TPG

■ Nach der Annahme der kantonalen Volksinitiative «Stopp den Tariferhöhungen bei den TPG» vom 18. Mai rechnen die Genfer Verkehrsbetriebe ab 2015 mit 14 bis 15 Mio. Franken tieferen Einkünften. «Wenn der Kanton diesen Gewinnausfall nicht ausgleicht, muss unser öffentlicher Regiebetrieb zwischen 110 und 120 Stellen in allen Bereichen streichen», teilte Interimsdirektor Christophe Stucki den Gewerkschaften mit. Für SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano kommt es nicht infrage, «dass das Personal die Dummheiten der Direktion ausbaden muss». Das Ja zur Initiative sei als Protestvotum gegen in letzter Zeit bei den TPG aufgetretene Mängel (u.a. wegen der neuen Netzgestaltung) zu verstehen.

Streik bei Gate Gourmet im Genf zu Ende

■ Beim Bordverpfleger Gate Gourmet am Flughafen Genf ist am 31. Mai ein monatelanger Streik eines Teils der Angestellten zu Ende gegangen. Laut einem Communiqué des Genfer Sicherheits- und Wirtschaftsdepartements DSE kam am 30. Mai unter dessen Führung eine Einigung zustande, die vom DSE, Gate Gourmet und der Gewerkschaft VPOD unterzeichnet wurde. Darin sei festgehalten, dass die zu Jahresbeginn auferlegten Arbeitsbedingungen bis Ende 2015 weitergälten. Zudem verpflichtete sich Gate Gourmet, Verhandlungen für einen GAV aufzunehmen, dem sich auch weitere Bordverpflegungslieferanten anschliessen würden. Diese sollen im Gegenzug vom Flughafen Genf eine Lizenz erhalten. Auch seien mit sieben Streikenden vertrauliche Verträge zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses unterzeichnet worden. Die Zeitung «Le Courrier» berichtet, der Genfer VPOD-Gewerkschaftssekretär Yves Mugny sei zurückgetreten, weil hinter dem Rücken der Genfer Sektion verhandelt worden sei. Der Arbeitskonflikt hatte im Juni 2013 begonnen, nachdem Gate Gourmet den GAV auf Ende 2013 gekündigt und mit Angestellten Einzelverträge abgeschlossen hatte. sda

Gerichtsurteil zum tödlichen Unfall eines SBB-Mitarbeiters vom Januar 2009



Montage einer Fahrleitung. Seit dem tödlichen Unfall im Pierre Pertuis wird vor dem Tunnelent-eisen der Strom abgestellt...

SEV-Mitglied von Gericht freigesprochen

Fünf SBB-Mitarbeiter verschiedener Hierarchiestufen mussten sich Ende Mai vor dem Regionalgericht in Moutier wegen mutmasslicher fahrlässiger Tötung verantworten im Zusammenhang mit dem Unfall eines SBB-Angestellten, der bei Arbeiten in einem Tunnel im Berner Jura durch einen Stromschlag starb. Unter den Angeklagten war der damalige Teamleiter Pierre (Name geändert), der von SEV-Vertrauensanwalt François Contini verteidigt wurde. Dieser und Pierre selbst (Box) blicken auf den Strafprozess zurück.

Mehr als fünf Jahre sind vergangen, seit ein SBB-Mitarbeiter mit zwei Kollegen in den Pierre-Pertuis-Tunnel geschickt wurde, um Eiszapfen zu entfernen, und dabei tödlich verunfallte. Wegen dem Verdacht auf fahrlässige Tötung ermittelte die Berner Justiz gegen fünf SBB-Angestellte. Sie alle hat nun die Regionalrichterin in Moutier freigesprochen. Der damalige Teamleiter der drei vom Unfall betroffenen Kollegen – nennen wir ihn Pierre – hatte zwar unterlassen, ein Sicherheitsdispositiv zu erstellen und einen Sicherheitschef zu bestimmen. Doch die Richterin kam zum Schluss, dass auch ein bezeichneter Sicherheitschef das «unvorhersehbare Verhalten des Opfers», das sich in den Gefahrenbereich begab, nicht hätte verhindern können. Es gebe keinen Kausalzusammenhang, urteilte sie, wies aber auch darauf hin, dass «die Armada von Spezialisten» in den hohen Sphären der SBB vor dem Drama nichts daran auszusetzen hatte, dass die Fahrleitung für die Enteisungsarbeiten unter Strom blieb... Diese Praxis hat die SBB seither geändert. Was hält Pierres Verteidiger François Contini vom Gerichtsurteil?

■ **kontakt.sev:** François Contini, sind Sie überrascht, dass alle fünf Angeklagten freigesprochen wurden?

Nein, ich bin nicht überrascht. Der Untersuchungsrichter hat eine sehr gute Idee gehabt, wie die Richterin betonte: Jemand ist gestorben, also müssen die Verantwortlichkeiten untersucht werden, und dabei genügt es nicht, nur die untersten Hierarchiestufen anzuschauen sowie den direkten Vorgesetzten des Opfers anzuklagen. Auch wenn dieser tatsächlich vergass, ein wichtiges Formular auszufüllen – denn ein Sicherheitsdispositiv zu erstellen heisst bei solchen Routinearbeiten vor allem, dass man ein Formular ausfüllt. Nein, man muss auch untersuchen, ob andere Leute in der Hierarchie hätten Massnahmen ergreifen können, um den Unfall zu verhindern. Dieser hat ja immerhin bewirkt, dass die SBB ihre Praxis änderte und entschied, dass bei Enteisungsarbeiten die Fahrleitung im Prinzip auszuschalten ist.

■ **Der Untersuchungsrichter wollte in der Hierarchie suchen. Dennoch fragten sich gewisse Angeklagte, warum sie vor Gericht zu erscheinen hatten...**

Die lobenswerte Idee, auch in der oberen Hierarchie nach Verantwortlichkeiten zu suchen, ist bei Untersuchungsrichtern leider nicht immer anzutreffen. Im vorliegenden Fall hat seine Untersuchung ein wenig darunter gelitten, dass

er nicht wirklich eruiert hat, wer innerhalb der Hierarchie für die Arbeitssicherheitsfragen zuständig war. Er hat zwei Personen angeklagt, die offensichtlich nichts mit dem Unfall zu tun hatten, sowie zwei an-

«**Wenn die SBB nach dem Drama so schnell reagieren konnte, warum dann nicht schon vorher? Diese Frage bleibt offen.**»

dere Personen, die dem Opfer direkt vorstanden, aber nicht in erster Linie für Sicherheitsfragen verantwortlich waren. Zudem hatte er die Anklageschrift besonders schlecht formuliert, denn er hatte ein Verbrechen vergessen, sodass man nicht genau wusste, was er den Angeklagten vorwarf: Dass sie keine Regeln aufgestellt hatten? Dass sie Regeln nicht befolgt hatten? Oder dass sie deren Befolgung nicht kontrolliert hatten?... Mit einer so schlecht abgefassten Anklageschrift, die sich zum Teil gegen Personen richtete, die für Arbeitssicherheitsfragen eh nicht zuständig waren, konnte es nur auf Freisprüche für die anderen vier Angeklagten neben meinem Klienten hinauslaufen.

■ **Für unseren SEV-Kollegen Pierre lag der Fall anders...**

Bei ihm stellte sich eine andere Frage: Um ihn der fahrlässigen Tötung zu überführen galt es aufzuzeigen, dass seine Unterlassungen für den Unfall

kausal waren, dass also der Unfall ohne Pierres Unterlassungen hätte vermieden werden können. Die Richterin verneinte aber klar, dass im vorliegenden Fall das Drama hätte vermieden werden kön-

nen, wenn ein Sicherheitsdispositiv erstellt und ein Sicherheitschef bestimmt worden wären.

■ **Hat der Prozess für Sie den schalen Nachgeschmack unvollendeter Arbeit?**

Die Zeugenaussagen zahlreicher Personen, der Arbeitskollegen des Opfers und des Experten, der mit der Analyse des Unfalls beauftragt wurde, zeigen auf, dass eine der Hauptursachen des Unfalls im Verhalten des Verunfallten lag. Dieser missachtete unerklärlicherweise grundlegende Sicherheitsvorschriften, die ein Monteur, der im Umfeld einer elektrischen Leitung mit so grosser Spannung – 15 000 Volt – arbeitet, nicht missachten dürfte. Wir machen im Leben alle Fehler. Manchmal haben wir dabei Glück, und manchmal endet es tragisch.

■ **Die Richterin hat ironisch bemerkt, «dass die Abwesenden immer Unrecht ha-**

ben». Damit wollte sie betonen, dass es einfach ist, die ganze Schuld dem Opfer in die Schuhe zu schieben...

Diese Gefahr besteht in der Tat. Die SBB trägt eine gewisse Verantwortung. Der Untersuchungsrichter hat sich gefragt, warum vor dem Drama keine Vorschriften erlassen wurden, die den Unfall verhindert hätten, und warum bei Enteisungsarbeiten die Fahrleitung unter Strom blieb. Das sind Fragen, die man sich stellen muss. Ich war überrascht, während dem Prozess von einem Verantwortlichen der Division Infrastruktur zu hören, er habe vor dem Unfall nicht gewusst, dass in den Tunneln Enteisungsarbeiten stattfinden. Und von einem Verantwortlichen der Region, er habe nicht gewusst, dass die Eiszapfen von der Plattform des Schienentraktors aus entfernt wurden, obwohl man es seit Jahrzehnten so machte. Man sieht also, dass es bei der SBB trotz aller Reglemente und Sicherheitsaudits offenbar einen Graben gibt zwischen dem, was die Basis lebt, und dem, was die Leute auf den höheren Hierarchiestufen wahrnehmen. So betrachtet, hätte der Unfall zweifellos vermieden werden können, wenn mehrere Jahre zuvor Vorschriften erlassen und die Enteisungsarbeiten mit abgeschalteter Fahrleitung vorgenommen worden wären.



SEV-Vertrauensanwalt François Contini: «Der Untersuchungsrichter hat eine sehr gute Idee gehabt: (...) Es genügt nicht, nur die untersten Hierarchiestufen anzuschauen und den direkten Vorgesetzten des Opfers anzuklagen.»

■ **Pierre befindet sich weit unten in der Pyramide: Er war zum Zeitpunkt des Unfalls Teamleiter. Beim Prozess stand er im Mittelpunkt. Hätte er der ideale zweite «Schuldige» sein können?**

Es wurde offenkundig, dass die SBB enorm viele Reglemente für alles hat. Um zu zeigen, dass er nicht verantwortlich war, verteilte einer der Angeklagten ein Reglement zur Führung seines Geschäftsbereichs: Es umfasste mit den Anhängen 120 Seiten... Was die Sicherheitsfragen betrifft, gibt es Reglemente über alles und nichts. Dies hat zur Folge, dass man sagt: «Wenn die Leute die Reglemente nicht einhalten, ist das ihr Problem.» So wird die Verantwortung ans untere Ende der Stufenleiter abgeschoben. Stattdessen müsste man diese Reglemente hinterfragen: Werden sie der Technik und den Arbeitsweisen von heute gerecht? Zudem hat der Prozess aufgezeigt, dass es auch gut dotier-

te Sicherheitsteams gibt und dass diese ebenfalls betroffen sind: Sie müssen sagen, ob die besten Vorschriften und die wirksamsten Massnahmen ergriffen worden sind.

■ **Konnte man fünf Jahre nach dem Unfall feststellen, dass sich die SBB des Problems bewusst geworden ist?**

So tragisch der Unfall war, so rasch war die Reaktion der SBB: Schon eine halbe Stunde später verbot sie das Enteisen bei eingeschalteter Fahrleitung als Sofortmassnahme und hielt dies sechs Monate später als generelles Verbot in einem Reglement fest. Das Problem wurde befriedigend geregelt, zugunsten der Sicherheit des Personals. Aus der Tragödie wurden wirksam und rasch die Lehren gezogen.

Darum fragte der Untersuchungsrichter: Wenn die SBB nach dem Drama so schnell reagieren konnte, warum dann nicht schon vorher? Diese Frage bleibt offen. **Vivian Bologna/Fi**

«Man sagte, ich sei für den Tod meines Kollegen «verantwortlich»»

■ **Pierre (Name geändert), du warst wegen fahrlässiger Tötung angeklagt. Nach deinem Freispruch bist du nun sicher erleichtert?**

Sehr erleichtert...

■ **Seit jenem tödlichen Unfall vom 15. Januar 2009 hast du wohl eine grosse Last mit dir herumgetragen...**

Eine ungeheure Last. Ich musste vor Gericht. Man sagte, ich sei für den Tod meines Arbeitskollegen «verantwortlich» – in Anführungszeichen. Diese Last war schwer zu ertragen, denn tief im Innern wusste ich, dass ich nicht speziell dafür verantwortlich war, was er getan hat. Ich lebte in ständiger Furcht. Es ist nicht einfach, wenn man vor Gericht muss.

■ **Wie hat sich dein Leben dadurch verändert?**

Meine berufliche Situation hat sich nicht gross verändert. Im Innern wollte ich nicht weiter Teamleiter bleiben, denn ich hatte immer diese Furcht, ich dachte ständig daran, was geschehen war. Ich fühlte mich in dieser Funktion nicht mehr wohl, daher habe ich aus eigener Initiative darauf verzichtet. Man hat mir die Stelle als Teamleiter-Stellvertreter angeboten, die ich sofort dankend angenommen habe.

■ **Du hast von der SBB einen Verweis bekommen, weil du kein Sicherheitsdispositiv erstellt hast. Wie erlebst du diese Sanktion?**

Ich denke, das Unternehmen hat auf dieses Veräumnis, diese Unterlassung reagieren müssen.

■ **Du bist seit vielen Jahren SEV-Mitglied und hast vom SEV in dieser Sache Rechtsschutz erhalten. Bist du damit zufrieden?**

Insgesamt sehr zufrieden, sowohl mit der Unterstützung durch den SEV als auch mit Herrn Contini, der mich verteidigt hat. Auch ihnen ist es zu verdanken, dass ich heute von alledem befreit bin. Ich kann ihnen dafür nur danken, mit einem grossen D.

■ **François Contini, wie sehen Sie als SEV-Vertrauensanwalt den Berufsrechtsschutz?**

Im vorliegenden Fall zum Beispiel war das Verfahren sehr kompliziert und betraf fünf Angeklagte. Dies führte zu einer viertägigen Gerichtsverhandlung mit entsprechend hohen Kosten. Ohne den Rechtsschutz einer Gewerkschaft stände ein Angeklagter in einem solchen Fall noch stärker unter Druck, weil er damit rechnen müsste, die Gerichts- und Anwaltskosten selber tragen zu müssen.



Ihr Zug in die Zukunft.

Die BDWM Transport AG führt die Bahnlinie S17 Dietikon–Bremgarten–Wohlen und ist Betreiberin verschiedener Buslinien im Limmattal, im aargauischen Seetal und im Raum Zofingen.

In unserem kundenorientierten Unternehmen stellen die fachlichen Fähigkeiten, die Motivation und Kundenfreundlichkeit unserer Mitarbeitenden entscheidende Qualitäten dar. Vielleicht gehören Sie schon bald dazu? Als

KUNDENBERATER/IN 80 - 100 %

bringen Sie Ihre Qualitäten in unserem Bahnreisezentrum in Bremgarten (AG) ein.

Sie sind zuständig für:

- Verkauf einer breiten Angebotspalette von nationalen und internationalen Fahrausweisen
- Umfassende Kundenberatung für Reisen des öffentlichen Verkehrs
- Organisation von Extrafahrten mit nostalgischen Fahrzeugen
- Geldwechsel, Bargeldtransfers und Verkauf von Konzerttickets
- Mitentwicklung unserer Bahnreisezentren

Ihre Voraussetzungen:

Sie bringen eine Ausbildung zum Bahnbetriebsdisponenten oder einen Abschluss im KV-ÖV mit, lieben die abwechslungsreiche Arbeit mit Kunden, arbeiten gerne in einem kleinen Team und scheuen sich nicht vor unregelmässigen Arbeitszeiten und Wochenendeinsätzen?

Dann freuen wir uns auf Ihre schriftliche Bewerbung mit Foto.

Stellenantritt auf 01.08.2014 oder nach Vereinbarung.

BDWM Transport AG Personalabteilung
Zürcherstrasse 10, 5620 Bremgarten
Tel. 056 648 33 00 www.bdwm.ch



Top-Qualität zahlt sich aus...

Wir wachsen weiter und suchen daher für ein neues Projekt in der Region Ostschweiz per ca. August 2014



5–6 Lokführer/innen der Kat. B

Tätigkeit:

- Führen von Güter- Bau- und Personenzügen im Kundenauftrag
- Bau- und Rangierdienst

Anforderung:

- Lokführer/in B100
- Alter ab 23 Jahre
- Flexibel und motiviert mit Bereitschaft, im Wechseldienst zu arbeiten
- Einsätze mit auswärtigen Übernachtungen
- Sprachkenntnisse in F/I von Vorteil, aber nicht zwingend
- Zuverlässig und gewissenhaft
- Gepflegter Umgangston mit unseren Auftraggebern

Angebot:

- Umfangreiche Ausbildung durch unsere Spezialisten
- Interessante und abwechslungsreiche Tätigkeit auf modernen Triebfahrzeugen
- Zeitgemässe und zukunftsgesicherte Anstellungsbedingungen
- Attraktive Sozialleistungen und Anstellungsbedingungen
- Generalabonnement

Fühlen Sie sich von der Aufgabe angesprochen?
Ist Ihr Interesse geweckt?

So senden Sie bitte Ihre kompletten Bewerbungsunterlagen (mit Foto) bevorzugt elektronisch an sekretariat@m-e-v.ch oder per Post an nachfolgende Adresse:

MEV Schweiz AG
Sekretariat
Steinengraben 42
4051 Basel

ISO 9001
OHSAS 18001
BUREAU VERITAS
Certification



Sind Sie bereits ausgebildeter Lokführer der Kat. B?

Dann freuen wir uns ebenfalls auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen.



Wir suchen in Chur
per 01. Oktober 2014 eine(n)

Leiter(in) Railservice

Detaillierte Informationen finden Sie unter
www.rhb.ch/karriere



Bildung SEV: Schreiben für *kontakt.sev*

Es hat noch freie Plätze! Zögere nicht, melde dich an!

Mittwoch, 27. August 2014, Zentralsekretariat SEV, Bern

Inhalt	Anhand von Beispielen und Übungen lernen die Teilnehmer/innen kurze, treffende Zeitungsberichte zu verfassen, insbesondere für den Sektionsteil von <i>kontakt.sev</i> .
Nutzen	Die Teilnehmenden kennen die Grundregeln des journalistischen Schreibens und wenden diese als Berichterstatte(r)innen und Berichterstatte(r) an.
Zielpublikum	Männer und Frauen, die aus eigenem Antrieb oder aufgrund einer Funktion Berichte für Zeitungen schreiben.
Referent und Kursleiter	Peter Moor-Trevisan, Leiter Kommunikation SEV
Kosten	Mitglieder kostenlos Nichtmitglieder 250 Franken
Anmeldung	bis spätestens 14. August an Zentralsekretariat SEV, Bildung, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, bildung@sev-online.ch , www.sev-online.ch

www.sev-online.ch

Erste Delegiertenversammlung des neuen Unterverbands Administration und Services (AS)

Start gelungen – Aufbau geht weiter

Nach fünf Monaten AS zog Zentralpräsident Peter Käppler am 4. Juni in Olten vor 37 Delegierten und 9 Gästen eine positive erste Bilanz: Die Unterverbands- und Sektionsgremien funktionieren, die Branchen haben sich konstituiert und das Werben und Organisieren wird aktiv angepackt.



Zentralpräsident Peter Käppler.



Die Delegierten aus den 5 Sektionen und 6 Branchen des AS waren aus der ganzen Schweiz angereist.

Mit zurzeit rund 5330 Mitgliedern ist der AS hinter dem VPT und dem PV der grösste Unterverband des SEV und hat Mitglieder in allen Divisionen der SBB, womit ihn alle personalrelevanten Projekte der grössten Schweizer Bahn beschäftigen. «Entsprechend war der AS vom ersten Tag an durch gewerkschaftliche Geschäfte stark gefordert», berichtete **Peter Käppler**. «Es ist viel passiert» – von den GAV-Verhandlungen über diverse Reorganisationen bis zur Mitgliederbetreuung, z. B. wegen fragwürdiger Ziele bei der Personalbeurteilung.

«Dank guter Vorarbeit waren unsere Strukturen von Anfang an vorhanden und haben funktioniert», lobte der Zentralpräsident. Die Sektionsverantwortlichen seien da gewesen, wenn man sie brauchte. «Auch die Branchen kommen langsam in die Gänge.» Alle Sektionen hätten dazu beigetragen, dass seit Anfang Jahr gegen 100 Mitglieder gewonnen wurden. Das genüge jedoch nicht, warnte Käppler: «Damit können wir die Austritte aus dem Verkehrsdienst und sonstige Mutationen kompensieren, aber nicht die Pensionierungen; wir müssen mehr Mitglieder werben!»

Aktive Sektionen

Diesen Befund bestätigte SEV-Sektionscoach **Elena Obreschkow**. Ziel müsse es sein, den Organisationsgrad zu halten oder – besser – zu erhöhen. Dabei spielten die Sektionen und Vertrauensleute die ent-



Elena Obreschkow dankte allen für ihren tollen Einsatz beim Werben und Organisieren.



René Windlin: «Die Ziele in den Personalbeurteilungen sind oft ein Ärgernis.»



Elisabeth Jacchini, die bis Ende 2013 den SBV präsidierte, stand an der DV noch für Fragen zu ihrem letzten Jahresbericht zur Verfügung und erhielt Blumen von **Manfred Schaffer**; dieser wurde seinerseits als DV-Präsident verabschiedet, bleibt aber Präsident des AS Bern.

scheidende Rolle, und sie seien diese Aufgabe in den letzten Monaten «erstaunlich gut» angegangen. Zum Beispiel waren AS-Leute in der Betriebszentrale Ost mit Kaffee, Gipfeli und einem Wettbewerb präsent. Oder an Garderobekästen wurden SEV-Grüsse mit Schoggi angebracht. Geplant sind auch frauenspezifische Werbeaktionen an diversen Orten sowie Veranstaltungen für neue und bisherige Vertrauensleute mit geselligem Teil. Ein **Handbuch für Gewerk-**

schaftsarbeit können Mitglieder unter **as-online.ch** herunterladen. Im **statutarischen DV-Teil** meldeten GPK-Leute der fusionierten Unterverbände SBV und VPV, dass deren Vermögen korrekt in die AS-Kasse flossen. Gewählt wurden die Delegierten für die SEV-GAV-Konferenz ab September 2014 sowie als Vertreter bei der Ferienhausgenossenschaft der Eisenbahner Zentralkassier Alois Bucher sowie als AS-GPK-Ersatzmitglied Jean-Pierre Isabella. **FI**

Gewerkschaftliche Themen

Die Verantwortlichen der **sechs AS-Branchen** gingen u. a. auf folgende Themen ein:

■ **Personenverkehr:** Projekt New Rida sowie beim Verkauf die fehlende oder ungleich gehandhabte Zeit für Nebenarbeiten, die Ergonomie der neuen Schalter und Fragen der Sicherheit am Schalter.
■ **Infrastruktur:** die geplanten Sparmassnahmen bei Instandhaltung wegen Geldmangels, der Wechsel der Rangierbahnhöfe Limmattal und Lausanne zu Cargo und auch die knappe Zeit für Nebenarbeiten.

■ **Cargo:** Eine grosse «Kiste» wird der Anfang 2015 geplante Umzug von Basel nach Olten; dass das Personal von Cargo für das positive Ergebnis 2013 mit einer Prämie und Teamanlässen belohnt wurde, war erfreulich, nicht aber, dass es bei Cargo International leer ausging, obwohl die Tochterfirma als Kundin zur «schwarzen Null» der Mutterfirma beitrug.

■ **Konzernbereiche und Immobilien:** Nachdem in Zürich die Westlink-Büros schon bezogen wurden, steht in Bern die Konzentration im Wankdorf an. Der AS organisiert dazu am **2. Juli in Bern** (Hotel Bern, 16.30 bis 18.30 Uhr) die **Infoveranstaltung «Multispace – Desksharing: Fluch oder Segen?»**

■ **Securitrans:** Dass SBB Infrastruktur spart, führt zu fehlender Auslastung; bei gesundheitlichen Problemen ist man nach drei Monaten «fort».

■ **Branche Kader:** Burnouts häufen sich, vielen Hochschulabgänger/innen fehlt die Führungspraxis. Der AS organisiert im Herbst Veranstaltungen zum Thema Jobbelastung.

Wenn die Personalbeurteilung fragwürdig ist: sich wehren!

René Windlin vom SEV-Rechtsschutzteam berichtete, dass dieser zur letzten Personalbeurteilung besonders viele Klagen von Mitgliedern erhalten hat. Oft wurden Ziele vereinbart, die man individuell gar nicht steuern kann, etwa zur Zugpünktlichkeit.

Ein Delegierter nannte das Beispiel, dass Ende Jahr das Arbeitszeitkonto «auf Null» sein musste, obwohl die Arbeitslast Mehrzeit nötig machte und obwohl der GAV eine Bandbreite von +75 und -30 Stunden vorsieht. «Das ist GAV-widrig, zumindest darf ein solches Ziel nicht lohnrelevant sein», hielt René Windlin fest. Leider sei es Tatsache, dass das Zweitgespräch mit dem höheren Vorgesetzten (der den direkten Vorgesetzten in der Regel unterstütze) meist noch mehr Frust bringe. «Dennoch muss man sich gegen Fehlbeurteilungen immer wehren, da diese sonst als anerkannt gelten!»

SEV-Präsident **Giorgio Tuti** betonte u. a. die Wichtigkeit des AS und seines Organisationsgrads, und SEV-Vizepräsident **Manuel Avallone** informierte über die GAV-Verhandlungen.

Delegiertenversammlung des ZPV: die Herausforderungen und die Arbeit enden nie

Mit berechtigtem Stolz

Das Zugpersonal ist stolz auf seine Geschichte und bereit, die Qualität seiner Arbeit zu verteidigen.

Dieses Jahr griff Zentralpräsident **Andreas Menet** in seiner Rede auf ein Konzept zurück, das ihm und seinesgleichen zur Ehre gereicht. Wenn er davon spricht, dass wir «in unserer Arbeit und unserer gewerkschaftlichen Tätigkeit nicht nur Energie, sondern auch Herz» wollen, so gibt er der emotionalen Intelligenz einen Wert, der in der Regel unterschätzt wird. Denn oft ist es genau dies, das Herz, das den wesentlichen Unterschied macht. Ihm stand Vizepräsident **Pascal Fiscalini** nicht nach, als er, die Haltung gewisser Führungskräfte kritisierend, die Wichtigkeit «der menschlichen Kriterien in jeder dynamischen Sozialpartnerschaft» hervorhob. Das vergangene Jahr sei sehr intensiv gewesen. «Dank jahrelangem Kampf», so Menet an der Versammlung in Bern vom 28. Mai, «haben wir die Steuerbefreiung der FVP erreicht. Dies ist ohne Zweifel ein grosser Erfolg.» Zufriedenheit herrscht auch darüber, dass im Dezember 2012 die Schwelle von 2000 Mitgliedern überschritten wurde, diese Entwicklung zeigt, dass der ZPV auch auf dem Gebiet der Werbung äusserst aktiv ist.



Das Zugpersonal ist immer zuvorderst: eine gut besuchte Delegiertenversammlung.



Zentralpräsident Andreas Menet.

«Aber wir dürfen nicht nachlassen», so Menet, «denn die gewerkschaftlichen Herausforderungen, die auf uns zukommen, erfordern eine geschlossene Kraft.» Zu den wunden Punkten, die geballte Aufmerksamkeit fordern, gehört die Umwandlung der InterRegio in unbegleitete RegioExpress. «Solche Experimente dienen

nur dem Personalabbau», so Menet, der sich manchmal fragt, ob bei der SBB die richtigen Leute an der richtigen Stelle sitzen. «Die Gewerkschaftsarbeit erfordert Geduld. Angesichts der Herausforderungen, die das Jahr 2014 bringt, müssen wir uns bereithalten; die Regelung der Teilzeitarbeit, die Zugbegleitung 2016 (die eine stärkere Beteiligung des Elvetino-Personals vorsieht), die Entwicklung des Berufsbildes und die Zulagen bei gemischten Rotationen sind wichtige Themen für unsere Berufskategorie.» Das Zugpersonal werde sich gegen die Abwertung des Berufes wehren, so Menet: «Wir werden nicht zulassen, dass unsere Arbeitsbedingungen sich verschlechtern. Wir sind stolz auf unseren Beruf.» Sicherheit und Kundendienst sind Werte, die es zu verteidigen gilt. Des-

Forderungen

Bei der Problematik der **Doppelbegleitung und des Abbaus der Überstunden** fordert der ZPV prioritär:

- Die Massnahme ist vorübergehend, sie muss terminiert werden.
- Nach der Massnahme wird wieder die Doppelbegleitung auf **allen** Zügen konsequent eingeführt.

halb wird der ZPV weiterhin die Doppelbegleitung aller Züge fordern und die Aktion gegen Aggressionen erneuern. In Bezug auf die Entschädigung und den Abbau der Überstunden, die auch einen Einfluss auf die Doppelbegleitung haben, bestätigte die Versammlung die Strategie des Zentralvorstandes. **Françoise Gehring/pan.**

IN KÜRZE

Wahlen

Die Delegiertenversammlung wählte **Peter Lerf** (Brig) in die Geschäftsprüfungskommission ZPV. Drei Delegierte für die GAV-Konferenz wurden bestimmt: **Miriam Trifoglio** (Genf), **Irvin Safiri** (Freiburg), **Roger Gander** (Zürich).

Ehrungen

Roger Biberger und **Sebastien Simonin**, die ihre Funktionen aufgeben, wird für ihre grosse Mühewaltung und geleistete Arbeit gedankt.

Angenommene Anträge

(Auswahl)

- Eine «Lyria-Prämie» sollte die verlangte höhere Arbeitsqualität des TGV-Zugpersonals belohnen.
- Eine Zulage sollte bestandene Fremdsprachentests honorieren.
- Genügend Zeit für die Kurse «Training Simulator» muss gewährleistet sein und der Text über die Arbeitsanweisung für die periodischen Prüfungen am Simulator geändert werden (Streichen des Abschnitts über die Beendigung des Arbeitsverhältnisses).
- Keinerlei weitere Umwandlungen von InterRegio-Zügen in unbegleitete RegionalExpress.

Immer zu zweit durch die Alptransit-Tunnel



Arne Hegland und Marco Belloli

Im längsten Tunnel der Welt, der 2016 eingeweiht wird, sollen mindestens zwei Zugbegleiter

pro Zugteil anwesend sein, aus Gründen der Sicherheit und des Kundendienstes. Die vom Präsidenten der ZPV-Sektion Ticino **Marco Belloli** vorgeschlagene Resolution wurde von der Delegiertenversammlung einstimmig angenommen. Die nationale Unterstützung, beginnend beim Präsidium, ist für diejenigen sehr wichtig, die sich täglich für einen untadeligen Dienst bei den Reisenden engagieren. **frg/pan.**

Das Projekt SwissPass und die Zweifel des Zugpersonals

Ueli Stüchelberger, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV), trat auf, um voller Begeisterung das Projekt SwissPass, das *all-in-one*-Billettt für Zug, Bus und Schiff, zu präsentieren, das ab Mitte 2015 schrittweise in der Schweiz eingeführt werden soll. Beim Vorstellen des neuen Angebots meinte der VöV-Direktor, dass «für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs alle zusammenarbeiten» müss-

ten. Für das Zugpersonal heisst dies aber, sich täglich mit einer elektronischen Karte herumzuschlagen, die bei der Vorführung im Saal einige Störungen hatte und so die Zweifel am Projekt von Seiten des Personals erhöhte.

Claude Gaille liess es sich nicht nehmen zu bemerken: «Mein Leben sind die Züge. Ich hoffe, dass der SwissPass keine Arbeitsplätze kostet, sonst werden wir ihn bekämpfen.» Vom VöV hätte Gaille

etwas mehr Einsatz gegen die Aggressionen erwartet.

frg/pan.



Bernd Nagel erklärt die technische Seite des SwissPass.

Begeisterung?

«Sicher ankommen – auch in Versicherungsfragen.»



Vorteilhaftes Angebot für SEV-Mitglieder. Willkommensrabatte – noch bis Ende 2014 profitieren.

Mit der Partnerschaft zwischen dem SEV und der Helvetia profitieren Sie als SEV-Mitglied bei allen Versicherungs- und Vorsorgefragen von einem kompetenten Ansprechpartner.

Privatkundenversicherungen

- Beim Neuabschluss einer fünfjährigen Helvetia Privatkundenversicherung (z.B. Hausrat-, Privathaftpflicht-, Gebäude- und/oder Assistanceversicherung) schenken wir Ihnen die erste Jahresprämie.
- Wenn Sie Ihren bestehenden Vertrag mit einem zusätzlichen Produkt (z.B. Hausratversicherung) ergänzen, schenken wir Ihnen die erste Jahresprämie auf dem neuen Produkt. Einzige Bedingung ist eine minimale Vertragsdauer von fünf Jahren.

- Bei der Kombination mehrerer Produkte können Sie sich zudem in den Folgejahren Kombinationsrabatte bis 15% sichern – unabhängig davon, ob es sich um einen Neuabschluss oder die Erweiterung eines bestehenden Vertrags handelt.

Motorfahrzeugversicherung

- Bei einer Motorfahrzeugversicherung erhalten Sie bei einem Neuabschluss einen Rabatt von 10%.

Sichern Sie sich als SEV-Mitglied dieses vorteilhafte Angebot bis Ende 2014. Die spezialisierten SEV-Kundenberater der Helvetia stehen für Auskünfte gerne zur Verfügung. Mehr Informationen unter: www.helvetia.ch/sev

Arbeitszeit und Ferien

«Geben und Nehmen sollte möglich sein,
wenn es beiden Seiten dient.»

Patrick Cavelti, RhB-Lokführer und Ressortleiter RhB im Vorstand LPV



Flexibilität braucht Grenzen und muss entschädigt werden

Die Umfrage, die der SEV im Sommer 2013 beim SBB-Personal im Hinblick auf die GAV-Verhandlungen durchführte, ergab, dass viele Mitarbeitende – vor allem beim Lok- und Rangierpersonal – mit den Arbeitszeiten und deren Planung unzufrieden sind. Der Hauptgrund ist offensichtlich, dass ihnen immer mehr Flexibilität abverlangt wird, was ihnen die Wahrnehmung von Familienpflichten und die Freizeitplanung erschwert. kontakt.sev sprach darüber mit drei Lokführern verschiedener Unternehmen, mit einem Rangierer und mit Gewerkschaftssekretär Martin Allemann, Leiter des SEV-Teams Arbeitszeit.

Für SEV-Gewerkschaftssekretär Martin Allemann ist klar, dass das Personal für Flexibilität, die dem Unternehmen Produktivitätsgewinne bringt, zu entschädigen ist.

Es gibt aber noch ein zweites Auge, das schaut: die Mitarbeitenden, die solche Dienste ausführen sollen. Die Eigenver-

antwortung des Personals muss so weit spielen, dass es vorschriftswidrige Einteilungen zurückweist, wenn die Einteilung herauskommt.

«Das Personal muss vorschriftswidrige Einteilungen zurückweisen.»

antwortung des Personals muss so weit spielen, dass es vorschriftswidrige Einteilungen zurückweist, wenn die Einteilung herauskommt.

antwortung des Personals muss so weit spielen, dass es vorschriftswidrige Einteilungen zurückweist, wenn die Einteilung herauskommt.

wendbar, was die Einteilung vereinfacht. Und die BLS hat einen Lokpersonalpool...

Bei der SBB aber gibt es nun auch noch eine Spezialisierung zwischen Cargo Schweiz und Cargo International, wo noch extremer in der Nacht produziert werden muss. Das ist schlecht für die Dienstplanung und das Familienleben des Lokpersonals. Das können wir vom SEV kaum ändern, doch es stellt sich die Frage, was das Personal dafür bekommt.

morgens von der Arbeit nach Hause kommen, sodass sie nach dem Frühstück noch den ganzen Tag für sich haben ...

■ Oder auch Wochenendarbeit hat Vor- und Nachteile.

Genau. So gibt es individuelle Vorlieben und Bedürfnisse je nach der persönlichen Situation, die im Verlauf des Lebens wechselt. Darauf ist bei der Einteilung möglichst Rücksicht zu nehmen. Zum Beispiel kann man mit Früh- und Spätgruppen die Bedürfnisse der Früh- und Spätaufsteher/innen berücksichtigen. In dieser Hinsicht hat etwa BernMobil ein prüfungswertes System.

■ Von Kolleg/innen ist auch immer wieder zu hören, dass sie übertrieben oft kurzfristig einspringen müssen, weil (angeblich) andere Kolleg/innen ausgefallen

■ Wo vom Betrieb her besondere Anforderungen ans Personal unvermeidlich sind, muss es dafür also entschädigt werden – zum Beispiel bei Schiffsbetrieben für besonders lange Touren.

Genau. Das Personal ermöglicht dem Unternehmen dank seiner Flexibilität Produktivitätsgewinne und muss daran

«Das Personal muss an Produktivitätsgewinnen zumindest beteiligt werden.»

zumindest beteiligt werden – zum Beispiel mit Zeitzuschlägen. Ständige Nachtdienste und extreme Frühdienste sind ja nicht selbstverständlich. Es gibt aber auch Mitarbeitende, die nicht ungern um 10 Uhr

sind. Wo dies über längere Zeit chronisch der Fall ist, liegt allerdings der Verdacht nahe, dass der Personalbestand zu tief ist ...

Fortsetzung auf Seite 14



Martin Allemann ist auf Arbeitszeitfragen spezialisiert.

■ kontakt.sev: Vom Lokpersonal und andern Schicht arbeitenden Kolleg/innen diverser Verkehrsunternehmen ist immer wieder zu hören, dass Dienste eingeteilt werden, welche die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR), den GAV oder sogar das Arbeitszeitgesetz (AZG) verletzen. Kannst du dies bestätigen?

Martin Allemann: Verstösse gegen Arbeitszeitvorschriften gibt es punktuell bei allen Unternehmen, unbeabsichtigt oder wider besseres Wissen.

■ Aber auch innerhalb der Grenzen der Vorschriften sind Einteilungen möglich, die dem Personal viel Flexibilität abverlangen. So lässt es das AZG zu, dass Lokführer nach einem freien Wochenende am Montag schon so früh wieder fahren müssen, dass sie den Sonntagabend nicht mehr geniessen können. Oder vor einem freien Tag sind Einsätze bis spät in die Nacht hinein möglich. Hier fordert das Lokpersonal bessere Regeln.

Dagegen argumentiert SBB Cargo, dass Güterzüge vor allem zwischen 22 und 6 Uhr verkehren müssen und dass nur wenige Touren eingeteilt werden können, die es erlauben, um 8 Uhr zur Arbeit zu kom-

■ In Erstfeld zum Beispiel können Cargo-Lokführer auch Regionalzüge fahren, was die vielen Nachttouren etwas ausgleicht.

Das Beispiel Erstfeld zeigt, dass ein teilweise gemischter Einsatz beim Personal sehr erwünscht ist, weil er es von Nachtdiensten entlastet und angespannte Familiensituationen entspannt. Leider haben die Divisionalisierung und weitere Spezialisierungen bei der SBB nicht nur zu einer Monotonisierung des Lokführerberufs geführt, sondern auch die Möglichkeiten des bereichsübergreifenden Personaleinsatzes eingeschränkt. Dies erschwert die Entlastung des Personals bei Unterbeständen.

■ Die RhB bildet alle Lokführer/innen noch für alle Loktypen und Strecken aus. So sind sie unbeschränkt ver-

In der Umfrage, die der SEV im Sommer 2013 bei seinen Mitgliedern bei der SBB durchgeführt hat, gaben 61 Prozent des Lokpersonals (Unterverband LPV) an, mit den Arbeitszeiten und der Planung überhaupt nicht oder eher nicht zufrieden zu sein. Beim Rangierpersonal (RPV) waren es 53 Prozent, und bei allen Unterverbänden zusammen 33 Prozent.



Divisionsübergreifende Einsätze bringen Entlastung

Urs Kieliger ist Ressortleiter Cargo im Vorstand LPV, Mitglied der Personalkommission Fläche und SBB Cargo-Lokführer in Erstfeld. Die Nacharbeit hat beim Güterverkehr stark zugenommen, und im Personenverkehr muss viel Wochenendarbeit geleistet werden – mitunter auch als Folge der Divisionalisierung. Es werden, je nach Standort, immer mehr extreme Nacht- und Frühdienste geplant, welche bis morgens um 06.00 Uhr dauern können oder bereits kurz nach Mitternacht beginnen.



Die sehr unbeliebten Touren, bei denen in den freien Tag hineingearbeitet werden muss oder der Dienstantritt nach einem Ruhetag sehr früh angesetzt wird, nehmen stetig zu und belasten das Privatleben zusätzlich.

Das Cargo-Depot in Erstfeld, das nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels geschlossen werden soll, fährt zurzeit auch noch einige Leistungen für die Division Personenverkehr. Diese Flirt-Touren werden möglichst vor oder nach Ruhetagen eingeteilt, was eine Entlastung im extremen Nacht- und Frühdienst mit sich bringt und eine willkommene Abwechslung ist.

Urs Kieliger hat auch immer wieder mit Touren zu tun, die die Bereichsspezifischen

Arbeitszeitregelungen (BAR), den GAV oder gar das Arbeitszeitgesetz (AZG) verletzen: «Dieser unerfreulichen Tatsache wollen wir in diesem Jahr vermehrte Aufmerksamkeit schenken!» Touren werden immer öfter schon in der Planung bis an die Grenzen der Vorschriften und Abmachungen gedehnt und werden dadurch bei der kleinsten Zugverspätung zu «Problemtouren».

Heute sind in der Jahreseinteilung zwischen 10 % und 20 % der Arbeitstage als Zeitfenster eingeteilt, die bis zu maximal 12 Stunden umfassen können. Wie mit Zeitfenstern umzugehen ist (Verständigungsfristen, Zeitanrechnung...) ist in den BAR geregelt. Mit Caros (Cargo-Ressourcen-Optimierungs-System) möchte SBB Cargo in Zukunft noch mehr Flexibilität – das heisst, in den Jahreseinteilungen möglichst nur noch mit Zeitfenstern arbeiten. Das wird zwischen Verhandlungsgemeinschaft und SBB Cargo einiges zu diskutieren geben. Denn je nach Länge des Zeitfensters wird das Privatleben noch weiter eingeschränkt.

Wie an einigen anderen Standorten arbeitet der Einteiler auch in Erstfeld immer noch vor Ort, was vom Personal sehr geschätzt wird. «Der persönliche Kontakt vereinfacht die Kommunikation, wovon beide Seiten profitieren!» sagt Urs Kieliger. Aber leider hält SBB Cargo trotz der LPV-Petition an der geplanten Zentralisierung fest. **Fi**

Ausgeglichenes Geben und Nehmen dient beiden Seiten

Patrick Cavelti, Ressortleiter RhB im Vorstand LPV und RhB-Lokführer in Chur, ist froh, dass der Unterbestand beim RhB-Lokpersonal in den letzten fünf Jahren durch die Ausbildung und Anstellung zusätzlicher Leute wieder ins Lot gebracht wurde. Zuvor hatten während des Baus des Vereina-Tunnels und danach alle Lokführer viele Tage Überzeit angehäuft. Diese konnten sie inzwischen zu einem grossen Teil abbauen, dies auch dank der «Ausleihe» von Lokpersonal der BLS und der Zentralbahn.



Noch vor vier Jahren waren kurzfristige Einsätze wegen Krankheitsfällen, Kündigungen, Grossverkehrstagen usw. allzu häufig. Aber auch heute, wo der Personalbestand knapp über dem Soll liegt, muss z. B. bei Grippewellen oder vor Wochenenden mit besonders vielen Zügen gelegentlich kurzfristig eingesprungen werden. Wenn sich dies in Grenzen hält und man im Gegenzug auch mal einen freien Tag beziehen kann, findet Patrick Cavelti, dass solches Geben und Nehmen möglich sein sollte, wenn es beiden Seiten dient.

Eine gewisse Entlastung bringen bei der RhB die «Büroloführer», die im technischen Dienst, in der Ausbildung, Einsatzplanung, als Chefs usw. arbeiten und not-

falls einspringen. Vorteilhaft ist auch, dass alle RhB-Lokführer praktisch auf allen Loktypen und Strecken und im Rangierdienst ausgebildet werden und so «unbeschränkt verwendbar» sind. Eigentliche Reservetouren kennt die RhB dagegen kaum mehr.

Wegen der verbesserten Personalsituation scheinen sich Vorgesetzte aber Dinge zu trauen, die sie vorher nicht wagten: z. B. das Dienstaltersgeschenk an Leute mit Überzeit einfach auszubezahlen, ohne zu fragen, ob sie es nicht als Ferien beziehen möchten. Solches Tun könnte sich aber rächen, da beim Lokpersonal viele Pensionierungen anstehen und der Personalbedarf zum Beispiel auch wegen dem neuen «Halbstundentakt light» eher zunimmt...

Ebenfalls negativ zu vermerken ist die im Vergleich zu anderen Personalkategorien geringere Zahl freier Tage. Der Grund dafür ist, dass das Lokpersonal an vielen Tagen nicht auf die Sollarbeitszeit kommt – und zwar manchmal trotz 10 oder 11 Stunden Dienstschrift, wenn z. B. im Engadin eine vierstündige Pause eingeteilt ist.

Eine Personalbefragung ergab zudem, dass die rund 100 jüngeren «Reservelokführer», die – anders als die rund 150 dienstälteren Kollegen mit fester Jahreseinteilung – erst am 20. Tag des Vormonats erfahren, wann sie frei haben, unzufriedener sind. Sie würden teilweise eine andere Lösung – z. B. mit Früh- und Spätgruppen – vorziehen. **Fi**

Fortsetzung von Seite 12

Tendenziell hält man heute die Personalressourcen eher knapp, weil man Einsparungen machen will. Wenn die Personaldecke zu dünn ist, können schon wenige Krankheitsfälle und eine Kündigung zum Notstand führen. Das ist häufig Tatsache heute. Für Verkehrsunternehmen ist es aber nicht immer einfach, genau die richtige Personalmenge einzustellen. Ich höre oft, sie hätten zu viel oder zu wenig Personal... Sehr wichtig ist eine richtige Nachwuchsplanung. Aber auch die Arbeitsbedingungen müssen stimmen. Wer will zum Beispiel noch als Busfahrer arbeiten, wenn er/sie trotz langer Dienstsichten und Sonntagsarbeit wenig verdient?

■ **Offenbar suchen und finden Unternehmungen aber im Ausland Leute, die solche Bedingungen akzeptieren?**

Tatsächlich ist in der Deutschschweiz in den letzten Jahren zunehmend Fahrpersonal aus Deutschland und Österreich rekrutiert worden, und der Rekrutierungskreis weitet sich über die neuen Bundesländer, Polen und Tschechien immer weiter nach Osten aus. Das gilt auch für die Westschweiz und das Tessin, wo man bisher in Frankreich und Italien rekrutierte.

«Gute Einteiler/innen sind für die Unternehmung und das Personal sehr wichtig.»

tierte. Diese neuen Kolleg/innen haben zum Teil auch spezielle Bedürfnisse, was die Arbeitszeit betrifft.

■ **Inwiefern?**

Wenn sie ihre Partner/innen oder Familien im Ursprungsland haben, wollen sie, um diese besuchen zu können, möglichst viele zusammenhängende freie Tage nehmen, und nicht nur einen Tag oder zwei. Dafür sind sie bereit, so viele Tage durchzuarbeiten, wie es das AZG zulässt.

■ **Falls Mitarbeitende wegen solcher oder anderer individueller Bedürfnisse bereit sind, gegen Arbeitszeit-Vorschriften zu verstossen, macht sich eine Personalkommission oder Gewerk-**

schaft, die sie zur Ordnung ruft, kaum beliebt...

Es gibt eine Tendenz, dass Personalkommissionen nur noch in extremen Fällen einschreiten. Die Vorschriften dienen aber vor allem dem Gesundheitsschutz und der Verkehrssicherheit und nicht nur den Bedürfnissen der Mitarbeitenden und Unternehmen. Eigentlich sollte es der Einteiler im Griff haben, dass es nicht zu Verstössen gegen das AZG und andere Vorschriften kommt.

■ **Ist persönlicher Kontakt zum Einteilungspersonal wichtig, oder kann man diese Funktion anonymisieren?**

Persönlicher Kontakt zum Einteilungspersonal erhöht die Leistungsbereitschaft und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden. Denn damit kann das Geben und Nehmen besser beurteilt und ausgeglichen werden, als wenn eine anonyme Person die Einteilung vornimmt.

■ **Einteiler/innen haben aber auch eine gewisse Macht...**

Ja, aber sie haben auch eine fast unlösbare Aufgabe, denn von oben erwartet die Unternehmung von ihnen möglichst viel Produktivität, und von unten das Personal die Berücksichtigung seiner Bedürfnisse. Das lässt sich kaum unter einen Hut bringen. Gute Einteiler/innen sind für die Unternehmung und das Personal sehr wichtig. Sie brauchen neben Fachkompetenz auch Sozialkompetenz und folglich eine gute Ausbildung.

■ **Für die Ferienzuteilung gibt es Systeme, die Mitarbeitende mit Schulkindern bevorzugen. Andere behandeln alle gleich. Was ist besser?**

Die Ausgestaltung dieser Systeme ist Sache der Betroffenen und der Personalkommissionen vor Ort. Wer keine Kinder im Schulalter und keine/n Partner/in im Schuldienst hat, bucht seine Ferien aber in der Regel nicht im Sommer, wenn die Hotels und Flugzeuge voll und am teuersten sind...

Interview: Markus Fischer



Dem Rangierpersonal wird viel Flexibilität abverlangt – beim Personenverkehr wie bei Cargo.

INFO

Cargo-Ressourcen-Optimierung

SBB Cargo will 2015 statt dem bisherigen Dienstplanungssystem «Piper» das neue Tool «Caros» einführen. Dieses kann aufgrund neuester Bestellungen, aktueller Zugverspätungen, verfügbarer Trassen usw. auf Knopfdruck optimale Dienste für eine möglichst kostengünstige Produktion kreieren. Doch weiterhin müssen Menschen die Daten ins System eingeben und die Dienstreisen an die Lokführer/innen zuteilen. Das Einteilungspersonal wird damit also keineswegs überflüssig.

Für den SEV ist klar, dass zuerst die GAV-Verhandlungen abgeschlossen werden müssen, wo es um die grundlegenden Arbeitszeitbestimmungen geht, bevor über deren Ausgestaltung in einzelnen Divisionen verhandelt werden kann. Denn darum geht es bei «Caros». Für SEV-Gewerkschaftssekretär Martin Allemann ist auch klar, dass das Personal dafür entschädigt werden muss, wenn es flexibler sein muss – sprich: wenn es in der Jahreseinteilung mehr und längere Zeitfenster geben soll, wenn innerhalb dieser Fenster die effektiven Touren kurzfristig stärker verschoben werden sollen und falls die Avisierungsfrist verkürzt werden soll. Denn darunter leidet die Freizeitplanung des Personals. **Fi**

Nein zu sagen fällt schwer

Markus Pfluger, Präsident RVPV Basel und Mitglied Peko Fläche, ist Lokführer Kategorie A bei der Zugvorbereitung des Personenverkehrs in Basel. Seit drei Jahren gibt es auch dort eine Jahreseinteilung – dank der Peko und dem SEV. Änderungen der freien Tage sind der Vormonatseinteilung zu entnehmen, die das Personal einen Monat im Voraus erhält. Weil die Touren der Langzeitkranken übernommen werden müssen, häufen die meisten Mitarbeitenden Überzeit an. Oft werden sie auch noch kurzfristig angefragt, ob sie an einem freien Tag einspringen können. Viele trauen sich kaum Nein zu sagen – wohl auch, da sie sonst ein Nein befürchten, wenn sie Änderungswünsche haben. Solche wegen familiärer oder sonstiger Verpflichtungen berücksichtigt der Einteiler wenn immer möglich, und das Personal kommt auch ihm entgegen – Markus Pfluger z. B. übernimmt auch Touren mit «Bodeneinsatz». So gibt es ein (nicht ganz symmetrisches) Geben und Nehmen. Mit dem neuen, von der Peko abgesegneten Ferienzuteilungssystem sind viele Kollegen unzufrieden – vor allem, weil es für Schulkinder keine Zusatzpunkte mehr gibt. **Fi**



Für bessere Dienstpläne kämpfen statt resignieren

Ernst Strebel ist einer von rund 50 Lokführern bei AAR bus+bahn, wo es in den letzten Jahren in der Chefetage mehrere Wechsel gab. Dies habe ständige Experimente und das Fehlen einer klaren Linie zur Folge gehabt, berichtet Ernst.

Bis vor zwei Jahren gab es beim Lokpersonal eine Zeit lang einen Unterbestand, der zu ständigen Anfragen für kurzfristige Ablösungen führte – bis zweimal pro Woche. «Allmählich bin ich bei jedem Telefonanruf aufgeschreckt», erinnert sich Ernst. Heute gibt es nicht mehr so viele Anfragen, dafür sind Unterschreitungen des täglichen Zeitsolls bei vielen Diensten zum Problem geworden:

So hat sich inzwischen viel Minuszeit angehäuft, die wieder abgebaut werden muss. Daher liegt die monatliche Arbeitszeit zurzeit über dem Soll, und Ernst fühlt sich häufig «geschafft». Denn allzu oft wird nur ein einziger freier Tag eingeteilt, was zu kurz ist, um sich wirklich erholen zu können – zumal wenn der folgende Arbeitstag schon um vier oder fünf Uhr morgens beginnt...

Im Schnitt hat Ernst nur jedes dritte Wochenende ganz frei. Das aktuelle Roulement sieht in fünf aufeinander folgenden Wochen kein ganzes freies Wochenende vor. Seine Frau aber arbeitet unter der Woche und hat jedes

Wochenende frei. So ist die gemeinsame Freizeit ziemlich eingeschränkt.

Letzten Sommer schlug das Einteilungsbüro für das Jahr 2014 so schlechte Roulements vor, dass Ernst zusammen mit zwei Kollegen in der Freizeit bessere Lösungen erarbeitete und mit der Personalkommission eine Versammlung organisierte, die sich dahinterstellte. Das Einteilungsbüro war zu gewissen Änderungen bereit, doch mussten alle Betroffenen innert fünf Tagen zustimmen, was per Mail gelang. So bewiesen Ernst und seine Kollegen, dass es sich lohnen kann, sich für bessere Dienstpläne einzusetzen. **Fi**

■ PV Aargau

Erwachsenenschutzrecht verständlich erklärt



Präsident Ueli Röthenmund bedankt sich bei Sepp Bühler (rechts) für das interessante Referat mit einem kleinen Geschenk.

Präsident Ueli Röthenmund begrüßte zur Frühlingsversammlung in Suhr 40 Teilnehmende. Den Kolleg/innen, die aus gesundheitlichen Gründen nicht dabei sein konnten, wünschte er gute Besserung. Die Versammelten wurden orientiert über die Ziele 2014 des

PV SEV. Unter anderem setzt sich der PV ein für einen angemessenen Wert des Railchecks und ein günstiges GA ohne zeitliche Einschränkung.

Unter den Mitteilungen wurde die Sektionsreise vom 26. Juni über den Klausenpass-Urnerbo-

den vorgestellt. Die Reiseleitung hoffe auf viele Anmeldungen.

Das Referat über das neue Erwachsenenenschutzrecht von Josef Bühler, Rechtskonsulent und Mitglied Zentralausschuss, war sehr spannend und aufschlussreich. Seit dem

1. Januar 2013 gilt das neue Erwachsenenenschutzrecht, für dessen Umsetzung neu die aus Fachleuten zusammengesetzte Kindes- und Erwachsenen-schutzbehörde (KESB) zuständig ist. Das neue Erwachsenen-schutzrecht will das Recht auf Selbstbestimmung fördern und stellt dafür neue Instrumente zur Verfügung. Der Vorsorgeauftrag und die Patientenverfügung geben uns die Möglichkeit, selbst zu bestimmen, durch wen und wie uns geholfen wird, wenn wir selbst nicht mehr dazu in der Lage sind. Sepp Bühler beantwortete anschliessend die Fragen der Anwesenden und mit grossem Applaus wurde ihm gedankt für sein gut verständliches Referat.

Zum Schluss wurden noch Bilder der Hauptversammlung in Windisch gezeigt. *Helen Isler*

■ PV Bern

Wanderung im Kandertal

Trotz vorausgesagtem stahlblauen Himmel war dieser am Nachmittag des Wandertages mit hohen Schleierwolken überzogen. Wanderleiter Andreas Lüthi konnte in Reichenbach im Kandertal 22 Seniorinnen und Senioren begrüßen. Mit dem Postauto ging es weiter zum Ausgangspunkt der Wanderung Engi Schlundbach. Zuerst wurden Bahn und Strasse unterquert und schon nach kurzer Zeit erreichte die Gruppe das Ufer der Kander. Der recht hohe Wasserstand zeigte an, dass in der Höhe immer noch die Schneeschmelze im Gang war. Die angenehme Wandertemperatur und das

saftige Grün der Waldbäume passten aber richtig in den Frühling. Auf dem gut ausgebauten Wanderweg entlang des Flusses war in einem gemütlichen Wandertempo bereits nach knapp einer Stunde das Tropenhaus in Frutigen erreicht. Bei immer schöner werdendem Wetter stand noch reichlich Zeit zur Verfügung, sich auf der Terrasse im Restaurant Frutighus zu verpflegen und den einen oder anderen Schwatz zu tätigen. Nach einem viertelstündigen Marsch zum Bahnhof wurde dort am späteren Nachmittag der «Lötschberger» Richtung Bern bestiegen. *Andreas Lüthi*



■ PV Basel

Zwei Chöre singen für die Basler Pensionierten

Am 7. Mai fanden sich 150 erwartungsfrohe Gäste im Saalbau der Basler Heiliggeistkirche ein. Sie wurden von Vizepräsident Walter Merz willkommen geheissen. Alle erwarteten gespannt die neue Folge von «KKK». Die erste Veranstaltung «Einladung zu Konzert, Kaffee und Kuchen» vor einem Jahr war noch in bester Erinnerung. Der Männerchor Reinach formierte sich auf der Bühne, temperamentvoll dirigiert von Barbara Hahn. Mit launigen Worten hiess deren Präsident Heinz Hohl die gutgelaunte Gästeschar willkommen.

Den feurigen Auftakt machte das rassige Lied «Adelita». Mit

tränen Worten stellte Präsident Rolf Deller den Männerchor Reinach vor. Es folgten weitere Lieder. Kurzweilig war das folgende Zwiegespräch von Rolf Deller mit Heinz Hohl. «Chorgesellschaften» war das Thema. Die Sänger erfreuten mit weiten Liedern. Die wortgewandte Dirigentin sorgte dazwischen für viel Gelächter. Erstaunliches erzählte Karl Gächter vom Chor der pensionierten Eisenbahner aus vergangenen Zeiten. Tosenden Beifall erteten die Sänger mit dem frohmütigen Lied «Danke schön und auf Wiedersehen». In der Pause gab es feines Gebäck samt Kaffee und Tee. Das Stimmungsbarometer im Saal

stieg. Es herrschte Heiterkeit und lustige Geschichten machten die Runde.

Im zweiten Teil spannten der Männerchor Reinach und der Chor der pensionierten Eisenbahner Basel zusammen. Für die lüpfigen Lieder erhielten die vielen Sänger wohlverdienten Beifall. Nach Abschieds- und Dankesworten von Walter Merz sangen die beiden Chöre «Dank an die Freunde» nach der Melodie «Amazing graze» und beendeten damit harmonisch ihre Vorträge.

Allen Interpreten und dienstbaren Geistern ein herzliches Dankeschön – speziell auch dem Vorstand.

Ruedi Mühlethaler



Der Gesamtchor mit Dirigentin Barbara Hahn.

Unsere Verstorbenen

Abächerli Anton, pensionierter Lokomotivführer, Sarnen; gestorben im 73. Altersjahr. PV Luzern.

Berner Martha, Witwe des Bruno, Diepflingen; gestorben im 82. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Borer Elisabeth, Witwe des Otto, Melk; gestorben im 83. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Briguet André, Siders; gestorben im 93. Altersjahr. PV Wallis.

Burgener Hedwig, Witwe des Anton, Zürich; gestorben im 83. Altersjahr. PV Zürich.

Corminboeuf Ernst, pensionierter Betriebsdisponent, Küsnacht am Rigi; gestorben im 70. Altersjahr. PV Luzern.

Dähler Hedy, pensionierte Betriebssekretärin, Olten; gestorben im 78. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Fässler Adriana, Witwe des Wilhelm, Basel; gestorben im 82. Altersjahr. PV Basel.

Frischknecht Hansruedi, pensionierter Betriebsbeamter, St. Gallen; gestorben im 79. Altersjahr. PV St. Gallen.

Keppler Alfred, pensionierter Stellwerkbeamter, Buchs AG; gestorben im 92. Altersjahr. PV Aargau.

Kunz Berty, Witwe des Albert, Salmsach; gestorben im 88. Altersjahr. PV Thurgau.

Limacher Richard, Zizers; gestorben im 80. Altersjahr. VPT AAR bus+bahn.

Monsch Katharina, Witwe des Leonhard, Zizers; gestorben im 88. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Parolo Arturo, Biasca; gestorben im 83. Altersjahr. PV Ticino e Moesano.

Strimer Simon, pensionierter Zugführer, Jona; gestorben im 87. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Trudel Marie, Witwe des Hans, Männedorf; gestorben im 91. Altersjahr. PV Zürich.

■ Unterverband TS

Division Immobilien – RailClean: mit Strategie in die Zukunft

Am Informationsanlass vom 14. Mai wurden die Sozialpartner und die Personalkommission über verschiedene Neuerungen informiert. Der Konzern lobt das soziale Engagement von RailClean und bestätigt die gesetzten Zielrichtungen.

Mit der Gründung des neuen Bereichs RailClean im Jahr 2003 wurden 105 leistungsverminderte Mitarbeitende mit allen Risiken in den Bereich überführt. Derzeit beschäftigt RailClean noch 67 Mitarbeitende mit einer medizinischen Einschränkung. Die Integration in ein RailClean-Team mit or-

dentlichen Führungsprozessen ist eine gute Lösung für alle Beteiligten. Die Mitarbeitenden werden somit vollständig integriert. Sie erhalten Arbeit mit einer Tagesstruktur, partizipieren am ordentlichen Führungsrhythmus und werden den Anforderungen der Stelle entsprechend ausgebildet.

Insourcing statt Outsourcing: RailClean baut die Hauswartung aus. Diese wird neu 12% vom Auftragsvolumen ausmachen. Die bestehende Dienstleistung Hauswartung Fläche in den Standorten Tessin und Luzern wird auf die ganze Regi-

on Mitte ausgeweitet und von den bisherigen Drittanbietern übernommen. Somit können erfreulicherweise auch 18 neue Stellen geschaffen werden. Der Standort Lenzburg wird aufgehoben und das Team neu in Hunzenschwil stationiert. Hunzenschwil wird umgebaut und die Mitarbeitenden erhalten neue, attraktivere Personalräume. Die Leitungen der Standorte Genf, Lausanne und Wallis in der Region West werden optimiert. Die Umsetzung der neuen Organisation erfolgt auf den 1. Januar 2015.

Medienstelle SEV-TS

■ AS Bern

Die Sektion ist schon gut aufgestellt

Präsident Manfred Schaffer begrüßte am 13. Mai in Bern 68 Mitglieder sowie als Gäste Peter Käppler, Elisabeth Jacchini, Elena Obreschkow und Giorgio Tuti zur ersten Frühjahrsversammlung der Sektion AS Bern des neuen Unterverbands AS.

Die **statutarischen Traktanden** wurden zügig behandelt. Die Delegierten für die AS-Delegiertenversammlung und die GAV-Konferenz konnten gewählt werden. Es war erfreulich, wie viele Versammlungsteilnehmende sich spontan zur Übernahme eines Delegiertenamtes meldeten. Vielen Dank. Das Amt des Jugendvertreters im Vorstand konnte mit der Wahl von Joël Jufer besetzt werden. Herzlich willkommen Joël im Vorstandsteam.

Elena Obreschkow, Sektionscoachin SEV, stellte das neue Werbekonzept vor. Der SEV setzt darin auf das bewährte System «Mitglieder werben Mitglieder». In den letzten Monaten konnten so viele Neumitglieder gewonnen werden wie schon lange nicht mehr. Dies soll uns und allen SEV-Mitgliedern Ansporn sein, bei der Mitgliederwerbung noch aktiver tätig zu sein. Zielsetzung ist, mit einem hohen Organisationsgrad stark und glaubwürdig in die Zukunft zu schauen.



Blick ins Plenum.

In seinem Referat ging AS-Zentralpräsident **Peter Käppler** auf die Entstehung des Unterverbands Administration und Services durch die Fusion der beiden Unterverbände VPV und SBV ein. Die 5400 Mitglieder sind in 5 Sektionen organisiert. Die Fachinteressen werden durch die Branchen Personenverkehr inkl. Transportpolizei, Infrastruktur, G Cargo, Konzernbereiche, Securitrans und Kader wahrgenommen. Die Abdeckung dieses breiten Feldes unterschiedlichster Erwartungen ist die Herausforderung des AS. Peter erläuterte weiter das Zusammenwirken und die Aufgaben der neuen Sektionsorgane wie Delegiertenversammlung, Zentralausschuss und Sektionen.

Gewerkschaftliche Themen, die den AS derzeit beschäftigen,

sind die GAV-Verhandlungen, die Reorganisation Aufsicht Betrieb, die Reorganisation Rangierbahnhöfe, die Auslagerung SBB Sicherheitsdienst sowie diverse Umzüge. Auf politischer Ebene werden wir uns gegen die zweite Gotthardröhre engagieren.

Als Höhepunkt richtete SEV-Präsident **Giorgio Tuti** in gewohnt packender Art das Wort an die Versammelten. Er legte die Bedeutung eines anständigen Mindestlohns dar, zeigte auf, dass auch in der Bahnbranche Dumpinglöhne existieren, und unterstrich die Bedeutung einer wirkungsvollen Mitgliederwerbung.

Nach der Versammlung hatten alle die Gelegenheit, sich beim Nachtessen über die Branchengrenzen hinaus kennenzulernen.

René Zedi

■ PV Fribourg

Altstadtrundgang in Freiburg

Die Animationsgruppe lud am 20. Mai zu einem Rundgang in der Altstadt von Freiburg ein. Bei strahlendem Sonnenschein zeigte und erklärte Vitto de Blasi, Stadtführer vom Verkehrsbüro, 26 gutgelaunten Mitgliedern die Denkmäler, Brunnen, Gässchen und Kirchen. Die Franziskanerkirche, die Liebfrauenkirche, die Ka-

thedrale, das Rathaus, das Hochzeitergässchen, der Stalden, der «Place Petit-St-Jean», das ehemalige Augustinerkloster, die Samaritergasse, die ganze reichhaltige Palette unserer schönen Stadt wurde besucht und bewundert. Der Rundgang endete mit einem gemeinsamen Mittagessen im «Soleil Blanc».

Franz Rohner

■ PV Glarus-Rapperswil

Referat über Hörschwäche

Die Kolleg/innen folgten zahlreich der Einladung zur Frühjahrsversammlung vom 28. Mai in Schänis. Das Referat der Hörmittel-Zentrale «Hören respektive Nicht hören» stand im Mittelpunkt. Viele Pensionierte kennen das Problem des teilweisen Hörverlustes aus persönlicher Erfahrung. Die Hörbeeinträchtigung kann auf Ursachen wie dem Alter, Lärmbelastungen, Ohrenerkrankungen, Medikamente und Hörstürzen etc. beruhen. Die hohen Töne gehen zuerst verloren. Laute Nebengeräusche werden wahrgenommen, doch die Sprache verblasst dabei. Bei Hörschwäche ist wichtig, sich frühzeitig durch spezialisiertes Fachpersonal testen und beraten zu lassen. Sofern erforderlich, wird ein Hörgerät individuell angepasst. Die Versammelten verdankten den lehrreichen Vortrag mit kräfti-

gem Beifall und viele nutzten den Gratsihörtest.

René Läubli stellte die Sektionsreise vom 13. August detailliert vor. Fahrt mit der Bahn nach Romanshorn und mit der Fähre nach Friedrichshafen. Nach dem Besuch des Zeppelinmuseums und dem Mittagessen reicht die Zeit evtl. für einen kleinen Stadtbummel. Die Heimreise erfolgt auf gleichem Weg. Im Juni wird das Anmeldeformular mit Einzahlungsschein versandt sowie der Einzahlungsschein für den Lokaljahresbeitrag.

Leider sind sechs Mitglieder verstorben. In Stille wurde ihrer gedacht. Präsident Albert Brunner wünschte den kranken und verunfallten Kollegen gute Besserung und hofft auf ein Wiedersehen an der Sektionsreise. Der Nachmittag wurde mit einem feinen Zvieri-Teller abgerundet.

Kurt Krummenacher

Leserbrief

Für AHVplus kämpfen

In Bezug auf die AHVplus-Initiative haben die Gewerkschaften eine Abfuhr eingefangen: Der Bundesrat will davon nichts wissen. Aber kann der Bundesrat ein vollständiges Paket einfach vom Tisch wischen? Das ist kaum zu glauben.

Die Forderung der Gewerkschaften ist vielleicht etwas hoch, aber nicht einmal ein Gegenvorschlag?

Die Gewerkschaften müssen weiterkämpfen, die Alten zählen drauf! Die Lebenskosten steigen nicht so stark, aber sie steigen.

Allerdings bin ich froh, dass die Initiative zum Mindestlohn abgelehnt worden ist, denn die Lebenskosten hätten einen Sprung nach oben gemacht.

Jean Zund, Chêne-Bourg,
Mitglied VPT TPG, Pensionierte

SEV und Unterverbände

18. September ■ **Unterverband LPV**
9.30 bis zirka
16 Uhr, Luzern,
Verkehrshaus und
Schiff Vierwald-
stättersee

Der LPV möchte sein 125-Jahre-Jubiläum gebührend mit seinen Mitgliedern feiern. Am Anlass hat es noch freie Plätze. Der LPV würde sich freuen, mit seinen Mitgliedern 125 Jahre Kompetenz zu feiern.

Sektionen

2. Juli ■ **AS Branche Konzern-
dienste**
16.30 Uhr,
Bern,
Hotel Bern

Multispace–Desksharing–
Fluch oder Segen?

Die Mitarbeitenden am Hauptsitz der SBB stehen vor dem Bezug des neuen Bürogebäudes im Wankdorf. Hier warten mit Multispace grössere Büroeinheiten auf sie und viele von ihnen teilen sich mit Desksharing sogar den Arbeitsplatz. Eine ganz neue Kultur erwartet sie. Wir lassen uns von Germaine Schädler, der Verantwortlichen Workplace Management der SBB, orientieren und diskutieren mit ihr. Marco Marranchelli hat in einem Dienstleistungsunternehmen solche Erfahrungen gesammelt und teilt sie mit. Wir laden alle betroffenen Mitarbeitenden zu dieser Information und Aussprache herzlich ein.

■ **AS Ost**
Netzwerktreffen
Vertrauensleute

Warst du im ehemaligen Unterverband SBV oder VPV schon Vertrauensmann/frau für deine Dienststelle? Oder kannst du dir vorstellen, diese Charge im Auftrag der Sektion AS Ost zu übernehmen? Dann bist du herzlich eingeladen zu einem der Treffen in Zürich, Rapperswil oder St. Gallen.

2. Juli ■ **AS Ost**
18.15 Uhr,
Zürich-Oerlikon,
Bahnhof, vor
Stellwerk

Netzwerktreffen Zürich

Nach einem kurzen Infoblock offerieren wir einen Znacht und spielen auf der Kegelbahn ein paar Runden. Späterer Treffpunkt: Restaurant fallender Brunnenhof, Wehntalerstrasse 98, 8057 Zürich.

7. Juli
18.05 Uhr, Rap-
perswil, Bahnhof,
vor Stellwerk

Netzwerktreffen Rapperswil

Nach einem kurzen Infoblock offerieren wir einen Imbiss und spielen danach auf der Bowlingbahn ein paar Runden. Späterer Treffpunkt: ab 19 Uhr im Jona-Bowlingcenter, Feldliststrasse 9, 8645 Jona SG.

9. Juli
17.50 Uhr,
St. Gallen, Bahn-
hof, Treffpunkt

Netzwerktreffen St. Gallen

Nach einer Fahrt mit der Trogenerbahn und kurzem Fussmarsch treffen wir beim Aussichtspunkt mit Restaurant ein. Dort führen wir einen kurzen Infoblock durch. Anschliessend offerieren wir einen Znacht und pflegen die Geselligkeit. Solltest du erst später dabei sein können, geben wir dir nach Anmeldung den Treffpunkt bekannt.

Anmeldung für alle drei Treffen erforderlich bis spätestens 25. Juni an ost@as-online.ch oder SMS an 079 314 65 35.

Sektionen VPT

26. Juni ■ **VPT STI**
8.10 Uhr,
Thun,
Bahnhof, vor
Expressbuffet

www.sev-sti.ch

Jährliche Sektions-
wanderung

Ziel: Gemmipass auf 2317m zwischen Bern und Wallis. Mitnehmen: Je nach Witterung warme Kleider und gute Schuhe. Reise und Verpflegung auf eigene Kosten. Organisation: Janina.

9. Juli ■ **VPT BLS, Pensionierte
BLS und Emmental**
Leichte Bergwanderung
in der Aletsch Arena

Fiescheralp (2212m), Bettmersee, Rieder alp (1905m); 3 Stunden. Wanderstöcke empfohlen. Rucksackverpflegung. Bern ab 8.07 Uhr, Spiez ab 8.36 Uhr, Brig ab 9.23 Uhr. Rieder alp ab 16.03 Uhr, Bern an 17.54 Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter. Auskunft am Vorabend ab 18 Uhr bei Erwin Lüthi, 033 654 10 90.

16. August ■ **VPT BLT**
7 Uhr, Basel,
Bahnhof

Sektionsbummel

Ausflug an den Oeschinensee mit leichter Wanderung. Weitere Infos im Aushang resp. per Post.

Pensionierte SBB

18. Juni, ■ **PV Thurgau**
8 Uhr,
Romanshorn,
Bahnhof

Sektionsausflug
Flumserberg

Romanshorn ab 8.01 Uhr (das Programm haben alle erhalten). GA oder Tageskarte Ostwindplus gültig. Anmeldung mit gelber Karte an Präsident Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn. Der Vorstand zählt auf euch.

19. Juni ■ **Pensioniertes Zug-
personal Brugg**
Wanderung

Mit Postauto Brugg ab 13.34 Uhr nach Bözberg-Passhöhe. Wanderung nach Villnachern (viel im Wald) und mit schönen Orchideen; zirka 1½ bis 2 Stunden. Treffpunkt in Villnachern im Restaurant Kastanienbaum.

24. Juni ■ **PV Fribourg**
Jahresausflug nach
Engelberg

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Fribourg ab 8.34 Uhr, Luzern ab 10.10 Uhr, Engelberg ab 10.53 Uhr. Mittagessen im Hotel Engelberg (CHF 30 von der Kasse subventioniert). Getränke und Kaffee zulasten der Teilnehmenden. Engelberg ab 15.01 Uhr, Luzern ab 16.00 Uhr, Freiburg an 17.25 Uhr. Fahrausweis bitte selber besorgen. Anmeldungen bis spätestens 21. Juni an Jacques Zulauff, 026 668 21 37, jzulauff@hotmail.com oder an Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch.

25. Juni ■ **Männerchor der
pensionierten Eisen-
bahner Bern**
15 Uhr, Lanzen-
häusern, Restau-
rant Schwarz-
wasserbrücke

Auftritt

Zum Beginn unserer Sommerpause möchten wir unsere Freunde und Passivmitglieder mit einigen Liedern unterhalten. Wir freuen uns auf euren Besuch.

26. Juni ■ **PV Olten und Umgebung**
8.30 Uhr,
Reise in den Tierpark
Goldau

Olten ab 8.30 Uhr nach Luzern–Arth Goldau. Mittagessen im Restaurant des Tierparks. Rückweg: Arth Goldau–Brunnen–Luzern (Schiff)–Olten (an 18.27 Uhr). Kosten CHF 50 pro Person. Anmeldung bis 18. Juni mit grüner Karte oder A-Post. Der Vorstand freut sich auf viele Anmeldungen.

26. Juni ■ **PV Wallis**
Jahresausflug nach
Domodossola

St. Maurice ab 8.30 Uhr, Martigny ab 8.41 Uhr, Brig ab 9.40 Uhr, Domodossola an 10.40 Uhr. Programm: Geführte Besichtigung der Altstadt Domodossola; zirka 12.45 Uhr Apéro im Garten des Centro Sociale und reichhaltiges Mittagessen für 30 Euro inkl. Getränke und Kaffee. Rückfahrt nach eigenem Gutdünken. Anmeldungen bitte bis spätestens 22. Juni an Kassier Walter Schmid, 027 923 54 31, 079 872 38 37, wal.schmid@bluewin.ch.

**3. Juli und
7. August** ■ **Pensioniertes Zug-
personal Olten**
Kein Stamm

Der Stammtisch im Juli und August fällt aus. Das nächste Treffen ist am 4. September.

7. Juli ■ **PV Winterthur-Schaff-
hausen**
14.15 Uhr,
Oberwinterthur,
Hotel Römertor

Sektionsversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Rolf Fritschi von der Pro Senectute Winterthur referiert zum Thema Kinder- und Erwachsenenschutzrecht, das seit 1. Januar 2013 in Kraft ist.

6. August ■ **PV Luzern**
www.sev-pv.ch/luzern
Sektionsausflug mit Schiff-
fahrt Basel–Rheinfelden

Teilnehmerzahl beschränkt! Nur noch wenige Plätze frei. Interessierte melden sich bitte vor Einzahlung des Betrages bei Kassier Eugen Bammert, 041 280 24 84. Besten Dank für euer Verständnis.

27. August ■ **PV Biel**
Zugabfahrt ab
Lyss 7.45 Uhr,
Zugabfahrt ab
Biel 8.00 Uhr
www.sev-pv.ch/
biel-bienne/
Fahrt mit dem Nostalgiezug
in die Romandie

Exklusive Reise durch unbekannt schöne Landschaften. Es hat noch freie Plätze. Mit der Einzahlung von 100 Franken pro Person (Extrazug, Kaffee und Gipfeli im Zug, Apéro, Mittagessen, Wein, Mineralwasser, Kaffee/Tee) auf PC-Konto 25-10462-2, Verband pensionierter Eisenbahner, Sektion Biel, 2503 Biel/Bienne bis spätestens 30. Juni wird die Anmeldung registriert.

Sport und Kultur

- 21. Juni** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
7.49 Uhr
ab Landquart
Richtung Scuol
Leichte Bergtour:
Nationalpark Panoramaweg
- 21. Juni** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
Zirka 9.04 Uhr,
Schwägalp,
Passhöhe
Leichte Bergtour mit
Abseilen zum Ofenloch
(Necker)
- 21. und 22. Juni** ■ **TC Biel**
2-Tagestour im Wallis von
Visp über die Moosalp auf
den Simplonpass
- 22. bis 25. Juni** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Maggiatal links und rechts
- 22. bis 25. Juni** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
1. Tag: Zürich HB ab 7.09 Uhr über Bellinzona nach Giumaglio. Aufstieg Arnau–Capanna Alpe Spluga (1838m) in 5½ Stunden. Übernachtung, Nachtessen durch TL. 2. Tag: Aufstieg Bocchetta di Spluga (2153m) evtl. Punta di Spluga, Abstieg Airon–Bignasco (420m) mit Gipfel, zirka 6½ Stunden. Übernachten mit Halbpension in Hotel in Cevio. 3. Tag: Cevio–Lago di Soscola–Boc Cansgei (2036m)–Cap Alzasca (1734m) in zirka 7½ Stunden, Übernachtung mit Halbpension. 4. Tag: Alzasca–Pizzo Molinera (2292m)–Cata di Albezona–Vergeletto in zirka 5 Stunden. Anmeldung bis 18. Juni an Kurt Suter, 079 769 42 13.
- 23. Juni** ■ **ESC Winterthur**
Wanderzeit 4½ Stunden, 17 km, +/-380m (steiler Start). Rucksackverpflegung. Winterthur ab 7.30 Uhr, Zürich ab 8.04 Uhr; Nottwil ab 16.04 Uhr, Winterthur an 18.03 Uhr. Billette nach Malters und zurück ab Nottwil lösen. Anmeldung an Manfred Portmann, 052 232 30 00.
- 23. Juni** ■ **ESC Winterthur**
Wanderung von Malters nach Nottwil über den Ruswilerberg
- 24. Juni** ■ **Eisenbahner Philatelisten Zürich**
Nächstes Sammlertreffen
- 24. Juni** ■ **Eisenbahner Philatelisten Zürich**
18.10 Uhr,
Zürich, Hauptbahnhof, Sitzungszimmer 2408
- 26. Juni** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
9.30 Uhr ab
PTT Flüelen
oder
9.25 Uhr ab
PTT Linthal
Wanderung Schächentaler Höhenweg
- 26. Juni** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
Zürich ab 8.09 Uhr via Flüelen oder St. Gallen ab 7.27 Uhr via Linthal–Klausen (beide Postautos zuschlagspflichtig). Wanderstrecke: Untere Balm–Mettene–Unter Gislralp–Biel/Kinzig, 4½ Stunden. Mit Seilbahn hinunter nach Brügg (Bürglen) und mit Postauto nach Flüelen. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 24. Juni an Othmar Zwysig, 071 277 87 55, othmar.zwysig@bluewin.ch.
- 27. Juni** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
Kandersteg,
Klubhaus
Jassturnier
- 27. Juni** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
Bern ab 8.39 Uhr. Beginn um 10.15 Uhr nach dem Kaffee. Kosten CHF 25 inkl. Mittagessen. Telefonische Anmeldung bis 23. Juni an Therese Egger, 031 991 48 60 oder 079 207 93 02.
- 28. und 29. Juni** ■ **ESC Winterthur**
www.esw.ch
Hochtour Grosshorn (3754 m)
- 28. und 29. Juni** ■ **ESC Winterthur**
www.esw.ch
Mittelschwere Tour. Auf-/Abstieg aus dem Löt-schental. Vorwiegend Schnee/Eis. Übernachten mit HP in der Anenhütte (privat). Samstag: Hüttenzustieg ab Fafleralp in 2¼ Stunden. Sonntag: Via Südgrat zum Gipfel und zurück, 8 bis 9 Stunden, 1400 Höhenmeter; Abstieg zur Fafleralp und Heimreise. Zürich ab 10.32 Uhr nach Fafleralp via Goppenstein/Bus. Hochtourenausrüstung; Details später. Anmeldung so rasch als möglich, spätestens bis 15. Juni an Hans Jaggi, Brugg, 056 444 70 34 oder hmjaggi@bluewin.ch.
- 4. und 5. Juli** ■ **ESC Winterthur**
www.esw.ch
Klettern Gross Furkahorn ESE Grat
- 4. und 5. Juli** ■ **ESC Winterthur**
www.esw.ch
Klassischer Klettergrat in sehr schönem Granit im oberen IV Schwierigkeitsgrad, 4 Stunden vom Einstieg. Zürich ab 13.09 Uhr, Arth Goldau ab 13.53 Uhr, Göschenen ab 15.19 Uhr, Andermatt ab 15.39 Uhr, Tiefenbach Furka an 16.06 Uhr. Vom Tiefenbach in einer Stunde zur Sidelenhütte (Halbpension). Die Anreise erfolgt am Samstag, weil die Tourenleitung und weitere Tourenleiter vom ESCW am Freitag eine Aus- und Weiterbildung im Furkagebiet absolvieren. Teilnehmerzahl beschränkt. Anmeldung bis spätestens 29. Juni an Elias Laumer, 055 280 26 33, 078 613 26 33 oder elgp@sunrise.ch.
- 5. und 6. Juli** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
9.06 Uhr,
Weissbad
Roslenfirst–Mutschen–Toggi
- 5. und 6. Juli** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
Zürich ab 7.09 Uhr via Gossau, St. Gallen ab 8.12 Uhr via Herisau. 1. Tag: Weissbad–Brülisau–Ruh-sitz–Hundsteinhütte (HP). 2. Tag: Saxerlücke–Roslenfirst–Mutschen–Toggenburg. Rucksackverpflegung. Gute Wanderausrüstung. Anmeldung bis 27. Juni an Hans Diem, 071 351 66 37 oder diemhans@bluewin.ch.
- 5. und 6. Juli** ■ **TC Biel**
Klettersteig Tällistock
- 5. und 6. Juli** ■ **TC Biel**
1. Tag: Aufstieg zur Tällihütte. 2. Tag: Klettersteig. Unter den Südwänden des Tällistock zum Einstieg. Abstieg: Nordseitig abwärts gegen das Gental und via Sätteli retour zum Ausgangspunkt. Anmeldung an Regula Meier, 079 957 54 67 oder r-a.meier@bluewin.ch.
- 13. Juli** ■ **Bergklub Flügelrad Biel**
www.bergklub-fluegelrad.ch
12 Uhr,
Prés d'Orvin,
Chalet
Barbecue
- 13. Juli** ■ **Bergklub Flügelrad Biel**
www.bergklub-fluegelrad.ch
Zum Preis von CHF 25/Person à discrétion inkl. Begrüssungscocktail möchten wir alle Teilnehmenden mit einem Barbecue verwöhnen. Willkommen sind sowohl Mitglieder als auch Nichtmitglieder. Details siehe Einladung auf der Website unter «Downloads». Anmeldeschluss ist am 6. Juli.
- 17. Juni** ■ **Gewerkschaften und SP-Gruppe Bundespersonal**
18.30 Uhr,
Bern,
Hotel Bern
Podiumsdiskussion zur Volksinitiative «Pro Service Public»
- 17. Juni** ■ **Gewerkschaften und SP-Gruppe Bundespersonal**
Podiumsdiskussion zur Volksinitiative «Pro Service Public»
- 25. Juni** ■ **Gewerkschaftsbund Wil und Umgebung**
20 Uhr, Wil,
Restaurant Hof,
Fürstenlandsaal
Bildungsveranstaltung: «Öffentliche Krankenkasse: einfacher, gerechter, günstiger»
- 16. September** ■ **Kantonaler Gewerkschaftsbund St.Gallen, Rentnerkommission**
15.15 Uhr,
St. Gallen,
Restaurant
Dufour
Herbstversammlung
- 16. September** ■ **Kantonaler Gewerkschaftsbund St.Gallen, Rentnerkommission**
Bitte Datum vormerken.

Link zum Recht

Vermutungen und Behauptungen zum Kündigungsgrund

Die Missbräuchlichkeit von Kündigungen ist vor Gericht oft nur schwer zu beweisen.

Ein langjähriger Mitarbeiter eines Verkehrsunternehmens machte intern kritische Äusserungen und wurde deshalb entlassen, was missbräuchlich ist. Das Unternehmen schob aber andere Gründe vor und konnte so die Entschädigungszahlung reduzieren.

Gegen zwanzig Jahre arbeitete Erwin (Name geändert) schon bei der Unternehmung X und war stets bereit, einzuspringen, wenn Not am Mann war. Er machte auch Pikett. Eines Nachts wurde er wegen einer Betriebsstörung aufgebeten, diese fand allerdings zu einem Zeitpunkt statt, an dem der reguläre Betrieb bereits beendet war. Erwin vermu-

tete etwas Irreguläres und äusserte dies dann auch gegenüber verschiedenen Kollegen mit dem Hinweis, dass er sich nicht verpflichtet fühle, ausserhalb der Betriebszeit auf eine Einsatzaufforderung zu reagieren. Kurz darauf wurde er zu einem Gespräch vorgeladen, bei welchem ihm nahegelegt wurde, zu kündigen, andernfalls werde dies die Unternehmung tun.

Arbeitgeber nennt nur Pseudo-Gründe

Auf die Frage «Weshalb?» erhielt Erwin die Antwort, er habe seinen Dienst an einem Tag verspätet angetreten. Dabei handelte es sich aber nicht um eine Verspätung, sondern um einen externen Besuch, den es vor Dienstantritt zu empfangen gab und bei dem Erwin von seinem Kollegen den Be-

scheid erhalten hatte, er brauche nicht extra zu kommen. Trotzdem erhielt er die Kündigung für diese Bagatelle.

Für Erwin stand fest, dass diese Kündigung einen ganz anderen Grund hatte: seine kritischen Äusserungen zum Pikett nämlich. Er wandte sich daher an den SEV, der ihm einen Anwalt zuwies. Dieser forderte zunächst eine schriftliche Kündigungsbegründung der Unternehmung an, welche kam und lediglich einen Satz und noch eine weitere Begründung umfasste: dass die Zusammenarbeit aufgrund von Teamproblemen nicht mehr möglich sei.

Der Anwalt argumentierte demgegenüber, dass eine Kündigung nach so langer Betriebszugehörigkeit aufgrund dieses Satzes missbräuchlich sei, und verlang-

INFO

Gesetz lässt Arbeitgebern Spielraum bei der Begründung von Kündigungen

Eine Kündigung geschieht wohl selten ohne direktes Gespräch, in welchem der Grund für diese Massnahme zur Sprache kommt. Während **im öffentlichen Recht** die Kündigung als Verfügung ergeht und immer hinreichend begründet sein muss, schreibt das **OR** lediglich vor, dass Kündigungen auf

Wunsch der Arbeitnehmenden begründet werden müssen. Und auch dann kommt es immer wieder vor, dass noch andere Gründe vorliegen, die direkt ausgesprochen als missbräuchlich gelten würden. Eine schwierige Lage für die Betroffenen, die dies dann zu beweisen hätten.

te eine bessere Begründung sowie Verhandlungen.

Teilerfolg dank SEV-Anwalt

Dass Erwin aufgrund seiner internen Kritik die Kündigung erhalten hatte, lag zwar auf der Hand, war aber letztlich nicht mit harten Fakten beweisbar. Da die Unternehmung auf die Forderungen des Anwalts nicht

reagierte, kam die Angelegenheit vor den Friedensrichter. Dieser hiess die Klage teilweise gut und verknurrte die Unternehmung zu einer Entschädigungszahlung, die allerdings nicht so hoch ausfiel wie beantragt. Unter der gegebenen Beweislage war dies das Maximum, was herauszuholen war. **Rechtsschutzteam SEV**

■ VPT-Zentralpräsident: «Ich bin empört» «Handeln wir gemeinsam!»

An der VPT-Delegiertenversammlung äusserten Teilnehmende nach der Rede ihres Zentralpräsidenten den Wunsch, sie solle in kontakt.sev publiziert werden. Gilbert D'Alessandro nahm darin Stefan Hessels «Ich bin empört» auf.

«Ich bin empört über die fehlende Offenheit bei der Abstimmung vom 9. Februar. Ich bin empört über den fehlenden politischen Willen, die Arbeitnehmenden in der Schweiz zu schützen. Ich bin aufgebracht, dass die Mittel fehlen, um Profiteuren unter den Arbeitgebern das Handwerk zu legen. Empört über das Lohndumping. Empört über die Unternehmen, die keine Massnahmen ergreifen, um die Sicherheit des Personals zu gewährleisten. Ich bin empört über das BAV, das

von den Verkehrsunternehmen erwartet, dass sie im regionalen Personenverkehr ihren Bedarf nach Abgeltungen dieses Jahr um 2,5% senken und 2015 um 1%, bei gleichbleibendem Angebot. Ich bin empört über das Profitstreben zulasten jener, die sich am schlechtesten wehren können. Ich bin empört über die manchmal fehlende Solidarität. (...)

Wir müssen handeln! Und unsere Art zu handeln heisst Gewerkschaft. Wir handeln durch Mobilisierung an Versammlungen, in den Sektionen und Regionen. Ebenfalls durch Demonstrationen und Präsenz bei Flugblattaktionen. Wir engagieren uns in verschiedenen Komitees und Gewerkschaftsbünden auf kantonaler, nationaler und internationaler Ebene. Oder in der Politik. Handeln wir gemeinsam und solidarisch! (...)

Rede von Gilbert D'Alessandro
am 22. Mai in Bern, gekürzt





AUF ZUR PRÄMIENJAGD

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

via sev →

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich
ISSN 1662-8454. Auflage: 30 088 Ex. (Gesamtauflage 44 656 Ex.), WEMF-beglaubigt 31.10.2013.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffner

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58

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

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

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG.

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am 26. Juni 2014.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 19. Juni 2014, 8 Uhr; Insetateschluss: 16. Juni 2014, 10 Uhr

Einstimmiger Entscheid des Tessiner Grossen Rats

Vorwärts zum Zentrum

Der Grosse Rat des Kantons Tessin hat seltene Geschlossenheit gezeigt und einstimmig die Vorlage zum kantonalen Kompetenzzentrum gutgeheissen.

Selbst die ehrwürdige «Neue Zürcher Zeitung» geht in ihrem Bericht auf die Seltenheit einer geschlossenen Haltung im Parlament ein. Diese sei eindeutig der massiven Unterstützung im Volk geschuldet, auf die das Industriewerk Bellinzona anhaltend zählen kann.

Vom Streik zur Initiative

Nur so lässt sich auch mit einigen Jahren Distanz der damalige Vorgang erklären, der Züge eines Volksaufstands hatte. Als das Ende des fünfwöchigen Streiks feststand, sprach Bundesrat Moritz Leuenberger in der Medienkonferenz von einem Problem beim «nationalen Zusammenhalt». In dieser Zeit hatte der Protest auch einen konkreten Vorschlag hervorgebracht in Form einer kantonalen Volksinitiative für die «Schaffung eines Industrie- und Tech-

nologie-Pols im öffentlichen Sektor», für die innert einer Woche 15 000 Unterschriften zusammenkamen. Die Kantonsregierung hatte in der Folge zwei Studien erstellen lassen, aus denen schliesslich der Vorschlag für die Schaffung eines Kompetenzzentrums entstand.

... und zur Vorlage

Die Idee dieses Zentrums ist es, alle Akteure zusammenzubringen, die daran interessiert sind, gemeinsam Projekte rund um die Bahnmobilität zu entwickeln. An der Stiftung, die fürs Zentrum gegründet worden ist, beteiligen sich neben dem Kanton auch die SBB, der Verein «Giù le mani dall'Officina», die Gewerkschaften SEV, Transfair und Unia, die Tessiner Fachhochschule, die regionalen Wirtschaftsförderungen der Regionen Bellinzonese und Mendrisiotto sowie die Stadt Bellinzona, wo der Gemeinderat wenige Tage zuvor ebenfalls die entsprechende Vorlage genehmigt hat.

Die Gründung des Zentrums erhielt die überzeugte Unterstützung aller politischen Gruppen, weil sie einen kräftigen Anstoss



Grossrat Ivan Cozzaglio bezeichnete in der Debatte das Industriewerk als die vierte Burg von Bellinzona.

der industriellen Aktivitäten in diesem Sektor begrüßen. Anders ausgedrückt: Es geht darum, eine Gelegenheit beim Schopf zu packen und den Worten Taten folgen zu lassen. Ivan Cozzaglio, SP-Grossrat und Mitglied der Personalkommission

im IW, erinnerte in der Debatte an die in der Machbarkeitsstudie geforderte «grosse finanzielle und Entscheidungsfreiheit des Betriebs» (also des Industriewerks, Anm. d. Red.). Die Geschäftsprüfungskommission hat in ihrem Bericht darauf

hingewiesen, wie wichtig es sei, dass die SBB strategische Entwicklungsprojekte in die Zusammenarbeit mit den Bildungsanstalten einbringe, besonders am Anfang.

Die Rolle der SBB

Mehrere Redner wiesen darauf hin, dass die SBB bisher wenig Begeisterung für das Vorhaben gezeigt habe. Es gelte besonders darauf zu achten, wie sich die SBB zukünftig verhalte. Die SBB hat zwar die Gründungsurkunde mitunterzeichnet, aber seither noch nicht definitiv bestätigt, dass sie sich aktiv beteiligt, auch wenn die zuständige Regierungsrätin Laura Sadis betonte, dies sei lediglich noch eine Formsache. Kritik gab es auch an der Arbeitgeberorganisation und der Handelskammer, die sich nicht an der Stiftung beteiligen.

Mit dem Ja zur Vorlage und zum Kredit von 2,1 Millionen Franken geht es nun von der Projekt- in die operative Phase, in die – wie das Resultat im Parlament zeigt – im ganzen Kanton grosse Erwartungen und Hoffnungen gesetzt werden.

Pietro Gianolli/pmo

Photomystère: Wo ist das?



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte die Standseilbahn Neuvilleneuve–Saint-Pierre in der Stadt Freiburg. Ein erklärendes Bild finden Sie unter www.sev-online.ch.

Der Preis, 40 Franken in Reka-Checks, geht an:

Marcel Gischarde aus Au ZH, Mitglied PV Zürich.

Diesmal lautet unsere Frage wieder: «Wo ist das?» – Der Preis, Reka-Checks im Wert von 40 Franken, wird unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlost.

Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Nummer. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis **Mittwoch, 18. Juni, an:**

SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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