

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 16

28. August  
2014

# kontakt.sev

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

## Personal für den Einsatz belohnen

Die BLS präsentiert einen hervorragenden Halbjahresabschluss mit einem satten Gewinn. Davon muss das Personal profitieren.

Seite 4

## Acht Rangierer für den Aufschwung

Im Rangierbahnhof Chiasso gibt es Zeichen für einen Aufschwung. Ein neues Geleise wird gebaut und es wurden 8 neue Stellen geschaffen.

Seite 4



## Minibar-Flop

Die neue Minibar wurde mit falschen Behauptungen angepriesen.

Fokus Seite 20

## Jahr zur öffentlichen Krankenkasse

# Einfacher und günstiger

**Bei der Abstimmung über die Initiative für die öffentliche Krankenkasse können wir die Gesundheit über die Krankheit stellen und den Liberalisierungswahn stoppen.**

Die mehr als 60 Krankenkassen in der Schweiz müssen in der Grundversicherung alle die gleichen Leistungen erbringen. Sie führen einen Kampf um die «guten Risiken», von deren Prämieinnahmen sie sich Gewinne versprechen. Die Interessen der Versicherten zählen wenig, die Prävention kommt zu kurz.

Eine einzige öffentliche Krankenkasse mit kantonalen Agenturen würde Licht in den Dschungel bringen, die Administration vereinfachen und die Kosten senken helfen. An den Stimmberechtigten ist es, die Weichen zu stellen.

Dossier, Seiten 10 – 12



Die Initiative für eine öffentliche Krankenkasse strebt ein einfacheres, gerechteres und günstigeres Krankenkassensystem an.

## ZUR SACHE

*Eines gleich vorweg: Der SEV unterstützt die Initiative für die Einheitskasse und empfiehlt seinen Mitgliedern klar ein Ja am 28. September.*

*Im öffentlichen Verkehr erleben wir die negativen Seiten des Wettbewerbs hautnah. Dasselbe gilt für das Gesundheitswesen: Ein Scheinwettbewerb in der durchregulierten Grundversor-*

**«Ein Scheinwettbewerb in der durchregulierten Grundversorgung verursacht unnötige Kosten und viel Ärger.»**

Giorgio Tuti, Präsident SEV

*gung verursacht unnötige Kosten und viel Ärger. Die Einheitskasse wird die Abläufe vereinfachen und uns allen den alljährlichen Zweifel ersparen, ob nun ein Wechsel angebracht sei oder nicht. Vor allem aber können die Werbemillionen, die die Krankenkassen aufwerfen, um sich die gesündesten und fittesten Versicherten zu holen, dort eingesetzt werden, wo es sie braucht: für die Krankheitskosten.*

*Bei den Zusatzversicherungen ändert sich durch die Annahme der Initiative nichts: Solange die Grundversicherung eine qualitativ hochstehende Versorgung für alle ermöglicht, schaffen wir keine Zweiklassenmedizin. Der SEV steht dementsprechend zu seinen Partnerschaften mit Krankenversicherungen, um seinen Mitgliedern Vorteile bei den Zusatzversicherungen – und nur dort – zu verschaffen.*

## In der «Sonnenblume»

In Bern hat die SBB ihr neues zentrales Verwaltungsgebäude bezogen. In dem «Girasole» (italienisch für «Sonnenblume») genannten Gebäude arbeiten 1800 Mitarbeitende an unpersönlichen Arbeitsplätzen («Desksharing»). Dank der neuen Zentrale sollen Kosten gesenkt und Abläufe vereinfacht werden können. Optisches Wahrzeichen ist eine Uhr von sieben Metern Durchmesser. Ein Augenschein

auf Seite 5

## Referendum im Herbst zu erwarten

# Der Kampf am Gotthard

In wenigen Tagen beginnt die Herbstsession von National- und Ständerat. Dort wird voraussichtlich der Bau der zweiten Röhre



für die Gotthardautobahn beschlossen. Für die Verkehrs- und Umweltverbände

ist klar, dass sie dagegen das Referendum ergreifen. Der SEV ist mit dabei, an vorderster Front stehen aber die Alpen-Initiative und der VCS. Dessen Co-Geschäftsleiterin Caroline Beglinger erläutert im Interview, weshalb die Vorlage das Volk in die Irre führt.

pmo

Interview, Seiten 6 und 7

## NEWS

**Kühlschränke:  
Happend!**

■ Just am Tag, als die letzte Nummer von *kontakt.sev* erschien, erreichte uns die frohe Kunde: im Falle des Seilziehens um die Kühlschränke fürs Personal der Schweizerischen Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft hat der Arbeitgeber eingelenkt und die Kosten für die Kühlschränke nachträglich übernommen. Die Initiative von Roger Marty hat sich schliesslich ausbezahlt, wir sagen: «Danke!»

**Schritt hin zur  
Wiedereröffnung**

■ Im Hinblick auf die Wiedereröffnung der Schienenverbindung Delle–Belfort haben die Schweiz und Frankreich eine Vereinbarung unterzeichnet, die die Aufgaben der verschiedenen Beteiligten betreffend Bau, Betrieb und Finanzierung festgelegt. Die Kosten der Arbeiten auf französischem Boden werden auf 110 Millionen Euro geschätzt, wozu der Bund 24,7 Millionen und der Kanton Jura 3,2 Millionen beitragen. Die Wiedereröffnung der 22 km langen Linie wird die Verbindung mit dem TGV Rhin-Rhône mit einem Halt in Belfort-Montbéliard erlauben.

**16000 Räder pro Jahr**

■ Am Servicestandort Basel der SBB hat das neu geschaffene Kompetenzzentrum für Radsätze seinen Betrieb aufgenommen. Mit einer 40 Tonnen schweren Tandem-Unterflurdrehbank können gleichzeitig zwei Radsätze (vier Räder) bearbeitet werden, ohne dass diese demontiert werden müssen. Pro Jahr können bis zu 8000 Radsätze, die jeweils ca. 180000 km im Einsatz waren, bearbeitet und kontrolliert werden.

Die Serviceanlage Basel mit rund 150 Mitarbeitenden ist einer von neun Standorten für die präventive Instandhaltung der SBB-Züge. Die Züge kommen rund einmal pro Woche für technische Kontrollen, Reparaturen, Zugsreinigung und Aufarbeiten und Austausch von Komponenten in die Werkstatt.

**Erste Vorstandssitzung nach der Sommerpause**

# Sorgen um die Zukunft

**Das nach dem Kongress höchste SEV-Gremium hiess am 15. August Janine Truttmann als neue Vertreterin der Frauenkommission in seiner Mitte willkommen. Sitzungsthemen waren vor allem das SGB-Positionspapier zum Service public und die GAV-Verhandlungen mit SBB und SBB Cargo.**

Zu reden gaben an der ersten Sitzung nach den Sommerferien insbesondere die Vorschläge des SEV zum Positionspapier, das der Schweizerische Gewerkschaftsbund an seinem Kongress vom 23. und 24. Oktober zum Service public verabschieden will. Für den Vorstand SEV ist es wichtig, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) seine Kontrollen betreffend Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften und der Qualitätsstandards verstärkt. Mit



Janine Truttmann nahm als Vertreterin der Frauenkommission erstmals an einer Sitzung des SEV-Vorstandes teil und wurde von dessen bisherigen Mitgliedern herzlich willkommen geheissen.

Hinweis auf die Zugskollision vom 1. August in Mannheim (D) forderte LPV-Zentralpräsident Hans-Ruedi Schürch auch verstärkte Kontrollen der Fahrzeuge und des Ausbildungsstandes des Lokpersonals. Denn was es bei den Busfahrer/innen schon lange gebe, sei im noch nicht lange liberalisierten Bahnverkehr noch keine Selbstverständlichkeit! Weiter ist man im SEV-Vorstand der Meinung, dass der Unterhalt zu den zentralen Aufgaben aller integrierten Bahnunternehmen gehört und dass sich das aktuelle schweizerische System des regionalen Personenverkehrs bewährt hat: Dessen hohe Qualität ist beizubehalten, eine verstärkte Privatisierung systematisch zu bekämpfen und der Wettbewerb auf einem minimalen, vernünftigen Niveau zu halten.

**GAV SBB und SBB Cargo**

Der Vorstand nahm auch Kenntnis von den ausgehandelten Eckwerten für den neuen

**Verband des öffentlichen Verkehrs publiziert Positionspapier zum Bussystem**

# VöV will mehr Platz für Busse

**Nach dem Ja zu Fabi ist die Zukunft der Bahn gesichert. Nun machen die Busunternehmen auf sich aufmerksam. Der Verband öffentlicher Verkehr meldet sich mit einem Positionspapier zu Wort.**

Die Bahn transportiert am meisten Menschen, aber der Bus hat das längste Netz und die meisten Haltepunkte, 21000 Bushaltestellen gegenüber 2100 Bahnhöfen und Stationen – er ist im Schweizer Verkehrssystem unentbehrlich. Das stärkste Wachstum wird gemäss Verband des öffentlichen Verkehrs denn auch auf

diesem Netz erwartet: bis 2025 werden die Fahrgastzahlen um rund die Hälfte zunehmen.

**Neue Busspuren nötig**

Im Gegensatz zu Zug und Tram hat der Bus jedoch an den meisten Orten keine eigene Verkehrsfläche; er fährt zusammen mit dem Privatverkehr auf der Strasse. Das muss sich nach Meinung des Verbands ändern: separate Busspuren sind eine der zentralen Forderungen, die das Positionspapier aufführt, zusammen mit dichteren Fahrplänen und verbesserter Fahrgastinformation. Weiter stehen eine verbindliche und dauerhafte Finanzierung des Bussystems im Forderungskatalog und letztlich

auch mehr Freiheiten: Vorgaben und Regeln seien zu lockern, steht im Papier, gleich-

zeitig fordert dieses aber auch mehr Verbindlichkeit und Planungssicherheit. **pmo**

**BUS-FAKTEN**

Mit Bussen wird die Hälfte aller öV-Fahrten zurückgelegt, 2012 wurden rund 940 Mio. Fahrgäste befördert. Der Anteil der Busse an der Verkehrsleistung des öV, gemessen in Personenkilometern, beträgt rund 13 % und am Gesamtverkehr drei Prozent. Die Busse waren 2012 278 Mio. Kilometer unterwegs. In der Schweiz fahren rund 4900 (meist) Diesel-Busse und zusätzlich knapp 500 Trolley-Busse. Der

grösste Busbetreiber ist Postauto mit 2219 Fahrzeugen. Dann folgt der städtische Busverkehr: Die TPG (Genfer Verkehrsbetriebe) haben 320 und die Zürcher Verkehrsbetriebe VBZ 215 Fahrzeuge. Busunternehmen sind auch wichtige Arbeitgeber: Rund ein Viertel der Mitarbeitenden des öffentlichen Verkehrs, nämlich 13400 Personen, arbeiten in Busunternehmen. **vöv**

# des Service public

GAV SBB und SBB Cargo (siehe *kontakt.sev* Nr. 13). Fragen gab es zur Flexibilisierung des Pensionierungsalters bis 67 Jahre. Manuel Avallone, Vizepräsident SEV, erklärte, wichtiger als das Pensionierungsalter an sich seien die gesamten Pensionierungsbedingungen. Er verwies auch auf die anderen neu ausgehandelten Pensionierungsmodelle, vor allem auf jenes, das besonders belasteten Berufsgruppen eine vorzeitige Pensionierung ohne finanzielle Einbussen ermöglicht.

## Abstimmungsparolen

Weiter beschloss der Vorstand, die Abstimmungsempfehlungen des SGB für den 28. September zu übernehmen. Der SEV empfiehlt also ein Nein zur Initiative «Schluss mit der Mehrwertsteuer-Diskriminierung des Gastgewerbes!» und ein Ja zur Initiative «Für eine öffentliche Krankenkasse». Letztere Parole lag dem Vorstand am 15. August noch nicht vor, ist vom SGB aber inzwischen so ge-

fasst worden. Dies war zu erwarten gewesen, da der SGB ja schon bei der Unterschriftensammlung für die öffentliche Krankenkasse mitgeholfen hatte, wie Manuel Avallone dem Vorstand in Erinnerung rief.

## Neben Einsparungen auch neue Einnahmen prüfen

Von der Arbeitsgruppe des Vorstands, die langfristige Einsparungsmöglichkeiten des SEV auszuloten hat, taten Mitglie-

der die Meinung kund, dass es auch nötig sei, zusätzliche Einnahmemöglichkeiten zu prüfen. Der Vorstand gab dafür einstimmig grünes Licht. Zurzeit gehören der Arbeitsgruppe Hans Heule (PV), Claude Meier (TS), Gilbert D'Alessandro (VPT), Stefan Bruderer (Jugend) und Janine Truttmann (Frauen) an. Vorstandspräsident Andreas Menet oder Vizepräsident Danilo Tonina wird in ihr auch noch mitarbeiten. *vbo/FI*

## FRAGLICHES TISA-ABKOMMEN

Der Vorstand warf auch einen Blick auf die Traktanden der nächsten Sitzung vom 12. September. Gilbert D'Alessandro verlangt eine Diskussion zum geplanten internationalen Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen «Trade in Services Agreement» (TiSA), das den ganzen öffentlichen Dienst für den Wettbewerb öffnen will und über das die Schweiz aktiv mitverhandelt. Die Traktandenliste vom 12. September ist noch nicht definitiv, auch die Zukunft des Brenscino könnte dazugehören. Für das Vorstandsseminar vom 16./17. Oktober sind die BAV-Strategie 2013 und die Frage «Wie können wir erreichen, dass ... beibehalten wird?» bereits gesetzt, wie von Gilbert D'Alessandro vorgeschlagen. Weitere Themen werden dazukommen.

## Bild der Woche



Mit einem Tag der offenen Tür hat die Zentralbahn die Renovierung ihrer Werkstätte in Meiringen begangen. Die Arbeitsplätze wurden in den letzten 32 Monaten für 5,6 Millionen Franken komplett saniert. Die Anlagen waren zum Teil aus den Jahren 1946–1964, veraltet und entsprachen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Gleichzeitig wurde das ganze Instandhaltungskonzept durch die Neugestaltung der Arbeitsabläufe und die Optimierung der Lagerhaltung neu ausgerichtet.

## MEINE MEINUNG

### Dumpinglöhne

Das war wohl der Versprecher des Jahrzehnts: «Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr.» Das hat Bundesrat Hans Hürlimann bei der Eröffnung des Gottard-Strassentunnels am 5. September 1980 versprochen. So voll daneben war er selten.

Das Zollamt Chiasso-Strada fertigt im Tag 3500 Lastwagen ab. Im «echo»-Magazin der Alpen-Initiative lese ich: «Rund 25 Prozent der Camions sind leer.» Die Arbeitsbedingungen für Chauffeure sind erschreckend. Vor allem für jene aus osteuropäischen Ländern: «Monatslöhne um die 700 bis 800 Euro sind die Norm. Ein Chauffeur erzählt, dass er davon seinem Chef noch 150 Euro abliefern muss – weil er unterwegs im Lastwagen übernachten kann.» Da wird auch noch die Hoteltaxe kassiert, so das «echo».

In Deutschland verkehren seit dem letzten Jahr Fernbusse von Stadt zu Stadt. Das Angebot wird laufend erweitert. Bereits fahren 500 Busse. Sie haben 2013 neun Millionen Passagiere transportiert. Im laufenden Jahr sollen ein paar Millionen mehr dazu kommen. Für die Fahrt von Hamburg nach Berlin zahlt man keine zehn Euro, erklärt der Branchen-Präsident Wolfgang Steinbrück in der «Frankfurter Rundschau». Mit dem Geständnis, «wir erleben durch die Liberalisierung im Fernbusverkehr einen ruinösen Preiswettbewerb.» Es herrsche ein «gnadenloser Preiskampf. Mit solchen Ramschpreisen verdient bisher niemand Geld. Doch irgendwann wollen diese Firmen auch Gewinn machen und dann ist der Billigwahn vorbei.»

Für Steinbrück ist klar, der Fernbus kann nicht bis zu dreimal billiger fahren als die Bahn. 40 Prozent günstiger lägen drin. Damit wären Kosten und Amortisation gedeckt, plus zehn Prozent Ertrag. Was verdient dabei der Chauffeur? Der Verbandsboss blufft: «Sie werden in ganz Deutschland kein Unternehmen finden, das weniger als zehn Euro Stundenlohn zahlt. Deutlich mehr als der gesetzliche Mindestlohn von 8.50 Euro.» Grossartig, sogar etwas mehr als der tiefe Mindestlohn.

Noch etwas. Das Problem sei nicht der Lohn, «es fehlen 10 000 Chauffeure», so Steinbrück. Wenn die Nachfrage grösser ist als das Angebot, steigt normalerweise der Lohn des Gesuchten. Nur: Was ist auf der Strasse schon normal? Etwas schon: Das Untertönen der Bahn.

Helmut Hubacher



## Halbjahresabschluss der BLS

# Jetzt muss die BLS die Löhne erhöhen

**Die BLS präsentiert einen deutlich verbesserten Halbjahresabschluss. Für den SEV ist klar: Damit besteht Spielraum für generelle Lohnerhöhungen.**

Der SEV zeigt sich in seiner Medienmitteilung erfreut über die positiven Zahlen der BLS. «Das gute Ergebnis ist vor allem auch dem unermüdlichen Einsatz des treuen und äusserst zuverlässigen BLS-Personals zu verdanken», halten die zuständigen Gewerkschaftssekretäre Jérôme Hayoz und Michael Buletti fest.

Es sei nun an der Zeit, dem BLS-Personal, welches in Zeiten des Sparprogramms «Gipfelsturm» viel Mehrarbeit und Überstunden geleistet und Flexibilität gezeigt hat, die ihm

zustehende Wertschätzung nicht nur mit Worten auszudrücken: «Eine generelle Lohnerhöhung im Prozentbereich für das gesamte BLS-Personal muss in den diesjährigen Lohnverhandlungen drin liegen!» Damit sollen die grossen Anstrengungen, welche das Personal nicht erst seit Beginn des Sparprogramms «Gipfelsturm» unternommen hat, anerkannt und honoriert werden.

### Massiver Gewinnprung

Die BLS weist fürs erste Halbjahr einen Gewinn von 20,2 Millionen Franken aus, eine Steigerung gegenüber der gleichen Vorjahresperiode um nicht weniger als 63 Prozent. Sie begründet dies einerseits mit besseren Erträgen aller Sparten ausser Cargo, andererseits mit dem Erfolg der Sparmassnahmen.

Der regionale Personenverkehr der BLS legte bei den Personenkilometern um 1,8 Prozent zu – namentlich dank Wachstum auf den Linien Bern–Biel, Bern–Burgdorf sowie in Luzern West.

Beim nicht abgeltungsberechtigten Autoverlad konnten die Frequenzen gegenüber dem Vorjahr gehalten werden. Die Schifffahrt verzeichnete ein Plus von rund 16 Prozent auf 350 000 Passagiere. Die Hauptsaison fällt jedoch klar in die zweite Jahreshälfte.

### Neuausrichtung im Güterverkehr

Nach dem Verlust der Fahrten für DB Schenker am Gotthard verzeichnete BLS Cargo einen Rückgang der Verkehrsleistung in der Schweiz um rund 29 Prozent. Die Umstellung auf vermehrt grenzüberschreitende

Angebote auf dem Nord–Süd-Korridor führte jedoch zu einer besseren Auslastung der Ressourcen und einer gesteigerten Rentabilität; BLS Cargo rechnet auch für 2014 mit einem positiven Ergebnis.

### Sparprogramm läuft weiter

Das 2012 gestartete Kostensenkungsprogramm «Gipfelsturm» brachte laut BLS bis Mitte 2014 nachhaltige Einsparungen in der Höhe von knapp 33 Millionen Franken. Die BLS halte an ihrer Marschrichtung fest, heisst es weiter. Es bleibe das Ziel, bis Ende 2015 die Kosten nachhaltig um 50 Mio. Franken jährlich zu reduzieren. BLS-Chef Bernard Guillemon lässt sich in der Medienmitteilung des Unternehmens mit der Aussage zitieren, er rechne damit, dass die BLS «Ende 2014 einen sub-

stanziellen Beitrag zum Aufbau der notwendigen Wertschöpfungsreserve des BLS Vorsorgerwerkes leisten» könne.

### Kündigungen nicht akzeptabel

Die BLS kündigt gleichzeitig einen weiteren Stellenabbau von rund 25 Vollzeitstellen bis Ende 2014 an. Auch wenn nach Angaben der BLS der grösste Teil über natürliche Fluktuation erfolgen soll, bedeutet dies für die Mitarbeitenden in den betroffenen Bereichen oft eine grosse Unsicherheit und Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes. Der SEV stellt einmal mehr unmissverständlich klar, dass Kündigungen aus wirtschaftlichen Gründen für die Unternehmung BLS, die zu einem grossen Teil mit Geldern der öffentlichen Hand finanziert wird, nicht tragbar sind.

pmo

## Aufwertung für den Rangierbahnhof Chiasso

# 8 neue Stellen für Rangierer in Chiasso

**Der Rangierbahnhof Chiasso machte schwierige Jahre durch, nun gibt es Anzeichen für einen Aufschwung.**

Die Bestätigung kommt vom Leiter des Rangierbahnhofs selbst, von Renzo Dolfini: Die Nachfrage nach Rangierleistungen der 18 (!) Güterverkehrsunternehmen, die den Grenzbahnhof Chiasso ansteuern, nimmt zu. Den deutlichsten Zuwachs verzeichnet das Rangieren von Einzelwagen. Dieses Jahr sind es 12 000 bis 13 000 Wagen im Monat, wogegen im schwächsten Jahr, 2012, praktisch in keinem Monat die 10 000-er Marke überschritten wurde und zudem im Juni wegen des Erdbebens bei Gurtellen die Gotthardlinie gesperrt war.

Die Aussichten für die Zukunft sind ebenfalls verhalten positiv, umso mehr, als nach vielen

Jahren des Abbaus gar neue Stellen geschaffen werden. Acht neue Rangierarbeiter werden demnächst die Ausbildung beginnen. Der Personalbestand dürfte sich somit bei rund 100 stabilisieren, wobei

aber anzumerken bleibt, dass es noch 2008 um die 160 Mitarbeiter waren.

### Eine Zukunft bei Infrastruktur?

Keine Neuigkeiten gibt es bei der Frage nach der Zugehörig-

keit des Rangierbahnhofs. Im Gegensatz zu den Rangierbahnhöfen Limmattal und Lausanne, die zu SBB Cargo gewechselt haben, bleibt der Grenzbahnhof Chiasso bei der Infrastruktur.

Die Situation soll 2015 überprüft werden. Allerdings scheint es fraglich, eine machbare Alternative zu finden, angesichts der Vielfalt der Aufgaben und der Anzahl von Unternehmen, denen ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz zu gewähren ist.

### Umbauten bis 2018

In den nächsten Jahren wird in Chiasso gebaut: Im Sektor C entstehen neue, 750 Meter lange Gleise, über die der gesamte Süd–Nord-Güterverkehr abgewickelt werden soll, mit Ausnahme der Züge, die Rangierungen benötigen.

Der Nord–Süd-Verkehr verläuft dazwischen über die Sektoren L und U, womit der Betrieb flüssiger wird.

Nach zahlreichen mageren Jahren scheint sich in Chiasso also eine Aufhellung abzuzeichnen.



Ab 2018 ist der Sektor L für den Nord–Süd-Verkehr reserviert.

Pietro Gianolli/pmo

Neuer Hauptsitz der SBB

# Die Konzernzentrale zieht um

**Die SBB hat ihren neuen Berner Hauptsitz eingeweiht. Mit etwas Show und hohem Anspruch.**

Um effizienter arbeiten zu können, zentralisiert die SBB ihre Verwaltungsstandorte. In Zürich-Altstetten wurde schon letzten November das Gebäude «Westlink» in Betrieb genommen, in dem 700 Personen arbeiten, die zuvor in sechs verschiedenen Gebäuden verteilt waren (zu ihren Erfahrungen siehe *kontakt.sev* Nr. 13). In Bern werden nun sechs grössere und kleinere Standorte mit rund 1800 Beschäftigten der Konzernbereiche und der Divisionen Infrastruktur und Immobilien im neuen Hauptsitz in Bern-Wankdorf, an der Hilfikerstrasse im Gebäude «Girasole», zusammengefasst.

**Die Arbeit und den Arbeitsort neu organisieren**

«Multispace» und «Desksharing» sind auch hier die Stichwörter für eine «flexiblere und effizientere Raumnutzung». In der Regel teilen sich 12 Mitarbeitende 10 Arbeitsplätze. Je-



Start zur neuen Ära: eben haben Berns Stadtpräsident Alexander Tschäppät und SBB-CEO Andreas Meyer die grosse Hilfikeruhr vor dem Verwaltungsgebäude «Girasole» an der Hilfikerstrasse enthüllt.

doch ist es nicht so, dass sich die Mitarbeitenden am Morgen auf der Suche nach einem freien Arbeitsplatz auf Wanderschaft begeben. Teams bleiben immer am gleichen Standort.

Neben (offenen) Büros bieten die Gebäude auch Rückzugs-, Ruhe- und Projekträume sowie Konferenz- und Pausenzonen, zwei Personalrestaurants sowie Garderoben mit Duschen.

**Verbindung mit dem Quartier**

Hinter den zwei Gebäuden ist ein Garten entstanden, der wie die Restaurants nicht nur dem SBB-Personal, sondern auch der Anwohnerschaft offensteht.

**Reisen zu Randzeiten**

Die SBB will ihre Mitarbeitenden motivieren, unterwegs und von zu Hause aus zu arbeiten. So soll die Belegung der Züge durch SBB-Mitarbeitende vermindert werden. Sitzungen, soweit sie unvermeidlich sind, sollen möglichst zu Randzeiten angesetzt werden.

**«Wirtschaftlicher, effizienter, produktiver, nachhaltiger»**

Die neuen Gebäude kosten zwar keinen Pappenstiel, doch gegenüber den alten Standorten können die Mietkosten gesenkt werden. Gegenwärtig gehören die neuen Gebäude noch SBB Immobilien, doch es wird ein Investor gesucht, dem sie verkauft und von dem sie zurückgemietet werden können, um die Liquidität zu verbessern. Die neuen Gebäude wurden nach dem Minergie-P-Standard gebaut.

**Zentral im Abseits?**

Zu reden gab der Standort des neuen Verwaltungssitzes: bis vor wenigen Jahren war es ein eigentlicher Unort mit Fabriken und Industriebrachen. Die Hilfikerstrasse, an der der SBB-Hauptsitz liegt, gibt es erst seit einigen Wochen. Er ist durch den direkt am Gelände liegenden S-Bahnhof Bern-Wankdorf erschlossen, der allerdings bereits an seine Grenzen stösst. Wenn in absehbarer Zeit auch die Zentrale der Post, ein Hotel und Wohnungen am gleichen Standort stehen werden, wird die Belastung noch steigen.

An der «Hilfikerstrasse» darf natürlich die Hilfikeruhr nicht fehlen. Die Uhr mit sieben Metern Durchmesser soll den Sitz der SBB symbolisieren, aber auch die «Werte der SBB wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit». Da es keine traditionelle Uhr, sondern ein Display ist, können beliebige Bilder projiziert werden. Unter [www.sbb.ch/mitderzeitspielen](http://www.sbb.ch/mitderzeitspielen) können Interessierte ihre eigenen Bilder für die Uhr kreieren und so an einem Wettbewerb teilnehmen. pan.

## 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](http://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 Schaffter

**Redaktionsadresse:** kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [kontakt@sev-online.ch](mailto:kontakt@sev-online.ch); Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

**Abonnemente und Adressänderungen:**

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

**Inserate:** Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch)

**Produktion:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

**Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch). Ein Unternehmen der AZ Medien AG

**Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 11. September 2014.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 4. September 2014, 8 Uhr.**

**Inserateschluss: 1. September 2014, 10 Uhr.**

## Genfer Staatsrat will 70 TPG-Stellen streichen: nur politische Taktik?

Um den Einnahmefall zu kompensieren, den die im Mai vom Volk angenommene Volksinitiative zur Senkung der Tarife der Genfer Verkehrsbetriebe TPG verursacht, will die Genfer Regierung den Leistungsauftrag an die TPG für die Jahre 2015 bis 2018 reduzieren. Zudem müssen die TPG laut dem kantonalen Verkehrsdepartement 40 Personen entlassen und 30 weitere auf 2016 hin nicht mehr ersetzen.

Diese Regierungsankündigung nimmt der Präsident der SEV-VPT-Sektion TPG, Vincent Leggiero, erstaunlich gelassen auf: «Die Volksinitiative ist nur ein Vorwand. Das wirkliche Problem ist, dass der Kanton 250 Millionen Franken pro Jahr finden muss, um die Senkung der Unternehmens-

steuern zu kompensieren. Dieses Geld will er beim gesamten Service public holen», analysiert Leggiero. «Im ganzen Budget sind da die bei den TPG fehlenden 16 Millionen nur ein Klacks.» Wie bisher wolle die SEV-Sektion nicht direkt auf den Staatsrat Druck machen, sondern auf die TPG-Direktion: «Sie darf den Leistungsvertrag nicht unterschreiben, falls der Staatsrat wirklich Entlassungen fordert!»

Nun liegt der Ball aber beim Kantonsparlament. Und gemäss einer interessanten Analyse in der Zeitung «Le Temps» vom 22. August ist die Ankündigung des Leistungs- und Stellenabbaus vor allem ein politischer Schachzug, um den Genfer Stimmbürger/innen klarzumachen, dass härtere Zeiten kom-

men... Und auch, um sie dazu zu bewegen, am 28. September die SVP-Volksinitiative für eine Strassenbrücke über die Genfer Bucht abzulehnen. Denn diese kostet nicht 16 Millionen pro Jahr, sondern eine Milliarde.

Wie auch immer, der Staatsrat scheint mit Bedacht kommuniziert zu haben und weiss, dass das Parlament immer noch auf den Leistungs- und Stellenabbau zurückkommen kann. Dennoch muss das Personal nun mit dem Damoklesschwert eines Stellenabbaus leben. Hinzu kommt das nun schon allzu lange Fehlen einer klaren Definition der Roulements. Dazu gibt es am **4. September** um 14 Uhr im Depot Jonction eine **Betriebspersonalversammlung** unter dem Titel «Jetzt braucht es Taten!» vbo/Fi

Caroline Beglinger zur Schweizer Verkehrspolitik und zum Wandel des VCS



# «Die 2. Röhre ist eine Irreführung des Volkes»

**SEV und VCS treten in der Verkehrspolitik häufig gemeinsam auf. Nach Fabi folgt voraussichtlich im Herbst das Referendum zur zweiten Strassenröhre am Gotthard. Die Co-Geschäftsleiterin des VCS, Caroline Beglinger, im Gespräch.**

■ **kontakt.sev:** Diesen Herbst kommt die zweite Gotthardröhre in den Nationalrat, danach wird wohl eine Unterschriftensammlung nötig sein. Weshalb engagiert sich der VCS so stark in diesem Thema, für das ja in erster Linie die Alpen-Initiative zuständig ist?

**Caroline Beglinger:** Dieses Thema kann eine einzige Organisation nicht bewältigen. Wir haben das bei Fabi gesehen, wo der VCS den Lead hatte, aber viele Partner brauchte, allen voran den SEV. So ist es auch beim Gotthard: Die Alpen-Initiative hat den Lead, aber ohne Verbündete geht es nicht.

■ **Das ist organisatorisch, wie sieht es politisch aus?**

Wir haben uns schon vor zehn Jahren mit Anti Avanti gegen eine zweite Gotthard-Strassenröhre gestemmt. An der Sachlage hat sich nichts geändert, es ist immer noch Unsinn.

■ **Der Bund sagt, dass die zweite Röhre nicht zu einem Ausbau führt, da nie mehr als zwei Spuren betrieben werden sollen. Weshalb trotzdem diese Opposition?**

Das ist wirklich eine Irreführung des Volkes. Wir können gleich wetten, wann die erste Ostern ist, wo dann doch zwei Spuren in beide Richtungen geöffnet werden. Die Situation hat sich noch verschärft, weil 2016 der Eisenbahntunnel er-

öffnet wird, zwei topausgerüstete Röhren, durch die auch Autos und Lastwagen verladen werden können. Zudem wird mit dem Sicherheitsargument Schindluder getrieben: Wenn man 4 Milliarden Franken in Sicherheit investieren will, sollte man dies nicht am Gotthard tun – wo der Tunnel heute dank dem Tropfensystem schon sehr sicher ist – sondern an Orten, wo es wirklich gefährlich ist, gerade auch, weil es dort mehr Verkehr hat.

■ **Nehmen wir an, dass der Eisenbahn-Basistunnel voll ausgelastet ist und es vor dem Strassentunnel immer noch Stau hat!**

«**Mobilität muss für alle verfügbar sein, auch für Kinder und Erwachsene ohne Führerausweis.**»

Dieser Stau findet in den Ferien und an Ostern statt und ist deshalb gut sichtbar, aber durchschnittlich ist das Verkehrsvolumen am Gotthard etwa wie im Ortszentrum einer normalen Schweizer Agglomerationsgemeinde, sagen wir Köniz, etwa 17 000 Fahrzeuge täglich. Wir befürchten, dass man Geld in eine Infrastruktur steckt, die man nicht braucht.

■ **Sie haben gesagt, man solle das Geld an Orten einsetzen, wo es besser wirke. Sie stellen sich also nicht gegen jeglichen Strassenbau?**

Beim VCS sind die lokalen Sek-

tionen sehr aktiv. So findet beispielsweise die Sektion Waadt, man könnte sich in Morges intelligentere Lösungen vorstellen als die heutige Strasse, die die Stadt zweiteilt. Wenn neue Strassen, dann nur punktuell und begleitet von flankierenden Massnahmen, die diesen Namen verdienen. Also Strassenraum in städtischen Raum zurückführen, indem z.B. Strassenflächen rückgebaut werden. Als Fachfrau weiss ich, dass man Stau- und Verkehrsprobleme nicht mit zusätzlichen Strassen löst. Seit über 60 Jahren bauen wir massiv Strassen, den Stau sind wir nicht losgeworden, ganz im Gegenteil. Wenn wir heute Ver-

kehrsinfrastrukturen bauen, dann müssen das Schieneninfrastrukturen und Verladeplattformen für die Güter sein.

■ **Beim Güterverkehr scheint die politische Situation noch bedenklicher?**

Wie der SEV sind wir sehr besorgt über das neue Gütertransportgesetz. Dieses enthält zwar gute Mechanismen, etwa die bessere Planung der Verladeplattformen, auch die neue Trassenregelung zwischen Personen- und Güterverkehr. Aber in dieses Gesetz gehört eine klare Zielvorgabe, wie der Verkehr ökologisch

und sozial nachhaltig erbracht wird. Auch im Güterverkehr muss der Staat eine Grundversorgung sicherstellen.

■ **Der VCS etabliert sich also als wichtigste Stimme in der Verkehrspolitik auf der öv-Seite. Wer ist eigentlich der Gegenspieler?**

Das ist die Strassenlobby, angeführt von Strasse Schweiz, die immer noch dem alten Grundsatz nachhängt «Freie Fahrt dem freien Bürger», zusammen mit der Baulobby. Spätestens im Stau ist die freie Fahrt vorbei. Verkehr wird in der Schweiz nach wie vor subventioniert, auch der Autoverkehr. Und daher muss Mobilität für alle zugänglich sein, also auch für Kinder und Erwachsene ohne Führerausweis.

■ **Was folgern Sie daraus?**

Der grösste Gegner neben den politischen Organisationen ist der Irrglaube, dass Mobilität ein Gut ist, das man unendlich konsumieren kann. Wir müssen uns alle fragen: «Wenn ich

2000 Kilometer zusätzlich zurücklege pro Jahr zu den durchschnittlich 20 500 Kilometern von Herrn und Frau Schweizer, bin ich dann so viel glücklicher oder zufriedener?» Irgendwann ist die zusätzliche Investition an Zeit, Geld, Lärm, Luftbelastung grösser als der Nutzen. Wir alle zusammen müssen einen vernünftigen Umgang mit dem Verkehr finden.

■ **Sprechen wir über den VCS: Eben erst hat er Fabi durch die Volksabstimmung gebracht, nun folgt der Gotthard. Sind die Mittel des VCS unbegrenzt?**

Nein! Ich bin ja auch für die Finanzen zuständig und kann bestätigen, dass sie begrenzt sind. Gerade deshalb kann der VCS nicht alles allein machen. Wir stellen aber fest, dass wir treue Mitglieder und Partner haben, die bereit sind, unsere Arbeit zu unterstützen. Dank und mit ihnen können wir gegen unsinnige Vorhaben antreten.

■ **Lange Zeit war der VCS be-**

## Angebot für SEV-Mitglieder

Aufgrund der guten Zusammenarbeit in der Verkehrspolitik macht der VCS den SEV-Mitgliedern ein Spezialangebot für den Beitritt. Als Willkommens-Geschenk erhalten SEV-Mitglieder den VCS-Schutzbrief Europa für

Nichtmotorisierte (im Wert von 55 Franken) oder die VCS-Pan-nenhilfe CH/FL (Wert 45 Franken) als VCS-Neumitglied für ein ganzes Jahr gratis. Informationen und Anmeldung unter [verkehrsclub.ch/sev](http://verkehrsclub.ch/sev)



Alexander Jaquemet

kannt, wenn nicht berücksichtigt für seine Einsprache-Politik bei grossen Projekten wie Einkaufszentren und Sportstadien. Nun meldet er sich vermehrt politisch – ein Strategiewechsel?

Teils, teils. Wir machen nach wie vor Einsprachen bei Einkaufszentren oder andern Nutzungen, die nicht dem Gesetz entsprechen. Wir gehen aber heute oft anders vor: Wir haben z. B. einen grossen Erfolg erzielt bei Nespresso, indem wir sie auf ihre ökologischen Werte verpflichten und einen Vertrag vereinbaren konnten. Dieser regelt, dass ein wichtiger Teil der zu- und abtransportierten Güter auf der Schiene verfrachtet wird, nebst einem Mobilitätsplan für ihre gesamte Belegschaft. Aber das Verbandsbeschwerderecht ist zentral. Ich wage zu behaupten, dass Nespresso uns ohne die Möglichkeit einer Einsprache als Verhandlungspartner nicht ernst genommen hätte.

■ **Aber mir scheint doch, der VCS hat sich verändert, auch mit dem Umzug von Herzogenbuchsee nach Bern:**

«**Wir sind stark der Umwelt und den schwächeren sozialen Schichten verpflichtet.**»

**Aktentaschen anstatt Wollsocken?**

Es hat sicher eine Veränderung gegeben. Der VCS hat aber schon früh Verkehrsgeschichte geschrieben: Die LSVA ist eine Erfindung des VCS (noch aus Birkenstock-Zeiten...) oder z. B. die Begegnungszone. Die Zeiten haben sich geändert. Inzwischen ist einer breiten Bevölkerung bewusst, dass man vernünftiger und fürsorglicher mit der Umwelt umgehen muss. Wir sind also nicht mehr der einsame Rufer in der Wüste wie in den 80er-Jahren. Damit müssen wir auch anders mit dem Thema umgehen: hart in der Sache und korrekt im Umgang.

■ **Was unterscheidet den VCS vom TCS?**

Ganz bestimmt der Glaube, dass es eine intelligente Mobilität braucht, die aus der kombinierten Nutzung der Verkehrsmittel besteht. Dass also das Auto nicht die Lösung für alles ist, sondern punktuell zur Lösung beiträgt. Wir sind stark der Umwelt und den schwä-

cheren sozialen Schichten verpflichtet. Bei den Dienstleistungen bieten wir gleiche Qualität wie der TCS, z. B. mit dem Schutzbrief, einer ökologischen Motorfahrzeugversicherung, unserer Pannenhilfe, usw. Wer mobil sein will, sollte VCS-Mitglied sein und damit wichtige Kampagnen für eine umwelt- und menschengerechte Mobilität unterstützen.

■ **Die Angebote für bewusste, intelligente Mobilität in der Schweiz nehmen laufend zu; welche Rolle spielt der VCS in dieser Entwicklung?**

Wir waren ganz früh bei Auto-teilet dabei. Danach wurden die verschiedenen Organisationen zu Mobility zusammengeführt, heute eine erfolgreiche Firma, die Profit macht, und das ist auch gut so. Wir müssen als Verband nicht dort mitmachen, wo der Markt – der vielgerühmte – Privaten die Möglichkeit gibt, etwas anzubieten. Wir sehen uns gerne als Organisation, die einer Idee zum Durchbruch verhilft.

■ **Und wie steht es mit der Gewichtung zwischen Dienstleistungen an die Mitglieder und verkehrspolitischen Engagement?**

Das verkehrspolitische Engagement steht im Vordergrund. Aber es ist uns völlig bewusst, dass die Leute, die uns für dieses Engagement unterstützen, auch das Recht haben, etwas vom Verband zurückzubekom-

men. Da kommen die Dienstleistungen ins Spiel. Und diese in einer tadellosen Qualität zu erbringen, ist für uns zentral. Es soll mehr als ein Sponsoring sein, wenn man bei uns Mitglied ist, ein Geben und Nehmen. Wir freuen uns über jedes neue Mitglied, als Kunde, als Partnerin und als Mitstreiter für zukunftsgerechte Mobilität. *Interview: Peter Moor*

## BIO

**Alter** 50

**Familie** Verheiratet mit Alexander Fedorow, der drei Kinder und mittlerweile sechs Enkel eingebracht hat.

**Werdegang** Aufgewachsen in Basel als Tochter eines SP-Grossrats, Geografiestudium in Lausanne, Abschluss in Urbanistik und Entwicklung nachhaltiger Ressourcen. Arbeit in Raumplanung und Verkehrsplanung, schliesslich Leiterin des Marketings bei den Bieler Verkehrsbetrieben mit dem Höhepunkt Expo 02. Seit 2009 beim VCS,

zuerst als Leiterin der Verkehrspolitik, seit Dezember 2012 Co-Geschäftsleiterin.

**Politik** Nicht Parteimitglied, einige Grossratskandidaturen bei den Grünen, hingegen während zehn Jahren starkes Engagement für eine Galerie, die jungen und lokalen Kunstschaffenden Starthilfe bot.

**Freizeit** Der Gesundheit zuliebe Rudern auf dem Bielersee und etwas Joggen. Lesen und Schreiben, vor allem aber Zeit für die Familie, besonders für die Grosskinder.

## Nein zur Gastro-Initiative

# Bald teurer essen?

**Am 28. September wird über die MwSt-Initiative des Branchenverbandes GastroSuisse abgestimmt.**

GastroSuisse will mit seiner Volksinitiative erreichen, dass Restaurants und Take-aways künftig den gleichen Mehrwertsteuersatz bezahlen und die Verpflegung über die Gasse steuerlich nicht mehr bevorteilt wird. Das wirkt auf den ersten Blick durchaus sympathisch. Doch die Initiative sagt nicht, wie das Problem konkret gelöst werden soll. Die Gefahr ist gross, dass am Schluss Menschen mit tiefen und mittleren Einkommen die Leidtragenden sind.

Die Ausgangslage: Für Restaurants gilt heute der Normalsteuersatz von 8 Prozent. Demgegenüber zahlen Take-away-Anbieter (Essen «über die Gasse») nur 2,5 Prozent. Sie profitieren vom sozialpolitisch begründeten Lebensmittel-Mehrwertsteuersatz. Die Gastro-Initiative verlangt nun, dass «gastgewerbliche Leistungen dem gleichen Steuersatz wie die Lieferung von Nahrungsmitteln unterliegen». Ausgenommen sind alkoholische Getränke, Tabak und andere Raucherwaren, die auch weiterhin mit einem eigenen Satz besteuert werden.

Würden Leistungen des Gastgewerbes neu statt mit 8 Prozent nur noch mit 2,5 Prozent MwSt besteuert, hätte dies Steuerausfälle von bis zu 750 Millionen

Franken zur Folge. Der Bundesrat sagt, dass er bei Annahme der Initiative den tiefen Mehrwertsteuersatz von 2,5 auf 3,8 Prozent anheben will, um die Steuerausfälle zu kompensieren. Lebensmittel würden damit teurer. Für viele Familien und Menschen mit tiefem Einkommen wäre das ein reales Problem. Aber auch ohne Erhöhung des Steuersatzes für Lebensmittel müssten die Steuerausfälle irgendwie kompensiert werden – weitere Sparpakete wären vorprogrammiert. Der SGB sagt deshalb Nein zur Initiative.

**Die Probleme liegen woanders**

Die Probleme im Schweizer Gastgewerbe sind ohnehin anderswo zu suchen. Gemäss GastroSuisse selbst gibt es rund 27 000 Beizen in der Schweiz. Jedes Jahr gehen rund 2600 (10%) neue auf. Viele denken, sie könnten eine Beiz führen – viel Geld zum Starten brauche es nicht, und das Personal sei ja ganz billig. Die Quittung kommt rasch: Jedes Jahr gehen rund 2400 Beizen (9%) wieder ein, über 750 (3%) davon melden Konkurs an – ausstehende Löhne und AHV-Beiträge zahlt dann die Allgemeinheit. Diese Rekord-Fluktuation benennt auch GastroSuisse als «Strukturproblem». Und ihr Expräsident Klaus Künzli folgerte daraus vor einigen Jahren, in der Schweiz habe es gegen 10 000 Beizen zu viel. Das sei der Hauptgrund, warum so viele Beizen in den roten Zahlen steckten.

Thomas Zimmermann, SGB

## Gefährliche Abschaffung der Arbeitszeiterfassung

# Keine Arbeit à gogo

**Schweizer arbeiten immer länger. Sie arbeiten vermehrt auch in der Freizeit, an Sonntagen, in den Ferien.**

So nimmt der Stress am Arbeitsplatz zu. Man schläft schlechter. Das Familien- und Sozialleben leidet. Burn-outs sind die Folge, Depressionen, in Extremfällen sogar Herzinfarkte oder Suizide.

Dass die Stressfaktoren am Arbeitsplatz zunehmen, hat jüngst wieder die Gesundheitsbefragung des Bundes gezeigt: Die Befragten nannten Überarbeitung und fehlende Pausen als sehr grosse Risiken. Dass immer mehr gearbeitet wird (oft mehr als gesetzlich erlaubt) und die Sonntags- und Nachtruhe nicht mehr eingehalten wird, hat meist damit zu tun, dass die Arbeitszeit nicht mehr erfasst wird. Wenn Arbeitgeber mehr oder weniger sanft Druck ausüben, verzichten Arbeitnehmende häufig darauf, ihre Arbeitszeit und v.a. die Überstunden zu notieren. Manchmal passiert dies auch auf Initiative des Angestellten: Aus Angst vor einer Entlassung gaukelt man mehr Produktivität vor und stempelt aus, obwohl man dann weiterarbeitet. Eine gefährliche Form der Selbstausbeutung! Grund für den erhöhten Druck am Arbeitsplatz sind vielfach versteckte Sparmassnahmen, etwa weil Firmen bei gleichbleibender Arbeitslast Personal reduzieren. Begründet werden die Massnahmen oft

mit «verschärfter Konkurrenz in Zeiten der Globalisierung».

Das Arbeitsgesetz hat bei der Arbeitszeit jedoch klare Grenzen gesetzt. Es unterscheidet richtigerweise zwischen Überstunden, Überzeiten, Nacht- und Sonntagsarbeit und schreibt obligatorische Pausen zur Erholung vor. Denn Arbeitsmediziner wissen: Der menschlichen Leistungsfähigkeit sind Grenzen gesetzt, und diese müssen respektiert werden. Sonst müssen wir horrende Gesundheitskosten tragen sowie viel menschliches Leid.

**Arbeitszeiterfassung ist obligatorisch**

Kontrolliert wird die Einhaltung dieser Gesetze zum psychischen Gesundheitsschutz, indem die Arbeitszeit erfasst wird. Diese Dokumente müssen alle Arbeitgeber von Gesetzes wegen bei einer Inspektion bereithalten, sonst droht eine Busse oder Anzeige. Die Arbeitszeiterfassung ist ein einfaches, aber effektives Instrument, um den psychischen Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz sicherzustellen. Doch was fordern nun bürgerliche Politiker und Wirtschaftsvertreterinnen? Ausgerechnet die Abschaffung der Arbeitszeiterfassung! Das Ziel ist klar: Die Angestellten sollen mehr arbeiten und dank fehlender Überstundenerfassung vermehrt gratis arbeiten. Die Folgen, etwa zusätzliche Gesundheitskosten, soll derweil die Gesellschaft tragen. Dagegen wehren sich die Gewerkschaften!

Luca Cirigliano, Zentralsekretär SGB

## Bundesrat ignoriert starken Widerstand gegen Ladenöffnungszeitengesetz

# Leidtragende wären die Angestellten

Der Bundesrat ist taub für die scharfe Kritik, die in der Vernehmlassung über die Verlängerung der Ladenöffnungszeiten geübt wurde. Er ignoriert nicht nur die Kritik der Gewerkschaften, dass sich durch längere Ladenöffnungszeiten die Arbeitsbedingungen der betroffenen Arbeitnehmenden klar verschlechtern. Mit seinem Entscheid, bis Ende Jahr eine Gesetzesvorlage ins Parlament zu bringen, tritt der Bundesrat vor allem den Föderalismus mit Füssen und setzt

sich über Volksentscheide in zahlreichen Kantonen hinweg.

**Familienfeindlich, stressfördernd, krankmachend**

Wegen der Verhängung von schweizweit generellen Ladenöffnungszeiten von 6 bis 20 Uhr werktags und von 6 bis 19 Uhr samstags müssten zwei Drittel der Kantone ihre Ladenöffnungszeiten ausdehnen. «Darunter leiden in erster Linie die Angestellten, denn immer längere Arbeitstage sind familienfeindlich, erhöhen den

Stress und machen krank», kommentiert der SGB-Zentralsekretär Luca Cirigliano. Die Gefahr ist umso grösser, weil sich im Detailhandel nach wie vor das Gros der Arbeitgeber weigert, Gesamtarbeitsverträge abzuschliessen.

**Kantone übergangen**

Besonders scharfe Kritik übten in der Vernehmlassung die Kantone. Nur gerade vom Tessin wurde die Vorlage unterstützt. Grund dafür ist, dass alle Kantone der Innerschweiz

und der Ostschweiz sowie alle Westschweizer Kantone heute kürzere Ladenöffnungszeiten kennen. In vielen dieser Kantone lehnte das Stimmvolk in den letzten Jahren längere Öffnungszeiten ab. Zuletzt etwa im Kanton Luzern, wo die Stimmberechtigten nicht nur eine Totalliberalisierung der Ladenöffnungszeiten versenkten, sondern auch die Ausdehnung der Öffnungszeit an Samstagen von 16 auf 17 Uhr klar stoppten. Es ist unverständlich und de-

mokratiepolitisch äusserst fragwürdig, wenn der Bundesrat diese gewichtigen Vorbehalte der Kantone und Gewerkschaften schlicht ignoriert und die Gesetzgebung vorantreibt, wie wenn keine Vernehmlassung stattgefunden hätte. «Das ist nicht akzeptabel», sagt Cirigliano. Nun ist es am Parlament, welches den Gesetzesentwurf über die Motion Lombardi dem Bundesrat in Auftrag gegeben hatte, Vernunft zu zeigen und von dem Vorhaben abzusehen. SGB

Eine Delegation des SEV nahm am ITF-Kongress in Sofia teil

# Teil einer weltweiten Familie

**Alle vier Jahre findet der Kongress der ITF statt. Auch der SEV nahm am diesjährigen Kongress in Sofia teil.**

Die ITF heisst ausgeschrieben «International Transport Workers' Federation», also die Internationale Föderation der Transport-Arbeiter und -Arbeiterinnen. Über die ETF, die entsprechende europäische Vereinigung, ist auch der SEV Mitglied der ITF. In der ITF sind Transportangestellte und ihre Gewerkschaften aller Sparten zusammengeschlossen, also neben jenen der Bahnen auch jene der See- und Flussschifffahrt, der Luftfahrt, des Strassentransportgewerbes, der touristischen Transportbetriebe usw., eingeschlossen die städtischen Verkehrsbetriebe, die Docker und die Fischer. Entsprechend beeindruckend waren denn auch die Zahlen: Am diesjährigen, 43. Kongress, der in Sofia (Bulgarien) stattfand, waren 3 986 844 Mitglieder vertreten. Die 1719 Teilnehmenden gehörten 372 Gewerkschaften aus 114 Ländern an. 13 Sprachen wurden simultan übersetzt.

## Flagge zeigen

Der SEV nahm mit vier Delegierten am Kongress teil: SEV-Präsident Giorgio Tuti, Vizepräsidentin Barbara Spalinger, AS-Zentralpräsident Peter Käppler und BAU-Präsident Christian Suter machten aber nicht etwa ein «Ferienreisli». Die Teilnah-

me am Kongress erlaubt es, «Flagge zu zeigen» – auch ganz konkret: die Fahne des SEV wehte mit im Flaggenwald auf dem Kongressgelände. Kongresse sind auch wichtig fürs Netzwerken, um sich auszutauschen über alle Grenzen hinweg in der «Weltfamilie des Verkehrs», wie sie Giorgio Tuti auch an diesem Kongress wieder erleben durfte: Mit den belgischen Gewerkschaftern wurde etwa über Crossrail diskutiert, und die Präsidenten der Eisenbahngewerkschaften der Schweiz, Deutschlands, Österreichs und Luxemburgs verabschiedeten eine gemeinsame Resolution (siehe Kasten).

Politische und gewerkschaftliche Themen prägten die Kongressdiskussionen. Da ging es um die grassierende Liberalisierung und Privatisierung, die für die Gewerkschaften gefährlich ist, um Frauen und Gewalt gegen Frauen, um Angriffe gegen Gewerkschaften, die teils im Untergrund agieren müssten, es ging um Konflikte wie in Syrien, Israel und Palästina, um den Weltfrieden.

Das Engagement des SEV im ITF ist nicht sehr gross: «Mehr liegt nicht drin», bedauert Giorgio Tuti. In Sofia ging es ihm nicht zuletzt auch darum, zu hören, was die Gewerkschaften ausserhalb von Europa bewegt. Die Frage, was die Teilnahme bringt, mag Tuti nicht: «Es muss nicht immer alles etwas bringen, man kann auch mal geben – zum Beispiel Solidarität.»

pan.



Die Fahne des SEV inmitten der Fahnen der andern Transportgewerkschaften in Sofia.

## RESOLUTION

### Verkehrsgewerkschaften fordern Bahnchefs zu mehr Kontrollen auf

Am Rande des Kongresses der International Transport Workers' Federation ITF in Sofia haben sich Vertreter der deutschsprachigen Gewerkschaften getroffen, um ihrer zunehmenden Besorgnis über die (mangelnde) Sicherheit im Schienengüterverkehr Ausdruck zu verleihen. Anlass dazu war der Unfall in Mannheim, bei dem ein Güterzug mit einem Eurocity kollidierte, wobei angenommen werden muss, dass menschliches Versagen des angemieteten Lokführers eine Rolle spielte. Die vier Gewerkschaften sind sich einig, dass der Mangel an Kontrollen im Schienengüterverkehr bezüglich Ausbildung, Fahrerlaubnis und der Fahrzeiten des Lokpersonals ein zunehmendes Problem im europäischen Eisenbahnwesen darstellt. Dazu Guy Greivelding, Präsident des luxemburgischen Landesverbandes und Präsident der Sektion Eisenbahn der ETF: «Wir fordern eine einheitliche Prüfungsverordnung, die die Mindestausbil-

dung, die Prüfungsanforderungen aber auch die Qualifikation der Prüfer festschreibt.» Die mangelnden Kontrollen sind auch bezüglich der Fracht ein Problem: im liberalisierten Schienengüterverkehr queren Güterzüge mit Gefahrgut mehrere Länder und dicht besiedelte Gebiete, bevor erstmals kontrolliert wird, ob die Beladung korrekt ist und Frachtbriefe mit der realen Zugreihung übereinstimmen. Die Selbstkontrolle der Unternehmungen scheint nicht oder nur unzureichend zu funktionieren. Dietmar Weiss, österreichischer Bundessekretär Schiene, ist besorgt: «Als Minimum sind europaweit koordinierte Kontrollen notwendig sowie digitale Tachographen. Arbeits- und Fahrzeiten im grenzüberschreitenden Verkehr müssen überprüfbar werden.» Obwohl das europäische vierte Eisenbahnpaket zunächst einige Kontrollmechanismen vorsah, wurden im Laufe des politischen Prozesses alle Forderungen nach verstärkten

Kontrollen gestrichen. «Der politische Wille, hier irgendetwas zu regulieren, scheint komplett zu fehlen, was wir nur verurteilen können. Jeder Lkw-Fahrer hat regulierte Lenkzeiten, weshalb soll dies nicht auch für die Beschäftigten im Schienenverkehr gelten?» wundert sich Giorgio Tuti, Präsident des schweizerischen SEV. Weiter Alexander Kirchner, Vorsitzender der deutschen EVG: «Im deregulierten Europa gibt es keine vernünftigen Kompetenzen und Zuständigkeiten bezüglich staatlicher Kontrollen, diese Schlupflöcher werden nach Kräften ausgenutzt.» Die vier Gewerkschaften fordern daher ein Treffen mit den wichtigsten europäischen Bahnchefs, damit auch die Unternehmungen endlich ihrer führenden Rolle in der Entwicklung der Schiene in Europa gerecht werden. Nicht nur die Arbeitnehmenden haben ein vitales Interesse daran, dass der Schienengüterverkehr auch unter geänderten Bedingungen sicher ist. **ETF**



«Von der weltweiten Krise zur weltumspannenden Gerechtigkeit.»

Am 28. September geht es um eine einfachere, gerechtere und günstigere Krankenkasse

«Wir sind ein Land mit einer äusserst schwach entwickelten Prävention.»

Pierre-Yves Maillard, Waadtländer Gesundheits- und Sozialdirektor



# Mehr Krankheitsprävention statt Jagd auf «gute Risiken»

Bei der Abstimmung von Ende September geht es nicht um ein besseres Gesundheitswesen oder billigere Leistungen von Ärzten und Spitälern. Es geht nur darum, wer vom Krankenversicherungssystem und unseren Prämien profitiert. Eine einzige öffentliche Krankenkasse macht Sinn!

Die Schweiz hat ein gutes Gesundheitssystem. Zwei Zahlenbeispiele mögen diese Behauptung belegen: Betrug im Jahr 1900 die Lebenserwartung für ein neugeborenes Kind noch weniger als 50 Jahre, so ist sie bis heute auf über 80 Jahre gestiegen. Die Säuglingssterblichkeit (Todesfälle von Kindern im ersten Lebensjahr) lag im Jahr 1800 bei 186 von 1000 Knaben und 156 von 1000

Mädchen, heute sind es noch 3,7 Knaben und 3,5 Mädchen.

**Gutes Gesundheitssystem bleibt**  
Diese erfreulichen Entwicklungen haben viele Ursachen. Sehr wahrscheinlich ist, dass die Krankenkassen nur einen kleinen Anteil daran haben. Denn diese Kassen sind zwar nicht unbedeutende Beteiligte am Gesundheitssystem, aber nur, soweit es die Verteilung der Kosten betrifft. Wenn nun das Krankenkassenwesen in der Schweiz geändert werden soll, dann wird nicht das Gesundheitssystem verändert. Es geht lediglich darum, wie die Krankenkassen, die nötig sind, organisiert werden.

## Zu viele Krankenkassen

Heute gibt es in der Schweiz über 60 private Krankenkassen. Wenn ihre Zahl in den letzten Jahren auch gesunken ist – 2001 gab es noch fast 100 Kassen –, so ist diese Zahl doch erstaunlich hoch und das System für einen Einzelnen nur schwer überblickbar. In der Grundversicherung sind diese Krankenkassen alle an den gleichen Leistungskatalog gebunden. Sie dürfen also nicht einzelne Krankheitskosten von der Versicherung ausschliessen. Während sich alle Einwohner und Einwohnerinnen der Schweiz bei einer Krankenkasse

versicherern müssen (obligatorische Krankenversicherung), müssen die Kassen umgekehrt alle Leute, die das wünschen, versichern. Sie können also nicht beispielsweise Raucher ablehnen. Weil es nun aber trotz allem Kassen gibt, in denen beispielsweise mehr alte Leute – die höhere Krankheitskosten haben – versichert sind als bei andern, gibt es ein kompliziertes System des «Risikoausgleichs». Damit ist der Wettbewerb, der unter den Krankenkassen herrschen soll, ein sehr beschränkter: Er bietet nicht unterschiedliche Leistungen, sondern unterschiedli-

che Preise – die Prämien. Und in der Grundversicherung sollen durch den Risikoausgleich diese Prämien nicht allzu weit auseinanderklaffen.

## 300 000 verschiedene Prämien

Doch es gibt ja noch die Zusatzversicherungen. Weil die Versicherungen oder Krankenkassen hier frei sind, anzubieten, was sie wollen (und auch Leute abzulehnen, die ihnen nicht passen), ist der Wirrwarr vollständig. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wohnorte, Leistungen, Selbstbehalte und Rabatte gibt es heute in der Schweiz 300 000

unterschiedliche Prämien! Hier hat niemand mehr den Überblick – auch die Internetvergleichsdienste nicht, die sich mit ihrer Dienstleistung eine goldene Nase verdienen. Allzu oft vergleichen sie Äpfel mit Birnen. Und ein Jahr später beginnt das ganze Spiel von vorne, die letztes Jahr konkurrenzlos billige Kasse schlägt plötzlich massiv auf, und die Versicherten suchen von Neuem die «billigste» Kasse.

## Ein ungerechtes System

Dieses System, das ist leicht einzusehen, hat erhebliche Mängel. Es ist ungerecht, denn je nach Kasse und Kanton gibt es, unter anderem wegen des unvollständigen Risikoausgleichs, grosse Prämienunterschiede, auf die die Versicherten kaum einen Einfluss haben. Zwar verbietet das Krankenversicherungsgesetz die Selektion nach Krankheitsrisiko. Doch dieses Verbot wird von manchen Kassen systematisch missachtet. Sogenannt «schlechte Risiken» werden diskriminiert. Da muss etwa der Versicherungsantrag persönlich abgegeben werden – das Büro der Krankenkasse liegt «zufällig» im vierten Stockwerk eines Gebäudes ohne Lift... Oder die Anfrage einer Person mit tiefem Jahrgang und entsprechend hohem Alter

## INFO

### Krankenkasse KPT

Die heute bestehenden privaten Krankenkassen sprechen sich gegen die «Initiative für eine öffentliche Krankenkasse» aus – was nicht verwunderlich ist, würden sie bei einer Annahme doch das Grundversicherungsgeschäft verlieren.

Der SEV und seine Mitglieder sind seit langer Zeit unter anderem mit der Kasse KPT verbunden, die 1890 von Eisenbahnern als Berufskrankenkasse gegründet worden war. Die KPT war anfänglich interessiert, in *kontakt.sev* ihre Argumente gegen die Initiative darzulegen, hat aber letztlich darauf verzichtet.



Im Trägerverein der «Initiative für eine öffentliche Krankenkasse» sind Patienten-Organisationen, Berufs- und Branchenverbände, Gesundheitsorganisationen, Gewerkschaften und die Parteien SP, CSP, EVP, Grüne, PdA und Juso vertreten. (Zeichnung: Mix & Remix)



Interview mit dem Gesundheitspolitiker Pierre-Yves Maillard

# «60 Kassen: kostspielig und unnützlich»

**Interview mit dem Waadtländer Regierungsrat Pierre-Yves Maillard, der die öffentliche Kasse verteidigt.**

■ **kontakt.sev:** Was verlangt die Initiative?

**Pierre-Yves Maillard:** Etwas ganz Einfaches: den falschen «Wettbewerb» über die Prämien beenden, der nur auf der Jagd nach Versicherten mit guter Gesundheit beruht. Die Prämienunterschiede kommen nur von daher. Diese Selektion der «guten Risiken» korrumpiert das System. Um dies zu ändern wird eine einzige Agentur pro Kanton vorgeschlagen statt der heutigen mehr als 60 Kassen, die in 26 Kantonen auf die Jagd gehen. Es ist teuer und unnützlich, sechzig Kassen zu haben, die die gleichen Leistungen anbieten. Dies verursacht unnütze Werbung, unnütze Reserven und unverständliche Prämienberechnungen.

■ **Welches ist der springende Punkt dieser Initiative?**

Das zentrale Element ist eines, das ganz einfach scheint, ein Anspruch, der bescheiden tönt, für das System aber ein Riesenschritt wäre: die Garantie, dass die Prämien genau so stark steigen wie die Kosten. Seit mehr als zehn Jahren steigen die Kosten in der Schweiz

in der Grössenordnung von 3%. Aber es gibt kaum Versicherer, deren Prämien um höchstens 3% gestiegen sind. Es gab Erhöhungen um 6, 7 bis 10, ja sogar 15 Prozent – bedingt durch das System des Wettbewerbs unter den Kassen! Wenn es eine einzige Kasse gäbe, die alle Risiken in einem Kanton versichern würde, dann würden bei einem Kostenanstieg von 3% auch die Prämien um 3% steigen.

■ **Die Gegner der Initiative sprechen von einer Verstaatlichung der Krankenkasse.**

Das vorgeschlagene Modell ist eine Institution des öffentlichen Rechts, aber unabhängig vom Staat, der nur einer der Partner des Systems wäre. Patientenorganisationen, Leistungserbringer und Kantone wären ebenfalls Partner.

■ **Die letzten drei Initiativen für eine öffentliche Krankenkasse wurden mit über 70% abgelehnt. Warum könnte das Projekt 2014 durchkommen?**

Das heutige System wird bezüglich Lesbarkeit, Transparenz und Logik bei der Prämienfestlegung immer schlechter. Auch ist das aktuelle Projekt einfacher als die früheren. Es konzentriert sich auf die Organisation des Systems und nicht auf die Art der Finanzierung. Die Inkohärenzen der von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlichen Finanzierung sind inzwischen offenkundig geworden und damit die grössten Mängel des Systems. In gewissen Kantonen werden zu viel Prämien bezahlt, in andern zu wenig.

■ **Käme es ohne Initiative zu einer Wiederholung dieser Szenarien der letzten Jahre?**

Ohne Initiative wäre die Wiederholung praktisch programmiert. Die 61 Kassen werden erneut in die Situation kommen, dass die Zahl der von ihnen Versicherten in einem Kanton zu klein ist, um alle Kosten zu decken – diese können von Jahr zu Jahr massiv schwanken. Sie müssen sich also bei

den Prämien anderer Versicherer in andern Kantonen bedienen, um die Kosten in einem Kanton decken zu können. Die Massstäblichkeit von Prämien und Kosten ist also nicht in jedem Kanton gewährleistet. Eine einzige Versicherungsagentur pro Kanton führt dagegen zu einer genügend grossen Zahl Versicherter.

■ **Wenn Sie 2011 zum Bundesrat gewählt worden wären, hätten Sie etwas anderes vorgeschlagen als Alain Berset?**

Ich mache nicht fiktive Politik. Ich stelle nur fest, dass Alain Berset einen Gegenvorschlag ausgearbeitet hat und dass er damit den Bundesrat überzeugt hat. Das heisst auch, dass der Bundesrat und Berset festgestellt haben, dass das bestehende System grosse Mängel aufweist, etwa beim Risikoausgleich. Die Regierung hat also damals erkannt, dass die Initianten die richtigen Vorschläge gemacht haben.

■ **Wie soll der Übergang vor sich gehen?**

Wir denken, dass es einfache und pragmatische Möglichkeiten der Umsetzung gibt. Ich persönlich finde, dass man zumindest während einer Übergangsfrist zunächst das machen sollte, was am meisten nützt: ein Modell nach dem Vorbild der Erwerbssatzkasse. Eine Agentur pro Kanton erhebt das Total der Prämien und deckt alle Kosten. Die Arbeitslosenversicherung ist in dieser Art organisiert. Das ist schnell umsetzbar und löst das Problem der Undurchsichtigkeit und der starken Schwankungen bei den Prämien.

■ **Welche Einsparungen wären mit einer öffentlichen Krankenkasse möglich?**

Der Übergang zu einer einzigen Kasse würde zu Einsparungen bei den Abläufen und der Effizienz führen, die Hunderte Millionen betragen. Es gäbe auch keine Marketing-, Werbe- und Akquisitionskosten mehr. Einige Kassendirektoren müss-

ten eine neue Stelle suchen. Die Arbeit, die die Mutation von einer halben bis einer ganzen Million Versicherter pro Jahr gibt, fiele weg.

■ **Was geschieht mit den Reserven der Versicherungen, wenn die Initiative angenommen wird?**

Die sechs Milliarden Franken Reserven würden sofort der nationalen Kasse überwiesen und anschliessend auf die einzelnen Agenturen verteilt. Dieses Geld gehört nicht den Versicherungen, sondern den Versicherten. Da ein bis zwei Milliarden für die Reserven genügen, stünden mindestens vier Milliarden für einen Teil der Kosten des Systemwechsels zur Verfügung. Einen Teil könnte man anlegen und aus den Erträgen die Prämien verbilligen und Präventionskampagnen finanzieren.

■ **So würde die öffentliche Kasse es ermöglichen, mehr Gewicht auf die Prävention zu legen?**

Die OECD, die das Schweizer Gesundheitssystem analysiert hat, fand, dass erhebliche Effizienzsteigerungen möglich wären mit einer besseren Prävention. Wir sind ein Land mit einer äusserst schwach entwickelten Prävention. Im schweizerischen Krankenkassensystem hat kein Versicherter ein Interesse daran, die Prävention zu fördern, wenn ein Versicherter nur ein Jahr bei ihm bleibt. Im Bereich des Diabetes, von Alzheimer und Krebs müssten sich die Versicherungen für Finanzierungslösungen ins Zeug legen, die die Ärzte dazu bringen, sich in Netzwerken zu organisieren, um Informationen auszutauschen. Mit ihrer Werbung wollen die Versicherer heute auf keinen Fall solche schweren Fälle anziehen: man sieht darin immer kerngesunde Menschen.

■ **Der Abstimmungskampf 2007 war von einer Zahlenschlacht geprägt. Wird das in diesem Jahr gleich sein?**

Bundesrat Couchepin sagte im Januar 2007, die Prämien würden 2008 nur um 2% steigen, obwohl die neuen Prämien immer erst im Herbst verkündet werden. Was ist darauf passiert? 2008 gab es künstlich tiefe Prämien – und dann im Frühjahr 2009 Rechnungsabschlüsse mit grossen Defiziten. Das führte 2010 zu einer Prämienhöhung von über 10%.

■ **Wiederholt sich dies in diesem Jahr?**

Alles deutet tatsächlich darauf hin. Es ist zu befürchten, dass die Versicherer vor der Abstimmung versuchen werden, künstlich tiefe Prämien für 2015 festzulegen, um die wahren Kosten der Gesundheit zu verschleiern. Die Mässigung der Prämien von 2015 würde sich nachteilig auf die Prämien von 2017 auswirken. Sollte die Initiative scheitern, wird man einmal mehr die Schwierigkeiten dieses Systems ertragen müssen. Es ist zu hoffen, dass der Betrug nicht ein zweites Mal gelingt.

■ **Welches wäre der korrekte Anstieg für 2015?**

Viele Versicherer müssten 2015 die Prämien im zweistelligen Bereich erhöhen. Daher gab es starkes Lobbying, damit schon im September und nicht erst im November abgestimmt wird. Um die zweistellige Erhöhung zu umgehen, bemühen sich die Versicherer beim Bundesamt für Gesundheit um eine Bewilligung zur Auflösung von Reserven zur Defizitfinanzierung, was es ihnen erlauben würde, die Prämien künstlich tief zu halten. Santéuisse, die Branchenorganisation der Versicherer, hat übrigens im Juli einen Prämienanstieg von rund 4,5% vorausgesagt, was nicht nichts ist, ist es doch doppelt so viel wie in den drei vergangenen Jahren, aber erheblich weniger als die wahre, unpopuläre Erhöhung im zweistelligen Bereich, die manche Versicherer vornehmen müssten.

Interview: Yves Sancey / syndicom – die Zeitung; Übers.: pan.

## BIO

### Pierre-Yves Maillard

Geboren 1968 in Lausanne. Mitglied der Sozialdemokratischen Partei. Leitet die Gesundheits- und Sozialdirektion des Kantons



Waadt. Der ausgebildete Französisch-, Geschichts- und Geografielehrer war von 1999 bis

2004 Nationalrat und von 2000 bis 2004 Regionalsekretär Waadt-Freiburg des SMUV, heute Unia-Mitglied.

Wiedersehen mit dem Expo-64-Film

# «Rund um Rad und Schiene» in 360°

**Vor 50 Jahren fand die legendäre «Expo» in Lausanne statt, vor 75 Jahren die «Landi» in Zürich. Das Verkehrshaus erinnert daran.**

Ein Publikumsmagnet der Expo 64 war der Film «Rund um Rad und Schiene». Dies nicht nur des Themas wegen, sondern auch wegen seiner Form: der Film war im «Circarama»-Verfahren von Walt Disney aufgenommen worden, das heisst, gleichzeitig mit neun 35-mm-Kameras, und wurde in der damals zum ersten Mal in der Schweiz verwendeten 360°-Projektion gezeigt. Mit dem Werk versetzte die SBB die Zuschauer und Zuschauerinnen mitten in die Schienenwelt. Die Spezialkamera wurde auf einem Eisenbahnwagen, auf einem Auto oder unter einen Helikopter montiert.

**Speziell gebauter Filmraum**  
Um den Film zu zeigen, wurde ein ringförmiger Aufführungsraum von 26,5 Metern Durchmesser mit einem Fassungsvermögen von 1500 Personen gebaut. Während der Expo sahen fast vier Millionen Besuchende den Film von Ernst A. Heiniger (Regisseur) und Bernard Schulé (Komponist). Er zeigt in vier Akten die Schweiz als Land der Bahnen und der Technik, der Tradition und des Tourismus. Prägend sind die



Spezialkamera auf Bahnwagen.

Elektrifizierung der Verkehrsmittel, die grossen Alpenquerungen und die landschaftliche Schönheit der Berge.

**Restaurierter Film, nachgebauter Kinoraum**

Nach der Expo geriet der Film in Vergessenheit, die Sonderchau im Verkehrshaus bietet erstmals die Möglichkeit eines Wiedersehens. Dafür wurden die 35-mm-Filme (mit Unterstützung der Stiftung Memorav) digitalisiert und restauriert. Für die Vorführung des Films wurde ein verkleinerter Aufführungsraum in der Art der Originalpräsentation erstellt

**Landi 39 setzte Massstäbe**

Heute gibt es nur noch wenige Menschen, die sich an die «Landi» in Zürich erinnern können. Diese Ausstellung setzte Massstäbe, die Zeiten überlebt haben, Designstücke wie etwa der Landi-Stuhl.

**Vekehrsinfrastruktur**

Jede Landesausstellung brachte ihre eigene Verkehrsinfrastruktur hervor. Für die Expo 64 in Lausanne wurde ein separater Bahnhof gebaut, in dem alle fünf Minuten ein Zug mit 1000 Passagieren abgefertigt werden konnte. Das Bahnhofsmo- dell ist in der Sonderausstellung zu sehen.

Die aktuelle Sonderausstellung würdigt nicht nur die beiden Landesausstellungen, sondern sie stellt auch einen Be-

zug her zu den im Museum bestehenden Objekten aus dieser Zeit. Die Besucher/innen finden in den Ausstellungshallen und im Hans-Erni-Museum weitere Zeitzeugen: Landi-Lok Ae 8/14, Züri-Tram, Rigi-Lok 7, Landi-Velo, U-Boot Mésoscaphe, Landi-Bild von Hans Erni. Zudem zeigt eine Bildschirmpräsentation historische Bilder der Landi 39 und der Expo 64.

mgt/pan.

Die Sonderausstellung dauert bis am 31. Dezember 2014.



Der spezielle Aufführungsraum an der Expo in Lausanne.

Workshops für die Kader der SBB

## «Fokussiert und familienorientiert – Führungsherausforderung heute»

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV lädt die Führungs- und Fachkader der SBB zu einem Workshop ein:

**Dienstag,**  
11. November 2014  
16.30–18.00 Uhr  
Hotel Ador, Bern  
Laupenstrasse 14

**oder Donnerstag,**  
27. November 2014  
16.30–18.00 Uhr  
SBB Westlink, Zürich Altstetten  
Vulkanplatz 11

**Leitung (auf deutsch)**  
Frau Elisabeth Häni  
Fachstelle UND

Anschliessend wird ein Aperitiv offeriert.

**Anmeldung bis 4. November 2014**  
an [kader@sev-online.ch](mailto:kader@sev-online.ch)

Wir freuen uns auf euer zahlreiches Erscheinen.

## SEV Bildung – Einführung ins Arbeitszeitgesetz (AZG)

Durch das ASA (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) anerkannter obligatorischer Weiterbildungskurs für Berufschaffende.

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

**Mittwoch, 22. Oktober 2014 im Zentralsekretariat SEV in Bern**

Das Arbeitszeitgesetz (AZG) ist ein spezifisches Gesetz für den öffentlichen Verkehr und die Post. Hier ersetzt das AZG das Arbeitsgesetz, das die meisten anderen Branchen abdeckt. In diesem Seminar wird eine Übersicht über die wichtigsten Regeln des AZG vermittelt.

<b>Inhalt</b>	Arbeitszeitgesetz (AZG) und die dazugehörige Verordnung (AZGV)
<b>Nutzen</b>	Die Teilnehmenden - kennen die wichtigsten Bestimmungen des AZG und der AZGV; - können die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen in ihrem Arbeitsalltag überprüfen; - können im Rahmen der betrieblichen Mitwirkung die Einhaltung des Gesetzes in der Dienstplangestaltung sicherstellen.
<b>Zielpublikum</b>	Alle Angestellten des öffentlichen Verkehrs
<b>Referent</b>	Martin Allemann, Gewerkschaftssekretär SEV, Team Arbeitszeit
<b>Kosten</b>	Mitglieder kostenlos, Nichtmitglieder CHF 250.–
<b>Anmeldung</b>	bis spätestens 19. September an Zentralsekretariat SEV, Bildung, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, <a href="mailto:bildung@sev-online.ch">bildung@sev-online.ch</a> , <a href="http://www.sev-online.ch">www.sev-online.ch</a>





## Werbeaktion 2014

**Ziel = 600 Neumitglieder**

### VPT belohnt werbefreudige Sektionen!

1. **CHF 50.–** für die Sektion pro Neumitglied bis zu einem Maximum von 20 Werbungen.
2. Für über 20 geworbene Mitglieder werden pauschal zusätzlich **CHF 500.–** gutgeschrieben.
3. Die zehn Sektionen, die ihren Mitgliederbestand prozentual am meisten erhöhen, kommen in den Genuss einer **zusätzlichen Prämie**.
  - Die Zahlungen erfolgen zugunsten der Sektionskassen;
  - Auszahlung der Prämien nach Aktionsende;
  - Fragen zur Werbeaktion an [ueli.mueller@vpt-online.ch](mailto:ueli.mueller@vpt-online.ch).

Und nun viel Spass beim Werben!

Ueli Müller, Vizepräsident VPT

## ■ Unterverband RPV

### GPK-Mitglied gesucht!

Der Zentralausschuss (ZA) traf sich am 12. August zur ordentlichen Sitzung in Buchs. Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger (ZP) informierte über die SBB-Geschäfte. Der Funk Lisa ist in der Fläche ein Thema, das viel zu reden gibt. Leider ist immer noch nicht bekannt, wann «Lisa» in Betrieb genommen werden kann. Die Auslieferung der Smartphones

oder Minitablets beim Projekt MIT (Mitarbeiter verbinden) ist noch nicht bekannt. Unklar ist auch, wer welches Gerät erhält. Das Ziel, bis Ende 2015 alle Mitarbeitenden der SBB zu verbinden, bleibt die einzige Konstante. Der Zentralpräsident teilte mit, dass noch immer keine Kandidatur als GPK-Mitglied eingetroffen ist. Daher kommt ein

erneuter Aufruf an Interessenten, sich bei ihrem Sektionspräsidenten oder direkt beim ZP zu melden. Der Rückblick auf die Delegiertenversammlung war positiv, und schon wurde der nächste Anlass, die Präsidentenkonferenz vom 13. und 14. Oktober, besprochen. Die provisorische Traktandenliste dazu ist erstellt.

Medienstelle RPV

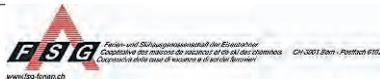
## ■ VPT Matterhorn Gotthard 200. Mitglied für die Sektion



Die unermüdlichen Bemühungen in der Mitgliederwerbung der Sektion wurden belohnt. Im Juli stiess **Prisca Kreienbühl** (siehe Bild) als 200. Mitglied der aktiven Mitarbeitenden der Matterhorn Gotthard Bahn und der Gornergratbahn zum SEV. Der Sektion gelang es, den Mitgliederbestand innerhalb der letzten drei bis vier Jahre um über 40 Prozent zu steigern. Das nun erreichte Ziel ist noch nicht der Gipfel des Berges. Weitere Mitglieder sind jederzeit willkommen.

Urs Hunziker

## Goldene Herbsttage in den Bergen



### Sie haben die Wahl – wir ein entsprechendes Angebot zu fairen Preisen!

Es hat noch einige freie Wohnungen Herbst/Winter 2014:

- Grindelwald
- Bettmeralp
- Samedan

### Aktion 14 Tage Ferien = 10 Tage bezahlen

Samedan, Grindelwald	Bettmeralp
13. September bis	9. August bis
19. Dezember 2014	19. Dezember 2014

Für SEV-Mitglieder besonders attraktiv mit 10% Rabatt auf den Mietpreis – auch während der Hochsaison! Einzelmitglieder der FSG profitieren sogar von 20% Rabatt.

Unser gesamtes Angebot finden Sie unter [www.fsg-ferien.ch](http://www.fsg-ferien.ch).

Auskunft und Reservation:

[info@fsg-ferien.ch](mailto:info@fsg-ferien.ch), 031 911 46 88 (vormittags)



Bettmeralp.



Grindelwald.



Samedan.

## ■ PV Luzern

### Wohlgesinnter Wetterfürst am Sektionsausflug

Die Luzerner müssen beim Petrus einen besonderen Stein im Brett haben! Sie durften den Sektionsausflug am ersten trockenen und meist sonnigen Tag nach einer langen Regenperiode geniessen. In bester Laune traten deshalb am 6. August 110 Kolleginnen und Kollegen die Reise an. Mit dem Interregio und dem «Trämli» erreichte die Gruppe die Schifflande in Basel, wo sie an Bord des Motorschiffes Christoph Merian ging. Bei hohem Pegelstand glitt der schwimmende Untersatz den Rhein aufwärts. Nebst der bekannten Kulisse der Basler Altstadt bot die Flussfahrt eine abwechslungs-

reiche Szenerie von Natur und Architektur. Ein Apéro verkürzte die Passage in den Schleusen von Birsfelden und Augst. Nach dem Mittagessen zeugte das Stimmungsgewirr von angelegter Diskussions- und Pflegeperiode. Bei der Ankunft in Rheinfelden wurden die besten Plätze in den Strassencafés im Nu erobert. Andere schwärmten durch die Gassen, um sich an den historischen Bauten des malerischen Städtchens zu erfreuen. Nur allzu früh mahnte der Fahrplan zur Rückreise. Besten Dank an Vizepräsident Walter Lerch für die gelungene Organisation.

Otto Fuchs

## ■ PV Basel

## Pensionierte auf der Tellsplatte



Für einen «Neupensionierten» ist es gar nicht so einfach, über einen traditionellen Anlass zu schreiben. Was ist von Interesse für die 158 Teilnehmenden, wenn sie im *kontakt.sev* lesen, was sie am Ausflug erlebt haben? Können die Abwesenden «gluschtig» gemacht werden, im nächsten Jahr mitzukommen?

Interessiert sie das Reiseziel, das Mittagessen, das Treffen ehemaliger Arbeitskolleg/innen oder das Unterhaltungsprogramm?

Die Wetterprognose für den 6. August war vielversprechend, bis in den frühen Nachmittag war schönstes Sommerwetter angesagt. Von Basel waren zwei Wa-

gen nach Zürich HB reserviert. Dort hiess es umsteigen auf den Zug Richtung Locarno. Zuerst genossen die Reiselustigen den vom Vorstand und deren Ehefrauen organisierten Apéro mit den obligaten feinen Speckbrötli. In Flüelen stieg die grosse Gruppe in vier Extrabusse um. Nach kurzer Fahrt erreichten sie die Tellsplatte und lauschten um 12 Uhr dem grössten Glockenspiel der Schweiz, bestückt mit 37 Glocken. Dann ging die Fahrt weiter nach Brunnen. Nach kurzem Fussmarsch war das Seehotel Waldstätterhof erreicht. Im gediegenen Mythensaal wurde ein feines Mittagessen serviert. Auf der Menükarte stach speziell der «Muotathaler Chämibraten» hervor. Es ist gut vorstellbar, dass sich Gäste wie die Königin Victoria von England, König Alfons von Spanien, Hugo von Hofmannsthal oder Hermann Hesse in diesem Hause am See ebenfalls sehr wohlfühlten.

Während der ersten Stunde spielte die Ländlerkapelle «Daamätuur» professionell Werke mit Blockflöte, Handorgel, Klavier und Kontrabass. Nach dem Hauptgang interviewte Präsident Rolf Deller den Ehrenpräsidenten der Tellspielgesellschaft Altdorf, Alfred Schön. Er wusste viel über die Region und die Geschichte der alten Eidgenossenschaft zu erzählen. Nach dem Dessert forderte der Reiseleiter in Versform auf, sich je nach körperlichem Befinden zu Fuss oder mit dem Bus zum Bahnhof Brunnen zu begeben. Übrigens: Aus Zeitmangel und wegen den zahlenmässig knapp zusammengesetzten Stimmregistern des Männerchors mussten wir auf eine Darbietung verzichten. Auf der Rückreise wurde im Zug noch ein erfrischender Umtrunk serviert.

Herzlichen Dank an alle Vorstandsmitglieder mit Ehefrauen für die tadellose Organisation.

Willy Oppliger



via sev

AUF ZUR PRÄMIENJAGD 2014

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



## ■ PV Bern

## Muotathaler Wetterschmöcker taucht überraschend am Sektionsausflug auf

Zum Sektionsausflug am 20. August trafen sich knapp 100 Personen bei relativ kühlem aber trockenem Wetter auf dem Kursschiff in Luzern. Während die Teilnehmenden gemütlich auf dem Unter- und Oberdeck zusammensassen, passierte das Schiff Weggis, Vitznau, Beckenried und Treib. Mittags stiegen alle in Brunnen um in die Busse, die sie auf kurvenreicher Strecke nach Morschach fuhren. Im Swiss Holiday Park gab es ein leckeres Mittagessen. Zwischen Salat und Hauptspeise erhielten sie Besuch vom nicht weit entfernt wohnenden Wetterschmöcker Peter Suter aus dem Muotathal. Ganz still wurde es im Saal, als der 86-Jährige in kernigen und unterhaltsamen Worten über seine Tätigkeiten im Verein der Wetterschmöcker erzählte. Insgesamt sechs Personen würden jeweils im Mai und Oktober ihre Prognosen für das kommende Se-

mester bekanntgeben. Am Ende der Periode werde jeder Einzelne nach der Richtigkeit der gemachten Aussage bewertet. Um eine Prognose zu erstellen, brauche es ein sehr gutes Beobachtungsvermögen der Natur. Das Verhalten von Tieren und die Entwicklung vieler Pflanzen sei dabei sehr wichtig. Je nach dem Aussehen von Wolken, Sonne und Mond könne auf kommendes Wetter geschlossen werden. So erklärte der Wetterschmöcker, wenn beim Ruf des Spechts Tonveränderungen wahrzunehmen seien, stehe eine Wetteränderung an oder wenn im Wald und in den Alphütten leises Knacken zu hören sei, würden die Temperaturen fallen. In den Hochalpen sei ein tiefblauer Himmel, kein Wind und eine unheimliche Ruhe ein sicheres Zeichen, dass in kurzer Zeit ein Sturm losbrechen könnte. Peter Suter nannte noch viele weitere

Beobachtungen, die auf das anstehende Wetter schliessen lassen.

Eines war abschliessend klar, auch wenn die Aussagen der «Schmöcker» nicht immer stimmen, nur einem wachen Naturmenschen ist es möglich, aufgrund seiner Beobachtungen Rückschlüsse auf das kommende Wetter zu ziehen. Peter Suter wurde mit viel Applaus für seine interessanten Ausführungen belohnt. Nach dem ausgezeichneten Mittagessen musste man bereits ans Heimkehren denken. Über Brunnen-

Arth-Goldau-Luzern ging es wieder dem «Bernbiet» entgegen.

Besten Dank an Max Krieg, Erwin Gugger und Klaus Gasser für die gute Organisation.

Andreas Lüthi



Rege Diskussion zwischen Sektionspräsident Max Krieg und dem Muotathaler Wetterschmöcker Peter Suter (rechts).

## Sektionen

**5. September** ■ **AS Ost**  
10.30 bis  
13.30 Uhr, Mitgliederbetreuung  
BZ Ost, Sitzungszimmer  
Glarus (4. Stock)

**17. September** ■ **LPV Lötschberg**  
14 Uhr, Spiezmoos, Partyraum  
Bäckerei Schoch Mitgliederversammlung

**27. September** ■ **ZPV Aargau–Solothurn**  
15.15 Uhr, Brugg, Waldhaus  
Herbstversammlung

Vertreter des Sektionsvorstands AS Ost sind vor Ort. Hast du Fragen gewerkschaftlicher Natur oder Probleme am Arbeitsplatz, dann schau bei uns vorbei. Nichtmitglieder sind ebenfalls willkommen und können sich über den SEV informieren oder gleich beitreten.

Zu Gast ist Michael Buletti, Gewerkschaftssekretär SEV. Die Traktanden werden per E-Mail und im Aushang bekanntgegeben. Nach der Versammlung wird ein kleiner Imbiss offeriert.

Als Gäste eingeladen sind SEV-Vizepräsident Manuel Avallone und SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni. Sie halten ein Referat zum neuen GAV. Die Anmeldeliste wird Ende August in den Depots aufgelegt. Neu gibt es einen Spaghettiplausch mit Fleisch vom Grill. Ein Fahrdienst ab Bahnhof Brugg wird organisiert.

## Sektionen VPT

**2. September** ■ **VPT RBS, Pensionierte**  
Verschiebedatum bei  
Schlechtwetter: 9. September  
Wanderung Männlichen–  
Kleine Scheidegg–Alpiglen

Auf der ganzen Wegstrecke fantastische Sicht auf das einzigartige Panorama der Jungfrau-Gruppe. Angenehme Wanderung mit kurzen steilen Abschnitten beim Abstieg nach Alpiglen; +120/–560m, 3 Stunden. Gute Wanderausrüstung, -stöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Kosten: Wengen–Männlichen/Alpiglen–Grindelwald Dorf mit GA/Halbtaxabo CHF 15.60. Worb Dorf ab 7.15 Uhr; Solothurn ab 7.19 Uhr; Bern ab 8.04 Uhr, Interlaken Ost ab 9.05 Uhr, Lauterbrunnen ab 9.37 Uhr, Wengen an 9.51 Uhr. Rückfahrt ab Alpiglen um 15.16 Uhr. Anmelden bis 30. August bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.

**3. September** ■ **VPT BLS, Pensionierte BLS und Emmental**  
9.50 Uhr, Zürich, Bahnhof, Gleis 43/44  
(Durchführung bei jedem Wetter)  
Wanderung um den Pfäffikersee und Besuch der Kürbisausstellung in Seegräben

Marschzeit 2½ Stunden. Aufenthalt auf der Jucker-Farm zirka 2 Stunden mit Verpflegungsmöglichkeit im Selbstbedienungsrestaurant. Spiez ab 7.54 Uhr, Thun ab 8.04 Uhr, Bern ab 8.32 Uhr; Burgdorf ab 8.20 Uhr, Olten ab 8.59 Uhr. Zürich ab 10.03 Uhr, Pfäffikon ZH an 10.33 Uhr. Rückfahrt: Pfäffikon ZH ab 14.57 Uhr. Anmeldung an Samuel Hug, 062 962 18 02, samuel.hug@bluewin.ch.

**4. September** ■ **VPT Appenzellerland**  
Treffpunkt: 10 Uhr, Herisau, Bahnhof SOB,  
(Verschiebedaten: 5. oder 11. September)  
Pensionierten Anlass:  
Herbstwanderung

Abfahrt mit der SOB nach Uznach um 10.13 Uhr. Nach Kaffee und Gipfeli zirka einstündige leichte Wanderung nach Schmerikon. Wer will kann auch die Bahn benützen. Ab Schmerikon Schiffahrt nach Rapperswil und Mittagessen im Café Rosenstädter am Seequai. Nachmittags Seestegwanderung nach Hurden oder Pfäffikon (Seedamm). Individuelle Heimreise. Infos über die Durchführung und Anmeldung bis spätestens 1. September bei Walter Rusch, 071 794 12 01, 079 241 69 06.

**8. September** ■ **VPT STI**  
8 Uhr, Thun, Café Steinmann  
www.sev-sti.ch  
Kommissionsausflug

Daniel Gerber und Stefan Mooser führen uns via Luzern–Vitznau auf die Rigi.

**18. September** ■ **VPT STI**  
19.30 Uhr, Thun, Restaurant zu Metzgern  
www.sev-sti.ch  
Herbstversammlung:  
Personalbegehren

In einer für alle Angestellten der STI offenen Versammlung diskutieren wir die Personalbegehren und Lohnforderungen, die an der GAV-Verhandlung mit der Geschäftsleitung diskutiert werden. Diejenigen, die vorher etwas essen wollen, treffen sich um 18 Uhr im Restaurant.

**19. September** ■ **VPT BLT**  
20 Uhr, Ettingen, Rest. Rebstock  
Hock

Ungezwungenes Beisammensein für Gedankenaustausch unter Arbeitskolleginnen und -kollegen.

**25. September** ■ **VPT Appenzellerland**  
18.15 Uhr, St. Gallen, Rest. Dufour  
Herbstversammlung

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

**29. September** ■ **VPT STI**  
8.30 Uhr, Thun, Bahnhof, Restaurant Aperto  
www.sev-sti.ch  
Sektionsausflug: Kriminalpolizeiliches Museum und Zentrale der Kapo Bern

Dokumentation über historische und aktuelle Kriminalitätsformen. Das Museum darf nur nach Voranmeldung in Gruppen besucht werden (Gruppengrösse maximal 24 Personen). Anmeldung bei Janina.

## Pensionierte SBB

**28. August** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Luzern**  
Ab 14 Uhr, Luzern, Bocciaüstübl Pro Ticino  
Wöchentlicher Treff

Wir treffen uns jeden Donnerstagnachmittag (ausser an Feiertagen) im Bocciaüstübl Pro Ticino (VBL-Haltestelle Eichhof). Bocciaspieler/innen, Jasser/innen und Kolleg/innen anderer Kategorien sind herzlich willkommen.

**2. September** ■ **Pensioniertes Zugpersonal der Depots Basel, Bern, Luzern, Olten, Zug, Aarau und Seetal**  
Bummel-Treffen im Wynental

Das Treffen im Restaurant Bundesbahn in Basel fällt aus, stattdessen fahren wir zu den Aarauer Kollegen nach Reinach. Basel ab 12.47 Uhr, bzw. Bern ab 12.36 Uhr, Aarau ab 13.40 Uhr. Bei guter Witterung steigen wir in Zetzwil oder Leimbach aus und bummeln der Wyna entlang nach Reinach, zirka 1 Stunde. Wer es gemütlicher mag, fährt direkt nach Reinach. Wir treffen uns im Restaurant Züribeck zum Zvieri. Beliebige Rückfahrt, viertelstündlich XX.59, XX.14, XX.29, XX.44. Gute Anschlüsse in Aarau. Kollegen aus nicht genannten Depots sind herzlich willkommen.

**2. September** ■ **PV Bern**  
www.sev-pv.ch/bern  
Wanderung entlang dem Greifensee

Bern ab 8.32 Uhr, Zürich (S15) ab 9.40 Uhr (Gleis 43 oder 44), Uster ab 10.00 Uhr (Bus 817) –See. Treffpunkt: Zürich HB, Ankunftsperron bei der hinteren Unterführung oder S-Bahn (Gleis 43 oder 44). Nach der Seeüberquerung leichte Wanderung, zirka 2 Stunden, ab Maur um eine Seehälfte. Verpflegung im Restaurant Schiffländte in Maur; 28 Franken. Individuelle Rückreise. Anmeldung an Klaus Gasser, Lerchenweg 12, 3613 Steffisburg, 033 437 35 10 oder klausgasser@bluewin.ch.

**2. September** ■ **PV Fribourg**  
Mont de Marsens, Chalet Gros Prarys  
Picknick (bei jeder Witterung)

Erreichbar mit dem Bus nach Marsens, Fribourg ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr. Mit Privatauto: 11.55 Uhr vor der Metzgerei in Marsens um die per Bus anreisenden Teilnehmenden mitzunehmen. Retour ab Marsens um 16.26 oder 17.19 Uhr, Freiburg an 17.20 oder 18.00 Uhr. «Soupe du Chalet» und Kaffee sind offeriert, restliches Picknick bitte selber mitnehmen. Desserts sind willkommen. Getränke sind zu günstigen Preisen erhältlich. Anmeldungen (Anreise per Bus oder PW angeben) bis 30. August an Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch oder Jacques Zulauff, 026 668 21 37, jzulauff@hotmail.com.

**4. September** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**  
14 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)  
Stammtisch

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

**8. September** ■ **PV Glarus–Rapperswil**  
10.15 Uhr, Uznach  
www.sev-pv.ch/gl-rw  
Wanderung

Wir wandern von Rieden via Ottenhofen–Uetliburg–Ernetschwil nach Uznach. Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Aufstieg/Abstieg +220/–500m. Verpflegung aus dem Rucksack (Grillplatz). Uznach ab 10.15 Uhr (Postauto). Billett selber lösen. Anmeldung am 5. September von 19 bis 21 Uhr an René Läubli, 055 284 51 41. Auskunft über die Durchführung erteilt am 7. September ab 19 Uhr René Läubli.

## 10. September ■ PV Luzern

Wanderung Albispass

Luzern ab 8.10 Uhr, Thalwil an/ab 8.45/9.04 Uhr (Bus), Langnau am Albis, Schwerzi-Wildpark an 9.19 Uhr. Kaffee und Gipfeli im Wildparkrestaurant. Gruppe 1: Abfahrt 10.19 Uhr (Bus) nach Hausen am Albis, Tüfenbach an 10.30 Uhr. Wanderung zirka 30 Minuten nach Türlen oder Fahrt bis Hausen am Albis, Post an/ab 10.33/11.19 Uhr, Türlen an 11.23 Uhr. Gruppe 2: Abmarsch 9.45 Uhr über den Albispass zum Türlensee, zirka 1¼ Stunden, steiler Auf- und Abstieg – gute Schuhe und Stöcke nötig. 11.45 Uhr Mittagessen im Restaurant Campingplatz. Wer will, startet um 13.45 Uhr zur Wanderung um den Türlensee, zirka 1½ Stunden. Rückfahrt: Hausen am Albis, Türlensee ab 15.31 Uhr, Hausen am Albis, Post ab 15.39 Uhr, Baar ab 16.31 Uhr, Luzern an 17.07 Uhr. Anmeldung bitte bis 6. September an Ferdi Jutzi, 041 610 17 92, 079 304 78 38 oder wanderleiter.sev-pvlu@bluewin.ch.

## 11. September ■ PV Buchs-Chur

7.15 Uhr,  
Bad Ragaz,  
Bahnhof  
Herbstwanderung Pizalun

Abfahrt (Bus) um 7.38 Uhr nach St. Margrethenberg. Wanderung zur Aussichtsplattform Pizalun. Herrlicher Rundblick ins Prättigau, St. Galler- und Bündnerberge. Entlang der Kantonsgrenze gehts zu Steffis Bergwirtschaft. Abstieg über Tanzboden bis Mastrils und mit dem Bus nach Landquart. Rucksackverpflegung. Weitere Infos siehe Website oder bei Marco Blaser. Anmeldung und Fragen unter 077 416 73 81, 081 723 39 54.

## 23. September ■ PV Fribourg

10 Uhr,  
Châtel-St-Denis,  
Bahnhof  
Herbstwanderung

Wanderung von Châtel-St-Denis nach Attelens, zirka 2 Stunden. Fribourg ab 8.31 Uhr, Palézieux ab 9.14 Uhr, Châtel-St-Denis an 9.24 Uhr. Zirka 12.30 Uhr Mittagessen in der Auberge de l'Ange in Attelens. Attelens (Bus) ab 15.33 Uhr, Fribourg an 16.28 Uhr. Fahrausweise bitte selber besorgen. Die Wanderung findet bei jedem Wetter statt. Eine Anmeldung nur für die Teilnahme am Mittagessen ist auch möglich. Anmeldung bis 17. September an Charly Humbert, 026 401 16 01 oder Jean-Bernard Michel, 026 470 25 26.

## 25. September ■ PV St. Gallen

14.15 Uhr,  
St. Gallen–  
St. Georgen  
Restaurant Adler  
Herbstversammlung

Nach dem Geschäftlichen referiert PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan über Aktuelles. Anschliessend Filmvorführung: Fahrt mit dem Bernina Express Chur–Tirano. Anschliessend testen wir die «Adler-Küche».

## Sport und Kultur

### 31. August ■ Bergklub Flügelrad Bern

Wanderung Diemtigtal  
(statt Areuse–Schlucht)

Besammlung 8.30 Uhr am Zugschluss. Abfahrt 8.39 Uhr nach Oey–Diemtigen. Wanderzeit zirka 3½ Stunden, +180/–490m. Fahrausweise bis Riedli im Diemtigtal, zurück ab Oey–Diemtigen. Rucksackverpflegung. Bei zweifelhafter Witterung Auskunft am Samstag ab 19 Uhr bei Fritz Aegler, 033 681 16 47, 079 487 06 42.

### 1. September ■ Eisenbahner Philatelisten Bern

18 Uhr, Bern,  
Bollwerk, Instruktionszimmer P245  
Nächstes Sammlertreffen

Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinaktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

### 6. und 7. September ■ ESC Winterthur

www.escw.ch  
Klettersteig Kandersteg  
und Gantrisch

Zürich ab 6.32 Uhr nach Kandersteg (Billette nach Kandersteg retour). Klettersteigausrüstung, Regenschutz, Rucksackverpflegung für unterwegs. Übernachtung im Gurnigel-Berghaus. Die Touren sind als ziemlich schwierig eingestuft. Gute Kondition ist Voraussetzung. Auskunft und Anmeldung bei Peter Hottinger, Speisenackerstrasse 2, 9547 Wittenwil, 076 390 21 09.

### 12. September ■ EWF Herisau

10.11 Uhr, Brig  
www.ewf-herisau.ch  
Wanderung Saltinaschlucht  
(statt Rothwald–Rosswald)

St. Gallen ab 6.42 Uhr via Zürich 7.51/8.02 Uhr nach Brig, an 10.11 Uhr. Wanderroute: Brig–Napoleonbrücke–Saltinaschlucht–Brei–Lingwurm–Napoleonbrücke–Brig in 4 Stunden (+/–610m), Schwindelfreiheit wegen Brückenquerung nötig. Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Brig um 16.49 Uhr. Anmeldung bis 10. September an Rolf Vogt, 027 346 11 94.

### 18. September ■ EWF Herisau

8.04 Uhr im  
Postauto ab  
Ziegelbrücke  
Bergtour leicht/mittel:  
Leistchamm

St. Gallen ab 7.05 Uhr oder Zürich ab 7.12 Uhr. Wanderroute ab Amden Arvenbüel: Egg–Looch–First–Leistchamm–First–Flügespitz–Arvenbüel in 4½ Stunden (+/–900m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 16. September an Othmar Zwysig, 071 277 87 55, othmar.zwysig@bluewin.ch.

### 20. und 21. September ■ EWF Herisau

(Genauer Treffpunkt wird nach der Anmeldung mitgeteilt)  
Schnupper-Bergtour  
für Junge im Gebiet  
der Lidernenhütte SAC

Speziell willkommen sind junge login-Mitarbeitende, eingeladen sind aber auch alle EWF-Mitglieder. Detaillierte Ausschreibung siehe EWF-Website. Anmeldung bitte bis 31. August an Andy Leonhardt, 079 503 93 84, praesident@ewf-herisau.ch.

## Unsere Verstorbenen

**Aerni Rudolf**, pensionierter Sachbearbeiter, Bern; gestorben im 73. Altersjahr. PV Bern.

**Betschart Vinzenz**, pensionierter Betriebsbeamter, Brunnen; gestorben im 90. Altersjahr. PV Luzern.

**Bieri Hedwig**, Witwe des Armin, Aegerten; gestorben im 95. Altersjahr. PV Biel.

**Brack Hansruedi**, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Winterthur; gestorben im 84. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Bregenzer Bruno**, pensionierter Schienentraktorführer, Dietikon; gestorben im 83. Altersjahr. PV Zürich.

**Burri Emilie**, Witwe des Walter, Luzern; gestorben im 92. Altersjahr. PV Luzern.

**Gantenbein Barbara**, Witwe des Heinrich, Buchs SG; gestorben im 87. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

**Grubenmann Alfred**, pensionierter Lokomotivführer, Neuchâtel; gestorben im 81. Altersjahr. PV Neuchâtel.

**Güntert Arnold**, Schaffhausen; gestorben im 87. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

**Haller Franz**, pensionierter Stellwerkbeamter, Kaiseraugst; gestorben im 74. Altersjahr. PV Basel.

**Huber-Kälin Willy**, pensionierter Schienentraktorführer, Ibach; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.

**Köchler Willi**, pensionierter Verwaltungsbeamter, Trimbach; gestorben im 79. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Lieberherr Ernst**, pensionierter Hallenchef, Winterthur; gestorben im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Marti Kurt**, pensionierter Chef Güterexpedition, Langnau i. E.; gestorben im 83. Altersjahr. PV Bern.

**Matter Peter**, Muhen; gestorben im 82. Altersjahr. VPT AAR bus+bahn.

**Meier Klara**, Witwe des Johann, Grüt (Gossau ZH); gestorben im 104. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Morgenthaler Hans**, pensionierter Schienentraktorführer, Weinfelden; gestorben im 92. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Neuhaus Willi**, pensionierter Chefvisiteur, Burgdorf; gestorben im 85. Altersjahr. PV Basel.

**Oesch Elisabeth**, Witwe des Hansrudolf, Wangen bei Olten; gestorben im 72. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Riedo Bernard**, pensionierter Kondukteur, Neuchâtel; gestorben im 94. Altersjahr. PV Neuchâtel.

**Ritschard Roland**, pensionierter Werkführer, Interlaken; gestorben im 84. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Röllli Johann**, pensionierter Fachspezialist, Luzern; gestorben im 75. Altersjahr. PV Luzern.

**Schaub Frieda**, Witwe des Johannes, Frenkendorf; gestorben im 98. Altersjahr. PV Basel.

**Schneuwly Hermann**, pensionierter Betriebsbeamter, Bern; gestorben im 92. Altersjahr. PV Bern.

**Schüpbach Werner**, pensionierter Rangiermeister, Binningen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Basel.

**Studer Fritz**, pensionierter Rangiermeister, Ostermundigen; gestorben im 86. Altersjahr. PV Bern.

**Ulmann Josef**, pensionierter Stellwerkbeamter, Luzern; gestorben im 94. Altersjahr. PV Luzern.

**Urech Alice**, Witwe des Fritz, Othmarsingen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Aargau.

**Weber Ernst**, pensionierter Schienentraktorführer, Wagenhausen; gestorben im 83. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Wüst Josefina**, Witwe des Karl, Neftenbach; gestorben im 88. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

**Zeller Urs**, pensionierter Fahrdienstleiter, Solothurn; gestorben im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Link zum Recht

# Pensenreduktion für junge Mutter

Ein Baby verändert das Leben der Eltern gewaltig. Es darf aber nicht zum Vorwand für einseitige Änderungen im Arbeitsverhältnis der Mutter genommen werden.

**Das Gesetz bietet heute einer (werdenden) Mutter einen gewissen Schutz. Manche Vorgesetzte wollen das nicht einsehen.**

Marina ist zum ersten Mal schwanger. Ihre Freude über das Baby ist gross, ein wenig Unsicherheit, wie denn das alles gehen soll, hat sie aber auch. Klar ist für sie, dass sie nach der Mutterschaftspause wieder in ihrem Beruf einsteigen will. Als sie ihrem Vorgesetzten mitteilt, dass sie demnächst Mutter wird, äussert sie auch einige ihrer Zweifel, und erklärt, sie müsse noch schauen, wie sie sich als Alleinerziehende mit dem 80%-Pensum organisieren will. Mündlich wird ein Termin vereinbart, an dem sie bekannt geben soll, wie sie sich den Wiedereinstieg vorstellt.

**Arbeitgeber reduziert einseitig das Pensum**

Marina staunt dann nicht schlecht, als sie vor diesem Termin einen Brief ihres Arbeitgebers erhält. Darin wird bestätigt, dass sie, wie vereinbart, ab Datum x in den Mutterschaftsurlaub geht. Zur Rückkehr steht im Schreiben «...werden Sie am x.x. mit einem 50%-Pensum zurückkehren».

**Berechtigtes Erstaunen**

Sie ruft ihren Vorgesetzten an und äussert ihr Erstaunen sowohl über das unangesprochen festgelegte Datum ihres Wiedereinstiegs, aber vor allem auch über die Pensenänderung. Der Vorgesetzte erklärt ihr, man habe aufgrund gewisser Überkapazitäten in der Abteilung, in der Marina arbeitet, beschlossen, ihr entgegenzukommen beim Pensum. Spätestens in einem Jahr könne sie es voraussichtlich

wieder erhöhen. Dies sei eine Win-win-Situation.

**Änderungen müssen ausgehandelt werden**

Das sieht Marina anders. Zwar hatte sie am Gespräch mit dem Vorgesetzten angefragt, ob es allenfalls auch möglich wäre, gleich nach der Babypause mit einem kleineren Pensum einzusteigen und langsam zu erhöhen. Da der Vorgesetzte damals jedoch meinte, dass dies eher schwierig sei, hat sie sich überlegt, ob sie stattdessen ihre Restferien an den Mutterschaftsurlaub anhängen soll und anschliessend zu 80% wieder einzusteigen, was ihren Mutterschaftsurlaub doch noch um fast einen Monat verlängern würde.

**Das Rechtsschutzteam hilft**

Sie erkundigt sich beim Rechtsschutzteam, ob denn der Vorgesetzte einfach so

das Datum ihres Wiedereinstiegs festlegen und dabei das Pensum ändern darf, weil dies betrieblich gerade passt. In einem Brief erläutert der SEV dem Vorgesetzten, dass sowohl das Datum des Wiedereinstiegs als auch die Pensenänderung gegenseitig vereinbart werden müssen, andernfalls müsste auf alle Fälle bezüglich der Reduktion des Arbeitspensums auf 50% eine Änderungskündigung ausgesprochen werden, die aber ungültig wäre, da sie in die Sperrfrist der Schwangerschaft fällt. Der Vorgesetzte, der wohl dachte, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, ist gar nicht erfreut über diesen Brief, geht zum Arbeitsplatz von Marina und macht ihr Vorhaltungen, dass sie die Gewerkschaft eingeschaltet hat, obwohl er doch nur das Beste für sie wollte. Von ihm aus könne sie auch ganz

wegbleiben nach dem Urlaub, das Vertrauen sei nicht mehr da. Sie solle halt selber kündigen, wenn er nicht dürfe.

**Rechtsschutz vs. Vorgesetzter**

Erneut schaltet sich der SEV ein. Diesmal in einem Gespräch, in welchem Klartext geredet wird und Marinas Rechte am Arbeitsplatz dem Vorgesetzten nochmals deutlich gemacht werden. Er hat nun begriffen, dass er in diesem Fall nicht über ihren Kopf weg Änderungen vornehmen kann, die für den Betrieb nützlich sind.

**Vertrauen wieder hergestellt**

Marinas Kind ist mittlerweile da, und sie ist wieder an der Arbeit. Zu 80%, nachdem sie noch zwei Wochen Ferien an den Mutterschaftsurlaub angehängt hat. Von fehlendem Vertrauen ist keine Rede mehr.

*Rechtsschutzteam SEV*

Leserbrief

## Die SVP und ihre stillen Mitläufer

Christoph Blocher beherrscht das Spiel der Provokation meisterhaft. Dass er innerhalb seiner Organisation eine Gefolgschaft von weiteren aktiven Provokateuren, darunter auch den langweiligen synchronen Parteipräsidenten, installiert hat, zeigt seine strategische Stärke. Nun hat Adolf Ogi gewagt, einen Weckruf ins Schweizerland und ins Bernbiet zu senden und die (wenigen) Vernünftigen und eher Weitsichtigen zum Handeln aufgefordert. Das Echo, vor allem aus dem Bernbiet, ist etwa so ausgefallen, wie es sich für die hiesige SVP gehört. Von Blocher und Co. beim letzten zahnenden Widerstand zurechtgestutzt, sagt sie so ziemlich nichts mehr, nur der farblose

Kampagnenleiter lispelt in die Mikrofone, ich stehe voll hinter diesem Programm – was er ja muss. Die Farblosigkeit und das wenig eigenständige Programm der Rest-SVP im Kanton Bern macht sie zum stillen Mitläufer einer Politik gegen die Menschen. Das ist sicher nicht im Sinn der Präambel unserer Bundesverfassung, oder Blocher und Co. wollen sogar diese kippen, wo es doch so schön heisst: «Im Bestreben, den Bund zu erneuern, um Freiheit und Demokratie, Unabhängigkeit und Frieden in Solidarität und Offenheit gegenüber der Welt zu stärken, im Willen, in gegenseitiger Rücksichtnahme und Achtung ihre Vielfalt in der Einheit zu leben, im Bewusstsein der ge-

meinsamen Errungenschaften und der Verantwortung gegenüber den künftigen Generationen, gewiss, dass frei nur ist, wer seine Freiheit gebraucht, und dass die Stärke des Volkes sich misst am Wohl der Schwachen.» Ich persönlich setze mich für diese Art des Miteinanders ein und versuche als Arbeiter auch in etwas schlechteren Zeiten die Schuld nicht immer den andern anzuhängen. Sonst passiert, was Mahatma Gandhi einmal so formulierte: «Wo Liebe wächst, gedeiht Leben – wo Hass aufkommt, droht Untergang.» Diese Politik, wie auch der schleichende Rechtsdrill und die Polemisierung gegen das Fremde erinnert mich immer sehr stark an vergangene Sün-

den der Menschheit. Ich möchte mich sehr klar für eine andere und offene Politik einsetzen. Schlussendlich würde Blocher die Schweiz in die Patriarchenzeit zurückführen und das normale Volk, die Arbeiter/innen müssten wieder von vorne für ihre Rechte kämpfen. «Zuweilen ziehen Wetterwolken am Himmel des Kapitalismus auf. Je höher die kapitalistische Sonne steigt, je blendender ihre Strahlen leuchten, umso schneller naht der Gewittersturm. Die Wolken werden grösser und ballen sich zusammen, bis sie sich in einem krachenden, verheerenden Hagelwetter entleeren.» (Robert Grimm 1908)

Beat Jurt, Worblaufen  
Mitglied TS Mittelland

Leserbrief

## Teurer, bequemer Schuh

**Leserbrief «Ungeliebte und unbequeme Sicherheitsschuhe» kontakt.sev Nr. 15/2014**

Ich kann dem Kollegen Reinhard nur zustimmen. Seit ungefähr fünf Jahren beziehe ich keine SBB-Schuhe mehr: zu unbequem! Auf eigene Kosten habe ich den Sicherheitsschuh «Lowa Leandro» gekauft. Kostenpunkt: 239 Franken! Viel Geld, aber – keine Schmerzen mehr! Ich ziehe auch in Zukunft den Lowa dem Suva-Schuh vor.

Othmar Waldis, Zugchef, Zürich

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir eine(n)

### Fachspezialist/-in Betriebsprozesse und betriebliches Regelwerk

#### Ihre Aufgaben

- Dokumentation von Unregelmässigkeiten und Ereignissen
- Datenaustausch mit Nachbarbahnen
- Sicherstellung der Qualifikation interner Betriebspersonale
- Entwicklung und Aktualisierung interne und externe Regelwerke
- Überwachung von Betriebs- und Arbeitsverfahren
- Sicherstellung des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses
- Umsetzung von Vorgaben aus nationalen und internationalen Gremien
- Gestaltung der Aus- und Weiterbildung interner Betriebspersonale

#### Ihr Profil

- eidg. Fähigkeitsausweis oder mind. gleichwertigen Ausweis
- mind. drei Jahre fachspezifische Berufserfahrung
- fundierte Kenntnisse des Systems „Eisenbahn“, insbesondere bezüglich Betrieb und Technik in der Schweiz
- hohe Eigenmotivation, Selbständigkeit und Zielorientierung
- Deutsch und Englisch in Wort und Schrift
- idealerweise Italienisch und/ oder Französisch

#### Wir bieten Ihnen

- herausfordernde, verantwortungsvolle und abwechslungsreiche Aufgaben bei einem Branchenmarktführer
- Aufgaben mit Freiraum für Gestaltungsmöglichkeiten und Innovation in einem motivierten Team

#### Kontakt

Für weitere Information: Martin Brunner, Tel: +41 79 558 59 02

#### Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen, bevorzugt als  
E-Mail an [dominik.wirth@dbschenker.com](mailto:dominik.wirth@dbschenker.com),  
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Rautistrasse 77, 8021 Zürich

[www.rail.dbschenker.ch](http://www.rail.dbschenker.ch)

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir eine(n)

### Leiter/-in Regelwerke, Arbeitsverfahren und Betriebspersonale

#### Ihre Aufgaben

- Umsetzung und Optimierung übergeordneter Normen, Regelwerke und Gesetze im Eisenbahnbetrieb
- Qualitätskontrollen, betriebssicherer Zustand Fahrzeuge
- Leitung Ereignis- und Notfallmanagement
- Leitung diverser Betriebspersonale
- Analyse von Abweichungen/ Ereignissen, Verbesserungsvorschläge
- Abstimmung der Betriebsprozesse mit nationalen und internationalen Gremien, entsprechende Vertretung in Gremien

#### Ihr Profil

- einen eidg. Hochschul- oder Technikerabschluss
- mind. 5 Jahre Berufserfahrung sowie mind. 3 Jahre in vergleichbarer Funktion (inkl. Führungserfahrung)
- fundierte Kenntnisse des Systems „Eisenbahn“, insbesondere bezüglich Technik, Betrieb, Schweizer Verkehrsrecht/ Richtlichen
- komplexe Sachverhalte überblicken/ strukturieren
- juristisches Grundverständnis
- hohe Eigenmotivation und Zielorientierung
- Deutsch und Englisch in Wort und Schrift
- idealerweise Italienisch und/ oder Französisch

#### Wir bieten Ihnen

- herausfordernde, verantwortungsvolle und abwechslungsreiche Aufgaben bei einem Branchenmarktführer
- Aufgaben mit Freiraum für Gestaltungsmöglichkeiten und Innovation in einem motivierten Team

#### Kontakt

Für weitere Information: Martin Brunner, Tel: +41 79 558 59 02

#### Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen, bevorzugt als  
E-Mail an [dominik.wirth@dbschenker.com](mailto:dominik.wirth@dbschenker.com),  
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Rautistrasse 77, 8021 Zürich

[www.rail.dbschenker.ch](http://www.rail.dbschenker.ch)

## SOB SÜDOSTBAHN

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein regional verankertes, unabhängiges und innovatives Bahnunternehmen, das jährlich 13 Millionen Menschen bewegt.

Wir suchen ab sofort oder nach Vereinbarung in **Herisau** einen

### Zugverkehrsleiter (m/w)

Ihr Profil:

- Mehrjährige Erfahrung im Fahrdienst und entsprechende Ausbildung (Zugverkehrsleiter / Bahnbetriebsdisponent)
- Gute Fachkenntnisse der Fahrdienstvorschriften (FDV)
- Bereitschaft zu Schicht- und Wochenendarbeit

Weitere Informationen finden Sie unter [www.sob.ch/stellen](http://www.sob.ch/stellen).

Schweizerische Südostbahn AG  
Human Resources



## Oensingen-Balsthal-Bahn AG

Die Oensingen-Balsthal-Bahn AG, ein kleines Unternehmen mit 15 Mitarbeitern/innen sucht auf den 1. Februar 2015:

### Lokomotivführer/in (Kat. B80)

#### Ihr Profil

Sie bringen folgende Grundlagen mit: abgeschlossene Ausbildung zum/zur Lokomotivführer/in (Kategorie B80), Hilfsbereitschaft, Freundlichkeit, eigenverantwortliches und selbstständiges Handeln, Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten.

#### Ihre Hauptaufgaben

- Führen von Regionalzügen
- Führen von Güterzügen
- Begleitung von Güterzügen als Rangierleiter

#### Wir bieten

- Eine abwechslungsreiche Aufgabe in einem kleinen Team
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Heinz Kamber, Geschäftsführer, unter der Nummer 062 391 31 01 gerne zur Verfügung.

Die schriftliche Bewerbung ist zu richten an:

**Oensingen-Balsthal-Bahn AG, Heinz Kamber,  
Postfach 226, 4710 Balsthal.**

Neue Minibar, alte Probleme und Falschbehauptungen

# Stewards allein gelassen

**Bei den Stewards von Elvetino brodelt es weiter. Krasse Falschbehauptungen verärgern die Minibar-Leute.**

Mit Stolz präsentierte die SBB vor einigen Monaten die neuen Minibars, die seither in IC der Strecke Bern–Zürich im Betrieb sind. Eine Brennstoffzelle liefert diesen Wagen die Energie für den Betrieb der Kaffeemaschine, die nun auch Cappuccino oder Latte macchiato produzieren kann.

**Chefin packt – kurz – selber an**

Um die «gepimpte Minibar», wie «blick.ch» leicht spöttisch schrieb, zu promoten, versuchte sich Personenverkehrschefin Jeannine Pilloud Anfang April selber als Minibar-Stewardess. Allerdings nur solange die Kameras in der Nähe waren. Sonst wäre es wohl kaum zu so «krass falschen» Aussagen gekommen, wie die für die Elvetino-Leute zuständige SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Bieri sagt.

Krass falsch war beispielsweise die Aussage, die neue Minibar sei leichter. Die alte Minibar

wog 130 kg, die neue 205 kg. Die neuen Minibars sind 160 cm hoch, 20 cm höher als die alten, was die Übersicht für die Stewards verschlechtert. Zudem sind die neuen Minibars 21 cm länger und 4 cm breiter. Bei den beengten Verhältnissen in den Zügen ist das entscheidend. Weil die Wagen neu gestossen statt gezogen werden müssen – was grundsätzlich begrüsst wird –, sind Kollisionen mit Gepäckstücken oder Beinen unvermeidlich; da helfen auch die futuristisch aussehenden Laserstrahlen vor den Minibars nichts.

**Strom macht schlapp**

Die «Weltneuheit» hat aber noch weitere Schwachstellen. Denn die neue Kaffeemaschine ist nicht nur schwerer, sondern sie frisst auch mehr Strom als die Vorgängerin. Deshalb macht die Brennstoffzelle, die die nötige Energie produziert, regelmässig schlapp – oft, bevor sie die versprochenen 120 Espresso oder 60 Cappuccini produziert hat. Die Zelle kann erst in Zürich ausgetauscht werden. Wenn die Kaffeemaschine aber nicht mehr läuft,



Das 20 000 Franken teure neue «Wägeli» ist ein Ärgernis.

dürfen die Stewards unverständlicherweise auch keine andern Waren mehr verkaufen – sie sind dann zur Untätigkeit verdammt. Und dies, obschon der Umsatzdruck von Seiten Elvetino unvermindert hoch ist. Wenn der Steward nichts verkaufen kann, fehlt ihm aber auch das «Aufrunde-Münz», das in diesem Tieflohnbereich sehr wichtig ist. Und die Reisenden würden wohl eher verstehen, wenn sich der Steward für die defekte Maschine entschuldigte und ein kühles Getränk anböte, als wenn er einfach ausbleibt. «Es ist heute nicht mehr klar, ob das «Wägeli» nun kommt oder nicht, da müssen wir jetzt rasch besser

werden, denn Bahncatering ist für unsere Kundinnen und Kunden ein zentrales Service-Element.» So liess Pilloud im April verlauten. Aber mit den neuen Minibars bleibt vom versprochenen «garantierten» Verpflegungsangebot nicht viel übrig.

**Hightech-Wunder...**

Apropos kühle Getränke: Auch hier kam es zu einem Rückschritt: Während auf den «alten» Wägeli (sie sind seit 2007 im Einsatz) die Getränke in den Schubladen mit Trockeneis kalt gehalten werden können, fehlt auf den neuen Minibars jede Kühlmöglichkeit. Die Getränke müssen jeweils im Speisewagen vom Wägeli in den Kühlschrank und umgekehrt gestapelt werden – für die Stewards ein hoher Mehraufwand. Auch die Diebstahlfahrer ist bei den neuen Wägeli gestiegen. Was eine disziplinarische Massnahme zur Folge haben kann, da der Inventarbestand nicht mehr korrekt ist.

**Verantwortung übernehmen**

«Die Stewards werden allein gelassen», stellt Regula Bieri bitter fest. Von den Stewards

wird viel gefordert, aber die nötige Unterstützung der Vorgesetzten und der Arbeitgeberin erhalten sie nicht. Deshalb fordern die Angestellten, unterstützt vom SEV, dass die falschen Aussagen nun zuallererst öffentlich korrigiert werden. Elvetino muss sich seiner Verantwortung bewusst sein und sich vor die Stewards stellen – das gehört zur Fürsorgepflicht des Unternehmens. Beim alten Problem des Umsatzdrucks müssen SBB und Elvetino Objektivität beweisen. Es braucht Coaching und Personalführung statt -disziplinierung. Leider ist noch keine positive Entwicklung feststellbar. Ins selbe Kapitel gehört auch das immer noch nicht gelöste Problem der Pausenräume. Die vom Gesetz vorgeschriebenen Pausenräume sind für Elvetino-Mitarbeitende nur auf 4 von 13 Bahnhöfen vorhanden – weil sie die Räume des SBB-Zugpersonals wegen unterschiedlicher Schliesssysteme nicht überall benutzen können. Auch hier wurden die schon länger gemachten Versprechungen, auch von der SBB, nicht eingehalten. **pan.**

## Photomystère: «Wo ist das?»

Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte den im Juni 2013 eröffneten, vom Architekten Santiago Calatrava entworfenen Hochgeschwindigkeitsbahnhof «Medio-

padana» in Reggio Emilia (Italien). Ein weiteres Bild finden Sie unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

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

**Josef Rohrer, Konolfingen, Mitglied PV Bern**

Erneut fragen wir: «Wo ist das?» Der Preis 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, 3. September**, 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](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Im Internet:** Unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen danach alle Felder aus.

