

Starker Franken

SBB Cargo International
und BLS verlangen
Opfer des Personals.

Seiten 2 und 4



Gütertransportgesetz eine Spur besser

Der Ständerat will den Güterverkehr nicht aus
den Kernaufgaben der SBB herauslösen, ist aber
auch gegen einen Verlagerungsauftrag im Inland.

Seite 3 (Zur Sache) und Seite 5

Prof. Elisabeth Zemp

«Dank Gesundheitsprävention
leben wir nicht nur länger,
sondern auch besser.»

Interview Seiten 6 – 7



Kongress protestiert gegen die Legitimierung der Crossrail-Löhne durch das Bundesamt für Verkehr

Das werden wir nie zulassen!



«Wir wollen nicht im Regen stehen»: Mit Pelern und Schirmen signalisierten die 249 Delegierten dem BAV-Direktor, was sie von ihm erwarten – Lohnschutz statt Laissez-faire. Die Diskussion um die BAV-Strategie und die BAV-bewilligten Dumping-Löhne in Brig prägten den Kongresstag, der von einer kämpferischen Grundstimmung geprägt war.

Zu den Dumping-Löhnen: Seiten 2 – 3, Kongressberichte ab Seite 8

NEWS

Wie soll S-Bahn Genf-Annemasse heissen?

■ Bis 15. Juni kann man unter www.choisirle nomdureur.info zwischen vier Namen für die künftige grenzüberschreitende S-Bahn in der Region Genf wählen. Ihr 230 km langes Netz wird 2019 eröffnet, wenn die Verbindungsbahn Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (Ceva) fertig ist. Der SEV hielt dazu in einem Communiqué fest, dass sämtliches auf Schweizer Boden eingesetztes Lok-, Zug-, Reinigungs- und Rollmaterialunterhaltspersonal der geplanten Betriebsgesellschaft Transférís – einer gemeinsamen Tochter von SBB (50 %) und SNCF (50 %) – mindestens gleich gute Anstellungsbedingungen haben muss wie das SBB-Personal. Und Stellen dürfen keine gestrichen werden.

25 Jahre ZVV

■ Am 27. Mai haben die Zürcher S-Bahn und der Verkehrsverbund (ZVV) ihren 25. Geburtstag mit einem Gratstag für alle Fahrgäste gefeiert. Unter der Regie des ZVV transportieren heute 51 Verkehrsunternehmen jährlich über 600 Millionen Fahrgäste auf dem 4000 Kilometer langen Streckennetz. Und mit der S-Bahn passieren täglich 446 000 Personen die Zürcher Stadtgrenze, fast dreimal mehr als vor 25 Jahren.

Zürcher S-Bahn wird ab 2018 langsamer

■ Auf einigen Linien der Zürcher S-Bahn will die SBB 2018 die Fahrzeiten verlängern, damit die Züge wieder pünktlicher werden. Nötig sei dies, weil das Ein- und Aussteigen zu Spitzenzeiten länger gehe. Der ZVV liess wissen, dass die SBB trotz der Fahrplan-«Entspannung» den Pünktlichkeitsbonus nicht leichter kriegen werde, da die Bonusanforderungen entsprechend erhöht würden.

GDL-Streik ausgesetzt

■ Die Gewerkschaft Deutscher Lokführer hat knapp vor Pfingsten am 21. Mai den am 19. Mai lancierten Streik bis 17. Juni ausgesetzt und eine Mediation zum Tarifeinheitsgesetz akzeptiert.

SEV zieht Entscheidung des Bundesamts für Verkehr ans Bundesverwaltungsgericht weiter

Crossrail-Affäre: Beschwerde

Wie angekündigt werden die Dumpinglöhne der Crossrail in Brig eine Sache der Gerichte: Der SEV geht mit dem Entscheid des BAV vor Bundesverwaltungsgericht.

BAV-Direktor Peter Füglistaler hatte sich zwar am Kongress des SEV dagegen gewehrt, dass er die Crossrail-Affäre wie eine heisse Kartoffel behandle (siehe Seite 8). Dennoch ist es eine Tatsache, dass das Bundesamt für Verkehr bei der Publikation seines Entscheids ausdrücklich darauf hingewiesen hatte, dass nun wohl Gerichte die Frage beantworten müssten, ob die Crossrail-Löhne in Brig branchenüblich seien. Dem BAV war bei seinem Entscheid, den Tiefstlöhnen eine amtliche Legitimation zu verschaffen, von Anfang an bewusst, dass der SEV dies nicht akzeptieren kann – hätte das BAV umgekehrt entschieden,



Klage ans Bundesverwaltungsgericht, um nicht im Regen stehen zu bleiben (Transparent am Kongress).

wäre Crossrail vor Gericht gegangen ...

Gutachten als Basis

Inzwischen hat der SEV über seinen Anwalt fristgerecht eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen eingereicht. Die Argumentation fiel Rechtsanwalt Marco Donatsch nicht schwer. Als Mitverfasser des SEV-Gutachtens,

das die Gewerkschaft bereits beim BAV eingereicht hatte, kannte er die Thematik gründlich und konnte sich auch auf die damalige Begründung abstützen, denn das BAV hatte wenig neue Elemente in seinen Entscheid eingebaut. Zwar hatte Crossrail in einer eigenen Eingabe ans BAV versucht, ihre Löhne schönzuschreiben, indem sie die Zulagen einbezog

und das Ganze auf 12 Monatslöhne umrechnete, doch das alles ändert nichts an der Tatsache, dass Crossrail den Lokführern in Brig einen Grundlohn unter 4000 Franken monatlich zahlt, und dieser ist zu vergleichen mit den 5300 bis 5700 Franken, die BLS und SBB den Cargo-Lokführern als Einstiegslohn bezahlen. Für den SEV ist zweifelsfrei dies

Versammlung in Bellinzona kritisiert Verhandlungsmethoden von SBB Cargo International

Teile und herrsche? Nicht mit uns!

SBB Cargo International muss zur Kenntnis nehmen, dass ihr Personal dem SEV ein klares Mandat gegeben hat für die Verhandlungen über Massnahmen wegen des starken Frankens.

«Seit zehn Jahren führe ich Verhandlungen», sagte SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini am Sonntag, 7. Juni, in Bellinzona den versammelten Lokführern von SBB Cargo International, «doch noch kein Arbeitgeber hat mir je gesagt, dass die Gewerkschaften Steine auf dem Weg zu Lösungen seien! SBB Cargo International aber hat mir das gesagt. Diese

Haltung zeigt, in welchem gespannten Klima diese Verhandlungen stattfinden.»

Angelo Stroppini kritisierte mit klaren Worten den Versuch der Unternehmensspitze, den Gewerkschaften ihre Legitimität als Vertretung der Lokführer und als Verhandlungspartner abzusprechen.

«Die Direktion muss akzeptieren, dass die Gewerkschaften für euch sprechen», stellte der Leiter der Verhandlungsgemeinschaft der Gewerkschaften (VG), SEV-Gewerkschaftssekretär **Martin Allemann**, klar. Worauf die Versammlung in Stein gemeisselt festhielt, dass bei diesen Verhandlungen nur und wirklich nur die VG für sie das Wort führt.



Die Versammlung stellte klar: Für's Personal verhandelt nur die VG.

Sehr schlecht goutiert haben die versammelten Lokführer dagegen, dass SBB Cargo International fünf Lokführer von Bellinzona «privat» nach Olten einlud – vermutlich, um sie abzutasten.«Damit sind wir nicht einverstanden, wir lassen uns nicht auseinanderdividieren!»,

explodierte der Saal. «Dieser Versuch ist keine gute Idee. Auch wir kennen die Devise «Teile und herrsche!», bekräftigte **Thomas Giedemann**, Lokführer bei SBB Cargo International und SEV-Vertrauensmann, der schon bei mancher Verhandlung dabei war. **trg/FI**

ZUR SACHE

rde ist eingereicht

die Basis für branchenübliche Lokführerlöhne in der Schweiz.

Branchenüblichkeit durchsetzen

Die Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht enthält den Antrag, dass Crossrail der Entzug der Netzzugangsbewilligung anzudrohen sei für den Fall, dass sie sich weiterhin weigert, branchenübliche Löhne gemäss der vom SEV dargelegten Berechnung zu bezahlen. Wie in Prozessen üblich, gibt es auch einen Alternativantrag: Dieser würde bedeuten, dass das Gericht das BAV anweist, seinen Entscheid zurückzunehmen und neu zu beurteilen, indem es branchenübliche Löhne anwendet, wie der SEV sie vorgerechnet hat. Zur Erinnerung die Vorgeschichte: Im Frühling 2014 kündigt Crossrail an, einige Dutzend Lokführer aus dem Depot Domodossola künftig in Brig anzusiedeln, von wo aus sie die gleichen Strecken befahren würden wie bisher. Die Lokführer sollten Löhne nach

Ausbildung von knapp über 3000 Franken erhalten, rund einen Viertel mehr als zuvor in Domodossola. Der SEV riet den Lokführern zusammen mit seiner italienischen Partnergewerkschaft davon ab, diese Einzelarbeitsverträge zu unterschreiben, denn es war offensichtlich, dass Crossrail damit auf billige Weise italienische Vorschriften umgehen wollte: So mussten aus der Schweiz nicht mehr zwei Lokführer auf der Maschine sein, und auch der italienische, sehr strenge Kündigungsschutz entfiel. Aus Schweizer Sicht gravierender war jedoch die Höhe der Löhne: Sie lagen um weit mehr als tausend Franken monatlich unter den in der Schweiz üblichen Löhnen. Der SEV verwies umgehend auf das Eisenbahngesetz, das für eine Netzzugangsbewilligung in der Schweiz die Einhaltung branchenüblicher Löhne verlangt. Zur allgemeinen Überraschung schloss sich das Bundesamt für Verkehr dieser Sichtweise

nicht an, sondern stellte die bisher unbestrittene Definition der Branche «Schiengüterverkehr» infrage. Inzwischen hatte Crossrail die Löhne leicht angehoben, doch auch die nun vorgesehenen 3600 Franken monatlich nach Ausbildung erfüllen die Anforderungen der Branchenüblichkeit bei weitem nicht.

Amtl. bew. Dumping

Gleichzeitig bot das BAV Experten auf, um seine Sichtweise zu legitimieren. Tatsächlich kamen diese zum Schluss, dass es gar keine einheitliche Branche «Schiengüterverkehr» gebe, sondern vielmehr zwei verschiedene: je eine für den Inland-Güterverkehr und eine für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Bei dieser seien auch die Löhne zur Berechnung der Branchenüblichkeit beizuziehen, die die ausländische Konkurrenz bezahle. Auf diesem Weg legalisierte das BAV das Lohndumping der Crossrail.

Peter Moor

Ein Lichtblick ist ein erfreuliches Ereignis, eine erfreuliche Aussicht während eines sonst eintönigen oder trostlosen Zustands. Mit viel gutem Willen lässt sich das Ergebnis aus dem Ständerat betreffend Totalrevision des Gütertransportgesetzes als Lichtblick bezeichnen. Anders als der Nationalrat, der SBB Cargo ohne vorgängige Abklärung der Konsequenzen gleich aus dem SBB-Konzern herauslösen und rechtlich verselbstständigen will, will der Ständerat den Bundesrat lediglich beauf-

«Weder ein Verlagerungsziel noch ein Grundversorgungsauftrag stehen der Schliessung von weiteren Bedienpunkten im Einzelwagenladungsverkehr im Weg.»

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV

tragen, einen Bericht zu erarbeiten, der die verschiedenen Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Güterverkehrssparte der Schweizerischen Bundesbahnen (also der SBB Cargo AG) evaluiert und darstellt. Zudem ist der Ständerat auch nicht bereit, die Verpflichtung der SBB zur Erbringung von Dienstleistungen im Güterverkehr zu lockern. Dies sind die Lichtblicke in der ansonsten verheerenden Totalrevision des Gütertransportgesetzes!

Denn neu hat der Güterverkehr eigenwirtschaftlich zu sein, hat kein Verlagerungsziel zu erreichen und soll auch nicht Teil der Grundversorgung sein. Es braucht nicht viel Fantasie, sich vorzustellen, wie der Binnengüterverkehr in der Schweiz in Zukunft aussehen wird. Ganz einfach: Betrieben wird, was rentiert. Denn nun steht weder ein Verlagerungsziel noch ein Grundversorgungsauftrag der Schliessung von weiteren Bedienpunkten im Einzelwagenladungsverkehr im Weg.

Da kann es auch nicht zuversichtlich stimmen, dass der Nationalrat solche Schliessungen von der Zustimmung der Generalversammlung, sprich vom Bundesrat, abhängig machen will. Ein Bundesrat, der bürgerlich dominiert ist, in dem also die Marktgläubigen das Sagen haben, und ein Bundesrat, der auf Biegen und Brechen der Meinung ist, dass der Güterverkehr eigenwirtschaftlich zu sein hat. Ein Fantast, wer glaubt, dass in Zukunft mehr Güterverkehr auf die Schienen kommen wird. Auf mehr Güterverkehr müssen wir uns in Zukunft zwar sicher einstellen, aber offenbar ist das Parlament der Meinung, dass dieser auf unsere bereits sehr belasteten Strassen gehört.

Weshalb hier wieder einmal der Hinweis angebracht ist, dass das Parlament im Herbst neu gewählt wird. Wer sich nicht mit Lichtblicken begnügt, sondern für ein dauerhaftes Hoch sorgen will, weiss, was er oder sie mit dem Wahlzettel zu tun hat.

Bild der Woche



Am 30. Mai haben in Lausanne rund 700 Personen gegen die bundesrätliche Reformvorlage «Altersvorsorge 2020» demonstriert. Mit dabei waren auch zahlreiche SEV-Mitglieder.

VPT BLS

Vollversammlung des Personals von BLS und BLS Cargo

Rund 150 BLS-Mitarbeitende sind am Dienstagabend, 26. Mai, der Einladung von SEV, transfair und VSLF ins Hotel Kreuz in Bern gefolgt. Das von der Geschäftsleitung der BLS AG angedachte Massnahmenpaket zur Abfederung der Einkommensverluste durch die Euroschwäche führte dazu, dass die Verhandlungsgemeinschaft (VG) umgehend mit ihren Mitgliedern in den Dialog treten musste.

Die anwesenden BLS-Angestellten äusserten sich zum Teil heftig über die von der Geschäftsleitung der BLS vorgebrachten Beweggründe sowie die vorgeschlagenen Massnahmen. Der Missmut, neben dem bereits laufenden Sparprogramm Gipfelsturm noch weitere Sparmassnahmen zu tragen, und das fehlende Vertrauen in die Geschäftsleitung kamen in den Voten sehr deutlich zur Geltung.

Bedingungen der VG für Verhandlungen

Letztlich wurde in einer Konsultativabstimmung der Verhandlungsdelegation nur unter folgenden Bedingungen ein Verhandlungsmandat erteilt:



Der volle Saal zeugte von Betroffenheit und dem Bedürfnis nach mehr Infos. An die VG kamen viele Fragen und wertvolle Inputs.

- Kündbare und befristete Vereinbarung;
- Löhne sind tabu;
- Absolute Transparenz, die zwingende Notwendigkeit solcher Massnahmen muss zweifellos nachgewiesen sein;
- Das hohe Kader inklusive Verwaltungsrat geht mit einer substantiellen Lohnverzichtsmassnahme (nicht Boni!) mit gutem Beispiel voran.

Die weiteren von der VG als zwingend erachteten Rahmenbedingungen wie der absolute Kündigungsschutz aus wirt-

schaftlichen Gründen während der Laufzeit, die periodischen Überprüfungen des Nutzens der gegebenenfalls getroffenen Massnahmen sowie abgeleitet davon deren Notwendigkeit müssen in die Vereinbarung aufgenommen werden. Zudem muss eine allfällige Vereinbarung zwingend auch von der BLS Cargo AG unterschrieben werden. Dass rund ein Viertel der Teilnehmenden jegliches Personalopfer ablehnte zeigt, wie gross das Misstrauen gegenüber der BLS-Führung

nach den unablässigen Spar- und Restrukturierungsrunden der letzten Jahre heute ist.

Die Verhandlungsdelegation, vertreten durch Delegationsleiterin Barbara Spalinger SEV, Michael Buletti SEV, Andreas Delenbach VSLF und Bruno Zeller transfair, dankt den BLS-Mitarbeitenden für ihr zahlreiches Erscheinen. Die wertvollen Eingaben und Anmerkungen aus den diversen Voten werden in den weiteren Verhandlungsverlauf einfließen. **VG, 27.5.2015**

Bildungstagung:

Freitag, 20. November 2015, 09.45–16.30 mit anschliessendem Apéro
Check-in ab 08.30 Uhr

Life in balance

Spagat zwischen Berufsalltag und Familie

Tagungsreferat mit Prof. Dr. Elisabeth Zemp Stutz

Gender Medizinerin und stv. Direktorin Schweizerisches Tropen- und Public Health-Institut TPH, Basel

An dieser Tagung setzen wir uns mit folgenden Fragen auseinander:

- Wie bringe ich Familienarbeit und beruflichen Alltag unter einen Hut?
- Wie schaffe ich Erholungsinseln für mich?
- Wie wichtig sind Ernährung und Bewegung für meine Gesundheit?
- Wie bewahre ich mein gesundes Selbstwertgefühl?
- Wie gestalte ich meine verschiedenen Lebensphasen?

Workshoptemen

1. Zeitmanagement aus Frauensicht
2. Gendermedizin; gesunder Körper, gesunder Geist
3. Ernährung/Bewegung für Frauen mit unregelmässigen Arbeitszeiten
4. Selbstbewusst Grenzen setzen – Timeout statt Burnout
5. Rentenalter: «Leben im ständigen Wandel»

Anmeldefrist bis: 31. Oktober 2015

Anmeldung ausschliesslich via Internet
www.sev-online.ch (Frauen > Bildungstagung)



Die Tagung wird organisiert und finanziert durch:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

Resolution der Personalversammlung BLS vom 26. Mai

Die Stimmung und die Rückmeldungen der Versammlungsteilnehmenden fasste die VG in einer Resolution wie folgt zusammen:

■ Der geltende GAV soll grundsätzlich weitergeführt werden, eine dauerhafte Verschlechterung der Anstellungsbedingungen (vor allem in Bezug auf Lohnmassnahmen) wird nicht akzeptiert.

■ Das BLS-Personal hat in den letzten zweieinhalb Jahren bereits mit dem Programm «Gipfelsturm» massgeblich zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der BLS beigetragen. Bevor weitere Massnahmen angesetzt werden, sind die Ergebnisse der Gipfelsturm-Sparmassnahmen abzuwarten resp. allenfalls punktuell weiterzuführen.

■ Die Geschäftsleitung und alle hohen Kader der BLS AG / BLS Cargo AG sollen mit gutem Beispiel vorangehen und mit massgeblichen monetären Massnahmen zu allfälligen Sparbemühungen beitragen, bevor vom BLS-Personal Opfer verlangt werden.

■ Auswirkungen von allfälligen Massnahmen (konkret steht eine massvolle und befristete Arbeitszeiterhöhung im Vordergrund) dürfen nicht nur einzelne Personalkategorien betreffen, sondern müssen bei nachgewiesenem produktivem Nutzen vom gesamten BLS-Personal getragen werden.

■ Die Notwendigkeit allfälliger Massnahmen und die befürchteten Ertragseinbußen müssen transparent und zweifelsfrei nachvollziehbar nachgewiesen sein. **VG**

Mitgliederaktion 2015

Der VPT unterstützt seine Sektionen in der Mitgliederpflege!



Sektionen, die von **Mai bis Oktober 2015** einen Mitgliederstand organisieren, erhalten von uns Marienkäfer aus Schokolade zum Verteilen. Bestellt werden können die Schoggikäfer spätestens 14 Tage vor dem Anlass bei: ueli.mueller@vpt-online.ch.

Unterverband VPT

Ständerat nimmt wichtige Korrekturen beim Güterverkehr vor

Nicht gut – aber besser

Die Auslagerung von SBB Cargo in ein privates Unternehmen ist vorerst vom Tisch.

Der Ständerat hat das Gütertransportgesetz mit einer wesentlichen Ausnahme so beschlossen, wie es Bundesrat und Nationalrat auch schon wollten: also mit einer klaren Ausrichtung auf Eigenwirtschaftlichkeit, ohne Leistungs- oder Verlagerungsauftrag.

Die Ausnahme ist aber wesentlich: Anders als die beiden Gremien zuvor will der Ständerat den Güterverkehr nicht aus den Kernaufgaben der SBB herauslösen. Dieser Punkt geht zur Bereinigung zurück in den Nationalrat. «Es bleibt zu hoffen, dass der Nationalrat dieser Haltung folgt, denn Gütertransport ist ein zentraler Bereich des schweizerischen Schienenverkehrs», kommentiert SEV-Präsident Giorgio Tuti den Entscheid des Ständerats.

Auslagerung begraben

Definitiv begraben hat der

Ständerat eine Motion der Verkehrskommission des Nationalrats. Diese hätten den Bundesrat beauftragt, die Gütersparte aus der SBB herauszulösen. Der Ständerat fordert nun in einem eigenen Vorstoss den Bundesrat auf, verschiedene Varianten für die Zukunft des Güterunternehmens zu untersuchen.

Der SEV hat in einer Medienmitteilung auf die Entscheide reagiert. Er freut sich über kleine Verbesserungen, befürchtet aber nach wie vor eine markante Fehlentwicklung: «In der Frühjahrssession hatte der Nationalrat schlicht alles beschlossen, was dazu geeignet war, dem Inland-Schienen-güterverkehr ein schnelles Ende zu bereiten. Nun hat der Ständerat leicht Gegensteuer gegeben und zwei wesentliche Punkte korrigiert», stellt der SEV fest.

Liberalisierung geht weiter

Tatsächlich ist der Ständerat in verschiedenen Punkten des Gesetzes dem Nationalrat ge-

folgt, die für den SEV in die falsche Richtung zeigen. So will auch der Ständerat Eigenwirtschaftlichkeit im Inland-Güterverkehr. Der SEV ist im Gegenteil der Ansicht, dass der Güterverkehr analog zum Personen-Regionalverkehr als bestellter Verkehr definiert und abgesehen werden sollte. «Nur mit einem klaren gesetzlichen Auftrag kann die Verlagerung der Güter auf die Schiene auch im Inlandverkehr erreicht werden», stellt Tuti klar.

Einzelne Lichtblicke

Es gibt allerdings auch Punkte im Gesetz, die der SEV begrüsst, da sie bestehende Nachteile des Schienengüterverkehrs im Inland verbessern, so etwa bei der Trassenpriorität im Verhältnis zum Personenverkehr und auch bei der Unterstützung von Investitionen.

Nachfahrverbot bekräftigt

Der SEV begrüsst zudem, dass das Nachfahrverbot für den Strassengüterverkehr nicht angetastet wird.

pmo

Mobility Pricing: Steuerung übers Geld?

«Mobility Pricing» ist bisher vor allem ein Schlagwort. Der Bundesrat legt nun einen Bericht vor, um dem Schlagwort Inhalt zu verschaffen. Dabei stellt er klar, dass einerseits Mobility Pricing im Gegensatz zum bekannteren Road Pricing sowohl Strasse als auch Schiene betrifft, und dass andererseits nicht Mehreinnahmen das Ziel sind, sondern eine Verlagerung des Verkehrs und damit eine gleichmässige Auslastung der Infrastruktur.

Der Bund stellt den Bericht auf sieben Grundprinzipien:

■ «Pay as you use»: Bezahlen für den Gebrauch, je nach bezogener Leistung.

■ Kompensation: Die Zahlungen für Mobility Pricing ersetzen bestehende Abgaben, denn es soll nicht mehr, sondern anders bezahlt werden.

■ Sozialpolitische Ausgestaltung: Mobilität soll weiterhin für alle Nutzerinnen und Nutzer erschwinglich bleiben.

■ Intermodalität: Die Brechung der Verkehrsspitzen und die gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen sollen zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sein.

■ Modularer Aufbau: Mobility Pricing soll schrittweise eingeführt und an die jeweilige Situation angepasst werden.

■ Datenschutz: Per Gesetz soll der Umgang mit den Daten geregelt werden, die bei der Erfassung und Berechnung der Verkehrsleistung erhoben werden.

■ Transparenz: Nutzerinnen und Nutzer müssen zur Anpassung ihres Mobilitätsverhaltens über die entsprechenden Informationen verfügen.

Gestützt auf den Bericht des Bundesrats soll nun eine gesellschaftliche und politische Diskussion geführt werden. Vorerst läuft eine Anhörung bis Mitte September. Der SEV wird ebenfalls eine Stellungnahme einreichen.

Erste Meinungen sind bereits bekannt. So hat der VCS äusserst positiv reagiert. Er bezeichnet den Vorschlag als wegweisend für die Verkehrslenkung in der Schweiz hin zu umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln. Ganz anders tönt es beim VöV: Mobility Pricing sei der Todesstoss fürs GA und damit ein direkter Angriff auf den öffentlichen Verkehr.

pmo

MEINE MEINUNG

Ein niemals endender Kampf

Die GDL streikt, wird laut im Radio verkündet, ist grosse Schlagzeile auf «20 Minuten», und alle Menschen rufen aus: Das ist ja wohl nicht wahr? Haben sie immer noch nicht genug? Es muss immer alles auf den Köpfen der Reisenden ausgetragen werden! Ab jetzt gehen wir nur noch mit dem Bus oder dem Auto!

Auch ich hatte das Vergnügen, dort mitten hinein zu rutschen – und dabei hatte ich mich so auf meine Familie daheim gefreut. Ich war sauer, als ich davon erfuhr, denn für mich hing so viel daran. Es war mein Geburts-

tagsgeschenk, das Pfingst-wochenende. Einmal hab ich mich aufgeregt, und dann hat es sich wieder gelegt. Mein Glück war, dass die Bahn doch einsichtig war und dass der Streik am Vortag schon beendet wurde. Das hätte ich fast nicht für möglich gehalten.

Ich las einen spannenden Bericht über den Chef der GDL, und dort wurde so auf ihn gehetzt, dass er sich wohl seines Lebens nicht mehr sicher sein kann. Doch warum ist er eigentlich schuld und nicht mehr die Bahn? Warum ist er der Buhmann? Schliesslich

sagt er doch jetzt nur, was Sache ist.

Na gut, es gibt auch einen Machtkampf mit der EVG, der anderen Gewerkschaft. Doch nun macht endlich mal einer den Mund auf und streikt so lange, bis sie nachgeben. Es muss ja einen guten Grund geben, denn man streikt nicht, nur weil man darauf Lust hat. Dahinter steckt jahrelang unterdrückter Ärger. Und das sieht man auch, denn die GDL hat nicht umsonst so viele Mitglieder gewonnen. Es ist vielleicht nicht der beste Weg, Feedback zu geben, doch es wird seine

«Dahinter steckt jahrelang unterdrückter Ärger. Die GDL hat nicht umsonst so viele Mitglieder gewonnen.»

Sabrina Tessmer

Wirkung erzielen. Konstruktives reicht wohl nicht mehr. Die Bahn ist mindestens genauso schuld an der Misere, wenn nicht sogar noch mehr. Merkwürdig ist nur, dass alle Leute aufschreien und der GDL das Schlimmste wünschen, wo sie das doch vorher immer der Bahn gewünscht haben. Jetzt ist die Bahn die arme Seele. Ich kann mich an früher erinnern, wo sie hinter den Lokführern standen.



Ich habe Freunde in beiden Gewerkschaften, ich bin hin- und hergerissen, zusammen würden sie mehr erreichen. Die EVG streikt vielleicht auch. Jetzt kocht jeder sein eigenes Süppchen, und wenn es so weitergeht, dann wird das mit ihnen ein niemals endender Kampf.

Die Basler Professorin Elisabeth Zemp Stutz ist Spezialistin für das Thema Geschlecht und Gesundheit



«Es braucht bestimmte Umgangsregeln»

Elisabeth Zemp Stutz widmet sich der Frage, wie das Geschlecht mit der Gesundheit zusammenhängt, unter anderem in der Arbeitswelt. Sie ist dieses Jahr Hauptreferentin am SEV-Bildungstag der Frauenkommission.

■ **kontakt.sev: Beginnen wir bei Adam und Eva: Was ist der Unterschied zwischen Mann und Frau?**

Elisabeth Zemp Stutz: Bei Adam und Eva lag der Unterschied in der Verführung ...

■ **Das ist also schon das erste Rollenbild: Die Frau als Verführende?**

Tatsächlich ist schon dies eine Geschlechterzuordnung, die Handlung, die zur Vertreibung aus dem Paradies geführt hat, wird Eva zugeschrieben. Aber zur Frage der Unterschiede: Es gibt diese auf verschiedenen

Ebenen. Zum einen in der Genetik und der Biologie, zum anderen bei der Körperausstattung und bei gewissen Funktionsweisen des Körpers, so beim Stoffwechsel oder bei hormonellen Funktionsweisen. Es gibt aber auch viele Unterschiede, die ihren Ursprung im gesellschaftlich-kulturellen Bereich haben, wie Wahrnehmungen, Verhalten oder auch die Berufswahl. Oft allerdings sind beide Bereiche miteinander verknüpft und nicht klar voneinander zu trennen.

■ **Werden zurzeit die Unterschiede zwischen Männern und Frauen kleiner, gerade auch durch den Einfluss politischer Massnahmen?**

Politische Massnahmen zielen darauf ab, eine Gleichstellung von Männern und Frauen zu erzielen. Im Gesundheitsbereich sind die Möglichkeiten der «Gleichmachung» beschränkter, so lässt sich das Kinderkriegen nicht gleichmässig auf Männer und Frauen verteilen ... Aber die Gesundheitschancen sollten gleich sein, und darauf kann man auch mit politischen Massnahmen einwirken.

■ **Wo gibt es etwas zu tun?**

Der bekannteste Unterschied liegt bei der ungleichen Lebensdauer. Die Lebenserwartung ist im letzten Jahrhundert von 50 auf 80 Jahre angestiegen, bei Frauen in den westlichen Ländern ausgeprägter als bei Männern: In den 90er-Jah-

ren betrug der Unterschied zwischen Männern und Frauen in der Schweiz rund sieben Jahre, die Männer haben also sieben Jahre weniger lang gelebt. Das hat sich nun wieder vermindert; seit 2012 sind es noch rund vier Jahre Unterschied. Dies ist durch eine Verbesserung bei den Männern zustande gekommen, etwa beim Rückgang der Suizide

«Ungewollte Schwangerschaften, Probleme mit der Menstruation, gynäkologische Krebserkrankungen spielen schon im Leben jüngerer Frauen eine wesentliche Rolle.»

Prof. Dr. Elisabeth Zemp Stutz

und der Sterblichkeit durch Herz-Kreislauf- und Krebserkrankungen. Dies sind auch die Bereiche, wo sich die wichtigsten Unterschiede bei der vorzeitigen Sterblichkeit abbauen lassen. In anderen Bereichen ist dies schwieriger, so etwa im reproduktiven Bereich: ungewollte Schwangerschaften, Probleme im Zusammenhang mit der Menstruation, gynäkologische Krebserkrankungen spielen schon im Leben jüngerer Frauen eine wesentliche Rolle. Analoge geschlechtsspezifische Probleme treten bei den Männern erst später auf, etwa Prostatakrebs.

■ **Wo drängen sich aus einer allgemeinen gesundheitlichen Sicht Massnahmen auf?**

Viele dieser Erkrankungen hängen mit der Lebensweise zusammen und entstehen über

lange Zeiträume, sowohl bezüglich der Risiken als auch des Schutzes. Da gibt es ein paar Klassiker: körperlich aktiv sein und gesund essen sind auf der positiven Seite, rauchen und Übergewicht auf der negativen Seite ...

■ **Wo gilt es anzusetzen?**

Man sollte möglichst gezielt die jeweiligen Lebenssituationen

einbeziehen und Motive aufnehmen, die stark beschäftigen. Diese unterscheiden sich oft bei Frauen und Männern. In der Rauchprävention etwa gibt es Projekte, die bei jungen Frauen damit arbeiten, dass Rauchen der Haut schadet und die Wichtigkeit des Äusseren aufnehmen. Oder in neueren Rauchpräventionsprojekten der Lungenliga, die sich gezielt an junge Männer richten, die eine Berufslehre absolvieren. Hier beinhaltet eine der Botschaften, dass die Kleider eines «richtigen Mannes» nicht nach Zigaretten riechen sollen, sondern nach Testosteron (wie auch immer das riecht ...).

■ **Soll man das alles überhaupt tun und die Lebenserwartung weiter steigern?**

Sie fragen nach dem Gewinn! Was befürchten Sie?

■ **Ich sage jeweils: Lasst mir den schönen Herztod, damit ich nicht 20 Jahre später an Krebs zugrunde gehe ...**

Der «schöne Herztod» ist ein unglaublicher Nimbus! Tatsächlich ist es viel häufiger, dass einen eine Herzschwäche während vieler Jahre begleitet. Zur Frage, ob man mehr Lebensjahre anstreben soll: Wir haben – gerade in den letzten 50 Jahren – nicht nur mehr Lebensjahre gewonnen, sondern mehr Lebensjahre bei relativ guter Gesundheit. Die Zeit, in der Leute krank sind und leiden, hat sich massiv komprimiert auf eine eigentlich kurze Lebensspanne. Die Bemühungen der Prävention bringen also nicht nur ein Mehr an Lebensjahren, sondern auch an Lebensqualität.

■ **Sprechen wir über Arbeitsumfelder. Der öffentliche Verkehr ist stark männlich dominiert. Gilt es deshalb besonders auf die Frauen zu achten?**

Es gibt allenfalls Schutzbestimmungen, die besonders zu beachten sind, wenn Frauen in männertypische Berufe einsteigen, im Bereich der Fortpflanzung, aber auch bei den körperlichen Belastungen. Zudem gibt es im Alltag, in der Arbeitsgestaltung und im Umgang miteinander einiges zu beachten. Man weiss zum Beispiel aus Suchtinstitutionen, dass die Anliegen der Frauen ungenügend beachtet werden,

BIO

Alter 60

Familie verheiratet, eine Tochter

Werdegang Medizinstudium, FMH in Prävention im Gesundheitswesen, ein Jahr Spezialisierung in Boston; Professur an der medizinischen Fakultät der Universität Basel. Seit der Dissertation besonderes Interesse für Frau und Gesundheit, später breiter für Geschlecht und Gesundheit, was nun der Arbeitsschwerpunkt ist. Seit 2009 am Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Institut in Basel, Leiterin der Arbeitsgruppe zu Geschlecht und Gesundheit.

Freizeit Bewegen im Freien, lesen, Ausstellungen besuchen, Musik hören



Elisabeth Zemp Stutz an ihrem Arbeitsplatz im Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Institut in Basel.

solange ihr Anteil weniger als 20 bis 30 Prozent ausmacht. Vielleicht braucht es also bestimmte Umgangsregeln.

■ **Im öffentlichen Verkehr ist sicher die Lokführerin der typische Fall. Das war früher zum Teil schwere körperliche Arbeit, heute aber nicht mehr. Trotzdem ist der Frauanteil noch sehr klein.**

Die körperliche Belastung dürfte, wie Sie sagen, heute kaum mehr ein Ausschlusskriterium sein, es werden inzwischen Kenntnisse und Fähigkeiten gefordert, die Frauen auch mitbringen können. Es gilt wohl eher, die Entwicklung zuzulassen, dass das Fahren von Lokomotiven auch etwas für Frauen sein kann und dass dies bei Berufsdarstellungen und in Inseraten ausgedrückt wird.

■ **Sie haben immer wieder darauf hingewiesen, dass Medikamente bei Frauen und Männern nicht gleich wirken. Ich könnte mir vorstellen, dass eben auch der Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz nicht gleich ist für**

Männer und Frauen, auch wenn es derselbe Beruf ist.

Bei Medikamenten ist es insofern anders, weil es darum geht, dass Substanzen im Körper etwas bewirken sollen; und bei diesen Prozessen gibt es Unterschiede zwischen Männern und Frauen. Bei der Arbeit ist es gerade anders: Da geht es darum, Arbeitende vor schädlichen Substanzen oder anderen schädlichen Einwirkungen zu schützen, Männer wie Frauen. Wichtig ist die Frage, ob eine Frau besonders geschützt werden müsste, sei es, weil sie schwanger ist oder weil die Fortpflanzungsfähigkeit beeinträchtigt werden könnte. Da braucht es besondere Schutzbestimmungen.

■ **Wem nützt Ihr Tätigkeitsgebiet Gesundheitsvorsorge am meisten: dem Einzelnen, der Gesellschaft oder der Wirtschaft?**

Idealerweise allen!

■ **Und tatsächlich?**

(zögert) Wir arbeiten in der öffentlichen Gesundheit, «Public Health». Wir versuchen über

«Die Vereinbarkeit von Stillen und Arbeit ist auch hier ein sehr aktuelles Thema.»

Programme, über die Gesetzgebung, über Rahmenbedingungen zu wirken. Insofern ist es weniger die einzelne Person, sondern die Bevölkerung, auf die unsere Aktivitäten ausgerichtet sind. Insofern profitiert die Gesellschaft. Aber natürlich betrifft dies ja dann auch Einzelne. Wir wissen auch, dass reichere Länder mehr in die Gesundheitssysteme investieren als viele Länder des Südens, und dass sich dies drastisch auch auf den Einzelnen auswirkt, beispielsweise in x-fach höheren Müttersterblichkeitsraten.

■ **Ihr Tätigkeitsfeld ist äusserst breit: vom Stillen in den ersten Lebensmonaten bis hin zur Medikation bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Wo liegt Ihre Vorliebe?**

Mein Leitinteresse ist die Frage, wie sich das Geschlecht auf die Gesundheit auswirkt, und das lässt sich durch alle Lebensalter und in vielen ge-

sundheitlichen Bereichen untersuchen.

■ **Wo muss man am dringendsten etwas machen? In der Schweiz?**

■ **Überhaupt – Sie haben ja übers Stillen in Ländern des Südens geforscht, das ist bei uns sicher etwas anderes ...**

Die Vereinbarkeit von Stillen und Arbeit ist auch hier ein sehr aktuelles Thema! Mehr Frauen sind heutzutage berufstätig als früher, sie arbeiten in höheren Pensen und steigen früher nach einer Geburt wieder in den Beruf ein. Die bezahlte Mutterschaftszeit beträgt 14 Wochen, und Frauen dürfen nicht ohne ihr Einverständnis vor 16 Wochen nach der Geburt wieder arbeiten, aber da ist das Stillen bei vielen längst nicht abgeschlossen: In der Schweiz betrug im Jahr 2014 die mittlere Stlldauer 31 Wochen; die Schweizerische Gesellschaft für Pädiatrie empfiehlt (4 bis) 6

Monate ausschliessliches Stillen. Die Frauen müssen informiert sein, dass sie an der Arbeit und in der bezahlten Arbeitszeit stillen dürfen. Lediglich 10 Prozent der wieder erwerbstätigen Mütter sagen, sie seien von ihren Arbeitgebern über ihre Rechte informiert worden, und nur gerade ein Drittel hatte am Arbeitsplatz einen Stillraum zur Verfügung.

■ **Sie sind die Hauptreferentin am Bildungstag der SEV-Frauen (Ausschreibung auf Seite 4). Was ist dort Ihre Hauptbotschaft?**

Ganz generell will ich die Frauen ermutigen. Sie sollen sich zutrauen, auch in Tätigkeiten zu arbeiten, wo sie in der Minderheit sind, sich da aber einbringen, sich vielleicht auch organisieren, um Anpassungen und Verbesserungen zu erreichen. Zentrale Themen sind zudem die Sorge für die Gesundheit im mittleren Lebensalter, mit besonderem Hinweis auf Herzkrankungen und Krebsvorsorge, und dass diese sich auch später noch lohnt.

Interview: Peter Moor

Positionspapiere Verkehrspolitik und Europa

«Gewisse Worte waren hart,
aber nötig.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV



Lokführer stehen im Regen – SEV spannt Schirme auf

Die Kongressdelegierten machten Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, klar, dass die SEV-Basis fest entschlossen ist, sich gegen die vom BAV zugelassene oder gar mitverursachte Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen zu wehren. Das Verkehrspersonal ist wütend über den Entscheid des BAV zu den Dumpinglöhnen der Crossrail-Lokführer und über die BAV-Strategie «Öffentlicher Verkehr 2030». Peter Füglistaler wollte sachlich bleiben, konnte aber seinen Ärger nicht verbergen.

Als Peter Füglistaler am SEV-Kongress das Podium bestieg, begann es in der Kursaalarena zu rascheln: Rund 250 Delegierte zogen SEV-Pelerinen an und spannten Schirme auf. Die Botschaft an den BAV-Direktor war klar: «Sie lassen das Verkehrspersonal im Regen stehen und machen uns mit Ihren Entscheidungen und Strategien das Leben schwer!»

Füglistaler begann so: «Ich freue mich, hier bei Ihnen zu sein, denn im Vorfeld zu diesem Kongress wurde doch einiges an Stimmung gegen das BAV gemacht. Ich bin froh, Ihnen einmal direkt meine Sicht darzulegen.» Er verteidigte die Strategie 2030 und sagte zur Liberalisierung: «Ich weiss, nur schon das Wort bringt sie dazu, in einem warmen Saal eine Regenjacke anzuziehen.» Doch Liberalisierung sei «wertfrei» und einfach ein Mittel, das man einsetze, wenn es etwas bringe, und das man sonst lasse. «Wenn man 1999 nicht eine Öffnung der Netze gemacht hätte, sodass heute Güterzüge aller Bahnen durch die Schweiz fahren können, hätten wir heute wesentlich weniger Güterverkehr auf der Schiene. Die Staatsbahnen hätten es nicht geschafft. Also, Liberalisierung kann auch sein Gutes haben.»

Finanzierungsprobleme

Füglistaler kritisierte die Bahnen dafür, dass sie Ende 2015 auf Tarifierhöhungen verzichten wollen. «Wenn ich Mehrkosten zu finanzieren habe, gibt es drei Möglichkeiten: Der Kunde zahlt mehr. Der Steuerzahler zahlt mehr. Oder ich spare es ein. Jetzt haben wir grösste Probleme, die Finanzierung sicherzustellen.» Daher müsse man sich fragen: «Ist es nur ein Finanzierungsproblem oder haben wir ein Steuerungsproblem?» Statt über Jahresbudgets müsse der öV langfristiger finanziert werden. Der Bund müsse sich aus dem Bestellprozess der Regionen zurückziehen, «aber nicht finanziell. Der Fernverkehr muss enger – und stärker durch den Bund – gestaltet werden, und man muss mehr Verkehr in die Kompetenz der Regionen geben.»

Der Fall Crossrail

Zu den Löhnen der Crossrail-Lokführer in Brig, die der SEV als nicht branchenüblich einklagte und die das BAV dann als korrekt erklärte (siehe Seite 2–3), sagte Füglistaler: «Es ist eine Tatsache, dass die Löhne in der Schweiz bedeutend höher sind als im Ausland. Es gibt verschiedene Gesetze, die den Schweizer Binnenmarkt mit dem hohen Lohnniveau schützen.

Wenn aber eine Leistung über die Grenze geht, trifft das eine Lohnniveau auf das andere. Dann wirds schwierig. Es gibt auch Gesetze, die sagen: Die Züge sollen über die Grenze fahren. Im konkreten Fall sind die Löhne korrekt. Es geht um 20 Lokführer, die neu von Brig nach Domodossola fahren statt umgekehrt und mehr verdienen als vorher. Ich bin gespannt, was die Gerichte sagen.»

SEV fordert Lohnschutz

SEV-Präsident Giorgio Tuti antwortete: «Im grenzüberschreitenden Verkehr versucht das grosse Deutschland, seinen gesetzlichen Mindestlohn durchzusetzen. Warum kann das nicht auch die Schweiz?» Zu den Crossrail-Lokführern ergänzte er, was Füglistaler ausgeblendet hatte: Solange sie bei der italienischen Crossrail-Tochter arbeiteten, waren sie durch den (Ende 2014 von der Regierung Renzi geänderten) Artikel 18 des Statuto dei Lavoratori vor Entlassung geschützt. Bei Crossrail Schweiz haben sie nicht mal einen Firmen-GAV (diese will keinen). Und sie fahren nicht mehr zu zweit wie bei Crossrail Italia. Vor allem aber ist ihr Lohn von 3600 Franken viel tiefer als die über 5300 Franken, die Schweizer Bahnen ihren Lokführern bezahlen.

Tuti erinnerte auch an das Eisenbahngesetz, das branchenübliche Löhne verlangt, und fragte: «Wenn ein Schweizer Gesetz auf Bahnunternehmen mit Sitz in der Schweiz nicht anwendbar ist, für wen ist es dann gemacht worden?» Der SEV habe den BAV-Entscheid schon ans Bundesverwaltungsgericht weitergezogen. «Und wir werden auch mit politischen und gewerkschaftlichen Mitteln dagegen kämpfen, dass Lokführer aus Schweizer Depots zu Dumpinglöhnen auf unserem Netz herumfahren.» Tosender Beifall und Standing Ovation.

Zum Thema Liberalisierung rief Tuti die vier Eisenbahnpakete in Erinnerung, die die EU Schlag

auf Schlag geschnürt hat, ohne je zu fragen, was sie gebracht haben. «Und die Schweiz ist bei ihrer Umsetzung europäischer als manches EU-Land! Die Strategie 2030 geht komplett in die falsche Richtung.»

Nach den scharfen Worten der Delegierten (siehe rechts) erklärte Peter Füglistaler, warum er das Geschenk des LPV-Zentralpräsidenten ablehnte: Es sei respektlos gegenüber den 300 Mitarbeitenden des BAV.

Giorgio Tuti verteidigte die Delegierten: «Unsere Mitglieder sind sauer und haben Angst um ihre Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen. Gewisse Worte waren hart, aber möglicherweise nötig.» **Vivian Bologna/Fi**

SCHWEIZER ÖV IN GEFAHR

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV, kommentierte die Positionspapiere «Verkehrspolitik» und «Europa», die der Kongress einstimmig annahm. Für Lehmann fehlen in der BAV-Strategie «öV 2030» Perspektiven für das Personal und ein Bekenntnis zum Service public. Die Strategie will vor allem mehr Wettbewerb, auch gegen aussen, und mehr Marktanteil für private, gewinnorientierte Unternehmen im Personen- und Güterverkehr, besonders auf Kosten der SBB. Das wäre kontraproduktiv für die Grundversorgung, denn Private würden sich auf rentable Strecken konzentrieren und Gewinne abschöpfen, die bisher der Staat für den Betrieb unrentabler Strecken einsetzen konnte. Für diese müssten Bund und Kantone bzw. die Steuerzahler künftig mehr bezahlen, und manche Strecke wäre gefährdet. Statt vorausseilend das von der EU geplante 4. Eisenbahnpaket umzusetzen, das den Personenverkehr komplett öffnen will, sollte die Schweiz in Brüssel für ihr bewährtes öV-System werben. Auch der SEV muss die EU-Politik via ETF stärker beeinflussen. **vbo/Fi**



Die Delegierten ziehen Pelerinen an und spannen Schirme auf, während der BAV-Direktor auf die Tribüne steigt – aus Protest, weil er das Personal im Regen stehen lässt.

DELEGIERTE KRITISIEREN BAV-POLITIK

Peter Füglistaler verweigert Händedruck: Pfiffe!

Sechs Delegierte sagten dem BAV-Direktor klipp und klar, was sie von seiner Politik halten: «Ich bin Zugbegleiter bei der SBB, die heute als vorbildlich gilt, nachdem sie europaweit als Bahn mit dem höchsten Anteil an Geisterzügen ohne Begleitpersonal lange einen schlechten Ruf genoss», hielt **Pascal Fiscalini** (ZPV) fest. Der Entscheid zu den Crossrail-Löhnen sei «absurd, denn in der EU ist man sich einig, dass Personal, das grenzüberschreitend eingesetzt wird, Referenzlöhne des durchfahrenen Landes erhalten muss. Ihre neoliberale Politik werden die Lokführer als erste ausbaden müssen, dann das Zugpersonal und alle anderen Angestellten. Ich garantiere Ihnen, dass wir dem nicht einfach zusehen werden. Sie foutieren sich um die Arbeitsbedingungen der Lohnabhängigen in der Schweiz. Schämen Sie sich!»

«Es geht nicht nur um die SBB, sondern um alle Bahnen», sagte VPT-Zentralpräsident **Gilbert D'Alessandro**. «Die Strategie 2030 ist wie eine Sintflut. Für unsere Arbeitsbedingungen wird sie verheerend sein wie ein Tsunami. Wie

kann man so zerstörerische Ideen haben für den öffentlichen Verkehr? Wir haben eines der besten Systeme der Welt: Will das BAV sein Totengräber sein?» Auch wenn er nicht gläubig sei, sei für ihn die Arche Noah ein gutes Bild. «Wir müssen auch eine Arche bauen und diese ultraliberalen Ideen bekämpfen!»

Für AS-Vizepräsident **Roland Schwager** «entspricht es nicht dem Volkswillen, der gestaltet am Service public herumzuschrauben, dass primär durch künstliche Konkurrenz die Wirtschaftlichkeit gesichert ist und das Volk das Nachsehen hat. Und auch nicht, an der Stellschraube des Lohngefüges so zu schrauben, dass die Arbeit ihren Wert verliert. Das ist nicht moralisch. (...) In einem Land kommt das Volk immer vor der Wirtschaft, diese hat ihm zu dienen.» «Ich bin auch ein BAV!» sagte LPV-Zentralpräsident **Hans-Ruedi Schürch**, «ein besorgter Angestellter eines Verkehrsunternehmens, ein Bemühter Anwender Ihrer Vorschriften, vielleicht nur ein Bahn-Affiner Verträumter oder ein Besondere Ausgekochter Vorlauter. Ich sehe rot, wenn ich zur



Kennntnis nehmen muss, dass das BAV sich seiner Verantwortung entzieht und uns «heimische» im Regen stehen lässt!», fuhr der in Rot gekleidete fort. «Sehen wir Lokführer rot, dann halten wir schnellstmöglich an.» Dann habe man Zeit zum Nachdenken. Der Entscheid, im Alpentransit andere (europäische) Arbeitsbedingungen zuzulassen als im Binnenverkehr, sei «staatlich geförderes Lohndumping» und bedrohe neben den Lokführern etwa auch das Personal der technischen Wageninstandhaltung und überhaupt die Existenz der Schweizer Bahnen gegenüber der ausländischen Konkurrenz, die billiger produzieren kann. «In Österreich hat das Sozialministerium auf eine Anfrage aus Slowenien geantwortet, dass entsandten Lokführern

mindestens der Branchenlohn des befahrenen Landes zu bezahlen ist. Ich erwarte vom BAV, dass es sich für unser Land und die Eisenbahner/innen in der Schweiz einsetzt, und nicht eine Branche mit exzellentem Weltruf ins Ausland verscherbelt.» Wenn dem BAV aber das Liberalisieren so wichtig sei, könne man auch bei ihm anfangen und es nach Indien auslagern. «Als Erinnerung» wollte er Peter Füglistaler rote Espadrillen geben, doch der verweigerte nicht nur das Geschenk, sondern gar den Händedruck. Dies löste Empörung und Pfiffe aus.

«Herr Füglistaler, hören Sie auf die Leute an der Front. Dienen Sie nicht nur den Mächtigen in Politik und Unternehmen. Ziehen Sie bei der Liberalisierung die Notbremse!», bat ihn **Tho-**

mas Giedemann (LPV). «Die Deregulierung gefährdet die Sicherheit der Bahn. Am letzten Kongress sagte uns Ihre Chefin, die Schweiz kontrolliere mehr als jedes andere Land. Ja, aber sie tut noch zu wenig, denn die Unregelmässigkeiten nehmen nicht ab. Neulich war bei einem Zug aus Luino die Bremse bei der Hälfte der Wagen unwirksam. In Göschenen hatte ein Zug einen überzähligen Wagen, der in den Zugpapieren fehlte, mit gefährlicher Ladung! Mängel gibts auch bei der Ausbildung: Neulich übernahm ich in Bellinzona einen Zug, den ein Kollege eines dieser neuen EVU mit sechs Hemmschuhen gesichert hatte – an einem Wagen! Zu Ihrem Crossrail-Entscheid: Finden Sie, dass wir Lokführer zuviel verdienen? Wir tragen grosse Verantwortung. Bei Unglücken kommen wir vor Gericht und nicht die Verantwortlichen der Infrastruktur und des BAV.»

«Ein Präjudiz bei Crossrail kann auch im Infrastruktur-Unterhalt Schule machen», warnte BAU-Zentralpräsident **Christian Suter**. «Wir sind enttäuscht vom BAV und fühlen uns im Regen gelassen.» Seinen SEV-Schirm nahm Peter Füglistaler an. **vbo/Fi**

Begeisternde Rede von SEV-Präsident Giorgio Tuti

Wie gerecht ist die Schweiz?

Ein Rückblick auf Erreichtes und ein Ausblick auf die nächsten Ziele, das sind die Elemente der Kongressrede von Giorgio Tuti. Er wusste die Delegierten erneut zu begeistern.



Giorgio Tuti am Kongress: «Es lebe der SEV!»

Was in den letzten zwei Jahren mit der gewerkschaftlichen Arbeit erreicht wurde, ist für alle Mitglieder im Sozialbericht nachzulesen. Trotzdem liess es sich Giorgio Tuti nicht nehmen, ein paar besonders wichtige Punkte noch speziell herauszugreifen. Ein politischer Erfolg, der zentral ist für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs, konnte bei der FABI-Abstimmung erzielt werden. Der SEV hat hier massgeblich zum guten Ergebnis beigetragen. Gewerkschaftliche Erfolge konnten mit dem Abschluss von acht neuen Gesamtarbeitsverträgen erzielt werden: im touristischen Bereich, im Bus- und Nahverkehrsbereich, im Bahnbereich – teils nach langem und hartem «Bohren», wie Tuti sagte. Erneuert wurden die GAV von SBB und SBB Cargo,

Tuti zeigte sich «stolz auf die neuen Elemente», die neuen Pensionierungsmodelle. Leider konnte bei der Abstimmung über zwei Initiativen kein Erfolg erzielt werden: Eine Zustimmung zur Mindestlohn-Initiative und zur 1:12-Initiative hätte die Schweiz «ein klein wenig gerechter gemacht», stellte Tuti fest.

Geld ist ungerecht verteilt

Damit kam Tuti zum Ausblick und auch zum zentralen Teil und Inhalt seiner Rede, zur Frage, wie gerecht die Schweiz ist, wie gerecht die Einkommen und Vermögen hierzulande verteilt sind. «Die Schweiz ist so reich wie noch nie. Aber nicht für alle», hielt der SEV-Präsident als ernüchterndes

dagegen, bei denen eine Steigerung zur Erhaltung der Kaufkraft besonders wichtig wäre, nur um 10 Prozent. «Bei den Renten sieht es noch trauriger aus», so Tuti. Die AHV-Renten verlieren an Wert, bei den Renten der beruflichen Vorsorge fehlt der Teuerungsausgleich, sodass die Kaufkraft sinkt. «Die Schweiz ist zwar reich, aber ungerecht!», hielt Tuti fest. Deshalb brauche es weiterhin die Gewerkschaften und ihre Mitglieder, die die Schweiz etwas gerechter machten. Die nächste Gelegenheit besteht am 14. Juni bei der Abstimmung zur Erbschaftssteuer, zu der Tuti lakonisch festhielt: «Diejenigen, die die Steuer bezahlen müssten, sitzen nicht hier im Saal.»

Auch weitere Volksinitiativen werden darüber entscheiden, wohin sich die Schweiz in den nächsten Jahren entwickelt: «Wir stimmen Nein zur 2. Gotthardröhre, die den Schienengüterverkehr konkurrenziert und die Verlagerung sabotiert. Wir sagen Nein zur Service-public-Initiative, die den Tod des Service public bedeuten würde. Wir sind die Profis des Service public! Und vor den nationalen Wahlen werden wir wiederum ein Rating publizieren, um öffentlich zu machen, wer im Sinne des öffentlichen Verkehrs und im Sinn seines Personals politisiert.»

Gewerkschaftliche Erfolge

Tuti ist stolz, dass das Inventar des SEV 64 Firmen-GAV und 8 nationale und kantonale Rahmen-GAV umfasst. Bestehende GAV wie jenen der BLS müsse man weiterentwickeln, wobei Konflikte nicht immer zu vermeiden seien. Die GAV müssten aber auch korrekt angewandt werden. Dass sich die SBB heute davor drückt, langjährige Temporärangestellte fest anzustellen, nennt Tuti eine «Schweinerei». Der Streik

bei der Genfer TPG hat gezeigt: Wo es den SEV braucht, ist er zur Stelle. Die gute Organisation, die Unterstützung der Pensionierten und die Entschlossenheit des Personals haben den Sieg gebracht, gegen den Arbeitsplatzabbau und den Lohnabbau.

Tuti glaubt, dass die Vision 2030 des BAV und die Entwicklungen um Crossrail, die sehr negativ sind, weniger der Haltung des BAV als der Politik hinter BR Leuthard entsprechen: «Wir werden diese Pläne juristisch, politisch und vor allem gewerkschaftlich bekämpfen!»

Auch intern geht es vorwärts

Bei der Mitgliederentwicklung ist der SEV auf dem richtigen Weg; und das Sektionscoaching hat schon viel gebracht. Der SEV ist offen für die Zusammenarbeit mit anderen Gewerkschaften in der Schweiz und Europa und will das Engagement verstärken. «Die Arbeit wird uns nicht ausgehen. Ich bin froh, auf eine intakte Organisation zählen zu können. Ich danke allen Personen und Organisationen, die helfen», so Tuti: «Es lebe der SEV!» **pan.**

SGB-Präsident Rechsteiner: «Es gibt so viel Geld wie nie in der Schweiz, wir müssen es aber gerechter verteilen.»

SGB-Präsident Paul Rechsteiner richtete eine Grussbotschaft an die Delegierten. Mit seiner klaren, schnörkellosen Art wusste er die SEV-Mitglieder zu fesseln.

Rechsteiner nahm zuerst Bezug auf die Rede von BAV-Direktor Peter Füglistaler, den er aus der ständerätlichen Verkehrskommission kenne und für seine «seriöse Arbeit» schätze: «Es ist schwierig, jetzt von der Redimensionierung der Mittel im Regionalverkehr zu hören.» Die Integrierte Bahn sei eine Erfolgsgeschichte, die Basis des Erfolgsmodells der Schweiz im Bahnverkehr. In der Ständeratskommission konnte erreicht werden, dass SBB Cargo nicht ausgegliedert werden soll, jetzt müssten die Gesamträte überzeugt werden.

Danach kam Rechsteiner auf die grossen Herausforderungen zu sprechen, mit denen sich die Politik in der nächsten Zeit auseinandersetzen muss. Die stark überbewertete Währung stelle eine Gefahr für die Arbeitsplätze dar: «Wir müssen dafür sorgen, das uns der Schweizer Franken nicht schadet, sondern nützt. Einigen Leuten passt es, dass die Situation schwierig ist, sie wird ausgenutzt für Massnahmen gegen das Personal.»

Wie im Ausland die «Troika» den südeuropäischen Ländern den Abbau des Service public diktiert, will in der Schweiz eine «Troika der bürgerlichen Parteien» abbauen, abbauen und nur die Bauern schützen. «Die Lohnabhängigen

lassen sich aber nicht so behandeln, wie es die Programme der bürgerlichen Parteien vorsehen. Wir müssen dem Abbau ein Ende setzen.»

Für Rechsteiner ist klar: «Es gilt das Prinzip, dass in der Schweiz Schweizer Löhne bezahlt werden müssen.» Es sei bedenklich, dass der Direktor des Bundesamts für Verkehr dies im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs nicht nachvollziehen könne. «Das ist für uns nicht verhandelbar, wir müssen es durchsetzen.»

Grosse Aufgaben warten in der Rentenpolitik, wo der SGB auf den SEV angewiesen sei, «der eine starke Kraft ist in der schweizerischen Gewerkschaftsbewegung.»



Paul Rechsteiner am Kongress.

Nach dem Erfolg des SEV gegen die Wackelrente kommt mit der Rentenreform 2020 eine weitere grosse Herausforderung auf uns zu. «Was in der Verfassung steht, ist richtig, was in der Reform steht, insbesondere bei der AHV,

ist schlecht und bedeutet eine Verschlechterung der Leistungen.»

Es sei an den Gewerkschaften als stärkster sozialer Kraft in diesem Land, solche Verschlechterungen zu verhindern. Bei den Pensionskassen verteidigten wir den Bestand, bei der AHV brauche es eine Rentenverbesserung. Der Kampf um die massgeblich vom SEV mitgetragene AHVplus-Initiative werde die nächsten 10 bis 15 Monate prägen.

«Erfolge kommen nicht von allein. Deshalb danke ich euch dafür, dass ihr euch engagiert für die soziale Zukunft der Schweiz. Es gibt so viel Geld wie nie in der Schweiz, wir müssen es aber gerechter verteilen», schloss Rechsteiner. **pan.**

Vertragspolitik

Eine Erfolgsgeschichte

Seit dem letzten Kongress hat der SEV sechs neue Firmen-GAV und zwei neue Rahmen-GAV (Bergbahnen und Nahverkehrsbetriebe Kanton Zürich) abgeschlossen sowie diverse GAV weiterentwickelt, darunter den grössten: jenen für SBB und SBB Cargo.

«Wir reden hier von einer Erfolgsgeschichte: Wir haben in den letzten 15 Jahren mit über 60 Unternehmen sehr gute Verträge abgeschlossen, vom grössten bis zum kleinsten», rief SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger zum Positionspapier Vertragspolitik in Erinnerung. Nachdem nun auch bei den Schiffbetrieben auf Bielersee, Zürichsee, Neuenburger- und Murtensee GAV erreicht worden seien, fehle ein solcher nur noch bei der Bodenseeschifffahrt. «Damit haben wir nun aus vertragspolitischer Sicht eine veritable Branche Schiff», freute sich Barbara Spalinger.

Das neue Positionspapier ist fast identisch mit jenem für die letzten zwei Jahre. «Das ver-

wundert nicht, denn Vertragspolitik ist etwas Langfristiges», so Spalinger weiter.

GAV-Abschlüsse kaum mehr ohne Konflikte möglich

«Die wenigen Unternehmen, bei denen noch kein GAV abgeschlossen werden konnte, sind konsequent anzupeilen», lautet einer der Sätze im Papier, die gleich geblieben sind. «Wir können heute aber kaum mehr GAV ohne Konflikte abschliessen», hielt SEV-Präsident Giorgio Tuti in seinem Referat fest. «Konflikte nehmen wir gerne an, Konflikte muss man austragen!» Das gelte auch für jene bei der laufenden Weiterentwicklung der GAV mit den Verkehrsbetrieben der Region Lausanne (TL) und mit der BLS. GAV lassen sich auch kaum je konfliktfrei umsetzen, wie sich aktuell bei der SBB zeigt: Um möglichst wenig Temporärangestellte fest anstellen zu müssen, schickt sie nun solche, die noch nicht vier Jahre bei ihr sind, weg. «Das werden wir jetzt öffentlich machen», kündigte Tuti an (siehe TS-Resolution im Kasten). «Wenn GAV nicht richtig angewendet werden, bleiben sie Papier!»

Neu ist im Positionspapier der letzte Abschnitt zum internationalen Verkehr. «Der SEV wird alles daran setzen, dass auch in Zukunft für Arbeit, die in der Schweiz verrichtet wird, landesübliche Löhne bezahlt werden müssen», heisst es dort. Klar nicht landesüblich sind die 3600 Franken, die Crossrail seinem Lokpersonal in Brig bezahlt – mit Bewilligung des Bundesamts für Verkehr, merkte Giorgio Tuti dazu an. «Wir werden die Legitimierung von Lohndumping auf Schweizer Schienen niemals schlucken, sondern juristisch, politisch und gewerkschaftlich bekämpfen.»

Kongressanträge

Unter dem Titel «Vertragspolitik» stellte sich der Kongress auch hinter die Anträge ...001 «Transparente Lohnentwicklung bei der SBB» und ...016 «Altersgrenze für das berufliche Führen eines Linienbusses oder Reisebuses». Die Anträge ...012 «Führerscheinentzug bei Buschauffeuren» und ...018 «öV-taugliche Programme als Basis für Funktionsbewertungen» nahm der Kongress zur Prüfung entgegen. **FI**

Gewerkschaftspolitik

Neuangestellte zu 60 % bewerben

Die Mitgliederwerbung bleibt laut dem Positionspapier Gewerkschaft ein «zentrales Thema».



Patrick Clot vom VPT Lac Léman regte an, dass der SEV auch das Restaurationspersonal auf den Schiffen organisieren soll.

Zwar hat der SEV seine Mitgliederzahl beim aktiven Personal stabilisieren können, doch um die rund 1000 Todesfälle pro Jahr durch neue Mitglieder zu ersetzen, sind zusätzliche Werbeanstrengungen nötig. SEV-Präsident Giorgio Tuti betonte die Notwendigkeit, in den Betrieben 60 Prozent der Neuangestellten zu bewerben, um die Organisationsgrade zu halten. Das Projekt «Sektionscoaching» hat sich bewährt und wird im ordentlichen Budgetrahmen weitergeführt. «Die Sektionen sind das Rückgrat der Gewerkschaft», betonte Sektionscoach Elena Obresch-

kow. «Der SEV muss nachhaltig von unten wachsen.» Um den SEV nach innen zu stärken, müssen gemäss Positionspapier auch die Strukturen ständig überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Nach aussen soll sich der SEV kämpferisch positionieren sowie Kooperationen mit anderen Gewerkschaften – besonders aus dem Umfeld des Service public – vertieft prüfen und gegebenenfalls eingehen. Neu steht im Papier auch, dass der SEV durch stärkere Einflussnahme in der ETF die Rahmenbedingungen der europäischen Verkehrspolitik mitprägen soll. **FI**

RESOLUTIONEN

Mit dem Positionspapier «Vertragspolitik» verabschiedete der Kongress drei Resolutionen:

■ **«Temporäre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verdienen Würde und Respekt»:** Diese Resolution der Delegiertenversammlung TS richtet sich gegen die Tricks, die gewisse SBB-Bereiche anwenden, um Temporärarbeitenden, die seit über vier Jahren bei der SBB arbeiten, nicht eine Festanstellung anbieten zu müssen, wie mit dem neuen GAV vereinbart. «Die SBB hat zwei Jahre Übergangszeit verlangt, um diese Vereinbarung in Kraft zu setzen. Die SBB nützt diesen Spielraum aus, um zahlreiche Kollegen loszuwerden und abzuschieben, die seit vielen Jahren als Temporäre arbeiten (auch deutlich mehr als 5 Jahre!). (...) Wer seit vielen Jahren als temporärer Mitarbeiter tätig ist, soll ohne weiteres Theater einen unbefristeten Vertrag angeboten erhalten. Diese Kollegen abzuschieben und sie durch neues Personal zu ersetzen zeigt, dass die Arbeit vorhanden und die Möglichkeit einer Festanstellung gegeben ist.»

■ **«Mehr Anerkennung der spezifischen Berufserfahrung bei der SBB»:** Die vom Unterverband AS eingebrachte Resolution stellt

mit Sorge fest, dass die SBB in immer mehr Stellenausschreibungen eine akademische Ausbildung voraussetzt, «während dafür bis vor Kurzem eine Bahnbetriebslehre oder eine analoge Berufsausbildung als grundlegend und wichtig beurteilt wurde. (...) Die Komplexität der SBB kann nur im Unternehmen selbst verstanden und erfahren werden. (...) Diese praxisnahen Kenntnisse sind als Kernkompetenzen unabdingbar für die Gewährleistung eines sicheren, effizienten und modernen Bahnbetriebs und fehlen damit an Schlüsselpositionen (...). Wir fordern deshalb die Verantwortlichen der SBB auf, der in der Schweiz



Markus Wittwer machte sich fit für den Wettbewerb mit den Quereinsteigern.

bewährten klassischen dualen Berufsbildung wieder mehr Stellenwert einzuräumen, bei der SBB ausgebildete Mitarbeitende zu fördern und bei den Stellenausschreibungen die Chancengleichheit für Mitarbeitende mit Berufslehre zu gewähren. Deshalb soll nicht immer zwingend ein Fachhochschulabschluss als Voraussetzung verlangt werden bzw. bei gleichwertiger praktischer Erfahrung soll das Nachholen eines Fachhochschulabschlusses zugelassen werden. Im Stelleninserat soll die Möglichkeit eines nachträglichen Fachhochschulabschlusses explizit erwähnt werden und dadurch signalisiert werden, dass die SBB wieder vermehrt auf die Erfahrung des eigenen Personals setzt.»

■ **«Fragwürdige Schliessung der SBB Reisebüros»:** Diese Resolution des AS fordert, dass die SBB künftig keine Verkaufsstellen mehr schliesst und dass alle Mitarbeitenden der Reisebüros ein gleichwertiges Stellenangebot im bedienten Verkauf und der Reiseberatung des jeweiligen Standorts erhalten. Sie verlangt auch, dass die Auszubildenden in den Reisebüros ihre Lehre in der begonnenen Fachrichtung abschliessen können und dass den Mitarbeitenden in Führungspositionen Stellen angeboten werden, die ihnen berufliche Perspektiven bieten.

■ Zum Positionspapier «Sozialpolitik» verabschiedete der Kongress eine vierte **Resolution gegen die bundesrätliche Reformvorlage «Altersvorsorge 2020»** des VPT – insbesondere gegen ein «Referenzalter», das die Tür für Arbeit bis zum 70. Altersjahr öffnet. **FI**



Der nächste Kongress findet am 23. und 24. Mai 2017 statt.

Am Kongress fotografierten Alexander Egger und Jörg Matter.





Nur das BAV brachte die Kongress-Delegierten ins Schwitzen

Unter neuer organisatorischer Führung (links oben: Sonja Heinichen, Kongress-Administration, Christina Jäggi, Organisationssekretärin) erlebten die 250 Delegierten und über 100 Gäste einen äusserst lebendigen Kongress. Während diese am Mittagessen waren, bereiteten fleissige Hände die Aktion mit Regenschirmen und Pelerinen vor. Diese Inszenie-

rung beim Auftritt von BAV-Direktor Peter Füglistaler weckte auch die Aufmerksamkeit des Fernsehens SRF. Daneben gab es – nebst vielem anderem – engagierte Voten zu verschiedenen Themen, Abstimmungen zu Positionspapieren und Resolutionen, Einlagen der Jugend, der Reiseverkäuferinnen und -verkäufer sowie zu den neuen Berufsanforderungen.

Die Videos zum Kongress finden sich unter www.youtube.com/c/verkehrsgewerkschaft

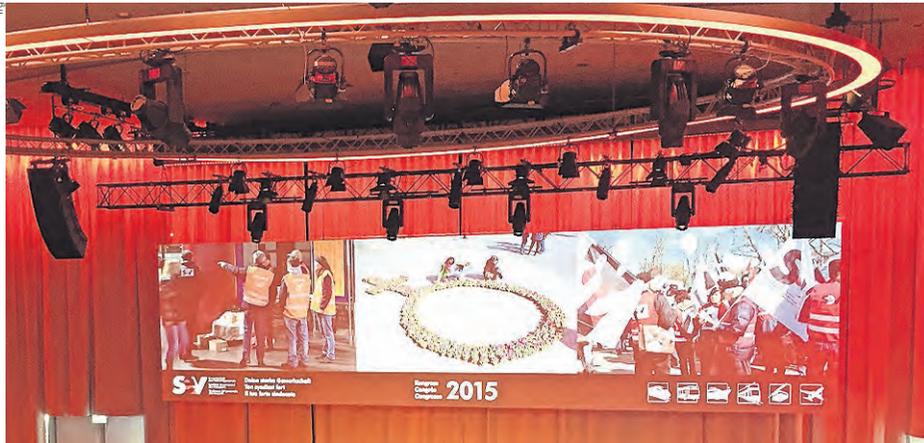


Positionspapiere «Sozialpolitik» sowie «Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit»

Für eine soziale Zukunft

Stabile Renten, soziale Sicherheit, Lebensqualität, Gesundheit, gleiche Rechte für Frauen: das forderte ein ganzer Chor von Redner/innen, und dass es in der reichen Schweiz mehr Gerechtigkeit und Chancengleichheit braucht.

Gleich zwei Präsidenten erinnerten daran, dass die reiche Schweiz immer ungerechter wird. **Giorgio Tuti**, Kapitän des SEV, und **Paul Rechsteiner**, Nummer 1 des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds SGB, waren sich einig: In unserem Land werden die Reichen immer reicher, dies auf Kosten der Normal- und Wenigverdienenden. Umso wichtiger ist in dieser Gesellschaft mit immer mehr Weisshaarigen die Altersvorsorge: Alle müssen anständige Altersrenten bekommen. Alle, die ein Leben lang geschuftet haben, ohne dass es Gold auf sie geregnet hat, müssen darauf zählen können, dass ihnen der Sozialstaat einen würdigen Lebensabend ermöglicht. Des-



Die Sozialpolitik ist wichtig für den sozialen Zusammenhalt, das wurde am Kongress mehrfach betont.

halb ist es wichtig, dass der Reichtum umverteilt und eine gute Altersvorsorge durch eine Stärkung der AHV gesichert wird. Dies die grundlegenden sozialpolitischen Ziele, die der Kongress einstimmig annahm, mit Akzent auf der Volksinitiative AHVplus des SGB.

Die Stimme der Frauen und die Solidarität der Männer

Das Papier wurde von Gewerkschaftssekretär **Vincent Brodard** vorgestellt. Es hat gegenüber jenem von 2013 kaum geändert, ausser dass es die vom Bundesrat seither vorgelegte

«Altersvorsorge 2020» konkret kritisiert, besonders die darin vorgeschlagene gleitende Pensionierung zwischen 62 und 70 Jahren: «Wenigverdienende sind dadurch gehalten, länger zu arbeiten, um eine anständige Altersrente zu erhalten.»

Nani Moras kritisierte namens der Frauenkommission die vom Bundesrat geplante Erhöhung des Frauenrentenalters. «Wieder einmal soll der Abbau auf dem Buckel der Frauen geschehen. Obwohl sie beim Lohn noch immer skandalös diskriminiert werden. Hinzu kommt die schlechteste Betreuungsinfrastruktur Europas, die die Frauen in die Teilzeit zwingt. Beides wirkt sich negativ auf ihre Renten aus. Die Bundesverfassung fordert Gleichstellung und dass man im Alter seinen bisherigen Lebensstandard weiterführen kann. Dieses Ziel kann nur mit einer Stärkung der 1. Säule erreicht werden, und sicher nicht mit einer Erhöhung des Frauenrentenalters. Diese muss das Papier klar ablehnen.» Tatsächlich genehmigte der Kongress einstimmig, bei zwei Enthaltungen, einen entsprechenden Zusatz, für den sich auch zwei VPT-Tenore stark machten.

«Totale Solidarität mit den Kolleginnen», forderte VPT-Zentralpräsident **Gilbert D'Alessandro**, «heute auf dem Papier, morgen auf der Strasse!» Zur «Berset-Vorlage» insgesamt sagte er: «Einen so frontalen Angriff auf die soziale Sicher-

heit können wir nicht akzeptieren. Immer höhere Sozialversicherungsbeiträge sollen wir bezahlen und dafür immer weniger erhalten. Die 2. Säule wurde in den letzten Jahren ständig verschlechtert. Nun will man von uns weitere Opfer. Damit sind wir nicht einverstanden.»

Vincenzo Leggiere von den TPG, den man inzwischen als Streikführer kennt, fragte: «Was werden sie von uns noch alles fordern? Dass wir bis 72 arbeiten?» Weiter kritisierte er auch den Einfluss der Finanzbranche auf die Politik: «Es sind die gleichen Spekulanten, die Arbeitsplätze und die Grundlagen der 2. Säule zerstören. Wir haben genug von den Mauscheleien der Pensionskassen. Wir müssen für AHVplus kämpfen.» Bei den Delegierten kamen die klaren Voten an, sie stellten sich alle hinter das Papier – auf dass in der reichen Schweiz die Gerechtigkeit, die Solidarität und die Chancengleichheit wachsen mögen.

Françoise Gehring/FI

GESUNDHEIT

Für das Positionspapier «Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit» schlug Gewerkschaftssekretär **Christian Fankhauser** einen anderen Titel vor: «Um nicht das Leben zu verlieren beim Verdienen des Lebensunterhalts.» Sonst beschränkte er sich bei der Präsentation auf das Wesentliche: «Gewalt und Aggressionen, Unfallverhütung, Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen, altersgerechte Arbeitsbedingungen und Gesundheit am Arbeitsplatz: Das sind die Themen, mit denen wir konfrontiert sind und für die wir als Gewerkschaft konkrete Lösungen fordern, gestern wie heute.» Dass der Kongress das Papier in seiner Gesamtheit verabschiedete zeigt, dass für den SEV Gesundheit und Sicherheit weiterhin im Zentrum der Gewerkschaftsarbeit stehen.

In der Schweiz haben 1,1 Millionen Arbeitende Gesundheitsprobleme, die mit ihrer Berufstätigkeit zusammenhängen. Das ergab eine Schätzung, basierend auf einer europäischen Umfrage zu den Arbeitsbedingungen und der Gesundheit der Arbeitnehmenden in der Schweiz. Eine vertiefte Auswertung zeigte, dass eine allzu grosse berufliche Belastung physischer, organisatorischer und psychischer Art zu gesundheitlichen Problemen führen kann.

Der Kongress nahm auch mehrere Anträge an, die auf eine bessere Gesundheit des Personals abzielen. Einer fordert bessere Möglichkeiten zur Ernährung und Verpflegung im Schichtbetrieb. Denn viele Studien zeigen, dass am falschen Ort spart, wer bei der Ernährung spart. Ein weiterer Antrag verlangt Ruhe- und Erholungsräume in Pausenräumen für alle – mit oder ohne Führungsfunktion. Sie sollten relativ leicht zu realisieren sein und sind ein gutes Anti-Stress-Mittel. frg/FI

PK SBB UND MIGRANTEN/INNEN

Zur Pensionskasse SBB gab es mehrere Anträge, die zum Teil abgelehnt wurden, weil die verlangten Massnahmen schon umgesetzt sind oder weil es dafür zu spät ist, wie z. B. für die Verhinderung der schon beschlossenen, vom Stiftungsrat gewollten Generationentafel. Dagegen habe sich der SEV leider erfolglos gewehrt, erklärte Vizepräsident **Manuel Avallone**.

Der Kongress lehnte auch den Antrag ab, der forderte, dass man mit dem neuen Priora-Modell statt frühestens per 1. Mai 2016 bereits per 1. Dezember 2015 vorzeitig in Pension gehen können soll, um von der Senkung des Umwandlungssatzes verschont zu bleiben, die dann geplant ist. «Angesichts der Verhandlungen über die Stabilisierung der Pensionskasse und der

Abmachungen zwischen den Sozialpartnern ist dieser Antrag nicht mehr gerechtfertigt», sagte Avallone. Zur Prüfung entgegengenommen wurde der Antrag für einen «Aufwertungsfaktor» bei der PK nach dem Vorbild der AHV, um die stete Wertminderung der Altersguthaben infolge der Reduktion des Umwandlungssatzes und der Zinsen auf dem Alterskapital auszugleichen.

Angenommen wurde der Antrag, der SEV solle «Angebote im Bereich der Bildung prüfen, die sich explizit an Migranten/innen richten und darauf abzielen, deren Teilhabe und Mitbestimmung zu fördern», denn «die Befähigung der Migranten/innen wirkt sich massgeblich auf deren Mitbestimmungsverhalten aus.» So sollen sie zur Gewerkschaftsarbeit befähigt und motiviert werden. frg/FI

Antrag des LPV Ticino zum Arbeitszeitgesetz

Dem Tessiner Lokpersonal gelang der Coup, seinen Antrag gegen die Meinung des Vorstands durchzubringen. Mit 130 : 86, bei 25 Enthaltungen, beschloss der Kongress, dass sich der SEV dafür einsetzen soll, dass das Arbeitszeitgesetz (AZG) so geändert wird, dass Beginn und Ende der Ruhe- und Kompensationstage auf 0 und 24 Uhr festgelegt werden. Der Antrag wurde von **Thomas Giedemann**, Vizepräsident LPV Ticino, vorgestellt und begründet: Er soll verhindern, dass Unternehmen, die wegen der Liberalisierung unter Druck stehen, bei der Dienstplanung den Spielraum des AZG immer stärker ausnutzen. frg/FI

Kongressantrag für einkommensabhängige Mitgliederbeiträge

Sympathisch, aber chancenlos

«Geschätzte SEV-Kongressmitglieder, nächster Halt: Solidarität!» lautete eine abgeänderte SBB-Zugdurchsage der Aktion, mit der die SEV-Jugend für einkommensabhängige Mitgliederbeiträge warb. «Wir Jungen stehen immer hinter euch bei Abstimmungen und sind solidarisch, wenn es zum Beispiel um die Pensionskasse geht», sagte Sabrina Tessmer.

Der Antrag sei sympathisch, aber mit hohen Investitionskosten und erheblichem Mehraufwand verbunden, erklärte Aroldo Cambi die ablehnende Haltung des Vorstands. Zudem bestehe das Risiko, dass Mitglieder, die künftig mehr bezahlen müssten, dazu nicht be-



Zur Aktion der Jugend gehörte ein Sketch, bei dem ein Arbeiter mangels Geld seinen Arbeitsmittel an die SEV-Kasse abliefern.

reit wären. Es folgten drei Redner des VPT. Für Andrea Sabetti ist der einheitliche Beitrag gerade auch eine Stärke des SEV. Und Auszubildende zahl-

ten heute ja keinen Beitrag. Bernard Clerc warnte vor der Kompliziertheit des neuen Systems und der Gefahr steigender Beiträge für jene mit tiefen Löhnen, wenn jene mit hohen Löhnen nicht solidarisch wären. Reto Burger fand den

Antrag auch sympathisch, aber schwierig umzusetzen und problematisch für die Mitgliederentwicklung. Die Delegierten lehnten ihn dann klar ab. **Hes/FI**

Grosser Applaus für die Genfer Kollegen/innen

Einleitend zur Behandlung des Sozialberichts, der jeweils die beiden vergangenen Jahre zusammenfasst, sahen die Delegierten einen Film über den Streik bei den Genfer Verkehrsbetrieben TPG. Dann wurden



alle anwesenden TPG-Kollegen/innen auf die Bühne gebeten und erhielten eine Standing Ovation – ein ergreifendes Moment für alle.

Vincenzo Leggiero, Sektionspräsident SEV-TPG, und Valérie Solano, Gewerkschaftssekretärin, dankten allen Sektionen, die die Streikenden unterstützt haben. «Was in Genf geschah, ist nichts Aussergewöhnliches», sagte Vincenzo Leggiero. «Ihr alle seid fähig, euch zu organisieren, um eure Rechte und Errungenschaften zu verteidigen.» Valérie Solano betonte: «Nichts ist für immer gewonnen.» In der Tat muss die Sektion dafür kämpfen, dass das erzielte Abkommen auch umgesetzt wird. **Hes/FI**

Martine Paccard und Anabel Becerra, VPT



Die beiden TPG-Mitarbeiterinnen gingen nach ihrem Auftritt an die Luft, um sich von den Emotionen zu erholen. Anabel: «Ich war wirklich sehr gerührt. Was für ein toller Empfang! So gefeiert zu werden, hätte ich nie erwartet.

Giorgio Tuti hat gesagt, wir Gewerkschaftskolleg/innen seien auch Freunde. Ich würde sogar sagen, wir sind eine Familie. Und Valérie ist unsere Stütze. Die Kongressorganisation und die Übersetzung sind übrigens tiptopp.» **Hes/FI**

Eddy Amez-Droz, VPT



«Ich habe vor Jahren schon mal an einem Kongress teilgenommen, in Interlaken. Heute dünkt mich alles sehr gut organisiert. Der Antrag des LPV Ticino zum AZG hat mir gefallen. Da sieht man, dass es die Basis ist, die das letzte Wort hat. Das zeigt, dass es gut ist, Kongresse abzuhalten. Wir können unsere Meinung kundtun und den Lauf der Dinge beeinflussen. Wir sind nicht nur da, um Beschlüsse abzusegnen!»

Eddy Amez-Droz ist überzeugt, dass der Streik in Genf viel bewegt hat. «Man hat gesehen, dass die Arbeitnehmenden fähig sind, sich zu mobilisieren.»

Roger Tschirky, ZPV



Roger Tschirky hat am Morgen die Rede von Giorgio Tuti sehr gut gefunden, und am Nachmittag vor allem die Pellerinaktion zur Rede von Peter Füglistaler. «Sehr enttäuscht» hat ihn, «dass der BAV-Direktor das Geschenk des LPV ablehnte, obwohl er gesagt hatte, er freue sich auf die Diskussion.» Das Votum des Zentralpräsidenten LPV fand Roger Tschirky ausgezeichnet. «Es ist unglaublich, dass das BAV dieses Lohndumping zulässt. Ich bin sicher, wir werden vor Gericht gewinnen. Seitens SEV haben die Redner ihre Besorgnis über die Politik des BAV gut rübergebracht.»

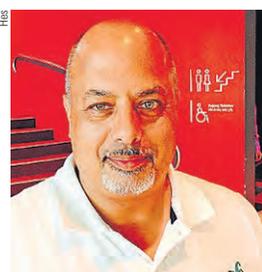
WAHLEN

Der Kongress hatte sein Präsidium und Vizepräsidium (die auch den Vorstand SEV präsidieren) für die nächste zweijährige Amtszeit zu wählen. Wie vom Vorstand vorgeschlagen, wurden Präsident **Andreas Menet** und Vizepräsident **Dani-Lo Tonina** einstimmig wiedergewählt.

Der Kongress musste auch die **Geschäftsprüfungskommission SEV** für weitere vier Jahre wählen. Alle bisherigen Mitglieder stellten sich erneut zur Verfügung und wurden im Amt bestätigt. Es sind dies Kurt Wüger, Präsident, Brigitte Geser, Werner Graf, Fritz Aebi und Rolf Feier.

Die GPK-Ersatzmitglieder und die SEV-Organen, insbesondere die Geschäftsleitung, sind am nächsten ordentlichen Kongress im Jahr 2017 für ihre nächste vierjährige Amtszeit zu wählen.

Giuseppe Lupica, RPV



«Ein Tag ist kurz für einen Kongress, doch es läuft gut. Es gab konstruktive Resolutionen und Anträge. Füglistaler war, glaub ich, etwas überrascht. Er hat gemerkt, dass wir uns einig sind und dass es wirklich ein Problem gibt. Aber er hat keine befriedigende Antwort gegeben. Mit der Liberalisierung sinken die Preise, doch die andere Seite der Medaille ist, dass die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit leiden.»

Thomas Giedemann, LPV



«Ich bin froh, dass wir den Antrag zum AZG gegen den Vorstand durchgebracht haben, und bin gespannt auf das konkrete Resultat. Was die Strategie 2030 des BAV betrifft, sind wir schon jetzt mitten im Strudel der Liberalisierung. Der Direktor hat sich damit anscheinend arrangiert. Der Fall Crossrail ist entscheidend, denn wenn es da eine Breche gibt, wird der Damm brechen. Man muss nicht 50-jährig sein, um das zu begreifen!»

VERABSCHIEDUNGEN

Roland Schwager wurde als ehemaliger VPV-Zentralpräsident (ZP) verabschiedet (bleibt aber Vize-ZP AS), Elisabeth Jacchini-Mühlemann als ehemalige ZP SBV, Nani Moras als Ersatzmitglied der SEV-Geschäftsprüfungskommission und Urs Mächler, in Abwesenheit, als Ex-ZP LPV.

■ ZPV Rheintal–Chur

Neue Vorstandsmitglieder gewählt

An der Hauptversammlung im März mussten anstelle von Eliane Reist und Patrizia Arms zwei neue Vorstandsmitglieder gewählt werden. Als Kassier wählte die Versammlung Harald Führer sowie Petra Casanova als Beisitzerin (Vertreterin Junge und Frauen) und Georg Rüdli als Beisitzer (Vertreter Depot Buchs).

Stefan Decasper erläuterte die laufenden Pekogeschäfte. Die neuen Dienstkleider sollen auf die Eröffnung des Gotthards im Dezember 2016 eingeführt werden. Ab August 2015 werden sie von rund 40 Zugbegleitern getestet. Die Tragevorschriften sollen neu strikter angewendet werden. Die Punktezuerteilung der Uniform ist noch nicht definiert. Bestellungen des aktuellen Sortiments sollen auf jeden Fall weiterhin vorgenommen werden. Bei den Schuhen wird es stets wieder neue Modelle geben, was jedoch nichts mit der neuen Uniform zu tun hat. Mit der Einführung des Swiss-Pass wird sich der Arbeitsablauf auf dem Zug ändern. Die Präsenz auf dem Zug wird da-

runter leiden, weil die Kontrollen länger dauern werden. Dies hat die Peko der Geschäftsleitung weitergeleitet. Stefan Decasper orientierte zudem über das Projekt Zugbegleitung 2016, die Ziele 2015 und die Personalzufriedenheitsumfrage.

Zentralpräsident Andreas Menet gab Einblick ins neue Zeitmanagement. Was ändert sich mit dem GAV 2015? Die volle Verantwortung trägt neu der Chef. Die Mitverantwortung der Mitarbeitenden fällt weg. Das war bereits bis anhin so, nur wurde die Verantwortung nicht überall gleich wahrgenommen. Der unterjährige Grenzwert ist eine Zwischenbilanz und soll als Steuerung dienen. Die definitive Abrechnung erfolgt weiterhin per Ende Jahr. Ziel sind maximal +/-25 Stunden. Es gibt einen Hinweis darauf, dass das Personal bewusst im ersten Halbjahr ins Minus geführt wird, weil im zweiten Halbjahr wegen verschiedener Events mehr Personal benötigt wird. Das ist an sich zulässig, allerdings möchte der ZPV, dass die Chefs mit den Mitar-

beitenden sprechen und sie nicht einfach einteilen. Der ZPV hat sich mit den verantwortlichen Personen zusammengesetzt und bleibt weiterhin dran. Er möchte bspw. dass Kurse auch einmal im ersten Halbjahr durchgeführt werden oder Mitarbeitende statt frei, auf Verstärkungsmodulen an Pendelzügen eingesetzt werden.

Die SBB möchte die Nebenarbeitszeit neu definieren. Für den ZPV sind die aktuell 18 Minuten gerechtfertigt. Das Personal glaubt, mit dem neuen Elaz mehr Zeit zu benötigen. Mit solchen Forderungen solle etwas vorsichtig umgegangen werden. Andreas Menet appelliert ans Personal, mit der Abrüstung nicht bereits in Landquart zu beginnen, sondern erst in Chur. «Wir schneiden uns sonst ins eigene Fleisch.»

Der Briefingtooleintrag des sekundengenauen Abfertigen in Sargans wurde noch angesprochen. Er wird als Affront gegenüber dem Zugpersonal empfunden. Für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft wurden Eliane Reist und Kurt Neeser geehrt. **Peter Fritschi**

■ SVSE Schiessen

Eisenbahnerschiessen 2015



Feuer frei im Schützenhaus.

Nachdem in den letzten Jahren das Eisenbahnerschiessen im Herbst durchgeführt worden war, mussten wir dieses Jahr aus verschiedenen Gründen ins Frühjahr ausweichen. Hoherfreut stellten wir fest, dass die Eisenbahnerschütz/innen diesen Wechsel goutierten: Es kamen mehr Teilnehmende als im Vorjahr und sie erzielten gute Ergebnisse.

Das jährliche Treffen der Schützenfamilie der Eisenbahner/innen gilt nicht in erster Linie dem Geld, sondern zur Pflege

von Kameradschaft und Freundschaft. Auch viele Diskussionen über verpasste Resultate sowie das stolze Anheften von Kränzen (Schützen sprachlich Medaillen) gehören dazu.

2015 war trotz oder gerade wegen des schlechten Wetters ein grosser Erfolg. Das nächste Eisenbahnerschiessen findet am 29. und 30. April 2016 wieder in Zuchwil statt. Also liebe Eisenbahnerschützen und -schützinnen, streicht diesen Termin in euren Kalendern rot an. **Joseph Zeder**

www.sev-online.ch

Jugendtag 2015

«Bist du VERunSICHERT?!»

23. Oktober 2015, 09:30–16:00, Hotel Bern, Zeughausgasse 9, Bern

- Wie bin ich eigentlich versichert: Während meiner Ausbildung oder als Arbeitnehmende danach?
- Muss ich mich in jungen Jahren wirklich schon mit der Altersvorsorge auseinandersetzen?
- Was muss ich vorkehren, wenn ich meine Stelle verliere, mich weiterbilden oder auf eine Weltreise gehen will?
- Welche Versicherungen sind obligatorisch und welche nicht?
- Soll ich mich auch privat versichern? Und wenn ja, welche Privatversicherungen machen überhaupt Sinn und wie finde ich mich im Angebotsdschungel zurecht?

Anmeldungen:

bis 31. August 2015 via Mail an jugend@sev-online.ch
via Facebook > Jugendtag SEV Young



Der Anlass wird organisiert und finanziert durch:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

■ LPV Basel

Damian Vogel wird die Leitung der Sektion übernehmen

Die Generalversammlung fand am 17. April in Basel statt. Die erfreulichste Meldung gleich vorweg: Damian Vogel erklärte sich bereit, die Sektion wieder in Basler Führung zu nehmen und Zentralpräsident Hansruedi Schürch von seinem interimistischen Präsidentenamt zu lösen. Um dem jungen Kollegen den Einstieg zu erleichtern, bleibt der Zentralpräsident mindestens ein weiteres Jahr Interimspräsident. Damian Vogel wird als Vizepräsident aufgeführt. Die Sektion ist zuversichtlich, dass sich Damian Vogel schnell einarbeiten wird und sein bereits erworbenes Fachwissen für den LPV einsetzen kann. Damian ist kein SEV-Neuling, er hat dank der Jugendkommission bereits ein grosses Netzwerk und sich Know-how angeeignet.

Gastreferent war Florian Röthlingshöfer, Projektleiter des neuen Hafenbeckens des Containerterminals Basel, die grosse schweizerische Schnittstelle für den Transport auf Schiff, Bahn und Strasse. Sein Referat war beeindruckend, insbesondere sein bahnspezifisches Fachwissen.

Negative Schlagzeilen überbrachte Hansruedi Schürch zu den bevorstehenden Peko-Wahlen. Offenbar ist keine Einigung mit unseren Kontrahenten VSLF und Transfair möglich. Somit müssen unsere Wunsch Kandidaten vom Lokpersonal in die Ämter gewählt werden. Wir werden alles versuchen, um unsere Mitglieder für die Wahlen zu motivieren. Die Versammlung endete wie immer bei einem gemütlichen Nachtessen. **Matthias Frey**

■ PV Glarus–Rapperswil

Die Herbstversammlung findet neu in Schmerikon statt

Präsident Albert Brunner begrüßte am 20. Mai zur Frühlingsversammlung zahlreiche Mitglieder zum letzten Mal im Restaurant Bahnhof in Schänis. Den Kranken wünschte der Präsident baldige Genesung. Die Versammlung gedachte in einer Schweigeminute den verstorbenen Kollegen/innen. An der Delegiertenversammlung und am SEV-Kongress haben Albert Brunner und Kurt Krummenacher teilgenommen. Gastreferent war Fritz Abt, PV Zürich. Er erzählte aus seiner Kindheit und Jugend im damaligen russischen Sektor Berlin. Als 1957 die Schweizerbürger durch die Landesregierung aufgefordert wurden in die Heimat zu kommen, folgten diesem Aufruf 200 Erwachsene und 100 Kinder. Mit nur je einem Koffer voll Habseligkeiten zogen sie ins Barackendörfli bei Rheinfelden. Durch einen glücklichen Zufall konnte Fritz Abt dann ein Jahr die Verkehrsschule in Biel besuchen und danach eine Stelle bei der SBB antreten. Gespannt hörte die Versammlung den interessanten Erzählungen zu.

René Läubli stellte nochmals die Sektionsreise nach Vals zu den Produktionsstätten des Valschwassers vor, die mit einer Ortsbesichtigung verbunden

ist. Interessierte Bekannte können an dieser Reise ebenfalls teilnehmen. Am 27. August findet in Rapperswil-Jona der Rentenkongress mit hochkarätigen Referenten statt. Unsere Sektion übernimmt die Personenlenkung. Helfer/innen dürfen sich gerne beim Vorstand melden. Die Lokophoniker aus St. Gallen runden diesen Anlass musikalisch ab. Kurt Krummenacher stellte die in drei Etappen aufgegliederte Herbstwanderung auf den Pfannenstiel vor, die etwa in zwei Stunden zu Fuss oder mit dem Bus zu bewältigen ist. Die Sektion empfiehlt allen, diese Anlässe zu besuchen, um mit Gleichgesinnten den Tag kurzweilig zu verbringen. Albert Brunner wies auf die Herbstversammlung vom 28. Oktober hin, die neu im Restaurant Seehof in Schmerikon stattfindet. Die Jahresabschlussfeier findet wie gewohnt im Evangelischen Kirchenzentrum in Rapperswil statt. Aus der Versammlung erfolgten noch diverse Voten zu den eidgenössischen Wahlen und zu Themen der SBB. Mit grossem Dank an die Wirtefamilie und das Personal schloss der Präsident die Versammlung. Er wünschte allen guten Appetit zu Fleischkäse mit Kartoffelsalat.

Erwin Anneler

Online-Umfrage des SEV bei den Mitarbeitenden der SBB

Multispace? – Desksharing?

Die Ära der kleinen Büroräumlichkeiten oder sogar Einzelbüros ist bei der SBB vorbei, mit Begriffen wie Multispace und Desksharing wird eine buchstäblich neue Arbeitswelt umschrieben. Eine bessere? Eine schlechtere?

Seit geraumer Zeit arbeitet ihr nun in dieser neuen Bürolandschaft – im Westlink, im Wankdorf, im Aarepark oder wo auch immer. Vieles hat sich dabei für euch verändert. Manches ist besser geworden, manches vielleicht auch schlechter. Überwiegt das Gefühl der Begeisterung oder das des Pragmatismus? Oder fühle ich mich in der neuen Umgebung weniger gut aufgehoben?

Der SEV möchte eure Erfahrung in der neuen Arbeitswelt in Erfahrung bringen. Dazu starten wir eine grosse Umfrage unter den Mitarbeitenden in den neuen oder umgestalteten Bürogebäuden. Eure Antworten werden ausgewertet, analysiert und mit der Leitung von SBB-Immobilien diskutiert. Wir möchten Optimierungspotenzial erkennen und für euch Verbesserungen erzielen. Mit Blick auf die Leistung, die man gerne erbringen möchte, und auch auf die persönliche Befindlichkeit ist es wichtig, dass man sich am Arbeitsplatz wohlfühlt. Macht mit!

Online-Fragebogen siehe

<http://as-online.ch/de/aktuell/news/2015/multispace-desksharing>

SEV AS Unterverband Administration und Services

■ LPV Nordostschweiz

Zum Abschied ein Jubiläum

Reto Germann wurde an der Generalversammlung mit der Ehrenurkunde für 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft unter grossem Applaus in den wohlverdienten Ruhestand entlassen. Peter Tobler ist ebenfalls seit 40 Jahren Mitglied, und viele Kollegen wurden für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft geehrt. Die Mitgliederzahlen des LPV Nordostschweiz steigen jedes Jahr um einige Kollegen/innen, die Sektion freut sich sehr über das aktive Gewerkschaftsengagement. Im Vorfeld zu den Peko-Wahlen informierte Peko-Mitglied Christof Schai über die Organisation und Arbeitsweise der Peko und motivierte die Anwesenden zur Wahlbeteiligung. Auch wenn man manchmal nicht so viele Ergebnisse der Peko-Arbeit sehen kann, ist die betriebliche Mitwirkung wertvoll und nötig. Durch die Ausführungen von Christof Schai sind die Strukturen nun klarer geworden und die Motivation, die Peko mit einzubeziehen, ist gestiegen.

Da im Herbst die vierte Teilergänzung der S-Bahn Zürich realisiert wird, hat

APK-Vertreter Felix Hug über die Veränderungen informiert. Für Winterthur und Schaffhausen wird der S-Bahn-Anteil etwas höher, und voraussichtlich entstehen einige zusätzliche Touren. Für St. Gallen und Romanshorn ergeben sich viele Änderungen durch die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie für den Fernverkehr. Dem Lokpersonal geht die Arbeit also nicht aus, und auch der LPV setzt sich weiterhin ein für die Anliegen des Lokpersonals, für gute Arbeitsbedingungen für alle und für faire Löhne vor allem für die jungen Lokführerinnen und Lokführer.

Maja Fischer



40 Jahre LPV, Jubilar Reto Germann (l.).

■ RPV Zentralschweiz

Neuer Vorstand gewählt

Im Restaurant Bahnhof in Rothenburg begrüßte Präsident Fritz Zimmermann 19 Mitglieder zur Generalversammlung. Die Kasse weist wiederum ein Minus auf, Grund ist der Mitgliederschwund. Vizepräsident Max Dürr und Sekretär Ludwig Reyer treten aus dem Vorstand des RPV Zentralschweiz aus und wechseln arbeitsplatzbedingt zum RPV Zürich. 2015 war Wahljahr. Gewählt resp. wiedergewählt wurden: Fritz Zimmermann (Präsident, bisher); Giuditta Purtschert (Kassierin, bisher); Daniel Fretz (Sekretär, neu); Naser Morina und Fri-

dolin Bieri (Beisitzer, bisher); Marcel Wallimann, Muarem Dzambazi, Danilo Rakovac (GPK, bisher); vakant bleiben Vizepräsident und GPK-Ersatzmitglied. Für 25 Jahre SEV geehrt wurden André Bortis, Bruno Emmenegger, Daniel Kipfert, Bruno Riolfi und Rolf Rölli; 40 Jahre SEV-Mitglied sind Roland Odermatt, Ueli Roth, Paul Bolzern und Fritz Zimmermann.

Daniel Purtschert informierte aus der Peko. Nach der Versammlung genossen alle ein feines Nachtessen mit den Partnerinnen.

Daniel Fretz

«Ich bin auch ein Rangierer»
Peter Käppler
Zugbegleiter,
Zentralpräsident AS

«Ich bin auch ein Zugbegleiter»
Christian Eichenberger
Rangierer

Beim SEV spielt die Solidarität.
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Solidarietà: la carta vincente del SEV.

SEV und Unterverbände

19. November ■ **Unterverband ZPV** Bitte Datum vormerken.
ab 9 Uhr,
Brügg BE, Voranzeige
Rest. Bahnhofli Regionalversammlung West

Sektionen

23. Juni ■ **AS Ost** Wir sind interessiert am Informationsaustausch,
10.30 bis 13.30 Uhr, Zürich-Flughafen, BZ Ost, Sprechstunde für Mitglieder
Sitzungszimmer in der BZ Ost
Glarus mit euch nach Lösungsansätzen zu Problemen.

26. Juli ■ **ZPV Biel** Eingeladen ist das gesamte Bieler Zugpersonal
11 Uhr, www.zpvbielbienne.ch mit Familie (egal ob FV, RV, FO, ZPV-Mitglied
Péry, oder nicht) sowie die Pensionierten. Der ZPV Biel
MotoClub-Hütte Picknick (bei jedem Wetter)
(10 Minuten zu Fuss ab Bahnhof
Reuchenette-Péry) und Auskunft bei denis.babey@gmail.com,
051 281 50 82, 032 481 47 80 oder kommt spontan vorbei.

Sektionen VPT

12. Juni ■ **VPT RhB, Pensionierte** In Feldis besuchen wir das örtliche interessante
Treffpunkt: Museum. Der Historiker Plasch Barandun, der
10 Uhr (Abfahrt 10.10 Uhr), Frühlingausflug auch das Museum führt, wird uns in die alte
Rhäzüns, nach Feldis Feldiser Zeit versetzen. Bei schönem Wetter gibt
Talstation der LRF es noch eine kleine Wanderung. Das Wichtigste
(findet bei jeder Witterung statt) nicht vergessen: ein tolles Mittagessen im
Restaurant Mira-Tödi in Feldis. Menü Klassiker: Saisonsalat oder Suppe, Rahmschnitzel, mit Beilagen, CHF 29.50. Rückfahrt 16.40 Uhr mit LRF nach Rhäzüns und weiter mit Zug oder Bus.
Anmeldung bis 11. Juni an Felix Murk, 081 413 74 65 oder 078 606 60 25.
Vormerken: Die grosse Sommerreise findet am 17. September auf dem Juckerhof Seegräben statt. Details folgen im August.

16. Juni ■ **VPT SGV, Pensionierte** Luzern ab 8.00 Uhr, Fribourg an 9.25 Uhr, Fribourg
7.40 Uhr, Ausflug zum Schwarzsee ab 10.01 Uhr (Bus Nr. 123 Richtung
Luzern, Gypsera an 10.51 Uhr. Anschliessend Mittagessen. Rückreise: Gypsera ab 15.03
Kiosk bei den Perrons Uhr, Luzern an 18.00 Uhr.

17. Juni ■ **VPT RBS, Pensionierte** Sehr schöne abwechslungs- und aussichtsreiche
Verschiebedatum: Wanderung; zirka 3 Stunden, Abstieg zirka
23. Juni Breil/Brigels via 500m. Ab Waltensburg steiler Abstieg auf schönem
Waltensburg nach Wanderweg. Es besteht die Möglichkeit, mit dem Postauto direkt nach Ilanz zu fahren und
Rueun/Ruis ab da wieder gemeinsam. Verpflegung aus dem Rucksack. Wanderstöcke empfehlenswert. Solothurn
ab 7.33 Uhr nach Zürich, Bern ab 7.32 Uhr nach Zürich. Ab Zürich gemeinsame Weiterfahrt
um 8.37 Uhr nach Chur, dann Weiterfahrt mit RhB nach Tavanasa und mit Postauto nach
Breil/Brigels. Rückfahrt ab Rueun/Ruis 16.14 Uhr via Chur-Zürich. Anmeldung bis Sonntagabend,
14. Juni an Bernhard Blaser, 031 911 24 27 oder belibla@bluewin.ch.

9. Juli ■ **VPT BLS, Pensionierte** Route: Fiescheralp (2212m)–Bettmersee–Rieder-
Verschiebedatum: Leichte Bergwanderung alp (1905m), zirka 3 Stunden. Wanderstöcke
16. Juli in der Aletsch-Arena empfohlen. Rucksackverpflegung. Bern ab 8.07
Uhr, Thun ab 8.25 Uhr, Spiez ab 8.36 Uhr, Brig ab 9.23 Uhr. Riederalp ab 16.03 Uhr, Bern an 17.54
Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter. Anmeldung am Vortag ab 16 Uhr bei Erwin Lüthi,
033 654 10 90.

Pensionierte SBB

16. Juni ■ **PV Fribourg** Lausanne ab 8.45 Uhr, Bretaye an 10.53 Uhr (Apéro-
Abfahrten: Fribourg 7.56 Uhr; Jahresausflug nach halt) zu Fuss oder per Bahn nach Les Bouquetins.
Payerne 7.38 Uhr; Mittagessen CHF 25. Fahrausweise selbst besorgen.
Romont 7.47 Uhr (nach Lausanne) Les Bouquetins Anmeldung bis 13. Juni an Franz Rohner,
026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch; Jacques Zulauff, 026 668 21 37, zulauff@hotmail.com.

17. Juni ■ **PV Bern** Fahrt via Thun (Bus)–Beatenbucht–Standseilbahn
12.34 Uhr ab nach Beatenberg. Zu Fuss (zirka 30 Minuten) auf
Bern Hauptbahnhof nach Thun Besichtigung Artilleriewerk
Waldbrand in Beatenberg

17. Juni ■ **PV Thurgau** Besammlung am Bahnhof Romanshorn um 7.30
7.30 Uhr, Das Reiseprogramm wurde im Januar an
Romanshorn, Sektionsreise alle Mitglieder zugestellt. Anmeldung mit gelber
Bahnhof Zugensee, Tierpark Goldau Karte bitte an Präsident Albert Mazenauer,
Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.

18. Juni ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg** Brugg ab mit Postauto 13.05 Uhr nach Kirchböz-
Wanderung berg. Wanderung durchs Iteletäli nach Remigen
in zirka 2 Stunden. Treffpunkt im Restarant
Bären in Remigen.

24. Juni ■ **Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern** Zum Beginn unserer Sommerpause möchten wir
15 Uhr, Lanzenhäusern, Restaurant Schwarz- unsere Freund/innen und Passivmitglieder mit
wasserteich, Restaurant Schwarz- einigen Liedern unterhalten. Wir freuen uns auf
wasserbrücke euren Besuch.

24. Juni ■ **PV Aargau** Abfahrt Aarau ab Feerstrasse (zwischen Post
Sektionsreise 2015: und Naturama) um 7.30 Uhr, Abfahrt Brugg ab
Schwarzwald – Titisee Bahnhofplatz Süd, Seite Windisch um 8.00 Uhr.
Reiseweg: Aarau, Baden, Siglistorf, Kaiserstuhl,
Eglisau, Jestetten, Beringen nach Schleithelm.
Kaffeehalt im Gasthaus Post. Weiterfahrt nach
Langendorach. Mittagessen im «Unteren Wirts-
haus zum Löwen». 14.30 Uhr Weiterfahrt an den
Titisee. Freier Aufenthalt. Rückfahrt um 16 Uhr.
Ankunft in Aarau bzw. Brugg um zirka 18 Uhr.
Mit der Einzahlung von 70 Franken pro Person
bis spätestens 12. Juni ist man definitiv ange-
meldet. Auskunft erteilt Reiseleiter Walter
Angst, 056 401 43 93.

6. Juli ■ **PV Winterthur–Schaffhausen** Hugo Mahler referiert zum Thema: Nein zur
14.45 Uhr, Schaffhausen, im «Hom- zweiten Gotthardröhre. Der PC-Chor erfreut uns
bergerhaus» mit seinen Liedern.
Mitgliederversammlung

13. August ■ **PV Biel** Fahrt über Oensingen–Balsthal nach Walden-
9 Uhr, www.sev-pv.ch/biel-bienne burg. Im Restaurant Löwen werden wir zum
Biel, Apéro und Mittagessen erwartet. Im Preis von
Bahnhofhalle 55 Franken inbegriffen sind Apéro, Menü, Wein,
Sektionsreise ins Waldenburgerthal Wasser sowie Kaffee oder Tee. Den Besuch im
Anmeldung nicht Velo-Solex-Museum können wir empfehlen. Um
vergessen! 15.06 Uhr fahren wir mit dem «Waldenburgerli»
nach Liestal. Weiter geht es via Basel zurück in
die Heimat. Ankunft in Biel um 17.10 Uhr. Fahr-
ausweise (GA oder Tageskarte gültig) bitte sel-
ber besorgen. Mit der Einzahlung von CHF 55 pro
Person (Partner/in nicht vergessen) auf das PC
25-10462-2, Verband pensionierter Eisenbahner,
Sektion Biel, 2503 Biel/Bienne sind Sie dabei.

Sport und Kultur

19. Juni ■ **Bergklub Flügelrad Bern** Bern ab 8.39 Uhr. Beginn um 10.15 Uhr nach
Kandersteg, dem Kaffee. Kosten: CHF 25, inkl. Mittagessen.
Klubhaus Jassturnier Telefonische Anmeldung bis 16. Juni an Therese
Egger, 031 991 48 60 oder 079 207 93 02.

29. Juni
8.30 Uhr,
Bad Ragaz,
Bahnhof

■ **EWf Herisau**
www.ewf-herisau.ch

Leichte Bergtour:
2-Seen-Wanderung
im Pizolgebiet

Bad Ragaz ab 8.38 Uhr mit Bus zur Talstation Ragaz, weiter mit der Gondelbahn nach Pardiell. Route: Pardiell–Vilterser–Wangsersee–Alp Lasa–Pardiell, 4½ Stunden, +/-650m. Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 27. Juni an Lina Bähler, 081 723 44 95.

3.bis 5. Juli
www.escw.ch

■ **ESC Winterthur**
Sportklettern im
Grimselgebiet

Wir besuchen im Kletter-Eldorado die Sektoren Handegg, Mittagfluh und Räterichsboden/Gertsenegg. Anforderung: Erfahrung mit alpinem Sportklettern im 5. bis 6. Grad. Übernachtung im Hotel. Weitere Auskünfte und Anmeldung bis spätestens 25. Juni bei Peter Rothenbühler, peterrothenbuehler@bluewin.ch.

Bildung

■ **Movendo – das Bildungs-**
institut der Gewerkschaften
www.movendo.ch

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

2. und 3. Juli
Oberdorf SO,
Fortbildungszentrum

«Im Team der Personalvertretung arbeiten»
Kurs Nr. D1.7.1516

Dieses Seminar zeigt die wesentlichen Merkmale von Teamarbeit auf und befähigt die Teilnehmenden, zur Zielerreichung ihres eigenen Teams und zu dessen Leistungsfähigkeit einen qualitativ wertvollen Beitrag zu leisten.

kontakt.sev im Juni und Juli 2015

kontakt.sev erscheint im Sommer unregelmässig:

Nr. 12 erscheint am 25. Juni, Nr. 13 erscheint erst wieder am 23. Juli.

Die Redaktion

Unsere Verstorbenen

Amos Jacques, pensionierter Zugführer, Biel; gestorben im 82. Altersjahr. PV Biel.

Angéloz Celine, Witwe des François, Corminboeuf; gestorben im 87. Altersjahr. PV Fribourg.

Baumgartner Kurt, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben im 81. Altersjahr. PV Zürich.

Berli Anita, Witwe des Willi, Rothenhausen; gestorben im 72. Altersjahr. PV Thurgau.

Frauenfelder Hansrudolf, pensionierter Rangiermeister, Wiesendangen; gestorben im 86. Altersjahr. PV Winterthur–Schaffhausen.

Hasler Paul, pensionierter Depotbeamter, MuttENZ; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.

Heiniger Dora, Witwe des Rudolf, Oberhofen; gestorben im 96. Altersjahr. PV Bern.

Hofer Paul, pensionierter Betriebsbeamter, Aarberg; gestorben im 86. Altersjahr. PV Biel.

Kocher Adolf, pensionierter Gruppenchef, Port; gestorben im 90. Altersjahr. PV Biel.

Küng Gabriela, Witwe des Engelbert, Schänis; gestorben im 83. Altersjahr. PV Glarus–Rapperswil.

Ledermann Hans, pensionierter Rangierlokfürer, MuttENZ; gestorben im 88. Altersjahr. PV Basel.

Leuenberger Leny, Witwe des Alfred, Horw; gestorben im 88. Altersjahr. PV Luzern.

Linder Kurt, pensionierter Zugchef, Bern; gestorben im 69. Altersjahr. PV Bern.

Lüdi Rudolf, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Meinen Emil, pensionierter Fahrdienstleiter, Bern; gestorben im 92. Altersjahr. PV Bern.

Pachon Henri, Kader, Cranves-Sales; gestorben im 51. Altersjahr. VPT Bahndienstleistungen.

Raetz Jean-Claude, pensionierter Fahrdienstleiter, Nidau; gestorben im 79. Altersjahr. PV Biel.

Röthlisberger Peter, pensionierter Dienstchef, Thun; gestorben im 94. Altersjahr. PV Bern.

Schwarz Ulrich, pensionierter Betriebsangestellter, Grünenmatt; gestorben im 79. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Studhalter Peter, Spezialmonteur, Horw; gestorben im 50. Altersjahr. Bau Zentralschweiz.

Tschopp Margrith, Witwe des Jost, Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Vogt Gertrud, Witwe des Karl, Baden; gestorben im 104. Altersjahr. PV Aargau.

Walt Curt, pensionierter Dienstchef-Stellvertreter, Zürich; gestorben im 89. Altersjahr. PV Zürich.

Link zum Recht

Arbeitslose wehrte sich gegen Sanktion – Gewerkschaft half

Ein banales Missverständnis zwischen einer Arbeitslosen und ihrer Stellenvermittlungsbaterin beschäftigte schliesslich unsere höchsten Richter.

Neulich hatte das Bundesgericht zu befinden, ob einer Arbeitslosen wegen einer Pflichtverletzung zu Recht Taggelder gestrichen worden waren.

Bei einem Beratungsgespräch erklärte sich Josiane (Name geändert) bereit, einen Kurs zu besuchen. Doch weil sie dem nächsten Beratungsgespräch unentschuldigt fernbleibt, brummt ihr das Regionale Arbeitsvermittlungszentrum (RAV) eine neuntägige Einstellung der Arbeitslosenentschädigung auf.

Arbeitsamt reduziert Einstelltag

Diesen Entscheid des RAV ficht Josiane an mit der Begründung, dass sie mit ihrer RAV-Beraterin abgemacht habe, das Gespräch zu verschieben, falls der Kurs nach dem nächsten Gesprächstermin stattfinden würde. Josiane präzisiert, dass sie ihrer Beraterin eine Mail geschickt habe, um sie um eine Verschiebung des Gesprächs zu bitten. Das zuständige kantonale Arbeitsamt heisst Josianes Beschwerde teilweise gut und reduziert die Sanktion auf fünf Einstelltag, zumal es sich um ihre erste Pflichtverletzung handelt.

Kantonsgericht hebt Sanktion auf

Doch Josiane zieht ihre Beschwerde ans Kantonsgericht weiter. Dieses gibt ihr Recht und hebt die Sanktion ganz auf. Für das Gericht ist klar, dass Josiane und ihre Beraterin übereingekommen sind, das Gespräch zu verschieben. Laut dem Urteil konnte Josiane zwar nach ihrer Mail an die Beraterin ohne deren Antwort nicht davon ausgehen, dass das Gespräch effektiv verschoben wurde. Josiane hat also fälschlicherweise angenommen, dass die Beraterin die

Verschiebung des Gesprächs stillschweigend akzeptiert habe.

Doch unter diesen Umständen habe man von Josiane nicht erwarten können, dass sie sich spontan für ihre Abwesenheit entschuldigt, folgend das Gericht. Somit könne man ihr kein Fehlverhalten vorwerfen.

Arbeitsamt zieht Fall weiter

Gegen diesen Entscheid rekurriert das Arbeitsamt beim Bundesgericht. Und dieses hält nun in seinem Urteil fest, dass jemand, der vergessen hat, zu einem Gespräch zu erscheinen, und sich dafür spontan entschuldigt, nicht mit Einstelltagen bestraft werden kann, wenn er oder sie die Pflichten als Arbeitslose/r sonst sehr ernst genommen hat. Diese Straflosigkeit habe auch dann zu gelten, wenn ein Versicherter wegen eines Irrtums oder einer Unaufmerksamkeit ein Beratungs- und Kontrollgespräch verpasst hat.

Josiane habe irrtümlich geglaubt, das Gespräch sei verschoben worden, heisst es im Urteil weiter. Somit habe sie nicht von sich aus merken können, dass sie eine Pflichtverletzung beging. Deshalb könne man es ihr nicht zum Vorwurf machen, dass sie sich nicht spontan für ihr Fernbleiben entschuldigt hat. Ansonsten habe sie ihre Pflichten als Arbeitslose immer sehr ernst genommen, und dies habe auch niemand bestritten. Unter diesen Umständen sei eine Sanktionierung mit Einstelltagen nicht gerechtfertigt, urteilt das Bundesgericht und hebt die Sanktion auf. Zudem spricht es Josiane eine Entschädigung zu als Beitrag an die Kosten, die ihrer Gewerkschaft durch die Mandatierung eines Anwalts entstanden sind.

Rechtsschutzteam SEV

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich. ISSN 1662-8454. Auflage: 29 296 Ex. (Gesamtauflage 43 612 Ex.), WEMF-beglaubigt 14.11.2014. Hg.: SEV, www.sev-online.ch. Redaktion: Peter Moor (Chefred.), Peter Anliker, Vivian Bologna, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter. Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Abos und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Das Jahresabo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–. Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa; 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch. Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch. Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstr. 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 25. Juni 2015.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 18. Juni, 8 Uhr; Inserateschluss: 15. Juni, 10 Uhr.

■ Das Kompetenzzentrum in Bellinzona hat einen Direktor

Entscheidender Schritt vorwärts

Ende Mai hat der Stiftungsrat des Kompetenzzentrums für nachhaltige Mobilität und Bahntechnik in Bellinzona dessen frischgewählten Direktor vorgestellt.

Simone Bernasconi, 41-jährig, ist in Bellinzona aufgewachsen. Er hat eine Ingenieurausbildung in Elektrotechnik gemacht, in den USA und Australien studiert und vor allem in der Luftfahrt als Projektleiter in den Regionen Zürich und Bern Berufserfahrung gesammelt. Während fast sieben Jahren hat er im Ausland gearbeitet und gelebt. Seine Hobbys sind Sport (Mountainbike-Rennen), Reisen, Kochen, technologische Innovation.

■ **kontakt.sev: Was hat Ihr Interesse an der Funktion des Direktors des Kompetenzzentrums geweckt?**

Sicher die Möglichkeit, eine wichtige Einrichtung im Bereich der Mobilität (zu der neben der Bahntechnik auch die Luftfahrt gehört) ganz von Beginn weg aufzubauen. Andere wichtige Aspekte sind die Möglichkeit und der Wille, die Industrie und das Know-how im Kanton Tessin zu stärken. Entscheidend für meine Kandidatur waren auch die Hochkarätigkeit und Professionalität der in dieses Projekt involvierten Partner.

■ **Bietet diese Region aber wirklich konkrete Möglichkeiten, um mit Profit in eine Branche wie die nachhaltige Mobilität einzusteigen?**

Gewiss. Die Mobilitätsbranche liegt im Trend und bietet der Industrie ausgezeichnete Zukunftsperspektiven. Unsere Gesellschaft wird immer mobiler, und wir sind immer häufiger unterwegs. Unsere Region liegt auf einer der wichtigsten Transitachsen, und mit der Eröffnung des Basistunnels durch den Gotthard im nächsten Jahr oder spätestens mit dem Ceneri-Basistunnel

werden die Fahrzeiten auf der Nord-Süd-Achse erheblich sinken. Dies wird der Mobilität neue Chancen eröffnen. Aus industrieller Sicht liegt das Tessin in einer sehr interessanten Region, was Produktion und Forschung anbelangt, und verfügt über Kompetenzen verteilt über das ganze Gebiet. Ich bin überzeugt, dass unser Kanton bereit ist, die neuen industriellen Herausforderungen zu meistern, die auf uns zukommen.

■ **Was könnten Ihrer Meinung nach die grössten zu überwindenden Schwierigkeiten sein?**

Ich würde nicht von Schwierigkeiten sprechen, sondern eher von Chancen. Wie gesagt wird unsere Gesellschaft immer mobiler. Das bedeutet, dass man innovative Lösungen für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft finden muss. Es wird wichtig sein, die künftigen Anforderungen und Entwicklungen der Verkehrsmittel in den nächsten 40 bis 50 Jahren vorzusehen und sich technologisch auf diesen Wandel vorzubereiten. Dies ist eine faszinierende Herausforderung und eine einmalige Chance für unsere Region.

■ **Wie beurteilen Sie die Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit dem Industriewerk Bellinzona und mit der SBB im Allgemeinen?**

Das SBB-Industriewerk Bellinzona ist der Kern des Kompetenzzentrums, und ich bin sicher, dass wir sehr gut zusammenarbeiten werden. Auch unser Verhältnis zu den Schweizerischen Bundesbahnen ist ausgezeichnet. Die Möglichkeit, auf die in Bellinzona vorhandenen umfassenden Kompetenzen zurückzugreifen, ist ein bedeutender Vorteil bei der Entwicklung künftiger Projekte. Natürlich ist die Unterstützung durch einen Partner wie die SBB heute und in Zukunft sehr wesentlich für die konkrete Entwicklung des Zentrums und für seinen Erfolg.

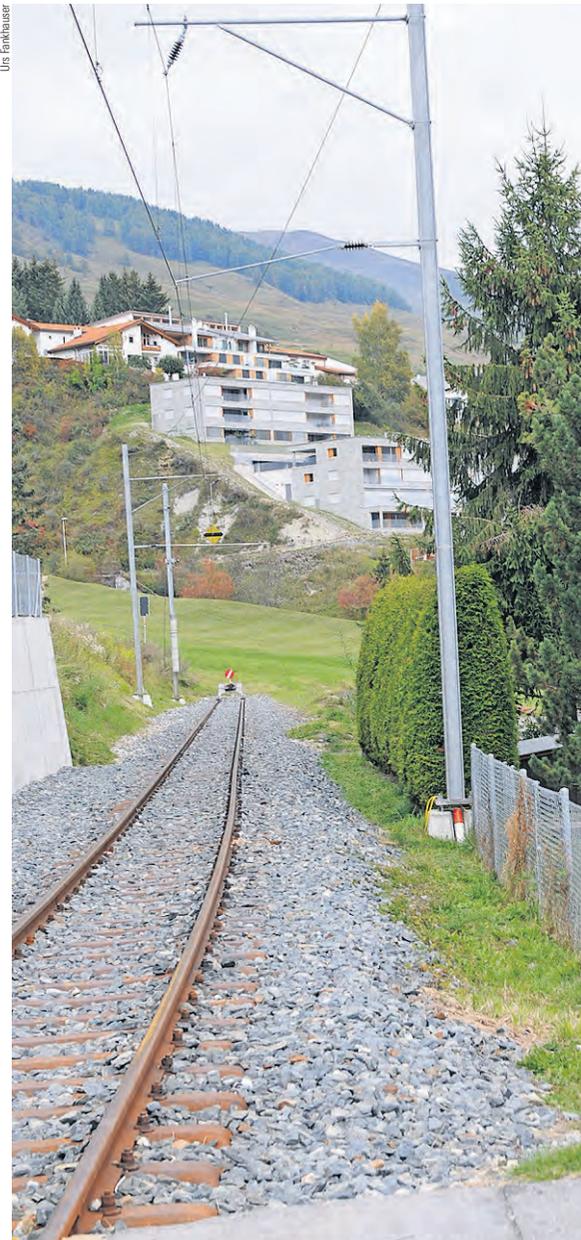
Danke fürs Gespräch; wir wünschen Ihnen für Ihre Tätigkeit alles Gute.

Gi/FI



Von links: Gianni Frizzo, Vizepräsident des Stiftungsrats des Kompetenzzentrums (Präsident der Personalkommission, Streikführer 2008), Präsident Felice Zanetti (Vizepräsident Bellinzona), der neue Direktor Simone Pellegrini, Staatsrat Christian Vitta und der zweite Vizepräsident Ferruccio Bianchi (SBB).

Photomystère: «Wo ist das?»



Die in der letzten Ausgabe abgebildete Turmuhr ist jene auf dem Bahnhof Grindelwald. Ein erklärendes Bild ist abrufbar unter www.sev-online.ch.

Der Preis – ein Caran d'Ache-Schreibset – geht an

Frieda Müller-Gresch aus Biel, Mitglied PV Biel.

Auch diesmal fragen wir einmal mehr: Wo ist das? Zu gewinnen sind diesmal Reka-Checks im Wert von 40 Franken.

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 diese bis

Mittwoch, 17. Juni 2015, an:

SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

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

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