

Neue Wege in der Mitgliederwerbung

Weg von jährlichen Aktionen zu einer laufenden Unterstützung der Werberinnen und Werber; das neue Konzept des SEV.

Seite 2

Gewalt im öffentlichen Verkehr

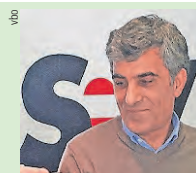
Die diesjährigen VPT-Tagungen sind dem Thema der Gewalt gewidmet, wie auch unser Interview mit dem Leiter der Care-Organisation der SBB.

Seiten 4 und 6–7

Zurückkehren?

Der Filmemacher Yusuf Yesilöz war Gast an der SEV-Migrationstagung.

Seite 8



SBB kündigt massives Abbauprogramm an

SBB fährt in der falschen Spur

Die SBB baut überall aus – nur beim Personal will sie massiv abbauen. Das kommt für den SEV nicht infrage.

Der Titel des neusten SBB-Programms verhöhnt das Personal: Unter dem Namen «Railfit20/30» will die SBB innert fünf Jahren über tausend Stellen abbauen und eine halbe Milliarde Franken jährlich einsparen. Dafür hat sie – wieder einmal – die Abbauprogramme von McKinsey engagiert.

Der SEV wird sich gegen den Stellenabbau wehren. Er erachtet den Schritt als Irrweg, stehen doch grosse Ausbauten sowohl beim Angebot als auch bei der Infrastruktur bevor. Schon der jetzige Fahrplanwechsel bringt mit der Durchmesserlinie in Zürich die nächste Zunahme beim Angebot, und in einem Jahr folgt der Gotthard... «Die SBB braucht mehr und nicht weniger Personal», hält Präsident Giorgio Tuti fest.

Seiten 2 und 3



Weiterfahrt blockiert? Strecken- und Angebotsausbau (Bild der Durchmesserlinie) und gleichzeitig ein riesiges Abbaupaket.

Sparen bei der Sicherheit?

Die SBB will ab 2016 aus Spargründen auf die 2009 eingeführte Begleitung problematischer Interregio- und Intercityzüge durch Sicherheitsleute an Wochenenden verzichten. Und dies, obwohl die Gewalt – sogar gegen das Lokpersonal – immer brutaler wird. Der SEV appelliert an die SBB, diesen Entscheid zurückzunehmen, denn er gefährdet die Gesundheit von Mitarbeitenden und Reisenden.

Fokus, Seite 20

Nein zur zweiten Strassenröhre durch den Gotthard

Sanierung mit Bahnverlad ist klar besser

■ Der Abstimmungskampf über den Bau einer zweiten Gotthard-Strassenröhre, worüber am 28. Februar abgestimmt wird, ist voll entbrannt.

Als prominenteste Befürworterin unterstreicht Bundesrätin Doris Leuthard, dass stets eine Strassenverbindung aufrechterhalten werden müsse. Eine unabhängige Gruppe von Ingenieuren und Verkehrsexperten hat aber in einer

Studie aufgezeigt, dass die Bahn mehr als genug Kapazität hat, um während der Sanierung der bestehenden Tunnelröhre den gesamten Personen- und Schwerverkehr zu verladen. Diese Lösung kostet nicht nur 1,8 Milliarden Franken weniger, sondern fördert die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene und damit die Sicherheit auf der ganzen Nord-Süd-Strassenachse.

Laut dem Tessiner Think Tank Railvalley bliebe bei einer weniger aufwändigen Tunnelsanierung wie am Arlberg sogar eine Fahrspur ständig befahrbar. Eine zweite Röhre brächte zudem eine Kapazitätserhöhung durch die Hintertür. Denn sind mal vier Spuren gebaut, werden früher oder später alle geöffnet.

Seiten 10–12

NEWS

12 SP-Sitze im Stöckli

■ Wie Christian Levrat am 8. November in FR haben vergangenes Wochenende auch in SG und SO die bisherigen SP-Ständeräte die SVP-Herausforderer klar bezwungen: Paul Rechsteiner mit 58,3% der Stimmen und Roberto Zanetti mit 64,6%. Statt elf Sitze hat die SP nun zwölf. Für die Grünen will Bastien Girod in ZH nach Luc Recordons Abwahl in der Waadt den zweiten Sitz zurückerobern.

Streik in Genf

■ Gegen die von der Genfer Regierung angekündigte lineare Senkung der Kantonsausgaben um 5%, insbesondere durch Erhöhung der Wochenarbeitszeit von 40 auf 42 Stunden ohne Kompensation und einen Anstellungsstopp, haben letzte Woche Angestellte im Bildungswesen, in Spitälern, bei der Polizei usw. drei Tage gestreikt. TPG-Personal nahm u. a. an der Dienstademo mit 11 000 Personen teil.

Bundespersonal wehrt sich

■ Rund 500 Bundesangestellte haben am 4. November in Bern eine Petition mit über 6600 Unterschriften gegen die Sparabsichten des Bundesrats eingereicht. Dieser plant für 2016 eine Lohnnullrunde, will den Lohnanstieg halbieren und Treueprämien erst ab 10 Dienstjahren gewähren. Ab 2017 will er Hunderte Stellen streichen und die Arbeitgeber-Beiträge an die AHV-Überbrückungsrente sowie den geregelten Lohnanstieg abschaffen.

BLS: Sonne und neue Märkte füllen Schiffe

■ Die BLS-Schiffe auf Thuner- und Brienersee haben 2015 bis zum 25. Oktober 973 000 Gäste transportiert: rund 1% mehr als 2014. Zum Plus habe neben dem schönen Sommer auch die Tatsache geführt, dass die Tourismusregion Interlaken «dank neuen Märkten derzeit boomt», erklärt die BLS. «Insbesondere die Gäste aus dem arabischen Raum schätzen die Schifffahrt auch bei schlechtem Wetter.» Gelegentlicher Regen schadet also nicht...

SBB präsentiert zweistufiges Sparprogramm mit grossem Stellenabbau

SBB braucht mehr, nicht

Paukenschlag der SBB: Ihr Sparprogramm sieht bis 2020 den Abbau von über tausend Stellen vor; im Jahr 2030 will die SBB gar um 20 Prozent billiger arbeiten als jetzt.

Es hatte sich abgezeichnet: Im Sommer schrieb die SBB den Auftrag für eine «Gesamtkostenanalyse» aus. Diesen Auftrag hat sie jetzt vergeben, und zwar an McKinsey, die Sanierungsfirma mit bekannter Vergangenheit als SBB-Abbauerin.

Schöne Verpackung, grässlicher Inhalt

Aber die SBB mochte die Analyseresultate nicht abwarten und gab gleich auch bekannt, was beim Programm mit dem unsäglich beschönigenden Titel «Railfit20/30» herauskommen soll: Einsparungen von 550 Millionen Franken jährlich ab 2020, und von sagenhaften 1,75 Milliarden Franken jährlich ab 2030. Damit verbunden sei bis 2020 ein Stellenabbau in unbekannter Höhe, der aber über den bereits bekannten 900 Stellen liegen dürfte, gab SBB-Chef Andreas

Meyer vor den Medien bekannt. Dank geschickter Verpackung schaffte es die SBB allerdings, dass die Medien praktisch nur die Zahl 900 verbreiteten. Doch der SEV wies umgehend darauf hin, dass bei diesen Vorzeichen zweifellos ein Abbau in vierstelliger Höhe zu erwarten sei.

«Völlig unrealistisch»

Ein solcher Abbau ist für SEV-Präsident Giorgio Tuti völlig unrealistisch: «Angesichts des Angebotsausbaus, der der SBB bevorsteht, wird sie in den nächsten Jahren sicher

nicht weniger, sondern deutlich mehr Personal brauchen.» Tatsächlich bringt bereits der Fahrplanwechsel im Dezember einiges an Mehrleistungen, und mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels geht der Ausbau im nächsten Jahr weiter.

Allerdings ist absehbar, dass die Infrastruktur einen wesentlichen Teil des Abbaus tragen wird. Dort ist bereits seit einigen Monaten ein anderer bekannter Sanierer im Einsatz, Pricewaterhousecoopers (PWC), mit einem vergleichbaren Auftrag. Infrastrukturchef Philippe

Vorstand SEV genehmigt Konzept der Mitgliederwerbung

Dauerauftrag in neuem Format

Für die Zukunft des SEV ist es entscheidend, dass die Mitgliederwerbung auf hohem Niveau weiterentwickelt wird.

Am 30. November findet der letzte Aktionstag der Mitgliederwerbung im Rahmen der diesjährigen Aktion «Gemeinsam sind wir immer stärker» statt. Die Werbeverantwortliche Elena Obreschkow betonte im Vorstand, dass ein grosser Effort nötig sein wird, um das Jahresziel von 1800 Neueintritten zu erreichen.

Gleichzeitig stellte sie das Werbekonzept für die kommenden drei Jahre vor: Neu gibt es nicht mehr eine Jahresaktion, bei der gute Werberinnen und Werber besonders belohnt werden, sondern eine Daueraktion, die mindestens über diese drei Jahre laufen wird. Dies soll es auch Gelegenheits-Werberinnen und -Werbemöglichkeiten ermöglichen, sich eine Zusatzprämie zu verschaffen. Ein wesentliches Element der neuen Aktion läuft jedoch im Hintergrund ab: Der SEV will sich stärker um alle die Mit-

glieder kümmern, die neue Mitglieder angeworben haben. Diese waren bisher nicht systematisch registriert und begleitet worden. Rückwirkend auf fünf Jahre sollen sie nun erfasst und erneut direkt angesprochen werden.

Bahnen bleiben integriert

Weiter beschäftigte sich der Vorstand mit dem Thema «Organisation Bahninfrastruktur», zu dem der Bundesrat eine Vernehmlassung eröffnet hat. Die politische Koordinatorin Daniela Lehmann erläuterte, dass dieser Bericht eine lange Vorgeschichte hat, in der sich der SEV wiederkehrend deutlich geäussert hat.

Ganz am Anfang stand eine Expertenkommission unter der Leitung des früheren SBB-Personenverkehrschefs Paul Blumenthal. Bereits in der Anhörung vor dieser Kommission hatte sich der SEV klar dafür ausgesprochen, dass die Bahnen in der Schweiz sogenannte integrierte Bahnen bleiben, bei denen Infrastruktur und Betrieb aus einem Haus erbracht werden. Ebenso stellte sich der SEV gegen eine Liberalisierung

bei Trassenvergabe und Infrastruktur. Später folgte eine erste Vernehmlassung, in der die Expertenkommission noch eine Holdingstruktur für die grossen Bahnunternehmen zur Diskussion stellte. Der SEV lehnte die Holding-Idee rundweg ab und warnte davor, im Voraus EU-Regelungen aufzunehmen, die noch nicht einmal in Brüssel spruchreif waren. Tatsächlich wurde das 4. Eisenbahnpaket der EU inzwischen so weit abgeschwächt, dass integrierte Bahnen grundsätzlich zulässig sind. Der Bundesrat ist denn auch der Haltung des SEV gefolgt und belässt die Bahnen unverändert in ihren Strukturen, was der SEV in seiner jetzigen Vernehmlassung selbstverständlich begrüsst. Positiv beurteilt er auch die Schaffung einer Trassenvergabe als Bundesanstalt und die Ausweitung der Kompetenzen der bisherigen Schiedskommission im Eisenbahnverkehr.

Öffentlichkeit nicht ausschliessen

Der SEV lehnt jedoch eine Neuerung ab, die erst jetzt in der

Diskussion aufgetaucht ist: Es wird vorgeschlagen, dass das Bundesamt für Verkehr bei Audits und ähnlichen Berichten nicht mehr öffentlich informieren soll, aus Sorge, damit den betroffenen Unternehmen zu schaden. Für den SEV gilt genau das Gegenteil: Die Aussicht, dass offen über solche Sicherheitsmassnahmen berichtet wird, soll die Unternehmen verpflichten, die Regeln einzuhalten. Weiter stellt sich der SEV skeptisch zu den erweiterten Passagierrechten, da das Zugpersonal negative Auswirkungen befürchtet.

Einsatz am Gotthard

Am 2. Februar 2016 führt der SEV einen Aktionstag zur Abstimmung über die zweite Gotthard-Strassenröhre durch. Der Vorstand diskutierte erste Ideen, wie er sich für ein Nein in der Abstimmung vom 28. Februar einsetzen kann. Aus SEV-Sicht ist wesentlich, dass der Gotthard-Basistunnel der Bahn die Lösung der Verkehrsprobleme am Gotthard ist und nicht der Bau eines weiteren Strassentunnels.

ZUR SACHE

weniger Personal

Gauderon schreibt denn auch in einem Brief an seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dass ein Abbau von rund 500 Stellen bei Infrastruktur zu erwarten sei.

Völlig falsche Stossrichtung

Sowohl Gauderon als auch Meyer erklären im gleichen Atemzug, dass alle diese Abbaumassnahmen für die Kundinnen und Kunden nicht spürbar sein sollen, also kein Leistungsabbau damit verbunden sei. Das hält der SEV schlicht für schönfärberisch: Wenn gleichzeitig ein Ange-

botsausbau und ein Stellenabbau durchgeführt werden, muss dies spürbare Folgen haben.

Der SEV hat entschieden, vorerst einzig die Pläne infrage zu stellen. «Anders als die SBB warten wir die Resultate der Analyse ab; dann sehen wir weiter», erklärt Tuti. Wenn dann gewerkschaftliche Massnahmen nötig seien, werde der SEV nicht zögern, diese zu ergreifen.

Contrat social als Sicherheit

Etwas bleibt bestehen, unbe-
sehen was die Analyse bringen

wird: Der Stellenabbau muss aufgrund des Gesamtarbeitsvertrags ohne Kündigungen erfolgen: Auch in Zukunft schützt der vom SEV vor über 20 Jahren erkämpfte Contrat social vor Entlassungen bei Restrukturierungen.

Der Idee, dass sich die SBB Gedanken darüber macht, wie der Verkehr im Jahr 2030 funktionieren soll, widersetzt sich der SEV nicht – aber auch hier hält er es für verfehlt, mit einer Sparprognose zu starten, statt ergebnisoffen an die Analyse heranzugehen.

Peter Moor

Es ist keine zwei Jahre her, seit das Schweizervolk deutlich Ja gesagt hat zu Fabi, der Finanzierung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur. Wie es der Name sagt, war damit ein Ausbauprogramm verbunden. Dieses trägt den Prognosen Rechnung, die regelmässig rund um die Verkehrsentwicklung präsentiert werden. Sie alle sagen dasselbe: Der Verkehr wird in den nächsten Jahrzehnten weiter zunehmen, etwa um 30 Prozent, und zwar stärker auf der Schiene als auf der Strasse.

«Der «Contrat social» gibt uns Rückhalt, aber er blockiert uns nicht.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV

Da fragt man sich schon, welcher Teufel die SBB geritten hat, dass sie in die Luft posaunt, im Jahr 2030 wolle sie ihre Aufgaben billiger erledigen. Und mit billiger meint sie nicht etwa reduziertes Wachstum, sondern sie setzt sich zum Ziel, gegenüber heute die Kosten um 20 Prozent zu senken.

Selbstverständlich wird das Leben im Jahr 2030 anders sein als heute; eine weitere digitale Revolution steht bevor. Aber weder Menschen noch Waren werden sich im Jahr 2030 per W-LAN oder durch Lichtleiter transportieren lassen. Transport bleibt ein grobes Geschäft, die Bahn wird weiterhin auf Schienen fahren.

Wir begegnen deshalb den Plänen der SBB mit allergrösster Skepsis. Wir haben aber vorerst nicht zu Protesten oder gar Kampfmassnahmen aufgerufen, weil wir sehen wollen, was die Analysen von McKinsey ergeben werden. Im nächsten Sommer wird es so weit sein. Dann wird sich zeigen, welche Mittel wir einsetzen müssen. Wir nutzen die Zeit, um uns darauf vorzubereiten.

Dabei befinden wir uns in einer besonderen Situation: Viele unserer Schwesterorganisationen reagieren auf solche Ankündigungen mit der Forderung nach einem Sozialplan, um die Folgen der Entlassungen abzufedern. Das müssen wir nicht, das können wir nicht! Wir haben den «Contrat social», der weit mehr ist als ein Sozialplan, nämlich eine Arbeitsplatzgarantie. Auch wenn wir mit dem neuen GAV eine minimale Ausdünnung zugelassen haben, bleibt der Grundsatz bestehen: Wer bei der SBB im GAV angestellt ist, kann bei einer Reorganisation nicht entlassen werden.

Das ist eine Sicherheit, die uns grossen Rückhalt gibt. Sie blockiert uns aber nicht. Wir sind überzeugt, dass die SBB die Verkehrsentwicklung nur mit mehr und nicht mit weniger Personal bewältigen kann. Und dafür sind wir auch bereit zu kämpfen.

Vorstand in Kürze

■ VPOD-Generalsekretär Stefan Giger informiert über den Zwischenstand bei den Verhandlungen zu TISA. Er rief den SEV auf, den Widerstand gegen dieses Abkommen aktiv zu unterstützen. Es bedroht grosse Teile des Service public.

■ In einer ersten Lesung besprach der Vorstand die Schwerpunkte 2016; im Dezember wird er sie definitiv verabschieden.

■ 2016 wird keine Jugendtagung durchgeführt, da die beiden letzten Tagungen mangels Anmeldungen abgesagt werden mussten. Für 2017 werden neue Formate gesucht, um die jungen Mitglieder anzusprechen.

■ Die Änderungen in der Verordnung zum Arbeitsgesetz bezüglich Zeiterfassung betreffen auch die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Der SEV wird die Auswirkungen aufs Personal vertieft untersuchen.

Bild der Woche



Letzte Woche haben schweizweit über 10 000 Bauarbeiter an drei Protesttagen die Arbeit niedergelegt – wobei sie wegen der Friedenspflicht im noch bis Ende Jahr laufenden Landesmantelvertrag Überzeit einzogen – und an Demos für einen neuen, verbesserten LMV und für die Sicherung ihrer Rente ab Alter 60 teilgenommen. Am Dienstag standen in der Deutschschweiz rund 300 Baustellen still, und 2000 Arbeiter assen von 12 bis 14 Uhr im HB Zürich zu Mittag.

■ VPT-Tagung Zentralschweiz vom 8. November in Hölstein (BL) bei der VPT-Sektion Waldenburg

Angriffe auf öV-Personal sind ohne Strafklage zu verfolgen

Im Zentrum der Versammlung stand das Podium zur Gewalt im öffentlichen Verkehr.

Ueli Müller, VPT-Vizepräsident und Buschauffeur bei den STI, den Verkehrsbetrieben der Region Thun, hat bisher an Übergriffen zum Glück «nur» mehr oder weniger grobe Beschimpfungen erlebt, anders als zwei seiner Kollegen, die abends von Maskierten mit vorgehaltener Pistole zur Herausgabe ihres Kassengelds gezwungen wurden. Der eine konnte danach zwei Wochen nicht mehr fahren, der andere konnte den Schock besser wegstecken. Das wohl auch dank dem kurz zuvor besuchten Deeskalationskurs. «Die Bedeutung der Schulung wird unterschätzt», betonte zuvor SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger bei der Vorstellung einer SEV-Umfrage zu den Massnahmen der Unternehmen betreffend Aggressionen. «Natürlich verlangen die Unternehmen von uns nicht, dass wir für das Geld unsere Gesundheit riskieren», sagte Müller, «und in solch gravierenden



Staatsanwältin Angela Weirich, Peter Moor, Ueli Müller und Martin Brack, Koordinator Care-Team BL.



Die gegen 200 Teilnehmenden trugen mit Erlebnisberichten und Fragen zur Gewaltdiskussion bei.

Fällen erhalten wir auch volle Unterstützung.» Doch nach Beleidigungen und Drohungen wie «Ich bring dich um!» sagten Chefs den Opfern in manchen Unternehmen oft: «Das war nicht so ernst gemeint, nimm das nicht so persönlich, eine Anzeige bringt wenig.» – «Worte können aber auch verletzen», weiss Müller aus eigener Erfahrung. Bei allen Belastungen der Chauffeure durch Ver-

kehr, Zeitdruck, Lärm-, Geruchs- und sonstige Emissionen «muss das nicht auch noch sein».

Was heisst «Offizialdelikt»?

Moderator Peter Moor, Leiter Kommunikation SEV, fragte Angela Weirich, Erste Staatsanwältin des Kantons Basel-Landschaft, ob eine (gröbere) Beschimpfung eines Chauffeurs nicht auch zu den strafbaren Handlungen gehört, die ge-

mäss Art. 59 des Personenbeförderungsgesetzes von Amtes wegen – also automatisch ohne Strafantrag des Opfers – zu verfolgen sind, wenn sie gemeldet werden? Sie erklärte, Ehrverletzungen seien ein Grenzbereich und daher sei ein Rechtsbeistand wichtig, «um auf der sicheren Seite zu sein». Moors Folgefrage, ob es zur Fürsorgepflicht der Arbeitgeber gehöre, angegriffenen Mitarbeitenden

Rechtsbeistand zu gewähren (den der SEV seinen Mitgliedern sowieso gibt), bejahte sie. Ein Kollege im Saal erzählte, wie er von einem Velofahrer einen Rippenstoss bekam, als er diesen auf ein Parkverbot hinwies. Da das Röntgenbild aber keinen Rippenbruch zeigte, sei der Fall nicht weiter untersucht worden, weil die Behörden den Täter – einen in einer Anstalt lebenden Drogenabhängigen – bereits kannten. Das ärgerte den Kollegen, dem die Brust noch lange wehtat.

Für Weirich wäre hier zumindest der Sachverhalt abzuklären gewesen. Für eine Verurteilung seien aber die Hürden bezüglich der Beweisführung hoch, und auch die gut ausgebauten Parteirechte seien einzuhalten. Daher kämen die Opfer kaum um eine Einvernahme herum, ausser wenn z. B. eindeutige Videobilder vorlägen. Doch der Art. 59 PBG nimmt von den Opfern Druck weg, weil sie keine Strafklage mehr machen müssen, damit ein Verfahren anläuft. Das scheint aber noch nicht allen Strafbehörden in allen Kantonen klar zu sein ... **Fi**

Neuanfang geglückt

Letztes Jahr lief mein Stage als Fachausbilderin aus, und das hat mir sehr viel Sorgen bereitet. Vor einem Jahr hab ich euch schon davon berichtet. Ich stand gerne vor der Klasse und dachte mir viele verschiedene Methoden aus, um den manchmal sehr trockenen Unterrichtsstoff praktisch und unterhaltsam zu vermitteln. Das war nun von heute auf morgen vorbei, und ich war von da an nur noch auf dem Zug unterwegs. Reichte mir das, ich wollte doch beides? Ich bewarb mich neu und fand auch meine derzeitige Teil-

zeitstelle als Ausbilderin, wo ich mein erlerntes Wissen noch weiterentwickeln kann. Vor kurzem durfte ich mich einmal im neuen Umfeld ausprobieren, das war so vertraut und ich habe mich wirklich wohl gefühlt. Was ich nicht verstehe, ist: sie haben mich vollkommen ausgebildet, zwei Jahre lang mit allen möglichen Kursen, und jetzt sammle ich meine praktischen Erfahrungen bei einem anderen Unternehmen? Wenn sie jedoch eine Übergangsmöglichkeit als Ausbilderin gefunden hätten, wären die Ressourcen noch da.

Nicht nur mir erging es so, denn viele junge Mitarbeitende kommen und gehen. Sie wollen noch studieren, vielleicht sich nebenbei weiterbilden und würden trotzdem Zugbegleiter bleiben, nur nicht mehr zu hundert Prozent. Das wird jedoch meistens abgelehnt. Was passiert dann? Sie kündigen und verlassen das Zugpersonal. Es gibt kaum Neue, liegt es am Interesse? Ich bin gerne Zugbegleiterin, vor allem das Internationale mit der Kooperation nach Deutschland und Österreich bedeutet mir sehr

«Ich probiere jetzt einfach einmal alles aus, mal sehen, was mir davon gefällt und was nicht.»

Sabrina Tessmer



viel. Das will ich nicht einfach so aufgeben, jedoch fahre ich nicht mehr hundert Prozent. Meine Freizeit liegt mir im Moment mehr am Herzen. Ich will alles aufholen, was ich in der letzten Zeit verpasst habe, als ich mich nur auf die Arbeit konzentrierte. Durch mein Stage habe ich etwas Wertvolles gewonnen, die Diplome, die Erfahrungen, die ich mein Leben lang mitnehme. Jedoch ge-

niesse ich jetzt auch jede freie Minute. Ich musste mich selber einmal fragen: In welche Richtung will ich jetzt gehen? Jetzt probiere ich einfach einmal alles aus, mal sehen, was mir davon gefällt und was nicht. Neuanfang geglückt. Die Türen in alle Richtungen stehen weit offen.

MEINE MEINUNG

Oustrail-Kolloquium zu aktuellen und künftigen Ticketing-Systemen

Swisspass ist nur eine Zwischenlösung

Der Verein Oustrail, der für einen möglichst guten öV in der westlichen Schweiz (inklusive Nordwestschweiz und Kanton Bern) lobbyiert, thematisierte am 6. November in Yverdon das Ticketing der Zukunft.

Nach der Präsentation des niederländischen Check-in-check-out (Cico, siehe Box) verwies VöV-Präsident und TL-Direktor Michel Joye bei der Vorstellung des im August eingeführten Swisspass darauf, dass ständiges Ein- und Auschecken für die Besitzer/innen der 450 000 GA und der Zehntausenden von Tarifverbundabos ein Komfortverlust wäre. Auch würde Cico manchenorts den Personenfluss behindern. Und Beschränkungen des Zugangs zu den Bahnhöfen würden auf grossen Widerstand stossen, ganz abgesehen von den Installationskosten.



Von links J. Mortier, K. Slijkhuis, J. Pilloud, M. Joye, G.-M. Schucan und M. Fleury.

Vom Swisspass zu Bibo

Für Michel Joye wie für den E-Ticketing-Spezialisten Gianmattia Schucan ist aber klar, dass der Swisspass nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zu einem Be-in-be-out-System ist: Ein Bibo-System registriert mittels Antennen an den Fahrzeugen automatisch die von den Reisenden gefahrenen Strecken und belastet ihnen so den Fahrpreis. Doch wegen der hohen technischen und organisatorischen Hürden rechnet Schucan mit mindestens zehn Jahren bis zum Start eines lan-

desweiten Bibo. Als nächsten Schritt sieht er die Weiterentwicklung des Smartphone-Ticketings. Offen liess er die Frage, ob die Swisspass-Chipkarte als Zwischenschritt wirklich nötig war.

Die zentrale Datenbank hinter dem Swisspass biete den Vorteil, dass verlorene Karten einfacher blockiert und die Existenz vergessener Karten vom Kontrollpersonal leichter festgestellt werden könnten, sagte Joye. Neben GA und Halbtaxabos, Ticketcorner- und Railway-Angeboten, Skiabos, Mo-

bility usw. sollen ab Dezember 2016 mit Unireso und Mobilis zwei erste Tarifverbund-Abos auf die Karte geladen werden können. Die 24 anderen Tarifverbünde sollen später folgen. Hinzu kommen Ende 2016 auch individuell modulierbare Abos für bestimmte Strecken.

Probleme und Gefahren

Beim Swisspass seien «Anlaufschwierigkeiten» wie die längere Dauer der Kontrolle oder zu schwache Kontrollgeräteeinheiten inzwischen entschärft worden, sagte Jeannine Pilloud, Leiterin Personenverkehr SBB. Da die Kontrolle aber weiter länger dauert, ist für den SEV klar, dass ohne Personalaufstockung bleibend weniger Reisende kontrolliert werden.

Pilloud versprach, neben dem E-Ticketing die anderen Kanäle für den Fahrkartenverkauf noch 10 bis 15 Jahre weiterzuführen, obwohl dies einen hohen Aufwand für eine Minderheit gelegentlicher Kund/innen bedeute. Der Minderheitenschutz sei wichtig, warnte Oustrail-Präsident Claude Hêche.

Konsumentenschützer Mathieu Fleury betonte, dass mit neuen Ticketing-Systemen nicht heimlich höhere Tarife eingeführt werden dürften wie etwa ein Malus in den Hauptverkehrszeiten. Denn Pendler/innen könnten gar nicht auf andere Zeiten ausweichen. Der Wegfall des dreijährigen Halbtaxabos sei bereits ein 25-prozentiger Preisaufschlag.

Beim Datenschutz sei abzuwägen, ob auf das geografische Tracing wirklich verzichtet werden soll, sagte Michel Joye. Denn Tracing erlaube Dienstleistungen wie Hinweise bei Verkehrsstörungen, die Start-ups jetzt schon anböten. **Fi**

«OV-Chipkaart»: Check-in-check-out in den Niederlanden

Die niederländische öV-Chipkarte gibt auch nur gelegentlich Reisenden Zugang zum ganzen öV, fast wie ein GA.

Karen Slijkhuis, hauptverantwortliche Datenanalytikerin bei der Niederländischen Staatsbahn NS, und Joost Mortier, Leiter des Projekts «OV-Chipkaart» bei NS, stellten «ihre» seit 2009 stufenweise eingeführte öV-Chipkarte vor.

Diese ist heute bei allen 16 öV-Unternehmen im Land gültig – für Zug, Metro, Tram, Bus und Schiff – und kann für weitere Dienstleistungen wie das Mieten von Autos und Fahrrädern oder als Parkkarte verwendet werden. Sie kostet 7 Euro 50 und muss vor der Benutzung mit mindestens 20 Euro aufgeladen werden, was man an Geräten in den Stationen oder übers Internet tun kann.

Vor dem Einsteigen in ein Fahrzeug muss die Karte zum «Einchecken» an ein NFC-Lesegerät

(Near field communication) gehalten werden. Dabei werden bei der Bahn 20 Euro abgezogen, im Bus oder Tram 4 Euro. Dieses Geld ist verloren, wenn nach der Fahrt das Auschecken vergessen wird, oder muss beim Verkehrsunternehmen zurückverlangt werden.

Beim Auschecken werden die 20 oder 4 Euro wieder gutgeschrieben und der kilometerabhängige Fahrpreis belastet. Ein- und ausgecheckt werden muss nicht nur beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, sondern auch beim Umsteigen von einem Zug in den andern, ausser wenn die NS beide betreibt.

Fast GA-Komfort

Der grosse Vorteil der Chipkarte ist, dass damit die ganze öV-Kette von Tür zu Tür benutzt werden kann. Man kann sie sogar automatisch vom Bankkonto aufladen lassen, damit immer genug Geld drauf ist. So bietet die Karte auch



Die Einschränkung des Bahnhofszugangs wurde heiss diskutiert.

für nur gelegentliche öV-Benutzer/innen den gleichen Komfort wie das Schweizer GA, abgesehen vom Ein- und Auschecken.

Über die Karte laufen auch Abos für Vielfahrer/innen und für verkürztere Zeiten (ausserhalb von 6–9 und 16–19 Uhr) sowie Rabatte für die Altersklassen 4–11 und 65+ (34% Rabatt) und für Student/innen (sie fahren werktags gratis). Für Tourist/innen gibt's z. B. eine Dreitage-Chipkarte für die Region Amsterdam. Solche Angebote habe erst die Chipkarte ermöglicht, weil damit die Fahrwege der Tourist/innen verfolgt werden können,

sodass die Einkünfte des Kartenverkaufs gerecht auf die Unternehmen verteilt werden können, erklärte Karen Slijkhuis. Es gibt auch Chipkarten für den einmaligen Gebrauch auf einer Strecke.

Geschlossene Bahnhöfe

Zwei erklärte Ziele des Check-in-check-out-Systems (Cico) waren die Bekämpfung des Schwarzfahrens und mehr Sicherheit in den Bahnhöfen durch deren Schliessung für Nichtreisende. Heute ist rund ein Viertel aller Bahnhöfe nur mit der Chipkarte zugänglich. Vor fünf Jahren gab es dazu eine

grosse politische Diskussion mit dem Resultat, dass Nichtreisende sich eine Gratis-Chipkarte für den Bahnhofszugang besorgen können. Doch von diesen speziellen Karten sind heute weniger als 10 000 im Umlauf, gegenüber 14 Mio. normalen persönlichen und unpersönlichen Chipkarten, bei 18,5 Mio. Einwohner/innen.

Hohe Investition

Die Lesegeräte und Schranken in den Stationen und Fahrzeugen hätten fast eine Milliarde Euro gekostet, sagte Joost Mortier, doch Cico verlangsamte den Personenfluss kaum.

Künftig dürften immer mehr Smartphone-Barcodes verkauft werden, diese sind schon heute erhältlich. Weiterentwickelt werden soll das Cico-System zu «Be-in-be-out», bei dem Antennen das Ein- und Auschecken automatisch besorgen. **Markus Fischer**

Kollege betreut Kollege: Die SBB setzt bei der Notfallpsychologie auf «Peers»



Paul Künzler, Leiter Care SBB.

«Die Betreuung erleben viele als Wertschätzung»

Seit 2013 gibt es das Kompetenz- und Servicecenter SBB Care für die psychologische Nothilfe für Mitarbeitende, Kund/innen und Angehörige bei traumatisierenden Ereignissen wie Unfälle, Suizide oder Gewalttaten. Als Betreuer/innen fungieren neben wenigen Profis rund 350 Freiwillige bei der SBB und anderen Bahnen. Wir sprachen mit dem Leiter Paul Künzler über die Betreuung nach Übergriffen.

■ kontakt.sev: Welche Berufskategorien sind von Übergriffen besonders betroffen?

Paul Künzler: Sicher das Zugpersonal, mittlerweile auch das Lokpersonal und das Elvetinopersonal. Beim Schalterpersonal gab es letztes Jahr nur zwei oder drei Überfälle, obwohl die Schalter offen sind. Bei der Transportpolizei und bei Securitrans gehört es fast ein wenig zum Job, dass man mal tätlich angegriffen wird.

■ Die Transportpolizei betreuen Sie ebenfalls?

Nein, da bin ich noch dran. Elvetino werden wir ab 1. Januar 2016 ebenfalls betreuen. Als wir Anfang 2013 mit der jetzigen Organisation gestartet sind, haben wir bewusst zuerst beim Lokpersonal begonnen, wegen der Personenunfälle, und im Juni 2013 das Zugper-

sonal dazugenommen, wegen der Tötlichkeiten. Im Moment sind wir an der Implementierung bei Infrastruktur-Instandhaltung wegen der Arbeitsunfälle. Wir sind eine kleine Organisation mit 4,6 Stellen in der Zentrale, deshalb sind wir schrittweise vorgegangen.

■ Wie viele Mitarbeitende betreut SBB Care jährlich wegen Tötlichkeiten?

Unser «Hauptgeschäft» sind die Unfälle und nicht die Tötlichkeiten. Dieses Jahr sind uns bis Ende Oktober etwa 50 Tötlichkeiten gemeldet worden.

■ Wie gross ist die Dunkelziffer bei den Übergriffen, weil zum Beispiel Zugbegleiter auf eine Meldung lieber verzichten aus Angst, von den Vorgesetzten mehr kritisiert als unterstützt zu werden?

Ich denke, dass dies eher Einzelfälle sind und dass wir die wirklich gravierenden Fälle schliesslich doch zu hören bekommen, zum Beispiel über die Transportpolizei.

■ Wie funktioniert die Betreuung durch SBB Care?

Die Erstbetreuung erfolgt nicht durch uns, sondern durch die Vorgesetzten, die wir durch sogenannte Präventionsschulungen dafür befähigen. Sie müssen uns bestimmte Ereignisse, die posttraumatische Belastungsstörungen auslösen können, obligatorisch melden. Dazu gehören die «Tötlichkeiten», bei denen es zu Körperkontakt gekommen ist, auch wenn es nur ein Schubsen war. Bei verbalen «Aggressionen» dagegen lassen wir die Vorgesetzten im Gespräch mit den Betroffenen entscheiden, ob diese eine Betreuung brauchen. Worte allein können auch schon schlimm sein, und es gibt Leute, die das persönlicher nehmen als andere.

■ Wie lange dauert die Präventionsschulung für die Vorgesetzten?

Für einen Chef Lokpersonal zum Beispiel dauert sie anderthalb Tage, für einen Geschäftsführer Verkauf dagegen zwei bis drei Stunden.

■ Beim Geschäftsbereich Verkehrsmanagement des Personenverkehrs zählt Ihr

Meldeformular (siehe Abbildung) auch «Bedrohungen» zu den Ereignissen, die obligatorisch zu melden sind.

Was verstehen Sie darunter?

Gemeint sind Bedrohungen mit einer Waffe, zum Beispiel einem Messer, oder einem anderen Gegenstand.

■ Wie funktioniert die Erstbetreuung durch die Vorgesetzten konkret?

Sie rufen die Betroffenen an oder gehen direkt vor Ort, je nach Geschäftsbereich. Das Zugpersonal macht die Erstbetreuung bei einer Tötlichkeit in der Regel telefonisch. Wenn Vorgesetzte dabei feststellen, dass es sich um einen sehr schweren Fall handelt, können sie bei uns über unsere Pikett Nummer Akutbetreuung anfordern. Das geschieht in etwa 10 bis 15 Prozent der Fälle. Bis jemand von uns vor Ort ist, kann es aber eine gute Stunde dauern, je nach Standort und Verfügbarkeit unserer Pikettleute. Wenn uns nach der Erstbetreuung ein Fall gemeldet wird, suchen wir für die Nachbetreuung unter unseren freiwilligen Mitarbeitenden einen Peer, das heisst einen Kollegen aus dem gleichen Bereich wie die Betroffenen. Letzteren sagen ihre Vorgesetzten bei der Erstbetreuung, dass sie am Folgetag von uns kontaktiert werden. Einen Tag zu warten ist bei uns Standard, denn unmittelbar nach dem Ereignis funk-

tionieren die meisten Menschen zuerst noch normal, arbeiten Checklisten ab usw. Am nächsten Tag, wenn man wieder «heruntergekommen ist» und darüber geschlafen hat, kann man besser beurteilen, was hängen geblieben ist: Hat man schlecht geträumt? Ist man depressiv aufgestanden?

■ Wie erfolgt die Kontaktaufnahme durch die Peers?

In 80 bis 85 Prozent der Fälle telefonisch. Die Betroffenen können selber entscheiden, wie viel Unterstützung sie annehmen. Es gibt solche, die sagen: «Es ist flott, dass ihr an mich gedacht habt, doch es geht mir tiptopp, ich brauche kein Gespräch.» Aber auch dann vereinbaren wir mit ihnen einen zweiten Termin ein paar Tage später, um nochmals nachzufragen, wie es geht, bevor wir den Fall abschliessen. Andere Betroffene erzählen, erzählen und erzählen, und es gibt einen zweiten Termin und vielleicht ein 1:1-Gespräch. Manchmal dauert das erste Telefon drei Viertel Stunden und der Betroffene findet später trotzdem, er habe keine Betreuung gehabt... Die Nachbetreuung dauert maximal vier bis sechs Wochen. Danach beginnt die Nachbearbeitung, bei der die Vorgesetzten wieder ins Spiel kommen, wenn jemand zum Beispiel keinen Nachtdienst mehr leisten kann und weiter Therapie benötigt.



Grundprozess der psychologischen Nothilfe durch Care SBB.

Ereignismeldung P-VM	
Bitte ankreuzen	senden an
<input type="checkbox"/> Personenunfall	Vorgesetzte und care@sbb.ch
<input type="checkbox"/> Entgleisung und Unfälle mit Auswirkungen auf den Betrieb	
<input type="checkbox"/> Bedrohung	
<input type="checkbox"/> Tötlichkeit	
<input type="checkbox"/> Sonstiges bei Bedarf	
<input type="checkbox"/> Aggressionen gegenüber Personal	Vorgesetzte
<input type="checkbox"/> Medizinische Notfälle (Ambulanz am Zug), Betreuung von Verletzten	
<input type="checkbox"/> Kollisionen mit Grosstieren	
<input type="checkbox"/> Brand im Zug	
<input type="checkbox"/> Zugstörungen, Zug bleibt auf der Strecke stehen: Evakuierung oder Zug ist mindestens 30 Minuten blockiert	
Datum	
Uhrzeit	

Beispiel eines Ereignismeldeformulars (Ausschnitt).



Paul Künzler: «Unmittelbar nach dem Ereignis funktionieren die meisten Menschen zuerst noch normal.»

■ **Kommt die Suva dafür auf?**

Bei den Lokführern bezahlt die Suva nach Personenunfällen in der Regel solche Therapien, doch beim Zugpersonal ist dies nach Tötlichkeiten meines Wissens (noch) nicht die Regel. Vor allem dann, wenn es keinen Körperkontakt gegeben hat, lehnt die Suva Anträge ab. Das geht aber nicht über unseren Tisch, damit befasst sich das Gesundheitsmanagement.

■ **Nach der Nachbetreuung schliesst SBB Care die Fälle also ab?**

Ja, unser Part der psychologischen Nothilfe ist dann abgeschlossen. Wenn nötig suchen wir für Betroffene noch einen Therapieplatz und arbeiten allenfalls mit dem betrieblichen Gesundheitsmanagement, der Sozialberatung oder dem Personaldienst (HR) zusammen.

■ **Es gibt aber Mitarbeitende, die sich weiter therapieren lassen müssen?**

Ja, wenn zum Beispiel ein Zugbegleiter den x-ten Übergriff erlebt, wird es schwieriger. Wir haben einen guten Draht zu Fachleuten in der ganzen Schweiz, doch die Betroffenen sind frei, andere Therapeuten

zu wählen. Wir geben immer nur Empfehlungen ab. Wir sind auch nicht jene, die bestimmen, dass jemand nicht mehr arbeiten darf, das entscheidet bei der SBB die Diagnostik.

■ **Was belastet Opfer von Gewalt besonders?**

Sie haben Angst, dass das Gleiche wieder passiert, und verschiedene andere Ängste sowie teilweise Schuldgefühle. Die Reaktionen sind aber individuell sehr verschieden.

■ **Zeitigt eure Betreuung in der Regel Erfolg? Oder gibt es viele Gewaltopfer, die trotz Betreuung nicht über ihr Trauma hinwegkommen und sich gezwungen sehen, den Beruf zu wechseln?**

Mir sind nur sehr wenige solcher Fälle bekannt, wobei die Betroffenen teilweise schon vorher mit ihrem Beruf unglücklich gewesen sind. Weil wir erst Anfang 2013 gestartet sind, ist unsere Datenbasis noch klein. Auch sonst gibt es weltweit nur wenig Zahlen zur Erfolgsquote der Notfallpsychologie. Das macht es für uns schwierig, aufzuzeigen, dass unser Nutzen unsere Kosten rechtfertigt. Wir werden aber

immer häufiger beigezogen, was zeigt, dass man an uns glaubt. Unsere Betreuung erleben viele Betroffene auch als Wertschätzung, sie sind dankbar dafür, mit jemand anderem sprechen zu können als nur mit ihren Chefs. Auch wenn es die-

«Es ist einfach etwas anderes, mit Kollegen über das Erlebte zu sprechen als mit dem Vorgesetzten.»

se nicht immer gerne hören: Es ist einfach etwas anderes, mit Kollegen über das Erlebte zu sprechen als mit dem Vorgesetzten. Und gegenüber Angehörigen haben Kolleg/innen den Vorteil, das Arbeitsumfeld besser zu kennen. Ich denke, dass unsere Organisation mit freiwilligen Peers ideal ist, um Kolleg/innen zu helfen, über ein Trauma hinwegzukommen. Ganz schlimme Fälle betreuen unsere Notfallpsycholog/innen, oder wir leiten sie an geeignete Spezialist/innen weiter.

■ **Gibt es Gewaltopfer, die auf eine Betreuung lieber verzichten?**

Nur etwa fünf Prozent wollen sich nicht einmal auf ein erstes Telefon einlassen. Das respektieren wir auch.

■ **Kann es je nach Charakter auch besser sein, den Übergriff möglichst zu verdrängen und zu vergessen, statt darüber zu sprechen?**

Nein, das ist aus psychologischer Sicht klar nicht der Fall, ausser wenn man jahrelang

immer über dasselbe sprechen würde. Es gibt auch Therapien, bei denen weniger gesprochen und mehr mit dem Körper gearbeitet oder zum Beispiel gemalt wird.

■ **Welches Verhalten empfehlen Sie zum Beispiel Verkäufern am Schalter bei sehr aggressiven Kunden?**

Ruhe bewahren. Wirklich kompetent für solche Empfehlungen sind aber die Spezialisten für öffentliche Sicherheit und Arbeitssicherheit. Da läuft auch einiges an Schulungen.

■ **Betreuen Sie auch Bahnkund/innen?**

Bei Gewalt zwischen Kund/innen nicht, aber bei Bahnunfällen oder Personenunfällen schon, in Zusammenarbeit mit

den Blaulichtorganisationen und Careteams der Kantone.

■ **Arbeiten Sie auch mit anderen Bahnen zusammen?**

Zurzeit mit SBB Cargo International, Thurbo, TILO, Zentralbahn und BLS. Sie bestellen aber nicht immer unser gesamtes Angebot. Mit der BLS zum Beispiel haben wir nur einen Vertrag für Grossereignisse.

Interview: Markus Fischer

BIO

Paul Künzler (55) wuchs im Raum Zürich auf. Er machte bei der SBB die Kondukteurlehre, wurde Zugchef und arbeitete daneben ab 2001 nach der Weiterbildung zum Reiseverkäufer zu 50% am Schalter. 2005 wurde er Teamleiter Operating in Romanshorn und Rorschach, 2008 Leiter Ereignismanagement & Services in Winterthur. Ab Ende 2011 leitete er die Care-Group und baute die jetzige Care-Organisation auf. Er ist zweifacher Grossvater und wohnt mit seiner jetzigen Partnerin (noch) in Neueneegg. Hobbys: Wandern, Reisen, Fussballtrainer (bis in die Frauennationalliga A, wo seine zwei Töchter spielten).

Migrationstagung 2015

«Eigentlich wollten wir zurück»

Zur Migrationstagung des SEV erschienen am 7. November rund 50 Interessierte im Hotel «Olten» im gleichnamigen Ort. Die Tagung war einem Thema von hoher Aktualität für die Migrant/innen gewidmet: Im Zentrum stand der Film «Eigentlich wollten wir zurückkehren» des Regisseurs und Autors Yusuf Yesilöz, und die Diskussionen drehten sich um die darin gemachten Aussagen.



Arne Hegland übergab Yusuf Yesilöz ein typisch schweizerisches Taschenmesser.

Der am Vormittag gezeigte Dokumentarfilm mit deutschen und französischen Untertiteln brachte das Gespräch schnell in Gang. Für die italienischsprachigen Teilnehmenden gab es eine Simultanübersetzung. Der kurdischstämmige Filmemacher thematisiert auf der Grundlage der Aussagen dreier migrierter Ehepaare, die aus der Türkei und vom Balkan stammen, eine Frage, mit der sich vor allem Migrant/innen der ersten Generation konfrontiert sehen, die nun ins Pensionsalter kommen: Bleiben oder (zurück-)gehen? Oder eine Mischung aus beidem? Aus dem

Dokumentarfilm erfährt man, dass ein Drittel ins Ursprungsland zurückkehrt, ein Drittel in der Schweiz bleibt – wobei dieser Anteil steigt – und ein Drittel regelmässig zwischen der alten und der neuen Heimat «pendelt». Aufgrund der Aussagen unterscheidet der Filmemacher verschiedene Typen von Migrant/innen: Für die einen ist das Geburtsland nicht mehr wirklich «ihr» Land, obschon sie in der Schweiz immer noch Ausländer sind. Andere pflegen die Lebensweise ihrer Herkunft, während ihre Kinder und Enkel in der Schweiz sind und keine Beziehung zum Land ihrer Her-

kunft haben. Und es gibt Ehepaare, bei denen der Mann und die Frau nicht die gleiche Ansicht über den Ort des Ruhestands haben...

Im Gespräch mit dem für die Migrationskommission zuständigen Gewerkschaftssekretär Arne Hegland und den Teilnehmer/innen der Tagung äusserte der Filmemacher die Ansicht, man könne mehrere Herkunftsländer haben. Selber fühlt er sich als Weltbürger und es stört ihn, dass man ihn immer noch als Ausländer ansieht, nachdem er doch schon seit 28 Jahren in der Schweiz lebt und Doppelbürger ist...

Er erzählte von einer Begegnung während der Dreharbeiten in Mazedonien, als er mit einem ehemaligen Lufthansa-Angestellten sprach, der sich zur Rückkehr entschieden hatte, aber oft seine Arbeitsuniform trug: «Wegen seiner westlichen Kleidung wurde er schief angesehen. Er blieb nicht lange und ist nach Deutschland zurückgekehrt.»

Was wäre die Aufgabe der Gewerkschaft? «Es ist wichtig, dass Migrant/innen nicht nur mit Mitbürger/innen ihres Herkunftslands Kontakt haben. Der Arbeitgeber müsste seine Angestellten freistellen, damit sie

die Sprache des Ziellandes lernen können. Wer hat am Abend, nach einem Arbeitstag, noch die Energie zum Lernen?», fragte er.

Als Dank für sein Kommen gab Arne Hegland Yusuf Yesilöz einige kleine symbolische Geschenke: ein typisch schweizerisches Taschenmesser, einen Kugelschreiber, um weiterhin seine Romane niederschreiben zu können und... einen türkischen Käse, einen Gazi, der ihm schmeckte: «Naja, offenbar wird er von einem spanischen Unternehmen hergestellt...»

Die nächste Migrationstagung findet am Samstag, 5. November 2016 statt.

Vivian Bologna/pan.

DAS WORT DES PRÄSIDENTEN

SEV-Präsident Giorgio Tuti verfehlte nicht, den politischen, gesellschaftlichen und gewerkschaftlichen Rahmen in Erinnerung zu rufen, in dem wir uns entwickeln: «Der Ständerat hat eine Erhöhung der AHV-Renten beschlossen. Nach 20 Jahren des Stillstandes. Aber das war vor dem 18. Oktober, als die Angstmacherei und der Populismus der SVP gewonnen haben.» Die Angst vor dem Fremden müsse mit aller Kraft bekämpft werden. Als Gewerkschaft, so rief er in Erinnerung, «müssen wir noch mehr auf die Strasse und in die Betriebe gehen, um den Abbau bei den Sozialversicherungen zu bekämpfen.»

Der Abbau beim Service public geht weiter. «Man hat es bei der Ankündigung der Post gesehen, ihre Leistungen einzuschränken, und bei der SBB, die eine gewaltige Reorganisation kurz nach dem 18. Oktober kommunizierte. Das ist kein Zufall, es ist ein Zeichen der kommenden Veränderungen.»

WORKSHOPS

«Ökonomische Faktoren zählen mehr als Gefühle»

Nach einem Mittagessen mit helvetischen, türkischen und Balkan-Genüssen arbeiteten die Teilnehmer/innen in fünf Gruppen, die die Frage der Rückkehr unter dem Aspekt der Generationen, des Heimatlandes, der Motivationen zur Rückkehr, der ökonomischen Faktoren und der politischen Verhältnisse behandelten. In der Gruppe, die sich mit den Unterschieden zwischen den verschiedenen Generationen befasste, wurde besonders der

Verlust der kulturellen und sprachlichen Identität bei einer Rückkehr ins Herkunftsland in den Vordergrund gerückt. Dies betrifft vor allem die dritte Generation, welche die Rückkehr wie eine Emigration empfindet. Die politischen Verhältnisse hier und im Herkunftsland spielen eine entscheidende Rolle: ethnische und politische Probleme, die zur Exilierung geführt haben, politische Rechte in der Schweiz und im Herkunftsland; und aus gewerkschaftlicher Sicht das in der

Schweiz schwächere Streikrecht. Es ist keine Überraschung, dass ökonomische Faktoren schwer wiegen: der Lebensstandard im Herkunftsland und in der Schweiz, insbesondere im Ruhestand. Das Niveau des Gesundheitssystems, der sozialen Vorsorge spielen eine nicht zur vernachlässigende Rolle. Oft zählen ökonomische Faktoren mehr als die Gefühle. «Kann ich es mir leisten, zurückzukehren?» Der letzte Workshop widmete sich den Gründen, heimzukehren oder zu bleiben. Wenn es sich um ein

Nachbarland handelt, fällt das Hierbleiben leichter, weil man problemlos zu Besuch gehen kann. Gleiches gilt, wenn man die Sprache des Ziellandes spricht. Wer vor 35 emigriert, verbringt mehr Zeit hier und bleibt tendenziell in der Schweiz. Wenn schliesslich die Familie im Herkunftsland geblieben ist, kann dies ein Grund zur Rückkehr sein. Die Abstimmung vom 9. Februar 2014 bringt viele Migrant/innen dazu, sich zu fragen: «Bin ich noch willkommen?»

Link zum Recht

Wie bestimmt sich Bestimmung?

Der Falschmacher: Vom bestimmungsgemässen Gebrauch und der schwierigen Bestimmung, wie ich eine Sache nicht behandeln sollte.

Ein Ding kann immer verschiedenartig gebraucht werden, meist ist aber nur eine Anwendung vom Hersteller auch vorgesehen.

So ist etwa ein Schraubenzieher grundsätzlich für das Eindrehen von Schrauben bestimmt. Benutzen kann man ihn aber auch als Hebel zum Öffnen von Farbdosen, zum Abkratzen von Kleberesten oder als Mordinstrument. Bestimmungsgemässer Gebrauch ist also definitionsbedürftig.

Gebrauchsanleitung beachten
Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Dinge beim bestimmungsgemässen Gebrauch nicht beschädigt werden. Maschinen und Apparate sind also gemäss Gebrauchsanweisung zu behandeln. Bei den Dingen des alltäglichen Lebens liegt der bestimmungsgemässe Gebrauch entweder in der Natur der Sache selber oder

der allgemeinen Lebenserfahrung. Kommt es zu einem Schaden, wird die Haftung meistens mit dem Hinweis auf nicht sachgerechte oder eben bestimmungsgemässe Anwendung abgelehnt.

Verboten: Sand im Getriebe
Von diesem bestimmungsgemässen Gebrauch lassen sich also auch Rechte oder eben Pflichten ableiten. So werden beim nicht richtigen Gebrauch Sachen beschädigt. Beschädigen ist nach der gängigen Definition ein Einwirken auf die Sache, das die Sachsubstanz oder die bestimmungsgemässe Brauchbarkeit der Sache mehr als nur unerheblich beeinträchtigt. Die bestimmungsgemässe Brauchbarkeit ist auch dann beeinträchtigt, wenn der Anwender das Zusammenspiel mehrerer beweglicher Teile einer Sache verhindert. Das muss nicht durch Beschädigen oder Demontieren eines der Teile (z.B. Zerlegen einer Uhr) geschehen, sondern

kann auch durch das Hinzufügen störender Substanzen erreicht werden (z.B. Sand in ein Getriebe streuen). Solange wir also die Dinge brauchen, wie es der Hersteller vorgesehen hat, sollte nichts passieren. Tun wir es nicht, begehen wir eine Sachbeschädigung. Die Ausrede, dass es so einfacher sei oder sich das Ding doch bestens eignet für diese Manipulation, gilt nicht

GAV §§ 42 & 43

Für die SBB und SBB Cargo gelten die Bestimmungen des GAV Ziffer 42 «Haftung für Schaden» und Ziffer 43 «Kostenbeteiligung». Wobei hier die Qualifikation nach dem Grad der Fahrlässigkeit klar eine juristische Frage ist und nicht vom Vorgesetzten festgelegt werden kann.

Im Streitfall kann bei der SBB eine Verfügung über die Höhe des Schadens, aber auch über den Grad des Verschuldens verlangt werden.

und verhindert keine Schadenersatzansprüche. Wenn das Ding uns gehört, dann ist es halt einfach kaputt, gehört es jemanden anderem, kann dieser Eigentümer von uns Schadenersatz verlangen.

Vorsätzlich oder fahrlässig
Gerade im Arbeitsleben hantieren wir mit den unterschiedlichsten Sachen und Materialien. Die gehören aber nicht uns, sondern dem Arbeitgeber, und wir sind gehalten, Schaden von den Dingen abzuwenden und sorgfältig damit umzugehen. Tun wir dies nicht, begehen wir, wie gesagt, eine Sachbeschädigung. Dabei ist zu unterscheiden, ob sie vorsätzlich oder nur fahrlässig begangen wurde und wie schadensgeneigt unsere Arbeit ist.

«Schadensgeneigte» Arbeit
Vorsatz bedeutet, einen Schaden wissentlich und willentlich herbeizuführen. Fahrlässigkeit kommt in Be-

tracht, wenn wir es vielleicht hätten wissen können, aber eigentlich nicht gewollt haben. Es werden drei Grade von Fahrlässigkeit unterschieden: leichte, mittlere und grobe Fahrlässigkeit. Der Grad der Fahrlässigkeit ist im Einzelfall zu bestimmen. Und schadensgeneigt ist eine Arbeit dann, wenn trotz Aufwendung von grosser Sorgfalt die Wahrscheinlichkeit eines Schadens gross ist (z.B. kaputtes Geschirr beim Servicepersonal). Selbstverständlich sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt. Mittlerweile ist aber allgemein bekannt, dass man einen Hamster nicht in der Mikrowelle trocknen sollte und man ein Kuchengitter auch als Rechaud verwenden kann. Aber wenn das Ding nicht uns gehört, dann sollten wir damit einfach vorsichtig oder eben bestimmungsgemäss umgehen, wenn wir nicht plötzlich doch noch Schadenersatzpflichtig werden wollen.

Rechtsschutzteam SEV

Das neue Movendo-Programm ist da

Weiterbildung hilft bei der gewerkschaftlichen Arbeit

Das Bildungsprogramm 2016 ist erschienen. Es wird den berufstätigen Mitgliedern des SEV mit dem Mitgliederausweis zugestellt.

Vorbereitet sein, wenn demnächst über die Zukunft unserer Altersvorsorge abzustimmen ist? Wissen, wie die Wirtschaft funktioniert? Sich am Arbeitsplatz wirkungsvoll für faire Arbeitsbedingungen und Löhne einsetzen? Sitzungen effizient und lustvoll leiten und gestalten oder Protokolle professionell erfassen?

Movendo bietet allen Gewerkschaftsmitgliedern auch im

nächsten Jahr zahlreiche Weiterbildungskurse an. Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter bleiben über die aktuellen Entwicklungen in Arbeitswelt und Politik auf dem neusten Stand. Die Teilnehmenden in den Movendo-Kursen machen sich mit den Strategien, Instrumenten und Handlungsmöglichkeiten ihrer Gewerkschaft vertraut. Movendo-Bildung bringt Mitglieder persönlich und beruflich weiter und unterstützt sie in ihrer Gewerkschaftsarbeit.

Spezielle Angebote für spezielle Aufgaben

Engagement lohnt sich, denn für Vertrauensleute hat Moven-

do ein spannendes Programm mit neuen Themen zusammengestellt. Vertrauensleute engagieren sich in der Personalvertretung oder im Stiftungsrat der Pensionskassen, als Sektionspräsidentinnen oder -präsidenten oder als Kontaktperson im Betrieb. Vertrauensleute sind das Herz der Gewerkschaften. Ihr Engagement wird mit einem breit gefächerten attraktiven Bildungsangebot unterstützt: Die Teilnehmenden lernen wirtschaftliche und politische Zusammenhänge besser kennen und wissen, wie die Sozialversicherungen funktionieren. Bei Gesetzesänderungen, die Arbeitnehmende betreffen, bleiben sie aktuell

M O V E N D O

informiert. Sie können als Vertrauensperson selbstsicher auftreten. Movendo organisiert auch massgeschneiderte Weiterbildung im Auftrag: Kurse, Seminare oder Tagungen werden für Verbände, Personalkommissionen oder Gewerkschaftsgruppen nach individuellen Wünschen und Bedürfnissen konzipiert und durchgeführt. Die SEV-Mitglieder erhalten in diesen Tagen das Movendo-Programm mit dem Mitgliederausweis zugestellt. In der Heft-

mitte befindet sich zudem das SEV-eigene Bildungsangebot. Grundsätzlich hat jedes SEV-Mitglied Anspruch auf einen kostenlosen Kurs pro Jahr. Movendo nimmt Anmeldungen ■ schriftlich mit dem Anmelde-talon im Programmheft, ■ telefonisch unter der Nummer 031 370 00 70 oder ■ an die E-Mail-Adresse info@movendo.ch entgegen. Das gesamte Programm ist ab sofort unter www.movendo.ch ersichtlich.

cg/pmo

Eine zweite Röhre am Gotthard würde die Verlagerungspolitik torpedieren

«Von den Entscheidungen in der Schweiz wird es abhängen, ob weitere Alpenquerungen der Bahn realisiert werden oder ob der Strassenverkehr weiter zunehmen wird, mit allen negativen Auswirkungen auch auf die Schweizer und Tessiner Strassen.»

Schlussfolgerung der Railvalley-Studie



Verlagern und sanieren statt buddeln und husten

Der Abstimmungskampf im Hinblick auf die Abstimmung vom 28. Februar nächsten Jahres über die zweite Röhre am Gotthard kommt in Gang. Bundesrätin Leuthard, Befürworterin einer zweiten Röhre, betont die Notwendigkeit der Beibehaltung einer Strassenverbindung. Eine Gruppe unabhängiger Ingenieure und Verkehrsexperten hat dagegen in einer Studie die Machbarkeit der Eisenbahn-Alternative aufgezeigt. Diese würde zudem der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Bahn einen entscheidenden Impuls geben und so die Sicherheit auf der ganzen Nord-Süd-Strassenachse verbessern.

Die Glaubwürdigkeit der Mitglieder dieser Gruppe steht nicht im Zweifel, schliesslich handelt es sich dabei samt und sonders um spezialisierte Ingenieure und Fachexperten mit langjähriger Erfahrung wie etwa Jost Wichser, emeritierter Professor der ETH Zürich, der an der Realisierung des Autoverladers durch den Vereinatunnel beteiligt war, oder Ruedi Sturzenegger, früherer Leiter Betrieb bei der SBB. Sie ziehen einen klaren Schluss: Die Bahn hat mehr als genug Kapazität, während der Schliessung des Autobahntunnels für die Sanierungsarbeiten den gesamten Personen- und Schwerverkehr zu übernehmen. Damit würden auch 1,8 Milliarden Franken eingespart und die Arbeiten neun Jahre früher fertig. Die Studie wurde am 3. September 2015 an einer Medienkonferenz und einem Vortragsanlass in Bern präsentiert (siehe kontakt.sev Nr. 15/2015) und ist auch auf der Website www.sanierenohneverlieren.ch greifbar.

Genug Verladekapazität

Heute beträgt der durchschnittliche tägliche PKW-Verkehr durch den Gotthard-Strassentunnel 15 200 Autos,

an einem Spitzentag fahren in beide Richtungen insgesamt 23 600 Wagen. Nach der Inbetriebnahme der Basistunnel am Gotthard und am Ceneri im Jahr 2020 und halbstündlichen Zügen werden diese Zahlen sicher tiefer sein, vor allem weil die Züge nicht nur öfter, sondern auch schneller fahren werden (die Reisezeit von Zürich nach Lugano verkürzt sich um dreiviertel Stunden). Das gleiche Phänomen sehen wir schon im Wallis seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-

Basistunnels. Um diesen Verkehr aufzunehmen, wird der bisherige Gotthardtunnel zur Verfügung stehen, der nach der Eröffnung des Basistunnels nur noch von einem Zug pro Stunde und Richtung benutzt wird. Eine Verlademöglichkeit wie am Lötschberg oder durch den Vereinatunnel hätte dank Zügen für 100 Autos, die wenn nötig alle 7,5 Minuten fahren würden, eine Kapazität von 31 200 Autos täglich. Ausserhalb der Spitzenzeiten würden die Züge im

Viertelstundentakt verkehren. So würde die gleiche Stundenkapazität erreicht, wie sie der heutige Strassentunnel hat. Die Autos würden dabei gratis verladen. Für den Verlad wären bis acht Autoverladezugskompositionen nötig, die nach Abschluss der Sanierung des Strassentunnels zum Beispiel auf der Lötschberg-Simplon-Achse weiterverwendet werden könnten – die Kompositionen dieser Strecke müssen ohnehin in den nächsten Jahren ersetzt werden.

Zwei Schwerverkehrs-Rola 2014 fuhren 1 033 000 Schwerverkehrsfahrzeuge im Strassentransit, davon rund 800 000 durch den Gotthard. Dank der neuen Zugsicherungs- und -betriebssysteme, die im Basistunnel zum Einsatz kommen, können dort neben stündlich zwei Reisezügen in jeder Richtung bis zu acht Güterzüge pro Richtung verkehren. In den ersten Jahren wird die Nachfrage drei bis fünf Züge pro Stunde und Richtung nicht übersteigen, sodass genug Kapazität für den Vorschlag der Expertengruppe einer «Kurz-Rola» bestünde. Das hiesse zwei Züge pro Stunde und Richtung mit einer Kapazität von je bis zu 30 Fahrzeugen, was vor allem dem Binnenverkehr dienen würde. Der Preis müsste der Ersparnis entsprechen, die dadurch entsteht, dass der LKW nicht über die Alpenautobahn fahren muss. Auch hier könnten die benötigten Niederflurwagen später auf anderen Strecken, beispielsweise am Lötschberg oder in Österreich, weiter benutzt werden, um das alte Rollmaterial zu ersetzen.



Die Bahn hat eine mehr als ausreichende Kapazität, um die Nord- und die Südseite der Alpen auch während der Sanierungsarbeiten zu verbinden.



Die Schweiz sollte den grösstmöglichen Nutzen aus den hohen Investitionen in die Neue Eisenbahn-Alpentransversale zu ziehen versuchen. Im Bild der Anschluss bei Biasca.

Eine Tessiner Studie stösst auf etliche Ungereimtheiten bei der geplanten Tunnelsanierung mit einer 2. Röhre

Luxuslösung am Gotthard

In einer kürzlich veröffentlichten Studie vergleicht der Tessiner Think Tank Railvalley die gegenwärtigen Sanierungsarbeiten am Arlberg mit den am Gotthard vorgesehenen.

Die beiden Tunnel sind einander sehr ähnlich: eröffnet 1979 bzw. 1980 mit einer Länge von 15 500 bzw. 16 900 Metern, beide mit Gegenverkehr und beide zu sanieren.

Unterschiedliche Sanierungsart, unterschiedliche Kosten

Die Unterschiede zwischen den beiden Sanierungsprojekten sind dagegen beträchtlich. Während die geschätzten Kosten für den Arlberg «nur» 160 Millionen Euro betragen, sind es für den Gotthardtunnel 750 Millionen (zu denen noch die rund 2 Milliarden für die zweite Röhre kommen sollen). Laut Railvalley rührt der Unterschied daher, dass man sich in Österreich damit zufrieden gibt, die Struktur des Tunnels

zu sanieren, was den Normen entspricht, die das Gesetz für bestehende Tunnel vorsieht, während man sich am Gotthard den Vorgaben annähern will, die für neue Tunnels gelten. Im Einzelnen sieht das Gotthardprojekt vor, die lichte Höhe von 4,5 auf 4,8 Meter zu vergrössern, sodass auf der ganzen Länge des Tunnels die Tunnelzwischenendecke neu gebaut werden muss. Die Querneigung der Fahrbahn soll von 2,0 auf 2,5 Prozent gebracht werden. Deshalb muss auch die Fahrbahn auf der ganzen Länge neu gebaut werden, um die Querneigung um 4 cm zu erhöhen. Schliesslich sollen die Seitenbankette von 70 cm auf 1 m verbreitert werden. Railvalley-Präsident Peter Krebser präzisiert, die jetzige lichte Höhe von 4,5 Metern habe noch nie zu Problemen geführt. Die 30 zusätzlichen Zentimeter könnten die Lüftung nicht wesentlich verbessern, noch liessen sich damit die Normen für neue Tunnel erreichen, die eine lichte Höhe von 5,2 Metern verlangen.

Das Fahrbahnquergefälle (Neigung) von 2,5 Prozent erleichtert das Abfließen des Wassers im Fall von Starkregen – der bekanntlich im Tunnel nicht vorkommt. Der Bericht des Bundesrats rechtfertigt in keiner Weise die Verbreiterung der seitlichen Bankette. Würde der Gotthard-Strassentunnel auf die gleiche Art saniert wie jener am Arlberg, könnten die meisten Arbeiten nachts durchgeführt werden, sodass eine Fahrbahn immer befahrbar bleiben könnte – mit Wechselzeit und maximal 30 Minuten Wartezeit und Gesamtkosten in der Grössenordnung von 250 Millionen. Auf diese Weise könnten alle Unannehmlichkeiten einer längeren Sperrung des Tunnels vermieden werden. *(Allerdings würden dabei die Argumente für die Notwendigkeit eines zweiten Tunnels noch weniger verfangen; Anmerkung der Redaktion.)*

2. Röhre und Verlagerungspolitik

Sehr bemerkenswert ist der letzte Abschnitt der Studie, den wir ungekürzt zitieren:

«Neben der Schweiz ist Österreich das einzige europäische Land, das sich aktiv für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene einsetzt. Österreich baut zusammen mit Italien, unter Ausnützung europäischer Gelder, den Eisenbahntunnel am Brenner mit einer Gesamtlänge von 55 Kilometern. Die 2007 begonnenen Arbeiten kommen nach Plan voran und werden im Jahr 2025 abgeschlossen sein. Österreich, ein Gebirgs- und Alpenland wie die Schweiz, ist sehr interessiert an einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene und tätigt dafür grosse Investitionen. In anderen Ländern Europas, in denen der Ausbau des Strassennetzes aus topografischen Gründen wenig Hindernisse kennt, geniesst die Verlagerungspolitik wenig Unterstützung.

Mit Sicherheit wird die Volksabstimmung zur Verdoppelung des Gotthardtunnels in Europa aufmerksam beobachtet. Den Fachleuten ist klar,

dass eine Ablehnung der zweiten Röhre – vor allem dank dem Vergleich mit dem Vorarlbergertunnel – technisch und finanziell motiviert wäre. Umgekehrt würde eine Annahme der Verdoppelung – wenige Monate vor der Eröffnung von AlpTransit – als totales Scheitern der Verlagerungspolitik interpretiert.»

Mit der Alpeninitiative hat sich die Schweiz eine klare Strategie gegeben: Die Investitionen in die Strasse sollen den inner-schweizerischen Verkehr verbessern, während für den Nord-Süd-Transitverkehr von Personen und Gütern die Bahn vorgesehen ist. Dafür wird investiert, und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn sollte obligatorisch sein.

Von den Entscheidungen in der Schweiz wird es abhängen, ob weitere Alpenquerungen der Bahn realisiert werden oder ob der Strassenverkehr weiter zunehmen wird, mit allen negativen Auswirkungen auch auf die Schweizer und Tessiner Strassen.

Fortsetzung von Seite 10

Für den Transitverkehr wird eine «Lang-Rola» mit einem stündlichen Zug zwischen Basel und der Gegend von Chiasso vorgeschlagen, die durch den 4-Meter-Korridor möglich würde, der die Beschränkungen im Lastwagentransport beseitigen sollte. Diese Lang-Rola könnte nach der Tunnel-Sanierung weiter in Betrieb bleiben, wobei die Kosten durch die Bundesbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs gedeckt würden.

Mit diesen Angeboten, die werktäglich 17 Stunden bestünden, könnten bis zu 3300 Lastwagen transportiert werden. Am Samstag würde zu-

zweiten Röhre 2,8 Milliarden veranschlagt werden. Die Kostenschätzung für die Verlagerungslösung geht von der Studie des Bundes von 2011 aus, wobei die Kosten gesenkt werden, indem die Verladewagen nach der Sanierung weiterverwendet werden könnten. Die SBB verfügt daneben über eine grosse Zahl an Lokomotiven, die für die Verladelösung bereitgestellt werden könnten. Sie würden andernfalls zwischen 2020 und 2025 aus dem Dienst gezogen.

Die Eisenbahn-Alternative würde es erlauben, die Arbeiten zehn Jahre früher zu vollenden und auf die Notsanierung zu verzichten, die nicht nur Kosten von 115 Millionen Franken verursachen, sondern auch die Sperrung des Tunnels während 150 Tagen nötig machen würde – vor den eigentlichen Arbeiten und mit der Umleitung des Verkehrs über die San-Bernardino-Achse oder den Gott-

hardpass als einzige Ausweichroute.

Die vieldiskutierte Sicherheitsfrage

Die Studie enthält auch einige Überlegungen zur Sicherheit im Strassenverkehr – diese ist für die Verfechter der zweiten Röhre ja eines der Hauptargumente für ihre Idee. Die Autoren der Studie halten es für sehr wahrscheinlich, dass innert zehn bis fünfzehn Jahren nach Abschluss der Sanierungsarbeiten die Verkehrssicherheitsfrage in einem bidirektionalen Tunnel sich völlig anders präsentieren wird: Lenkungsassistentenprogramme zum Spur- und Abstandhalten usw. werden weit verbreitet sein. Der Gesetzgeber könnte also entsprechend tätig werden und Autos, die nicht über solche Systeme verfügen, das Durchfahren des Tunnels verbieten.

Unfallgefahr bleibt

Die zweite Röhre würde die Sicherheit nur verbessern, wenn die jetzigen Massnahmen weitergeführt würden, also die kapazitätsbeschneidende Dosierung und die Höchstgeschwindigkeiten. Würde das Dosierungssystem abgeschafft und damit mehr Verkehr durch den Tunnel geführt, würde sich das Risiko für Unfallereignisse erhöhen.

Im Falle von Unterhaltsarbeiten oder bei Unfällen müsste jeweils provisorisch zum Gegenverkehrssystem in einer Röhre zurückgekehrt werden, was zu gefährlichen Situationen führen würde, da diese Situationen, anders als heute, völlig überraschend auftreten würden.

Studie wird anerkannt

Die Präsentation der Studie hat in der ganzen Schweiz viel Interesse hervorgerufen, nicht zuletzt aufgrund des guten Rufs der Gruppe, die sie erarbeitet hat. Sogar die «Neue Zürcher Zeitung», die sicher nicht im Verdacht steht, Teil der «rot-grünen Front» zu sein, hat ihr viel Raum gewidmet und ihre Schlussfolgerungen eine «valable Alternative» genannt. Die Idee wurde auch von einem Filmchen aufgenommen, das von den Gegnern der zweiten Röhre produziert und ins Netz gestellt wurde.

Der Film, der auch auf den meisten der unten rechts angegebenen Seiten angeschaut werden kann, schliesst mit einem wichtigen zusätzlichen Hinweis, der über jenen zur Sicherheit hinausgeht: Der Verzicht auf die zweite Röhre würde es erlauben, die Sanierung des bestehenden Tunnels viel eher in Angriff zu nehmen, nämlich sofort nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors im Jahr 2020. Der sanierte Tunnel könnte mit einer versenkbaren Mittelleitplanke ausgerüstet werden, womit die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert würde, und dies zehn Jahre früher, als wenn auf eine zweite Röhre gewartet wird.

Pietro Gianolli/pan.

KOMMENTAR

Kapazitätserhöhung durch die Hintertür

Einer der umstrittensten Aspekte der Vorlage für den Bau der zweiten Gotthard-Strassenröhre ist die (Nicht-)Einhaltung der in der Bundesverfassung festgeschriebenen Kapazitätsbegrenzung. Der 1994 durch das Volks-Ja zur Alpen-Initiative in die Verfassung geschriebene Art. 84 Abs. 3 lautet: «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden.» Um diese Vorgabe zu respektieren, greift die Vorlage zu dem Kniff, dass nach dem Bau der zweiten Röhre nur eine Spur pro Röhre für den Verkehr freigegeben und die zweite Spur als Pannestreifen benutzt werden soll.

Man könnte darüber diskutieren, ob nicht schon auf diese Weise der Verfassungsartikel verletzt wird, weil die Pannestreifen den Verkehrsfluss erhöhen. Die Hauptgefahr ist aber eine andere: Verfassungskonformität könnte auf dieselbe Weise hergestellt werden, wie die Kapazitätsbegrenzung in die Verfassung kam: per Volksinitiative. Stossend an diesem Vorgehen wäre, dass die Behörden bewusst Tatsachen schaffen, die eine solche Initiative begünstigen, nachdem sie sich schon immer schwer damit getan haben, die Auflage zu akzeptieren, dass der Alpenbogen vor den Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen ist und daher der Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern ist.

Es ist zumindest seltsam, dass kein Mitglied der eidgenössischen Räte, die 2004 mehrheitlich für «Avanti» – das heisst für zwei Strassenröhren mit vier Spuren – gestimmt haben, diese Variante mehr vertreten will. Offensichtlich zieht man es vor, die Frage erst aufzuwerfen, wenn die Bevölkerung vor vollendete Tatsachen gestellt und das Geld der Steuerzahlenden schon ausgegeben worden ist.

Dann wird man fragen: «Seid ihr wirklich so konsequent (=stur), dass ihr die geschaffene Infrastruktur nicht nutzen wollt?» Der Forderung nach der Öffnung aller vier Spuren wird man dann wiederum Nachdruck verschaffen, indem man täglich Staus vor den Tunnelportalen meldet und dies kunstgerecht dramatisiert, wie es diverse Medien schon in diesem Sommer beobachtet haben. Wie die Abstimmung über eine solche Initiative unter solchen Vorzeichen ausgeht, ist leicht abzusehen, trotz der bundesrätlichen Beteuerungen. Doch diese scheint man nicht einmal mehr in Doris Leuthards eigener Partei ernst zu nehmen: Aus solchen Überlegungen hat nach Carlo Croci, Stadtpräsident von Mendrisio, nun auch die CVP in Uri, zweitgrösste Partei dieses Kantons, die zweite Röhre mit klarer Zweidrittelmehrheit abgelehnt. Wie es auch der SEV empfiehlt.

Pietro Gianolli/FI



mindest ein Kurz-Rola-Zug stündlich verkehren. Dies ergäbe insgesamt eine Transportkapazität von 818040 Lastwagen jährlich.

Nachhaltige Infrastruktur

Die Studie befasst sich auch mit den nötigen Infrastrukturen: Für den Verlad der Autos könnte eine Anlage in Göschenen und eine in Airolo gebaut werden mit einer Rampe, die gross genug wäre, um beidseits ein Verladegleis zu haben. Um die Umlaufzeit zu senken, könnte gleichzeitig am Ende und in der Mitte des Zuges be- und entladen werden. Für die Lang-Rola dagegen müssten Verladeanlagen bei den heute nicht mehr benutzten Gleisfeldern in Basel und Chiasso gebaut werden. Die in der Studie vorgeschlagene Alternative würde nur 1 Milliarde kosten, wogegen für die Sanierung mit einer

WEITERE INFOS

Der SEV hat sich dezidiert gegen die zweite Gotthardröhre ausgesprochen und unterstützt verschiedene Vereinigungen mit dem gleichen Ziel. Wer weitere Informationen zum Thema wünscht, kann diese auf verschiedenen Internetseiten lesen, auf die wir uns auch beim Erarbeiten dieses Dossiers stützten.

Wir geben einige dieser Seiten an (natürlich zusätzlich zur Seite www.sev-online.ch); die Aufzählung ist nicht abschliessend:

www.zweite-roehre-nein.ch
www.alpeninitiative.ch
www.uri-gegen-zweite-roehre.ch
www.sanierenohneverlieren.ch
www.railvalley.org
www.verkehrsclub.ch
www.buergerliches-nein.ch

■ Unterverband TS

«Wir sind in mehreren Bereichen gefordert, aber auch proaktiv dabei»

In Eggwil begrüsst Zentralpräsident Werner Schwarzer am 2./3. November die Zentralvorstandsmitglieder zur diesjährigen ZV-Sitzung. Der Leiter Operating, Thomas Brandt, referierte zu «Umsetzungsstand OP2016», aktuellen Themen und zum Ausblick 2016.

Beim Überblick der Zielerreichung 2015 fällt die schlechte Erreichung der Pünktlichkeit auf. Mit einem Sieben-Punkteprogramm geht Operating die diversen Themen an, um die Pünktlichkeit zielorientiert zu verbessern. Auch die Sicherheitskennzahlen stehen durch die Umfallereignisse von Rafz und der Rangierkollision in Basel im roten Bereich. Die Sicherheit ist unsere tägliche Herausforderung, bei diesem Thema müssen wir dranbleiben und uns stetig verbessern.

«OP2016» und Modulare Revision

Im Prozess von «Kultur & Wandel» gehe es darum, die einzelnen Puzzlesteine, die uns den Rahmen zu OP2016 geben, zusammenzuführen, erklärte Brandt. Bis anhin seien wir sehr «technisch» unterwegs. Für die Vermittlung von Nutzen und Sinnhaftigkeit von Prozessen und Anpassungen nähmen wir uns bisher zu wenig Zeit. Die Sinnhaftigkeit sei den Mitarbeitenden, vor allem auch auf unteren Stufen, oft nicht klar. Daher müssten die OP-Führungskräfte zu «energetisierender Führung» befähigt und geschult werden. Mit dem Kulturprogramm soll dies erreicht werden. Ein grosser Schwerpunkt von Operating ist, das neue komplexe Rollmaterial zu

beherrschen. Dieses erfordert auch neue Konzepte. Künftig werden die modularisierten Revisionen in den Serviceanlagen stattfinden. Das wird eine grosse Herausforderung für die Materiallogistik (MLO), um die Verfügbarkeit von Ersatzteilen und die Komponenten zu gewährleisten. Beim Umsetzungsplan für die modulare Revision nach Flotten ist OP bei den Flirt- & GTW-Kompositionen auf Kurs, bei den Revisionen der DTZ aber nicht auf dem Punkt. Hier sind die Verantwortlichen in der Pflicht, sich bei Abweichungen zu melden, damit diese angegangen werden können. Deshalb wurde ein Performance-Team gegründet, das die Umsetzung der eingeleiteten Massnahmen in der Linie unterstützt und koordiniert.

Instandhaltung bei Giruno und ETR 610

Gemäss SBB Kommunikation vom 30. Oktober 2015 wird die Instandhaltung der neuen Gotthardzüge (Giruno) durch Operating in unseren Serviceanlagen und Werken sichergestellt. Dadurch erreichen wir die Unabhängigkeit und Flexibilität in der Einsatzplanung. Der Unterverband TS ist erleichtert, dass die SBB nun doch entschieden hat, ihr eigenes Fachwissen im Fahrzeugunterhalt anzuwenden und auszubauen. Denn der Unterhalt muss eine Kernkompetenz von Operating bleiben. Inakzeptabel ist hingegen der Entscheid, mit den geplanten Nachrüstungsarbeiten an den ETR 610, die aus Zulassungsgründen bei Alstom in Savigliano (Italien) erfolgen müssen, auch die Revisi-

on dieser Züge dorthin auszulagern. Operating verspricht sich davon eine Synergienutzung und bessere Verfügbarkeit der Fahrzeuge. An dieser Stelle möchte der Unterverband TS gerne in Erinnerung rufen, dass die bis anhin gemachten Erfahrungen mit der Firma Alstom in Bezug auf Qualität und Zuverlässigkeit nicht immer überzeugten. Diese Auftragsvergabe werden wir mit Argusaugen verfolgen und notfalls intervenieren.

Der Kostendruck ist Realität

Günstigere Angebote von Fernbussen und steigende Trassenpreise führen zu steigendem Kostendruck. Dadurch entsteht ein Spagat zwischen Mitteln und Kundenorientierung. Handlungsbedarf besteht vor allem im Bezug auf Steigerung der Attraktivität des Angebots und die Erhöhung der Auslastung in den Nebenverkehrszeiten. Im Gegenzug muss eine Senkung der Gesamtsystemkosten durch ein kostengünstigeres Bahnsystem für die Zukunft mit neuen Angebotskonzepten und Technologien erreicht werden.

Herausforderungen 2016

2016 werden einige Herausforderungen auf Operating zukommen. Nach einer emotionsgeladenen Phase gilt es nun, den Fernverkehr-Doppelstockzug erfolgreich in Betrieb zu bringen. Damit der Gotthardbasistunnel in Betrieb genommen werden kann, braucht es eine termingerechte Fahrzeugertüchtigung durch Operating, insbesondere im Bereich des Brandschutzes und des ETCS Level 2. Auch im Projekt «Ceva und Léman Ex-

press», die grösste grenzüberschreitende S-Bahn in dieser Art in Europa, fordert uns bis zur Eröffnung im 2019. Thomas Brandt bedankte sich bei allen Mitarbeitenden von Operating für ihren täglichen Einsatz. Unsere Arbeit wird jeden Tag von über einer Million Kund/innen geschätzt. Sie ist Teil vom Ganzen.

TS intern

Bei der Leitung Zugbereitstellung besteht der Wunsch, die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) der Bereiche Rangier, Reinigung, Instandhaltung, Fahrzeugdiagnose und Reparaturen in eine BAR zu verschmelzen. Gemeinsam wurden Änderungswünsche erarbeitet. In Gruppenarbeiten wurde auch das interne Projekt «Neuausrichtung TS-Zentralausschuss 2017» ein weiteres Stück vorwärtsgebracht. Kassier Kurt Wyss präsentierte einen ersten Entwurf des Budgets 2016. Der Werbeverantwortliche Claude Meier informierte über die Organisation und die Durchführung des TS-Werbeaktionstags vom 30. November 2015. An den Standorten Zürich Herdern, RBL, Oberwinterthur, Olten, Basel, Bellinzona, Lugano und Chiasso finden TS-Standaktionen statt. Wichtig ist, den Kontakt zu den SEV-Mitgliedern zu pflegen und nichtorganisierte Arbeitskolleg/innen für die Wichtigkeit der gewerkschaftlichen Tätigkeiten zu sensibilisieren und einzubinden. Es werden diverse interessante Giveaways abgegeben, neben sonstigen Überraschungen.

Medienstelle SEV-TS

■ Unterverband TS

Grosses Staunen über IT-Mobile-Prozesse Instandhaltung

Das jährliche Dreiländertreffen der Fahrzeuginstandhaltung fand am 29. und 30. Oktober turnusgemäss in der Schweiz statt. Auf Wunsch der Betriebsratskollegen von ÖBB und DB wurden in Zürich die Serviceanlagen Herdern, Depot G und das Reparaturzentrum Zürich Altstetten besichtigt.

Die sieben Betriebsratskollegen der beiden Nachbarbahnen wurden durch den Leiter Operating Zugbereitstellung (OP-ZBS) der Region Zürich, Reto Näf, am Servicestandort Herdern herzlich begrüsst. In seiner interessanten Präsentation stellte Reto Näf die ZBS Region Zürich mit seinen vier Serviceanlagen detailliert vor, die alle dafür sorgen, dass die Züge von SBB Personenverkehr pünktlich, sicher formiert und in sauberem Zustand zur Abfahrt bereitstehen. Anschliessend startete

die Besichtigung der längsten und neuesten Fahrzeuginstandhaltungswerkstatt Herdern 2, 400 Meter der SBB und der Schweiz. Mit der Inbetriebnahme wurden auch gleichzeitig die seit November 2014 pilotierten «IT-Mobile-Prozesse Instandhaltung» definitiv umgesetzt. Mit dem Samsung Galaxy Tablet 4 sowie einer speziell entwickelten App können im Bereich der Instandhaltung verschiedene SAP PM-Funktionen mobil bearbeitet werden. Die Arbeitsaufträge werden vom Teamleiter den Mitarbeitenden elektronisch zugeteilt. Der Mitarbeiter kann seine Aufträge auf dem Tablet sichten, auswählen, ausführen und zurückmelden sowie Arbeitspläne inkl. DMS-Dokumente konsultieren. In SAP werden Aufträge und Zeiten je Mitarbeiter ohne Eingriff der Disposition automatisch verbucht.

Genau diese «IT-Mobile-Prozesse Instandhaltung» führten bei den Kollegen der Nachbarbahnen ÖBB und DB nicht nur zu grossen Diskussionen, sondern sie waren überrascht, dass wir bereits mit diesen «IT-Mobile-Prozessen Instandhaltung» arbeiten und diese auch bis Mitte 2016 flächendeckend einführen. In diesem Bereich ist die SBB der ÖBB und der DB einen grossen Schritt voraus. Bei der DB beginnt im Januar 2016 eine Pilotierung mit den mobilen Instandhaltungsprozessen.

Am zweiten Tag wurde das Reparaturzentrum Zürich Altstetten besucht. Der Leiter Reparaturen ZBS, Martin Fischer, führte durch die verschiedenen Hallen und zeigte die Vielseitigkeit des Standorts. Gleichzeitig informierte er über das Bauprojekt «Verdichtung RZA», und die Teilnehmenden konnten sich von



den Bauaktivitäten vor Ort überzeugen. Im Dezember 2016 sollte die neu gestaltete Werkhalle in Betrieb genommen werden.

An dieser Stelle dankt der Unterverband TS Reto Näf und Martin Fischer für die Gastfreundschaft und die offene Art und Weise, wie sie die Diskussionen geführt und die Fragen beantwortet haben. Im 2016 wird das Dreiländertreffen Fahrzeuginstandhaltung in Deutschland stattfinden.

Medienstelle SEV-TS

■ Unterverband ZPV

Das Vorgehen bei der Einteilung stösst beim Zugpersonal auf Kritik

Am 11. November fand in Basel die ZPV-Regionalversammlung Mitte statt. Nach der Begrüssungsrede von Carmine Cucciniello, Präsident ZPV Basel, hielt Eric Nussbaumer, Nationalrat SP BL, ein interessantes Referat über Politik und die Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften. Die Zusammenarbeit mit Europa werde auch für die Gewerkschaften eine wichtige Angelegenheit sein. Bei vielen europäischen Ideen werde auch die Schweiz betroffen sein, jedoch nicht immer zum Wohle der Ar-

beitnehmenden. In der anschliessenden Diskussion wurde auch das Thema Tisa gestreift. Diese Angelegenheit ist ja so menschenfeindlich, dass alle Sitzungen im Geheimen stattfinden.

Als nächster Gast wurde Thomas Zieberg, Leiter ZP FV Mitte, begrüsst. Er dankte dem Zugpersonal für die gute Arbeit, die sich in den Zahlen der Kundenzufriedenheit widerspiegeln. Er sprach die verschiedenen neuen Projekte an wie Swiss Pass und Zugbegleitung 2016. Das Thema Einteilung und neue Regeln dazu weckte die Emotionen des Zugpersonals (ZP). Es kritisiert nicht in erster Linie die Regelungen, sondern die Art und Weise des Vorgehens der Leitung der Region Mitte. Bei einem so heiklen Thema für alle Schichtarbeitenden muss vorab mit den Sozialpartnern geredet werden. So wie die Leitung vorging, kann es nur schiefgehen. Gute Resultate wurden in der Vergangenheit nach einem gemeinsamen Dialog erbracht.

Peko-Vertreter René Furrer referierte über die verschiedenen Projekte, die sein Vorredner auch bereits erwähnt hatte. Selbstverständlich deckten sich die Ideen zur Ausführung nicht mit der Meinung der Leitung. Auch das Projekt neue Dienstkleidung ist noch nicht zu Ende gedacht. Die Einführung von Sopron wird aus Peko-Sicht auch noch ein Stolperstein sein.

ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet sagte, der ZPV werde beim Thema Einteilung am Ball bleiben. Für das ZP ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Insbesondere muss die Leitung der Region Mitte davon überzeugt werden, dass nicht nur die Peko der Sozialpartner ist. Nein, der ZPV ist auch in diesem Boot und muss ernst genommen werden. Das Thema Zugbegleitung 2016 wird aus Sicht des ZP immer noch falsch aufgegleist. Ferner erwartet es ein klares Bekenntnis zur Zugbegleitung auf der alten Gotthardstrecke. Es kann nicht sein, dass in einem neuen,

nach allen modernen Sicherheitsnormen gebauten Tunnel das ZP im Überfluss vorhanden sein soll und die Reisenden im alten Tunnel mit weniger Sicherheitstechnik sich selbst überlassen werden.

Als letzter Gast referierte SEV-Präsident Giorgio Tuti. Auch er machte einen Bogen zu Europa und zeigte die Gefahren der Liberalisierungen auf unsere Arbeitsplätze und Löhne auf. Die Dumpinglöhne der Crossrail würden früher oder später alle Arbeitnehmenden spüren. «Hier gilt es klar, Halt zu sagen.» Auch mit der Annahme der Service-public-Initiative würden sich die Arbeitsbedingungen klar verschlechtern, da wir im Sog der freien Marktwirtschaft arbeiten würden. Die AHV-Plus-Initiative ist auch ein Thema in der Zukunft. Bei einer Annahme bringt diese endlich mal eine Rentenerhöhung. Dies ist bitter nötig. Es war eine interessante Regionalversammlung, danke allen Gästen und Teilnehmenden.

Carmine Cucciniello



Eric Nussbaumer, Nationalrat SP/BL.

■ AS Bern

Infos zu Zukunftsmodellen SBB

Fast 70 Mitglieder konnte Präsident Manfred Schaffer zur Herbstversammlung begrüßen! Die statutarischen Traktanden wurden zügig behandelt. Dabei musste Markus Bürk, jahrzehntelanges Vorstandsmitglied u.a. als Werbeverantwortlicher, ersetzt werden. Zudem verstarb im Sommer René Zedi, langjähriger Präsident des VPV Zentralschweiz und seit der Fusion Sekretär AS Bern. Leider konnte bisher kein Ersatz für die beiden Kollegen gefunden werden. Interessierte sind zum Mitmachen eingeladen, auch nur schnuppern ist möglich! Als Delegierte für die GAV-Konferenz stellten sich Manfred Schaffer und Markus Bürk zur Verfügung und als Ersatzdelegierte Patrick Kauer, Martin Bitter und Hanspeter Roos. Geehrt werden konnten 23 Mitglieder für 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft.

AS-Zentralpräsident Peter Kämpfer informierte über die aktuellen Projekte des SEV und des AS-Zentralvorstands. Hier ist vor allem die letzte Ankündigung der SBB über das Programm Railfit 2030 zu erwähnen. Dieses Programm dürfte noch einige Diskussionen auslösen! Auch die Verordnung über die Zeitaufschreibung ist nicht einfach so umzusetzen. Daneben müssen auch der SEV und die Unterverbände ihre Präsenz bei den Mitgliedern zeigen. Vertrauensleute sind dabei unverzichtbar, und zu diesem Netz muss Sorge getragen werden!

Nach wie vor suchen auch wir weitere Vertrauensleute für den AS Bern. Markus Bürk informierte als letzte Amtshandlung als Vorstandsmitglied über die Werbeaktion vom 30. November und stellte gleichzeitig seinen Nachfolger Joel Jufer vor. «Es geht nicht nur darum, neue Mitglieder zu gewinnen. Ebenso wichtig ist die Pflege des Kontakts und die Wertschätzung der Bestehenden.» Gerade im Hinblick auf die geplante «Schlankheitskur» sei ein guter Organisationsgrad des Personals wichtig.



Höhepunkt der Versammlung war das Referat von **Jean-Claude Bonny** (siehe Bild) über die Zukunftsmodelle der SBB. Dass das Personal daran interessiert ist, bewiesen die zahlreichen Fragen, die der Referent beantworten musste – nicht nur zum Modell «Priora», sondern auch zu den anderen Modellen (siehe auch Infobroschüre SBB). Ein Pensionierter gab den Rat: Geht die Pensionierung aktiv an! Besucht Vorbereitungskurse, holt rechtzeitig Infos ein bezüglich Finanzen bei PK, Bank, usw. und diskutiert mit allen beteiligten Personen, inklusive Partner/in.

Mathias Schmid

Info- und Austausch-Tag für Werber/innen:
19. Januar 2016 im Restaurant Egghölzli in Bern

Infos und Anmeldung unter vpt-online.ch und via ueli.mueller@vpt-online.ch



Wir gratulieren den Gewinnerinnen unseres Kürbiswettbewerbes!

Die Frage lautete:
Wie schwer sind alle diese Kürbisse zusammen?

Die richtige Antwort: 202 kg



Je einen Gutschein für 1 Übernachtung mit Frühstücksbuffet haben gewonnen:

Hanny Berger aus Zürich (Tipp: 199 kg)

Ruth Eichenberger aus Müswangen (Tipp: 197 kg)

Herzlichst, Ihr Martin Faes und sein Team

Die Saison 2016 eröffnen wir am 24. März.
Wir freuen uns schon heute auf Ihren Besuch!

Parkhotel Brenscino
Via Sacro Monte 21
6614 Brissago

Tel. 091 786 81 11
info@brenscino.ch
www.brenscino.ch



■ Unterverband PV

Rentner spricht mit Rentnern über Rentnerprobleme

Am 21. Oktober führte der Zentralausschuss seine 6. Sitzung durch. Sie galt den Vorbereitungen des Bildungskurses und der 2. Zentralvorstandssitzung. Beim Bildungskurs vom Folgetag stand das Referat von Rolf Zimmermann, ehemaliger Gewerkschaftssekretär SGB, im Zentrum. Für die Vorstellung der Vorlage «Altersvorsorge 2020» von Bundesrat Alain Berset und die Vorlage «AHV plus» des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes konnte PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan einen ausgewiesenen Kenner dieser Materie gewinnen. Mit Rolf Zimmermann sprach ein Rentner mit Rentnern über Rentnerprobleme. Die Volksversicherung AHV wurde 1948 eingeführt und ist eine starke Altersvorsorge. Zirka 2 Millionen Frauen und Männer beziehen eine Rente. Rund ein Drittel von ihnen dürfen vom Maximum profitieren. Bei den Ehepaaren erreichen gar 58 Prozent die Maximalrente von zurzeit 3525 Franken. Für 30 Prozent bildet die AHV das Haupteinkommen. Laut Verfassung muss die AHV den Existenzbedarf decken und zusammen mit der 2. Säule die Fortsetzung der gewohnten Lebenshaltung angemessen ermöglichen. Dass die Altersar-

mut wieder zunimmt und über 200 000 Menschen Ergänzungsleistungen beziehen, sind unerfreuliche Tatsachen, die nicht verschwiegen werden dürfen. Leider machen nicht alle Anspruchsberechtigten von der EL Gebrauch. Deshalb müssen wir die AHV stärken statt schwächen und bei der Abstimmung «AHV plus» mit einem überwältigenden Ja ein Zeichen setzen. Es würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, auf alle Diskussionspunkte einzugehen. Ausführliche, gute Informationen liefert die AHV-Broschüre des SGB, die allen Versammelten abgegeben wurde. Sie ist beim SGB erhältlich und auch unter www.sgb.ch (Rubrik «Aktuell») zu finden. Am 23. Oktober stand die 2. Zentralvorstandssitzung auf dem Programm. Während vier Stunden wurde intensiv gearbeitet. Die Themen PK SBB, Fahrvergünstigungen FVP, zukünftige Besteuerung des GA, Entscheid über die Einführung von Regionenkonferenzen und Werbung lösten intensive Diskussionen aus. Ein Antrag der Sektion PV Winterthur-Schaffhausen betreffend die Anpassung des Warenkorbes wurde einstimmig angenommen. Ebenso standen die Berichte



ZA verabschiedet Peter Grütter (rechts) und André Broye.

des Zentralpräsidenten, des Zentralkassiers, der Frauenkommission und aus der VASOS/SSR auf der sehr reichhaltigen Traktandenliste. Das Geschäftsreglement des PV Uri wurde genehmigt. Die Ziele des PV für 2016 (Vorschlag von Rolf Deller, Sektionspräsident PV Basel) wurden mit grossem Mehr gutgeheissen. Zum Schluss wurden zwei verdiente, engagierte Mitglieder verabschiedet: Peter Grütter, Präsident PV Luzern seit 2005, und André Broye von der GPK erhielten für ihren grossen Einsatz den verdienten Applaus. Ricardo Loretan fand in seiner Laudatio für beide die richtigen Anerkennungs- und Dankesworte. Allen, die etwas zum guten Gelingen der Herbsttagung beigetragen haben, herzlichen Dank und auf Wiedersehen bis Mitte Oktober 2016. **Otto Huser**

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Vorstandsmitglied gesucht

Zur Sektionsversammlung vom 19. Oktober im Hotel Römertor konnte Präsident Ernst Schefer zahlreiche Mitglieder begrüessen. Den Kranken und Verunfallten wünschte er gute Besserung.

An der Herbsttagung des PV im «Brenscino» nehmen Präsident Ernst Schefer und Kassierin Nelli Zingg teil. Wer inskünftig sein GA FVP nicht versteuern will, d.h. ab 2016 kein GA FVP mehr will, muss dies bis Ende November 2015 dem FVP-Service in Bern melden. Ab 1. Januar 2016 hat die Sektion ein neues Versammlungslokal. Da die Kasse seit ein paar Jahren mit Defizit abschliesst, war der Vorstand gezwungen, nach einer günstigeren Lösung zu suchen, und er hat eine gefunden. Die Sektion zieht um ins reformierte Kirchgemeindehaus in Winterthur-Wülflingen (erreichbar mit Bus Nr. 2 ab Bahnhof bis Haltestelle Lindenplatz). Seit der letzten Versammlung sind neun Mitglieder verstorben. Die Sektion durfte sich aber auch über neun Zugänge und ein Lokalmitglied freuen. Eine Witwe hat die Mitgliedschaft ihres verstorbenen Mannes nicht übernommen und ein Mitglied ist aus gesundheitlichen Gründen aus dem SEV ausgetreten. Der Antrag an den Unterverband

SEV-PV, beim SEV Antrag zu stellen, sich für die Anpassung des Warenkorbes bezüglich der laufend gestiegenen Krankenkassenprämien beziehungsweise Gesundheitskosten via SBG einzusetzen, nahm die Versammlung einstimmig an. Als Ersatz für das aus persönlichen Gründen auf sein Amt verzichtende GPK-Ersatzmitglied konnte Hans Frehner aus Schaffhausen gewonnen werden. Auf die HV 2017 wird ein neues Vorstandsmitglied gesucht. Der Vizepräsident tritt auf dieses Datum definitiv zurück. «Bitte helft alle, damit wir diese Lücke wieder füllen können.» Kandidaten melden sich beim Präsidenten. Die Sektionsreise vom 1. Juni 2016 führt nach Schwyz.

Nach der Pause verwöhnte die «Alte Garde» die Versammelten mit dem Herbstkonzert. Sie durften elf Vorträge verschiedener Musikrichtungen unter Leitung des wiedergenesenen Dirigenten Meinrad Lagler und von Vizedirigent Kurt Möckli geniessen. Besten Dank den Dirigenten und dem Corps. Ernst Schefer dankte fürs Erscheinen und hofft, alle am 7. Dezember, 14.15 Uhr, anlässlich der Adventsfeier im «Römertor» in Winterthur, wieder begrüessen zu dürfen.

Werner Meier

■ PV Aargau

Gut besuchte Versammlung

Am 12. Oktober begrüusste Präsident Ueli Röthenmund die zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste zur Herbstversammlung in Wildeggen. Spezielle Grüsse richtete er an die Neupensionierten und die aus gesundheitlichen Gründen Abwesenden. Die Zithergruppe Seon unter der Leitung von Hanni Lüscher unterhielt die Teilnehmenden mit Einlagen während der Versammlung. Ueli Röthenmund hielt kurz Rückschau auf die letzten Aktivitäten im Verband. Nicht erfreut war er, dass neu das GA FVP versteuert werden muss. Der Verwaltungsrat (VR) SBB konnte dies nicht abwehren,

denn es wurde von der Politik bestimmt. Daher munterte der Präsident alle auf, sich an den Wahlen zu beteiligen. Er wies auf die nächsten Veranstaltungen hin und lud alle ein zur Weihnachtsfeier am 8. Dezember und zur HV am 10. März. Alle waren gespannt auf das Referat von Andrea Hämmerle, Verwaltungsrat SBB und ehemaliger Nationalrat. Er berichtete über seine Arbeit im VR SBB, dem er seit 2012 angehört. Er ist eines der zwei Mitglieder des neunköpfigen VR, die das Personal vertreten. Er ist überzeugt, dass die SBB ein Wunderwerk und eine der grössten Errungenschaften der



Auch der Humor kam nicht zu kurz: Ueli Röthenmund und Andrea Hämmerle (rechts).

Schweiz ist. Sie gliedert sich in drei starke Pfeiler: das Personal mit 32 000 Mitarbeitenden. Die Technik beinhaltet die Infrastruktur, das Rollmaterial und die Sicherheit. Die Finanzen sind gesund zu halten und die Schulden müssen übersichtlich bleiben. Die SBB ist

der wichtigste Akteur im öffentlichen Verkehr und gilt europaweit als Vorbild. Sie ist eine AG mit staatlicher Aktienmehrheit und daher entscheidet die Politik über wichtige Vorhaben. Die SBB wird nicht verschont von der Konkurrenz. Beim Güterverkehr sind es andere Bahnen, BLS, SOB und europäische Bahnen. Beim Personenverkehr wird gegen die Dumpingpreise der Fernbusse gekämpft, was eine grosse Herausforderung ist. «Unsere Vorteile sind das sehr motivierte und freundliche Personal.» Die Kantone möchten mehr Bahnangebote, aber niemand interessiert sich für die Kosten. Der dichte Verkehr verteuert den Unterhalt und somit muss die Politik mehr Geld spenden. Andrea Hämmerle

beantwortete anschliessend die vielen Fragen der Versammelten, dabei ergaben sich interessante Diskussionen.

«Braucht es eine zweite Gotthardröhre?», das Kurzreferat von Martin Winder vom VCS beinhaltete ein sehr aktuelles Thema. Der Referent zeigte die Entwicklung des Güterverkehrs der letzten zehn Jahre auf und brachte verschiedene Vergleiche Bahn / Strasse und warum ein zweiter Tunnel nicht nötig ist. Weiter informierte er über Vorschläge, die während der Tunnelsanierung zum Einsatz kommen könnten und eine günstigere Variante als eine zweite Röhre wären. Die Abstimmung über die zweite Gotthardröhre findet am 28. Februar 2016 statt.

Helen Isler

Fotos siehe www.sev-pv.ch/aargau

■ Unterverband VPT

Das Thema Werbung sorgt beim Zentralvorstand für Gesprächsstoff

Am 27. und 28. Oktober fand die Sitzung des Zentralvorstands VPT in Gersau statt. VPT-Zentralvizepräsident Martin Ritschard begrüßte die Delegierten und Gäste.

SEV-Präsident Giorgio Tuti legte dar, dass der SEV eine starke Gewerkschaft ist. Auch wenn er parteipolitisch unabhängig ist, so arbeitet er doch mit einzelnen politischen Parteien zusammen, wenn es um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen geht. Dass nun eine spezielle Partei, die den SEV noch nie unterstützte, am 18. Oktober elf Sitze mehr gewonnen hat, macht es nicht einfacher. «Gut möglich, dass wir gezwungen sein werden, länger zu arbeiten, wenn uns die ausländischen Arbeitskräfte wegfallen», meinte Tuti zähneknirschend. Der SEV kämpft für bessere Lebens- und Anstellungsbedingungen und für einen starken Service public.

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger berichtete über den erfolgreichen Abschluss zweier neuer Gesamtarbeitsverträge im Bereich der Schifffahrt, und zwar bei der Zürcher Schifffahrtsgesellschaft und bei der Navigation sur les

lacs de Neuchâtel et Morat. Damit ist auch hier die Spezialpartnerschaft auf Augenhöhe gewährleistet. Zur Versteuerung des FVP hat die Steuerkonferenz neue und strengere Regeln erlassen. Die Tendenz ist klar. Alles, was über 20-prozentige Rabatte hinaus geht, muss versteuert werden. Barbara Spalinger stellte klar, dass weder gegen den Vertragspartner VöV noch gegen die Steuerkonferenz direkte Druckmittel vorliegen.

Die Werbung, immer ein wichtiges Traktandum im Zentralvorstand, gab ebenfalls zu reden. Der Zentralausschuss VPT hat vorgeschlagen, eine Werbepremie in Abhängigkeit zur Anzahl der geworbenen Personen auszurichten. Diese Prämie soll den Sektionen ausbezahlt werden, die ihrerseits frei sind, sie an die Werber weiterzugeben oder für Werbeaktionen zu verwenden. Vorgeschlagen wurde, dafür 2016 15 000 Franken zu budgetieren, was nach einer lebhaften Diskussion auch genehmigt wurde. Tisa bereitet auch dem SEV Sorgen, der zusammen mit den anderen Gewerkschaften die diesbezüglichen Verhand-

lungen aufmerksam verfolgt. Sollte Tisa kommen, so bedeutete dies einen schweren Sozialabbau für unser Land in vielen Bereichen. Der Zentralvorstand genehmigte sodann einstimmig einen Beitrag an die Streikentschädigungen, die der SEV denjenigen Mitgliedern auszahlt, die im letzten November bei der TPG gestreikt haben. Damit wurde eine Solidarität bekräftigt, die nicht an den Sektionsgrenzen aufhört.

Ebenso wurde der Vorschlag des Zentralausschusses (ZA) gutgeheissen, sich mit den Kolleg/innen in Spanien zu solidarisieren, deren gewerkschaftliches Engagement strafrechtlich verfolgt wird. Der ZA wird die Sektionen auffordern, ein Protestschreiben zu versenden. Die Rückschau auf die Delegiertenversammlung 2015 verlief positiv. Das Klima wurde als gut und die Diskussionen als spannend bewertet. Zum Kongress 2015 wurde festgehalten, dass ein Tag eher knapp erscheint für die vielen Geschäfte. Die gemeinsame Aktion aller Unterverbände war hingegen ein grosser Erfolg. Einmal mehr hat sich gezeigt, dass wir zusammen stark sind!

Zu den Aktivitäten der Branche: Die Schifffahrt hat wetterbedingt eine gute Saison hinter sich. Ebenso erfreulich ist, dass Baptiste Morier als «alter Seefahrer» die gewerkschaftliche Betreuung der Branche beibehält. Die Branche Bus Gatu hat eine gute Tagung zum Thema Tagesschläfrigkeit durchgeführt. Zwei Spezialisten konnten als Referenten gewonnen werden. Allerdings ist die Thematik besorgniserregend und die Beispiele nicht eben ermutigend! Die Betreuung der Branche Bahn war längere Zeit nicht gewährleistet, aber nun ist der neue Betreuer, Toni Feuz, nominiert. Damit heisst es im nächsten Jahr freie Fahrt für diese Branche. Die Pensionierten sind ebenfalls aktiv. Ihre Branchentagung wurde dieses Jahr sehr gut besucht. Der jungen Branche Tourismus steht noch sehr viel Arbeit bevor. Sie wird von einer speziellen Werbeaktion des SEV profitieren. Die beiden Sitzungstage boten reiche Möglichkeiten des Austauschs untereinander, was die ZV-Mitglieder als positiv und zufriedenstellend empfanden.

René Tschantz/bs

Herzliche Gratulation zum 100. Geburtstag



Am 6. November durfte der PV Zürich im Alterzentrum Sydefädéli Zürich seinem Mitglied **Albert Wismer** (Bildmitte) zum 100. Geburtstag gratulieren. Der Jubilar freute sich über den Besuch. Betreuerin Annamarie Gastl und Präsident Kurt Egloff überbrachten die besten Glückwünsche und wünschten Albert Wismer alles Gute für die Zukunft. **PV Zürich**

■ PV Uri

Besteuerung des GA FVP gibt zu reden

Am 29. Oktober trafen sich 55 Teilnehmende zur Herbstversammlung in Silenen. Präsident Andreas Siegenthaler begrüßte speziell Zentralpräsident (ZP) Ricardo Loretan, dessen interessante Voten aus der «Küche des SEV» mit Spannung erwartet wurden. Bei den Mutationen standen drei Neueintritte neun Todesfällen gegenüber. Die Sektion zählt zurzeit 317 Mitglieder, inklusive Lokalmitglieder. Marlen Wahlen übernimmt neu die Betreuung der Mitglieder in Goldau. Sie ersetzt damit ihren vor Kurzem verstorbenen Gatten Hans. In der GPK nimmt neu Franz Lussmann für vier Jahre Einsitz. Das Thema unter «Mitteilungen» war vor allem der angekündigte «Ruhegehaltsbeitrag» für die GA FVP (siehe Erläuterungen von Ricardo Loretan).

An der DV in Brenscino vom 23. Oktober wurde das neue Geschäftsreglement (früher Statuten) offiziell abgesegnet. In seiner neuen Auflage wird es im Frühjahr 2016 allen Mitgliedern zugestellt. Dem Thema E-Mail-Adressen der Mitglieder wird sich der Vorstand vertieft annehmen.

Interessante Neuigkeiten aus dem PV SEV überbrachte Ricardo Loretan: Der rote Swisspass wird den SBB-Pensionierten vorläufig nicht ausgehändigt.

Mindestens die nächsten zwei Jahre werden die Halbtaxabos und GAs noch in alter Form ausgestellt. Das Pilotprojekt Regionalkonferenz (vorwiegend für Präsidenten) wird nach zwei Probejahren nicht weiterverfolgt. Der ZP informierte kurz über die wichtigsten Details der Rentenreform «Altersvorsorge 2020» und der SGB-Initiative «AHV plus».

Auf besonderes Interesse stiess das Thema Besteuerung GA FVP. Ricardo Loretan erklärte, wie die Eidgenössische Steuerverwaltung dazu kam, den Pensionierten diese Kröte anzuhängen. Detailliert erläuterte er, was der PV SEV bisher dagegen unternommen hat oder was er zu tun gedenkt. Ein vom SEV in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten soll die Situation vom Gesetz her durchleuchten (Datenschutz, Versprechen aus früheren Zeiten, Ungleichheiten etc.). Die Versammelten durften erfreut feststellen, dass sich der SEV intensiv mit diesem Problem auseinandersetzt.

Der ZP empfiehlt allen, sich einmal einige Tage Ferien im Tessin im SEV-Hotel Brenscino (Saisonstart ist am 24. März 2016) zu gönnen. Mitglieder profitieren von 20 % Rabatt. Mit einem Gruss an alle Kranken und verunfallten Mitglieder schloss der Präsident die lebhaft verlaufene Versammlung. **Guido Lang**

Regionalversammlung RhB

ZPV Unterverband
des
Zugpersonals

Alle Mitglieder des ZPV, Auszubildende und die Pensionierten sind herzlich eingeladen.

Freitag, 27. November 2015, 9.15 Uhr im Gemeindesaal in Samedan
(ab 8.45 Uhr Kaffee und Gipfeli)

Es warten interessante Themen und Traktanden auf euch.

Anmeldung für das anschliessende Mittagessen bis 24. November mittels Einschreiben in die ausgehängten Listen oder bei Roger Tschirky, 079 331 81 17, roger.tschirky@zpv.ch.

■ PV Basel

«Flashmob» als Versammlungseinstieg

An der Herbstversammlung vom 28. Oktober konnte Präsident Rolf Deller mehr als 100 Mitglieder sowie PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan begrüßen.

Zum Einstieg gab es einen «Flashmob» für die Teilnehmenden. Das Thema waren die Sängerinnen und Sänger, die die Nationalräte an der letzten Sitzung der Herbstsession 2015 überlasen. Die vorgetragenen Volkslieder in allen vier Landessprachen erzeugten bei den Nationalräten Erstaunen, Erheiterung und am Schluss grossen Applaus.

Die Traktandenliste konnte speditiv abgearbeitet werden. Betrübtlich, dass seit der Hauptversammlung wiederum 32 Mitglieder verstorben sind. Ein ehrendes Andenken sei ihnen gewiss. Der aktuelle Mitgliederbestand beläuft sich auf 949 Personen.

Dann gehörten Aug und Ohr zwei eingeladenen Pensionierten. Manfred Bau-

mann zeigte tolle Fotos einer zehntägigen Reise mit dem Containerschiff «Ida Rambow». Die beiden fuhren mit dem Schiff auf der Strecke Nordostseekanal, Storebælt nach Fredericia DK, weiter durch die Ostsee nach Kotka (SF) und Voussaari (SF) und wieder zurück. Die mündlichen Ausführungen der beiden Seebären vermittelten Eindrücke in die Gefühlswelten bei einer Schifffahrt abseits der touristischen Massenströme. Besten Dank!

Ricardo Loretan berichtete im Anschluss ausführlich über die Geschäfte, mit denen sich Zentralausschuss und Zentralvorstand in letzter Zeit beschäftigt hatten. Die PK SBB und die AHV sind dabei Dauerbrenner, wobei zu sagen ist, dass der PV zu besseren Bedingungen bei der PK SBB nichts beitragen kann. Bei der AHV liegt noch etwas «in der Luft», bzw. beim neu gewählten Parlament. Hat da das Kalb (wir, die



Pensionierten und Arbeitnehmenden) seinen Metzger selber gewählt? Auch für die angekündigte Versteuerung des GA gibt es leider fast kein Gegenmittel. Ausser die SBB zeigt sich betreffend Erhöhung des Rail-Checks usw. in Zukunft kulanter.

Der Bildungskurs und die Zentralvorstandssitzung, durchgeführt im «Brenscino» – unserem SEV-eigenen Hotel – waren ein weiteres Thema. An der Spitze des PV wird es per 2017 einen Wechsel geben. Ricardo Loretan hat nach zwei Amtsperioden, sprich nach acht arbeitsreichen Jahren an der Spitze des

Unterverbands PV, seinen Rücktritt angekündigt.

Mitteilungen: Nach einem erfreulich zahlreich besuchten ersten PC-Treff im Frühling wird ein weiterer Treff geplant. Die Frage nach Interesse für einen Bücherwurmtreff stiess ebenfalls auf positives Echo, sodass der Vorstand die Details in Kürze ausarbeiten und dazu einladen wird. Vorgestellte Unterlagen der BLKB betr. «Erben und Schenken» konnten beim Präsidenten angefordert werden. Walter Merz stellte noch die restlichen Termine 2015 und die neuen im 2016 vor.

Rolf Deller

■ Unterverband ZPV

Wir rufen, und alle kommen



Am 27. Oktober waren wir im umgebauten Depot Basel zu Besuch. Es war anfangs nicht leicht, sich zurechtzufinden, doch dann richteten wir uns gut ein.

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone kam am Mittag vorbei und durfte sich gleich mit ehemaligen GDL-Lokführern unterhalten. Ab sofort versucht der LPV, immer mit dabei zu sein. Das ist natürlich nicht immer möglich, aber Christoph Erker, LPV-Werbekordinator, verspricht sein Bestes zu tun. Das nächste Mal müsste er allerdings Kaffee und Kuchen auf französisch verteilen, da wir im Dezember in Genf sein werden. Wir freuen uns darauf, denn dort wäre es eine Premiere.

Sabrina Tessmer

■ PV Luzern

Viel Spass beim Brünigjass

Bei herrlichem Sonnenschein trafen sich anfangs November 29 Kolleg/innen zum traditionellen Brünigjass im Restaurant Bahnhofli in Lungern. Nach kurzer Erklärung der Spielregeln konnte das Spiel beginnen. Mit viel Ehrgeiz

wurden möglichst viele Punkte gesammelt. Mit stolzen 4142 Punkten erreichte Emma Häberli den 1. Rang. Herzliche Gratulation! Besten Dank an die Organisatoren und Edi Müller für die Spielleitung.

Gertrud Hofstetter



Siegerehrung (von links): Walter Jelk (2. Rang), Emma Häberli (1. Rang), Klara Imfeld (3. Rang), Karl Blaser (4. Rang) und Isidor Lottenbach (5. Rang).

■ PV Buchs-Chur

Einblicke ins Sektionscoaching SEV

Zum Auftakt der Herbstversammlung am 3. November in Chur spielte die Ländlerkapelle Grischuna urchige Bündner Musik. Präsident Marco Blaser begrüßte 79 Mitglieder und speziell die Jubilare, Neupensionierten, Referenten und den Gast Albert Brunner, Präsident PV Rapperswil-Glarus. Den Kranken wünschte er baldige Genesung.

Jan Sterma gab die Mutationen seit der letzten Versammlung bekannt. Die Teilnehmenden gedachten der 17 Verstorbenen mit einer stillen Minute. Die Sektion zählt aktuell 428 Mitglieder. Der Präsident hielt kurz Rückschau auf die Sektionsreise an den Bodensee und bedankte sich bei den Organisatoren. Seinem Vorschlag für die Reise 2016 nach Livigno stimmten die Versammelten einstimmig und mit Applaus zu.

SEV-Sektionscoach Elena Obreschkow vermittelte einen interessanten Einblick in ihre Arbeit. Hauptsächlich sollen die Sektionen in ihren Aktivitäten unterstützt werden. Dabei stehen die Werbung und die Aktivierung der Mitglieder im Vordergrund. Die Mitgliedschaft im SEV über die Pensionierung hinaus ist wichtig und soll erhalten bleiben. Durch eigenes persönliches Engagement sollen die Mitglieder aktiv am Verbandsleben teilnehmen. Der SEV unterstützt alle Sektionen mit Beratungen, Materialien und Präsenz. Sie können diese Unterstützung jederzeit einfordern. Für eine gute Funktionsweise des SEV bedeuten die Sektionen das Kernstück.

In seinem Kurzreferat vertrat SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer vom SEV-Regionalsekretariat in Chur ein klares Nein zur Abstimmung über die 2. Gotthardröhre am 28. Februar 2016. Er nannte einige ganz wichtige Argumente gegen die 2. Röhre: Alpeninitiative, Sicherheit, Kosten und die Investition am falschen Ort. Da es zum Zeitpunkt der Sanierung den bestehenden Eisenbahntunnel Göschenen-Airolo und den neuen Neat-Basistunnel zwischen Erstfeld und Biasca gibt, heisst die Lösung eindeutig: Verladen auf die SBB! Der Ausgang der Abstimmung wird knapp werden und Peyer Peyer forderte die Versammelten jetzt schon auf, an der Abstimmung teilzunehmen. Für langjährige SEV-Mitgliedschaft wurden Franz Dobler (40 Jahre), Karl Betschard und Zaiss Konrad (60 Jahre) sowie Martin Lütcher (70 Jahre) geehrt. Marco Blaser gratulierte allen Jubilaren, überreichte ihnen die Ehrenurkunde und dankte für die langjährige Treue. Speziell dankte er Martin Lütcher mit einem kleinen Geschenk.

Bevor der Präsident die Versammlung schloss, hielt er kurz Rückschau auf die 2. Zentralvorstandssitzung vom 23. Oktober im «Brenscino» und gab den provisorischen Terminplan 2016 bekannt. Er dankte den Referenten und den Mitgliedern fürs Erscheinen und wünschte allen guten Appetit beim offerierten Imbiss und dann gute Heimreise.

August Mettler

Sektionen

27. November ■ LPV Nordostschweiz

Ab 18 Uhr,
Schaffhausen,
Gasthaus Adler
(beim Bahnhof)

Wildessen

Alle Mitglieder und Pensionierten (mit Anhang) sind zum traditionellen Wildessen eingeladen. Anmeldungen mit Menüangabe bis spätestens 23. November an juergmeyer@gmx.ch. Menü siehe Website www.gasthaus-adler.ch unter «À la carte», «Wildspezialitäten».

5. Dezember ■ ZPV Biel

Ab 18 Uhr,
Nidau,
Kantine FC Nidau

Nikolausfeier

Die Sektion offeriert ein Racletteessen. Anmeldung bitte bis 2. Dezember auf der Liste im ZP-Lokal, an denis.babey@gmail.com oder per SMS an 079 555 06 12.

Sektionen VPT

25. November ■ VPT Forch

19 Uhr, Egg bei
Zürich, Rest.
St. Antonius

Herbstversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

26. November ■ VPT tpf Régional

20 Uhr, Corpataux,
Rest. de L'Etoile

Herbstversammlung

Alle Kolleg/innen und Pensionierten sind eingeladen. Nach der Versammlung wird ein Essen serviert.

3. Dezember ■ VPT BLS, Pensionierte

(kein Verschiebe-
datum, Durchfüh-
rung bei trockne-
nem Wetter!)

Wanderung Wohlensee-
gebiet

Route: Uetligen Linde, Startkaffee, Schürmatt, Chropf, Wohlen, Wohleibrügg, Chatzestyg, Breitacker, Frauenkappelen, Mühle, Riedbach Bahnhof, zirka 3¼ Stunden, –220/+170m (steiler Anstieg Chatzestyg). Mittagshalt im «Bären» Frauenkappelen. Wanderstöcke empfohlen. Bern Busbahnhof ab 10.04 Uhr (Postbus L102) Uetligen an 10.19 Uhr. Rückfahrt ab Riedbach nach Bern. Anmeldung bis 1. Dezember abends an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58, 079 364 92 80 oder oscar.siegenthaler@gmx.ch.

3. Dezember ■ VPT RBS

19.30 Uhr, Zolli-
kofen, Rest. Kreuz

Herbstversammlung

Das Restaurant Kreuz ist erreichbar mit den RBS-Buslinien 34 und 36 oder mit der S8 (Oberzollkofen).

10. Dezember ■ VPT BLS, Pensionierte

14.15 Uhr
(ab 13.30 Uhr
Kalenderverkauf),
Spiez,
Gemeinde-
zentrum
Lötschberg

Weihnachtsversammlung

Als Gast begrüssen wir Ueli Stückelberger, Direktor VöV. Themen u.a. Infos vom SEV, Tätigkeits- und Wanderprogramm, Bezug des SEV-Kalenders (CHF 14, inkl. Unfallversicherung) der bereits bestellt werden kann bei Kassier Roger Ritz, Oberlandstrasse 59, 3700 Spiez, 033 654 37 53, roger.ritz@hispeed.ch und bei Samuel Hug, Allmendstrasse. 39, 4950 Huttwil, 062 962 18 02.

Pensionierte SBB

1. Dezember ■ Pensioniertes Zug- personal Basel

Basel,
Restaurant
Bundesbahn

Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

2. Dezember ■ PV Thurgau

14.15 Uhr,
Egnach,
Restaurant
Sternen

Adventsfeier

Zur Adventsfeier laden wir euch ein zu einem gemütlichen Mittwochnachmittag. Von Pfarrerin Meret Engel und mit weihnachtlicher Musik vom Panflötenmusiker werden wir in die Weihnachtszeit eingestimmt. Mit einem feinen Essen aus der Sternenküche werden wir verköstigt. Daher benötigen wir eure Anmeldung bis 30. November mit weissem Anmeldeantrag an Albert Mazoner, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.

2. Dezember ■ PV Zürich

10 Uhr, Zürich,
Restaurant Rhein-
felder Bierhalle

www.sev-pv.ch/zuerich

Stammtisch

Wir treffen uns immer am ersten Mittwoch im Monat.

3. Dezember ■ Pensioniertes Rangier- personal Basel

ab 14 Uhr, Basel,
Restaurant
Bundesbahn

Höck

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat. Alle sind herzlich eingeladen.

3. Dezember

14 Uhr, Olten,
Rest. Bahnhof
(Gleis 13)

■ Pensioniertes Zug- personal Olten

Stammtisch

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

3. Dezember

14 Uhr (Saalöff-
nung 13.30 Uhr),
Brügg BE,
Restaurant
Bahnhof

■ PV Biel

www.sev-pv.ch/biel-bienne

Chlouserfeier

Einladung zum gemütlichen Zusammensein. Feier umrahmt von Liedervorträgen des Männerchors der pensionierten Eisenbahner und von den Jäisbärgorgelern. Ehrungen der Mitglieder mit 40, 50, 60, und 70 Jahren SEV-Zugehörigkeit. Ein Zvieri-Teller wird von der Sektion offeriert. Die Getränke sind selber zu bezahlen.

3. Dezember

11.45 Uhr,
Bassecourt,
Café du Jura

■ PV Jura

Nikolausfeier

Das Mittagessen ist aus der Sektionskasse offeriert (die Getränke sind selber zu bezahlen). Unterhaltung durch den PV-Chor sowie Trompetenmusik unseres Solisten und auch das traditionelle Lotto findet statt (Lottopreise sind willkommen). Das Dessert ist im Menü integriert. Trotzdem sind Cakes zum Kaffee während des Nachmittags willkommen. Anmeldung bitte bis 28. November an Präsident Pierre Ackermann, 032 422 48 35, pack@bluewin.ch.

7. Dezember

14.15 Uhr,
Rapperswil,
Evangelisches
Kirchenzentrum

■ PV Glarus–Rapperswil

www.sev-pv.ch/gl-rw

Jahresschlussfeier

An unserer Jahresschlussfeier machen nicht wir ein Theater, sondern die Silberfuchse aus dem Toggenburg spielen für uns wieder ein Theaterstück. Nachher geniessen wir das Zusammensein bei Kaffee und Kuchen. Herzlichen Dank im Voraus an die Kuchenbäcker/innen.

7. Dezember

14.15 Uhr (Türöff-
nung: 13.45 Uhr),
Oberwinterthur,
Hotel Römertor

■ PV Winterthur- Schaffhausen

Adventsfeier

Zur besinnlichen Feier begrüssen wir unseren PV-Zentralpräsidenten Ricardo Loretan, Pfarrer Martin Bieler, einen Schülerchor, den PV-Chor und die «Alte Garde».

8. Dezember

14.15 Uhr,
Windisch, refor-
miertes Kirch-
gemeindehaus
Windisch

■ PV Aargau

Adventsfeier

Begrüssung durch den Sektionspräsidenten. Konzert des Schülerchors des Dorfschulhauses Windisch. Besinnliche Worte mit Rosmarie Röthenmund und PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan. Imbiss mit Kaffee und Gebäck von der Sektion offeriert. Getränke auf eigene Kosten. Anmeldung bis 3. Dezember mit gelber Karte oder an hallo.aarau@sunrise.ch.

8. Dezember

13.45 Uhr,
Olten,
Stadttheater,
Konzertsaal

■ PV Olten und Umgebung

Weihnachtsfeier

Herzliche Einladung zur traditionellen Weihnachtsfeier. Unser Männerchor umrahmt die weihnächtlichen Gedanken von Paul Bühler, Diakon und Leiter des Care-Teams. Nach der Pause spielt die Gruppe «Accelerando» der Musikschule Olten. Es ist keine Anmeldung nötig.

9. Dezember

Neu 13.30 Uhr,
Basel,
Volkshaus,
grosser Saal

■ PV Basel

Weihnachtsfeier

Alle Mitglieder mit Partner/innen sind zu diesem besinnlichen und gemütlichen Nachmittag eingeladen. Musik und Gesang sowie eine Erzählung bereichern das Programm. Dazwischen gibt es Kaffee und die traditionellen «Grätimannen».

9. Dezember

14 Uhr,
Luzern,
Allmend,
Armee-
ausbildungs-
zentrum (AAL)

■ PV Luzern

www.sev-pv.ch/luzern

Adventsfeier

Alle Mitglieder mit Partner/in sind willkommen. Zwei Schulklassen von Kriens eröffnen die Feier mit Gospelliedern. Mit Hackbrett und Kontrabass sorgt das Duo «brettissimo» für festliche Stimmung. Anmeldung bis 4. Dezember an eines der Vorstandsmitglieder. Anreise ab Bahnhof Luzern: Bus Nr. 1 bis «Eichhof»; Bus Nr. 20 bis «Allmend» (Messe Luzern); S4 bis «Luzern Allmend/Messe»; Abfahrt XX.11 und XX.41. Ab allen Haltestellen 8 bis 10 Minuten Fussmarsch.

9. Dezember

11 Uhr,
Mendrisio,
Centro Mani-
festazioni Mer-
cato Coperto

■ PV Ticino

www.sev-pv.ch/ticino

Weihnachtstreffen

Beginn mit Apéro, dann Begrüssung durch Sektionspräsident und Sekretär SEV. Anschliessend gemeinsames köstliches Mittagessen (CHF 40, inkl. Getränke). Weitere Auskünfte siehe Website. Anmeldungen bis 30. November an Marco Hefti, heftimarco@gmail.com, 091 796 28 16.

10. Dezember

14.15 Uhr,
St. Gallen-
St. Georgen,
Restaurant Adler

■ PV St. Gallen

Adventsfeier 2015

Einladung zu unserer Adventsfeier 2015. Weihnachtliche Gedanken vom pensionierten Pfarrer Alfons Sonderegger. Musikalische Unterhaltung durch das Veteranenspiel, anschliessend Nachtessen. Wegen des Umbaus des St. Galler Bahnhofplatzes bitte die geänderten Einstiegsorte der Busse beachten.

Sport und Kultur

10. Dezember ■ **PV Uri**
14 Uhr (Türöffnung 13.20 Uhr), Erstfeld, Pfarrzentrum St. Josef
Voranzeige Adventsfeier

10. Dezember ■ **PV Zürich**
14 Uhr, Zürich, Kirchgemeinde-saal, Limmattstrasse 114
Weihnachtsfeier

15. Dezember ■ **PV Wallis**
Türöffnung ab 11.30 Uhr, Brig-Glis, Restaurant Riverside (im Saal)
Weihnachtsfeier Oberwallis

16. Dezember ■ **PV Bern**
14 Uhr, Bümpliz, Sternensaal beim Restaurant Sternen (Tram Nr. 7 ab Bern HB bis «Bachmätteli»)
Weihnachtsfeier

Wir laden alle Verbandsmitglieder mit ihren Partner/innen herzlich ein, gemeinsam einen besinnlichen Nachmittag bei weihnachtlicher Stimmung zu verbringen. Der Vorstand freut sich auf rege Beteiligung.

Musikalische Einstimmung mit dem Lokführerchor Zürich, anschliessend richtet Pfarrer Hannes Kappeler einige besinnliche Worte an uns. Zum Abschluss Weihnachtskonzert mit der Bendliker Musik. Eingeladen sind alle Mitglieder und ihre Partner/innen.

Beginn mit dem gemeinsamen Mittagessen. Beim Kaffee Abgabe der versilberten und vergoldeten SEV-Abzeichen für 25 und 40 Jahre Mitgliedschaft und der Ehrenurkunden für 40, 50 und 70 Jahre Treue zum SEV. Die betroffenen Mitglieder werden persönlich eingeladen. Grosse Tombola mit attraktiven Preisen und auch der traditionelle Glühwein mit «Stäckli» zum Ausklang der Feier wird nicht fehlen. Partner/innen sind herzlich willkommen. Unkostenbeitrag CHF 30 pro Person, Mehrkosten werden aus der Sektionskasse bezahlt. Anmeldung bis spätestens 11. Dezember an Walti Schmid mit dem zugestellten Anmeldeformular, 027 923 54 31, 079 872 38 37 oder wa.l.schmid@bluewin.ch. Die Weihnachtsfeier fürs Unterwallis findet am 9. Dezember um 11.30 Uhr in Martigny im gleichen Rahmen statt.

Traditionelle Weihnachtsfeier mit einem schönen Tannenbaum und geschmückten Tischen. Hedi Gugger liest eine selber geschriebene bern-deutsche Geschichte vor und der Männerchor stimmt uns mit seinen Liedern auf Weihnachten ein. Pfarrerin Studer vermittelt uns einige besinnliche Gedanken. Mit einem von der Sektion bezahlten Zvieri und ein paar Worten des Präsidenten schliessen wir die Feier. Der Vorstand hofft, dass viele Sektionsmitglieder mit ihren Begleiter/innen teilnehmen können.

24. November ■ **Eisenbahner Philatelisten Zürich**
18.10 Uhr, Zürich HB, VIP-Raum Escher N1603
Nächstes Sammlertreffen

28. November ■ **EFW Herisau**
Durchführung bei jeder Witterung
www.efw-herisau.ch
Lawinenkurs

1. Dezember ■ **EFW Herisau**
9 Uhr, Solothurn, Bahnhof, Ausgang City oder im Bus
www.efw-herisau.ch
Wanderung Solothurn und Umgebung

5. Dezember ■ **ESV Luzern**
www.esv-luzern.ch
Schneeschuhtour oder Winterwanderung

12. Dezember ■ **ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus**
Wanderung zur Erbsensuppe

12. Dezember ■ **ESC Winterthur**
Skitour mit LVS-Übung

12. und 13. Dezember ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
Fonduetour Hundsteinhütte

11. und 12. Januar ■ **EFW Herisau**
Durchführung bei jeder Witterung
www.efw-herisau.ch
Tiefschneefahren in Obersaxen (Surselva)

Informationen, Kauf und Tausch sowie Klein-auktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Der VIP-Raum befindet sich im Nordtrakt Zürich im 2. Obergeschoss.

Eine gute Vorbereitung auf den kommenden Winter für Skitouren- und Schneeschuhgänger. Austragungsort je nach (Schnee-)Verhältnissen. Anmeldedetails kurzfristig auf Website.

St. Gallen ab 6.42 Uhr. Fakultativer Startkaffee. Bus 9.34 Uhr (Kante A) nach Derendingen. Wanderung via Verenaschlucht zurück nach Solothurn in 3½ Stunden, +/-200m. Mittagessen im Restaurant. Anmeldung bis 27. November mit Angabe Startkaffee ja/nein und ob kleine Essensportion gewünscht an Rolf Vogt, 027 346 11 94.

Tourenziel je nach Witterung und Verhältnissen. Anmeldung bis 1. Dezember bei Tourenleiter Marcel Hofer, 079 227 82 50 oder auf der Website. Auskunft über die Durchführung und Treffpunkt erteilt der Tourenleiter am Vorabend zwischen 19 und 21 Uhr.

Basel SBB ab 7.59 Uhr, Bern RBS ab 9.07 Uhr (Gleis 23), Urtenen an 9.22 Uhr. Wanderroute: Urtenen-Ballmoos-Iffwil-Grafenried Sportplatz, 2½ Stunden. Mittagessen zirka 12.30 Uhr (Erbsensuppe beim SC Grafenried). Nachmittags Wanderung nach Jegenstorf, zirka 1¼ Stunden. Jegenstorf ab XX.12, XX.27, XX.42; Bern ab XX.04 und XX.34 nach Basel. Anmeldung bis 9. Dezember an Edi Gerber, 031 767 76 33.

Auch dieses Jahr wollen wir zu Saisonbeginn mit unseren LV-Suchgeräten üben. Wir verbinden es mit einer leichten Tour wo's Schnee hat. Komplette Ausrüstung für Skitour, Verpflegung mitnehmen. Anmelden bitte bis 9. Dezember bei Johann Bollhalder, 071 277 85 06 oder agjobo@hispeed.ch.

Für ein gemütliches Winterwochenende im Alpstengebiet ist die SAC-Hütte für uns exklusiv reserviert. Ob es sich um eine Ski- oder Bergtour mit Schneeschuhen handeln wird, hängt von der Schneemenge ab. Anmelde-talon und zusätzliche Infos siehe Website oder EWF-Zitig. Wegen der Essensplanung ist eine Anmeldung bis 4. Dezember an Beat Frei nötig.

Tiefschneefahren mit Tageskarten abseits der Skipisten. Anforderung: für Anfänger ungeeignet. LVS-Ausrüstung. Einfache Übernachtung, Essen im Restaurant. Teilnehmerzahl begrenzt. Anmeldung bis 19. Dezember an Urs Seiler, 052 242 43 79 oder per E-Mail.

Unsere Verstorbenen

Giger Oskar, pensionierter Betriebsdisponent, Walenstadt; gestorben im 97. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Glaus Werner, pensionierter Handwerksmeister, Kilchberg ZH; gestorben im 82. Altersjahr. PV Zürich.

Grunder Hermine, Witwe des Otto, Olten; gestorben im 100. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Guggenbühl Ruth, Witwe des Paul, Zürich; gestorben im 92. Altersjahr. PV Zürich.

Guidoux Odette, Witwe des Pierre, St. Maurice; gestorben im 86. Altersjahr. PV Wallis.

Guinhard André, pensionierter Bahnmeisterstellvertreter, Sion; gestorben im 84. Altersjahr. PV Wallis.

Hug Marie, Witwe des Walter, Biel; gestorben im 93. Altersjahr. PV Biel.

Jurt Ruth, Witwe des Werner, Bolligen; gestorben im 84. Altersjahr. PV Bern.

Kaiser Leonie, Witwe des Eugen, Rorschacherberg; gestorben im 88. Altersjahr. PV Thurgau.

Lustenberger Bruno, pensionierter Spezialhandwerker, Luzern; gestorben im 65. Altersjahr. PV Luzern.

Nacht Frieda, Witwe des Alfred, Zollikofen; gestorben im 96. Altersjahr. PV Bern.

Pedrotti Aldo, pensionierter Lokomotivführer, Zürich; gestorben im 91. Altersjahr. PV Zürich.

Perrollaz Rudolf, pensionierter Betriebsangestellter, Brig; gestorben im 71. Altersjahr. PV Wallis.

Reber Willy, pensionierter Stationsvorstand, Kirchberg BE; gestorben im 88. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Rohner Margrit, Witwe des Willy, Schaffhausen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Tischhauser Ida, Witwe des Georg, Reinach AG; gestorben im 87. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Trchsel Rolf, Betriebsmitarbeiter, Frutigen; gestorben im 56. Altersjahr. VPT BLS.

Ursprung Margrit, Witwe des Erwin, Biel; gestorben im 96. Altersjahr. PV Biel.

Vogt Konrad, pensionierter Betriebssekretär, Windisch; gestorben im 82. Altersjahr. PV Aargau.

Waser Josef, pensionierter Betriebsangestellter, Birmensdorf ZH; gestorben im 100. Altersjahr. PV Zürich.

Wiederkehr Irène, Witwe des Josef, Lausanne; gestorben im 86. Altersjahr. PV Vaud.

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich.

ISSN 1662-8454. Auflage: 29296 Ex. (Gesamtauflage 43612 Ex.), WEMF-beglaubigt 14.11.2014.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch.

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

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch;

Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58.

Abonnemente und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Das Jahresabo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch. Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch.

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch.

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am **3. Dezember 2015**.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: **26. November 2015, 8 Uhr**.

Inserateschluss: **23. November 2015, 10 Uhr**.

Am Genfersee werden Lokführer angegriffen – und die SBB zieht die Sicherheitsleute von den Problemzügen ab

Die SBB opfert die Sicherheit

Auf den späten und frühen Interregio- und Intercityzügen am Genfersee wird neben dem Zug- auch das Lokpersonal zunehmend angegriffen. Ende Oktober wurde in Vevey ein Lokführer mit einem Messer bedroht. Der SEV fordert zusätzliche Sicherheitsmassnahmen. Doch die SBB will die Sicherheitsleute, die seit 2009 Problemzüge begleiten, einsparen.



Die SBB will die Securitas aus den kritischen IR und IC abziehen.

Am Sonntagmorgen, 25. Oktober, bleibt der RegioExpress Vevey–Genf wegen der Umstellung auf die Winterzeit in Vevey eine Stunde stehen. Das ärgert einige Reisende, und sie beginnen um 2.14 Uhr eine Schlägerei. Der Lokführer öffnet das Fenster des Führerstands und will ihnen beruhigend zureden, doch ein Mann schlägt mit einer kaputten Flasche gegen das Fenster, zückt ein Messer und droht: «Wir bringen dich um!» Der Lokführer ruft die Polizei und behert

bergt in der Kabine auch eine verängstigte Familie. Nach wenigen Minuten ist eine Streife zur Stelle, macht Personenkontrollen, nimmt jedoch niemanden fest. Der Lokführer fährt zwar noch bis Dienstende weiter, muss sich aber für ein paar Tage krankschreiben lassen. Wenige Nächte später schlagen Passagiere in Coppet gegen 1 Uhr morgens heftig auf den Führerstand des Lokführers ein, der den Zug wegen Radaus und Haschischrauchs gestoppt und die Polizei alarmiert hat.

Während das Blockieren der Türen, verbale Aggressionen und Steinwürfe für das Lokpersonal fast zum Alltag gehören, sind physische Angriffe und Todesdrohungen wie in Vevey eine traurige Premiere.

SBB will Sicherheitskräfte aus den Zügen zurückziehen

Der «Matin Dimanche» berichtete am 8. November über diese Übergriffe und zitierte SBB-Sprecher Philippe Schmidt wie folgt: «Es ist ein ständiger Kampf. Seit mehreren Jahren

haben wir vor Ort umfassende Massnahmen getroffen. Sicherheitskräfte begleiten an Wochenenden gewisse Früh- und Spätzüge, neben Patrouillen der Transportpolizei und Sicherheitsleuten in den Bahnhöfen. Manchmal patrouillieren in Zügen zudem Grenzwachter/innen, und die kantonalen Polizeikorps sind auch präsent.» Schmidt schien nicht zu wissen, dass die SBB tags darauf ihren Sozialpartnern mitteilen würde, dass sie diese «umfassenden Massnahmen» ab 2016 aus Spargründen aufheben wolle: Geplant ist der «Verzicht auf die Begleitung kritischer Frühzüge durch Sicherheitskräfte», wie die Geschäftsleitung Verkehrsmanagement am 11. November ihren Mitarbeitenden schrieb. «Nicht betroffen sind die zuschlagspflichtigen RE-Nachtverbindungen Luzern–Zürich–Luzern am Wochenende.»

Die Begleitung der Problemzüge durch Sicherheitsleute war eines der wichtigsten Ziele, die das Zugpersonal 2009 mit seiner Mobilisierung für verstärkte Massnahmen gegen die Gewalt im öffentlichen Verkehr erreicht

hat. Damals trugen viele Zugbegleiter/innen Armbinden mit der Aufschrift «Stopp Aggression». Der Entscheid der SBB, diese Begleitungen abzuschaffen, wird von den Kolleg/innen wie ein Messerstich in den Rücken empfunden. «Diese Ankündigung hat uns sehr überrascht, denn bisher hat die SBB stets versichert, nicht bei der Sicherheit sparen zu wollen», sagt Pascal Fiscalini, Vizepräsident des SEV-Unterverbands des Zugpersonals ZPV. «Wir befürchten, dass damit die Übergriffe zunehmen, und zwar auf das Personal wie auch auf die Reisenden. Dies ist ein Rückschritt um 15 Jahre!» Auch SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni ist erzürnt: «Die SBB kennt die Situation in den kritischen Zügen, und trotzdem spart sie bei der Sicherheit. Damit setzt sie die Gesundheit der Mitarbeitenden und der Reisenden aufs Spiel!» Als Erstes schreibt der ZPV nun den SBB-Verantwortlichen einen Brief, um sie zur Rücknahme dieser Sparmassnahme zu bewegen. Falls das nicht fruchtet, sind die Armbinden schnell hervorgeholt... *Vivian Bologna/FI*

Photomystère: «Wo ist das?»



In der letzten Ausgabe fragten wir nach Oberentfelden (AG), wo eine SBB-Linie, die wegen Umbaus gerade unterbrochen ist, vom Meter-spurgleis der WSB gekreuzt wird. Einen Blick entlang dem WSB-Gleis gibt's unter www.sev-online.ch.

Das Schreibset gewonnen hat

**Jürg Schilt aus Nidau,
Mitglied AS Mitte.**

Auch diesmal fragen wir: Wo ist das? Unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort werden **Reka-Gutscheine im Wert von 40 Franken** verlost. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Nummer. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis

Mittwoch, 25. November, 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.