

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 02

4. Februar  
2016

# kontakt.sev

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

## Railfit: –20%!

Mehr als jede fünfte  
Bürostelle will SBB  
Cargo wegsparen.

Seite 4



## Die «idyllischste» Branche des SEV

Als «idyllischste» Branche bezeichnete SEV-  
Vizepräsidentin Barbara Spalinger die Schiff-  
fahrt. Die Schiffsleute trafen sich in Luzern.

Seite 13



## Überfälliger GAV

Auch das Personal der  
TMR will endlich einen  
Gesamtarbeitsvertrag.  
Fokus Seite 20

Das Verkehrspersonal ist aktiv gegen die zweite Strassenröhre

# Die 2. Röhre ist schon da!

**Mit Karten und einem Kurzfilm hat das Verkehrspersonal am Dienstag in den Bahnhöfen klar Stellung bezogen: Ein zweiter Strassentunnel am Gotthard ist überflüssig, denn der zweite Tunnel ist bereit!**

Foto: Alexander Egger, ATG, Montage: Rednet

Wozu nochmals einen neuen Tunnel durch den Gotthard bauen, wenn doch die zweite Röhre fertig gebaut ist? Dies ist die Aussage, die das Verkehrspersonal mit seiner symbolischen Eröffnung des Neat-Basistunnels deutlich zum Ausdruck bringt.

Das Schweizer Volk hat Ja gesagt zur Verkehrsverlagerung und zum Bau der Neat. Diese steht nun bereit, und es wäre ein schlechter Witz, noch vor deren Inbetriebnahme einen neuen Strassentunnel zu beschliessen. Deshalb ruft das Verkehrspersonal zum Nein gegen die zweite Gotthard-Strassenröhre auf.



Dossier Seiten 10 bis 12

Der Vorstand SEV hat die Eröffnung bereits vollzogen: Das rote Band im Neat-Basistunnel ist durchschnitten!

## Ein Dauerauftrag für alle

Diesem *kontakt.sev* liegt der neue Werbeflyer des SEV bei. Er leitet eine neue Art der Werbeaktion ein. Anstelle der bisherigen jährlich wechselnden Aktionen mit wechselnden Prämien für erfolgreiche Werberinnen und Werber tritt ein Konzept, das auf längere Dauer ausgerichtet ist. Prämien gibt es nun, wenn jemand 2, 4, 8 oder 12 neue Mitglieder gewonnen hat – innert drei Jahren. Im Jubiläumsjahr 2019 wird dann ein neuer Akzent gesetzt. **pmo**

Die Durchsetzungsinitiative macht die Schweiz zum Unrechtsstaat

# Unverhältnismässig und unmenschlich

■ Die Durchsetzungsinitiative schiesst völlig über das Ziel der Kriminalitätsbekämpfung hinaus, da sie schon für Bagatelldelikte die Landesverweisung vorsieht. Zudem verlangt sie in jedem Fall, wo einer der von ihr aufgezählten Tatbestände erfüllt ist, die automatische Ausweisung und verbietet es den Richtern ausdrücklich, eine Ausnahme zu machen, wenn die Ausweisung für

die Betroffenen und ihre Angehörigen unmenschlich hart wäre. Damit verletzt sie das grundlegende Menschenrecht auf eine verhältnismässige Strafe. Daher lehnt der SEV die Initiative ab – auch weil sie **gewerkschaftsfeindlich** ist: Sie würde Kolleg/innen ohne Schweizerpass die Teilnahme an Kundgebungen und Aktionen des SEV verunmöglichen.

Interview mit Manuel Avallone auf Seite 6–7



Unterschreiben: [www.dringender-aufwurf.ch](http://www.dringender-aufwurf.ch)

## NEWS

## Ribar folgt auf Gygi

Der Verwaltungsrat der SBB schlägt der Generalversammlung vom 15. Juni 2016 Monika Ribar zur Wahl als neue VR-Präsidentin vor, und der Bundesrat hat diesen Vorschlag gutgeheissen, obwohl die 56-Jährige im Oktober als Sika-Verwaltungsrätin mit zwei weiteren VR-Mitgliedern von der Besitzerfamilie eingeklagt wurde, weil sie gegen den Verkauf der Bauchemiefirma nach Frankreich Widerstand leistet. Bei der SBB löst sie Ulrich Gygi ab, der seit Anfang 2009 VR-Präsident ist und altershalber zurücktritt. Ribar war beim Logistikunternehmen Panalpina World Transport von 2006 bis 2013 CEO und insgesamt 23 Jahre in verschiedenen Führungsfunktionen tätig. Der SEV begrüsst die Wahl einer Frau und vor allem die Tatsache, dass sie reichlich Branchenerfahrung hat.



## Freude im Ceneri

Am 21. Januar konnten sich in der Weströhre des Ceneri-Basistunnels die Mineure nach dem Hauptdurchschlag die Hän-



de reichen. In den kommenden Monaten folgen nun der Innenausbau des Tunnels sowie der Einbau der Bahntechnik. Der 15,4km lange Tunnel soll Ende 2020 in Betrieb gehen – und damit die durchgehende Flachbahn durch den Gotthard.

Mitgliederwerbung wird noch stärker zur Daueraufgabe im SEV

# Es braucht jede, jeden

«Gemeinsam weiter kommen» ist das Motto, unter dem die Mitgliederwerbung des SEV bis 2018 steht. Das Konzept setzt auf den Dauereinsatz der Mitglieder.

Weg von der Jahresaktion, hin zu einer mehrjährigen Kampagne: Dies ist die wesentliche Änderung in der Mitgliederwerbung des SEV. Nichts ändert sich dagegen am Grundsatz. Dieser heisst wie eh und je «Mitglied wirbt Mitglied», denn nur an der Basis, am Arbeitsplatz, kann Mitgliederwerbung wirklich erfolgreich sein.

Die Kampagnen der vergangenen Jahre sahen Spezialprämien für Werberinnen und Werber vor, die innert einem Jahr besonders erfolgreich waren (siehe nebenstehenden Artikel). Neu haben auch Mitglieder die Aussicht auf attraktive Prämien, die nur gelegentlich einen Kollegen oder eine Kollegin in den SEV holen können – beispielsweise weil der Organisationsgrad am Arbeitsplatz bereits äusserst hoch ist.

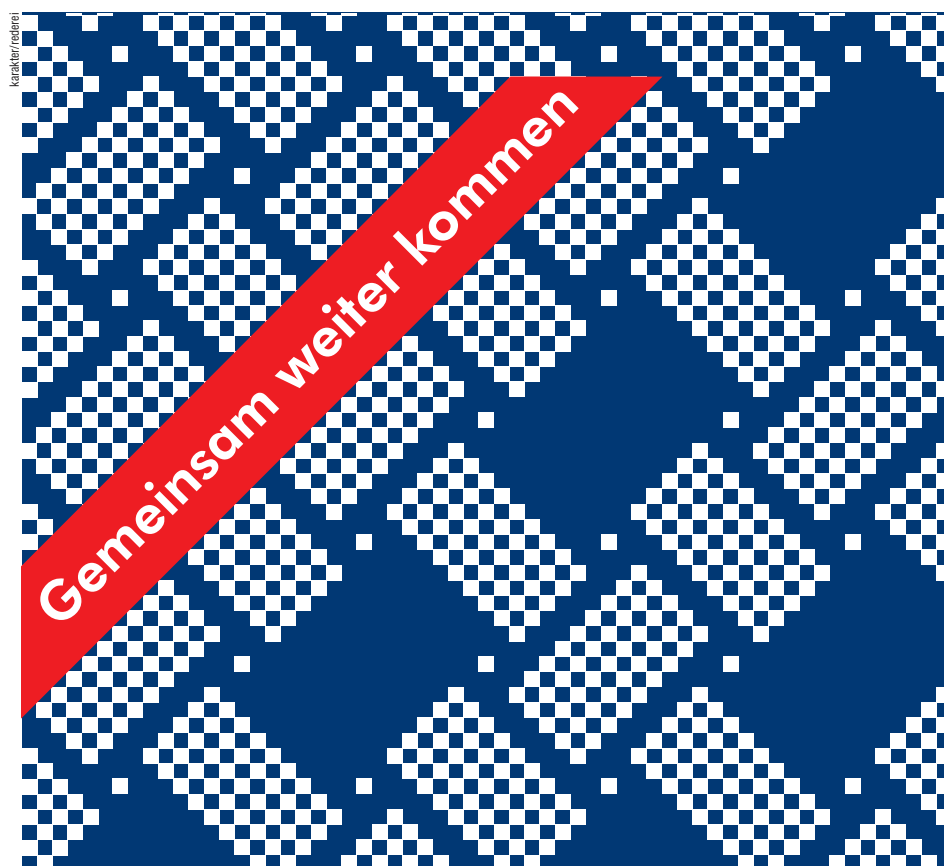
Die neue Kampagne läuft in den Jahren 2016 bis 2018. Schon wer innert diesen drei Jahren zwei neue Mitglieder wirbt, verdient sich eine Prämie. Die beliebte Sigg-Trinkflasche und die leuchtstarke Taschenlampe stehen hier beispielsweise zur Wahl. Neu ist also auch, dass auf jeder Prämienstufe eine Auswahl von mehreren Produkten besteht, und dieses Angebot wird in den kommenden Monaten noch ausgebaut.

Die Prämienstufen liegen bei 2, 4, 8 und 12 Werbungen. Hinzu kommt jährlich noch die Verlosung eines Hotelwochenendes unter allen Berechtigten.

Der neue Kampagnenprospekt liegt diesem kontakt.sev in der Heftmitte bei; weitere Exemplare können jederzeit bezogen werden.

Peter Moor

karakter/rederei



Die neue SEV-Kampagne lehnt sich grafisch an jene des Vorjahres an.

## INFO

## «Die Nähe ist das Erfolgsrezept der Mitgliederwerbung»

Elena Obreschkow ist im SEV als Werbeverantwortliche und Sektionscoach die Frau hinter der Kampagne «Gemeinsam weiterkommen».

**kontakt.sev: Statt einer Jahreskampagne gibt es nun eine Aktion, die drei Jahre läuft. Weshalb?**

**Elena Obreschkow:** Im SEV haben wir Leute, die sozusagen geborene Werberinnen und Werber sind. Diese haben in den letzten Jahren echt gezeigt, was sie drauf haben! Aber wir haben auch Mitglieder, die nur gelegentlich jemanden anwerben können. Sie sollen sich ebenfalls eine Prämie verdienen können, denn es zählt wirklich jedes Mitglied.

**Die Spitzenwerber**

**werden also schlechtergestellt?**

Überhaupt nicht:

Für sie gibt es nach wie vor sehr attraktive Prämien. Nur ganz wenige sehr erfahrene Werberinnen und Werber schaffen es, Jahr für Jahr im zweistelligen Bereich zu werben. Für sie haben wir weiterhin auf der höchsten Prämienstufe tolle Angebote.

**Was ist das Geheimnis der erfolgreichen Mitgliederwerbung?**

Die Nähe: Unser Grundsatz «Mitglied wirbt Mitglied» ist erfolgreich, weil sich Werberin, Werber und Neumitglied am Arbeitsplatz begegnen. Wer ein neues Mitglied werben will, kann ganz



persönlich die Vorteile einer Mitgliedschaft beim SEV erläutern.

**Gibt es ein jährliches Ziel bei der Mitgliederwerbung für die gesamte Gewerkschaft?**

Es bleibt dabei: Wir werden es schaffen müssen, dass wir mittelfristig den Mitgliederbestand stabil halten, sonst verlieren wir unsere Grundlaga. Dafür sollten wir jährlich gut 1800 Mitglieder werben. Das ist ein anspruchsvolles Ziel, aber die einzige Möglichkeit, die wir haben!

**Diese Kampagne läuft bis 2018. Weshalb?**

Ganz einfach: 2019 feiert der SEV sein 100-jähriges Bestehen, und es ist klar, dass wir im Jubiläumjahr noch einen Zacken zulegen wollen.



Ehrung der Werberinnen und Werber des Jahres 2015

# Kollegialität ist wichtig

**Dutzende von Kolleginnen und Kollegen haben im vergangenen Jahr neue Mitglieder gewonnen. Sie alle waren zum Abschlusspéro eingeladen.**

«In der Gewerkschaft geht es natürlich um Inhalte, um die Arbeit an den Arbeitsbedin-

gungen, aber zur Gewerkschaft gehört auch die Kollegialität», betonte Präsident Giorgio Tuti am Abschlusspéro der Werbeaktion 2015. Eingeladen waren alle, die ein oder mehrere Mitglieder für den SEV gewonnen hatten.

Selbstverständlich konnten nicht alle kommen; ausgezeichnet wurden die erfolgreichsten der Anwesenden:

den Spitzenplatz teilen sich Ely Wüthrich (Bahndienstleistungen) und Urs Hunziker (Matterhorn-Gotthard-Bahn), gefolgt von Nicola Sacco (Railclean Tessin). 14 Mitglieder haben letztes Jahr 10 und mehr Werbungen geschafft, aber wertvoll sind alle, denn: «Jedes neue Mitglied zählt», betonte Werbechefin Elena Obreschkow einmal mehr. pmo



Gruppenbild mit Präsident vom Abschlussanlass. Die drei Erfolgreichsten sind Nicola Sacco (hintere Reihe mit Sonnenbrille), Urs Hunziker (links hinter Giorgio Tuti), Ely Wüthrich (rechts von Tuti).

## Münze der Woche

Swissmint



Aus Anlass der Eröffnung des mit 57 km weltlängsten Bahntunnels am 1. Juni hat die Eidgenössische Münzstätte Swissmint die Sondermünze «Gottardo 2016» herausgegeben. Die 20-Franken-Silbermünze (20 g, 33 mm) zeigt das Nordportal des Gotthard-Basistunnels. Sie ist für 25 CHF (Normalprägung) oder 55 CHF (polierte Platte) unter [www.swissmintshop.admin.ch](http://www.swissmintshop.admin.ch), bei Banken und Münzenhändlern erhältlich. Gestaltet hat sie der in Uster aufgewachsene und in Maur lebende Grafiker Fredy Trümpi, Inhaber der Agentur Design Trümpi & Partner AG in Binz.

## ZUR SACHE

Die Ausgangslage vor dem 28. Februar hat eine schon fast fatale Ähnlichkeit mit jener vor zwei Jahren, ebenfalls bei der Abstimmung im Februar. Damals wie heute setzten wir uns mit aller Kraft für eines unserer Kernanliegen ein. Damals war es Fabi, heute ist es der Alpenschutz, der Schienenverkehr durch die Alpen, bedroht durch das Projekt eines zweiten Strassentunnels am Gotthard.

Daneben gab es damals die Masseneinwanderungsinitiative, diesmal die Durchsetzungsinitiative.

**«Was für eine Gesellschaft wollen wir denn sein, wenn wir über den Gotthard Europa verbinden und gleichzeitig alles als fremd verteufeln, was nicht das Schweizerkreuz auf die Brust tätowiert hat?»**

Peter Moor, Chefredaktor kontakt.sev

ve. Wir haben vor zwei Jahren in der Analyse festgestellt, dass wir uns wohl etwas zu stark nur auf unser Kernthema, die verkehrspolitische Abstimmung, ausgerichtet haben. Daraus haben wir etwas gelernt: Zusammen mit einer breiten Allianz engagieren wir uns diesmal stark gegen die Durchsetzungsinitiative. Wir verlieren dabei unser verkehrspolitisches Anliegen nicht aus den Augen; nicht nur die vorliegende Nummer von kontakt.sev zeigt dies deutlich!

So selbstverständlich wie es ist, dass wir als die führende Gewerkschaft des Verkehrspersonals für eine Lösung am Gotthard einstehen, die den öffentlichen Verkehr unterstützt, und nicht den vom Bund vorgeschlagenen Strassenausbau, der den öffentlichen Verkehr bedroht, so selbstverständlich ist es, dass wir als soziale Organisation für den Rechtsstaat und die Gewaltenteilung einstehen. Unser Einsatz gegen die Durchsetzungsinitiative ist nicht eine Frage von links oder rechts, sondern es ist schlichtweg eine Frage der Menschlichkeit.

Persönlich bin ich erschüttert, dass Dinge, die in der Schweiz über Generationen hinweg selbstverständlich waren, heute gar gegen eine Volksinitiative verteidigt werden müssen. Seit meiner Kindheit schien es mir klar, dass in der Schweiz der Grundsatz, dass ein Mensch ein Mensch ist, egal seiner Herkunft, für breiteste Teile der Gesellschaft unbestritten ist. Sicher: Fremdenfeinde gab es immer, wird es immer geben. Aber nie zuvor hätte ein Anliegen, das so offensichtlich die Grundsätze von «Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit» verletzt, den Hauch einer Chance in einer Abstimmung gehabt.

Was für eine Gesellschaft wollen wir denn sein, wenn wir über den Gotthard Europa verbinden und gleichzeitig alles als fremd verteufeln, was nicht das Schweizerkreuz auf die Brust tätowiert hat?



SBB Cargo präsentiert Abbau bei den Bürostellen

# «Railfit» konkret: jede fünfte Stelle weg

**Was harmlos «Projekt Strukturkosten» heisst, ist ein Stellenabbau in neuen Dimensionen. SBB Cargo kündigt die Streichung jeder fünften Bürostelle an. Ein Vorgeschmack auf «Railfit».**

Immer mehr zeigt sich, dass die Divisionen der SBB den Sanierungsprofi McKinsey gar nicht gebraucht hätten. In vorseilendem Gehorsam haben sie längst eigene Abbauprogramme aufgelegt. Nach Infrastruktur, die schon länger die Streichung von 500 Stellen angekündigt hat, präsentiert nun auch Cargo ihre Strategie. Hinter dem harmlosen Titel «Strukturkosten» verbirgt sich ein Abbauprogramm, das in absoluten Zahlen die Reduktion um 145 Stellen bis 2020 vorsieht.

Das volle Ausmass zeigt sich aber erst, wenn klar wird, dass die Basis für diesen Abbau der

heutige Bestand von 650 Stellen ist. Anders ausgedrückt: Jede fünfte Bürostelle bei SBB Cargo soll verschwinden.

## Tiefer als das Minimum?

«SBB Cargo hat uns schon früher gesagt, sie hätten die Verwaltung mit der Halbierung des Bestandes in den vergangenen Jahren bereits aufs Minimum reduziert – nun gehen sie offenbar darunter», stellt Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn fest, der beim SEV für Cargo zuständig und als Nationalrat auch Mitglied der Verkehrskommission ist. «Anscheinend soll die Zitrone doch noch weiter ausgepresst werden.» Er weist darauf hin, dass die Stellen nicht alle in der Zentrale in Olten angesiedelt sind: «Vom Abbau werden auch administrative Funktionen in der Fläche betroffen sein.» Noch hat SBB Cargo erst in groben Zügen informiert, weshalb der SEV vorerst auf ein Konsultationsverfahren verzichtet. «Wenn wir ge-



Eben erst bezogen, nun schon düstere Wolken über dem Hauptsitz von SBB Cargo in Olten.

nauer wissen, welche Bereiche betroffen sind, werden wir neu beurteilen, ob wir eine Konsultation verlangen», erläutert Hadorn.

Im Konsultationsverfahren kann der SEV eigene Vorschläge einbringen, um den Stellenabbau zu verhindern oder zumindest abzuschwächen. SBB Cargo ihrerseits verweist im Moment auf ein allfälliges Angebot zu Pensionierungen ab 60 Jahren, setzt ihre Hoffnungen aber vor allem auf die mehrmonatige

Präventionsphase, die einer Stellenaufhebung vorausgeht. Während dieser soll für die Betroffenen nach neuen Lösungen gesucht werden.

## McKinsey überflüssig ...

Philipp Hadorn fragt sich zudem, wozu eigentlich das millonenschwere Engagement von McKinsey nötig sein soll: «Offensichtlich versuchen die Divisionen selbstständig den Tatbeweis zu erbringen, dass sie auch vor radikalen Reorganisa-

tionen nicht zurückschrecken. Besser würde sich SBB Cargo auf die Verlagerung und deren öffentliche Finanzierung konzentrieren, als sich mit anhaltenden Restrukturierungen zu Tode zu sparen.» Dass ausge-rechnet die kleinste Division, Cargo, so massiv Stellen abbaut, lässt für die noch ausstehenden Unternehmensteile – Personenverkehr, Immobilien und Konzernzentrale – das Schlimmste befürchten.

Peter Moor

## MEINE MEINUNG

### Wertsachen

Auf der Strecke Sargans–Zürich lassen sich seit geraumer Zeit Fahrgäste beobachten, die sich von der üblichen Klientel abheben. Sie tragen viel Gepäck mit sich, abgegriffene Koffer, Plastikbeutel. Die Männer stecken in schlechtem Schuhwerk, die Frauen unter verwaschenen Kopftüchern, Kindergesichter hinter hundert Jahre alten Augenringen. Trotzdem lächeln sie. Schüchtern, müde, voller Erleichterung. Vielleicht würde es ihr Lächeln trüben, wenn sie wüssten, was hierzulande gerade über sie gesagt und ge-

schrieben wird. Die Debatte über die Aufnahme von Flüchtlingen ist seit den massiven sexuellen Übergriffen in der Silvesternacht in Köln zu einer Debatte über vermeintliche Wertvorstellungen verkommen. Sexuelle Übergriffe sind ein Gräuelfeld. Wie den meisten Frauen auch mir keineswegs ein Unbekanntes. Ich kann mit Fug und Recht behaupten, dass die Übeltäter mehrheitlich Männer waren, aber ich bin ehrlich gesagt noch nie darauf gekommen, sie post delictum bezüglich ihres Aufenthaltsstatus oder

ihrer Religionszugehörigkeit zu befragen. Über den Wert von Werten hingegen lässt sich mehr berichten.

Werte sind wichtig. Sie machen Tiere zu Menschen und Menschen zur Gesellschaft. Wahre Werte trennen nicht – sie vereinen. Die Diskussion um sie ist innerhalb der Flüchtlingsdebatte insofern auch angebracht, da die Menschen, die derzeit vor Krieg und Elend nach Europa flüchten, bislang jenseits der Gunst von Gleichberechtigung, Sozialstaat, funktionierendem Bildungssystem oder Cumulus-Punkte-Karte gelebt haben. Das kann zu Disharmonien führen, ist beileibe aber

«Werte machen Tiere zu Menschen und Menschen zur Gesellschaft. Wahre Werte trennen nicht – sie vereinen.»

Anja Konzett



noch kein Grund zur Panik. Denn während die Staatszugehörigkeit als Teil der globalen Gebärmutterlotterie in der Regel angeboren ist, sind es Werte keineswegs. Werte werden vorgelebt: Man wächst in sie hinein. Es ist die Aufgabe jedes Einzelnen, sie zu pflegen, zu überdenken, gegebenenfalls zu wandeln und sie unbedingt weiterzugeben, wenn sie sich als lebenswert herausstellen haben – sie zu teilen und mitzuteilen. Einer Flüchtlingsfamilie,

die jüngst im Zug nach Zürich etwas verloren im Abteil stand, begegneten mehrere Fahrgäste mit freundlichen Hinweisen auf freie Plätze und tatkräftiger Hilfe beim Verstauen des vielen Gepäcks. Die Sache mit den Cumulus-Punkten haben sie den Neuankömmlingen damit zwar noch nicht erklärt, aber es ist ein Schritt. Ein wertvoller Schritt.

SBB-Billettschalter in Genf

# Smileys als Kundenfeedback? Eine sehr oberflächliche Statistik

**An den Schaltern des Bahnhofs Genf Cornavin kann die Kundschaft die Qualität des «Gesprächs» benoten, indem sie auf den grünen, gelben oder roten Knopf drückt. Die Chefs sind begeistert, die Kolleg/innen weniger...**

«Sind Sie zufrieden mit diesem Gespräch? Stimmen Sie ab», heisst es am Gerät mit drei Knöpfen: einem grünen Smiley, einem gelben, mittelmässig zufriedenen Gesicht und einem roten Emoticon, das Enttäuschung oder gar Zorn ausdrückt. Offizielles Ziel dieser neuesten Erfindung der Leitung des Genfer Verkaufspersonals ist, «ein direktes Feedback der Kundschaft zu erhalten». Letztere soll nach dem Gespräch mit dem Schalterpersonal dessen Dienstleistung beurteilen. Welcher Knopf gedrückt wird, bleibt den Beurteilten aber verborgen. Auf das direkte Kundenfeedback kann das Personal somit in keiner Weise reagieren.

«Wenn Mitarbeitende merken, dass Kund/innen unzufrieden sind, sollen sie nach den Gründen fragen», erklärte einer der Chefs am 12. Januar gegenüber *kontakt.sev*. Das Feedback sei nicht individueller, sondern globaler Natur, «und die Werte



sind bisher wirklich sehr gut. Bis anhin hatten wir Zahlen vom Kundendienst in Bern, die aber zu wenig präzise waren.» Trotzdem bleibt ein grosser Vorbehalt: Wie soll man auf ne-

gative Kundenfeedbacks reagieren, ohne die Kundenmeinung genauer zu erheben? Die Methode zeigt nur, wie viele Kund/innen völlig zufrieden, mittelmässig zufrieden oder

unzufrieden waren, aber nicht, warum sie die Qualität des Gesprächs bzw. der Dienstleistung so beurteilten.

## Personal kritisiert Methode

Zurecht fragt sich das Personal, wie das «Votum» der Kundschaft einzuschätzen ist. «Wenn ich sympathisch bin, aber die gewünschte Rückzahlung verweigere, wird dann der rote Knopf gedrückt? Wird letztlich das Gespräch beurteilt oder der/die Verkäufer/in? Eine solche Erhebung ist wenig präzise, und die Resultate sind schwierig zu interpretieren», findet man beim Personal.

Die neue Erfindung erhöht den erheblichen Druck, der schon bisher auf dem Verkaufspersonal lastete, noch zusätzlich. Nachdem die Kundenmeinung im Dunkeln blieb, gibt es nun

ein direktes Feedback, das aber auch Rätsel aufgibt. Beunruhigend oder beruhigend – je nach Standpunkt – ist, dass zahlreiche Kund/innen dieses Beurteilungssystem heftig kritisieren und das Vorgehen als skandalös, schäbig und schockierend bezeichnen.

## Wenig überzeugende Kommunikation

Die SBB-Medienstelle versucht zu beruhigen. Die Erklärungen von Mediensprecher Frédéric Revaz (siehe Box) stimmen jedoch nicht wirklich mit der in Genf kommunizierten Botschaft überein. Und was die statistische Auswertung betrifft, hat man eher den Eindruck, dass die Methode nicht auf seriösen wissenschaftlichen Grundlagen beruht, sondern sehr oberflächlich ist. *Vivian Bologna/FI*

## WIDERSPRÜCHLICHE KOMMUNIKATION

### «Beurteilt wird das Gesamtbild der SBB.» Ach so?

Was genau will die SBB im Testbahnhof Genf evaluieren: das Personal oder ihre Dienstleistungen? Die offiziellen Verlautbarungen und die Erfahrungen des Personals gehen weit auseinander... Die Frage, die die Kund/innen an den Geräten beantworten müssen, ist klar: «Sind Sie zufrieden

mit diesem Gespräch? Stimmen Sie ab.» SBB-Medien Sprecher Frédéric Revaz umschreibt die eigentliche Frage an die Kundschaft so: «Sind Sie zufrieden mit unseren Leistungen?» Erhoben werde die Kundenzufriedenheit bezogen auf die ganze SBB, beurteilt werde deren Gesamtbild.

Warum wurde diese Methode gewählt? «Bisher machten wir in Genf Umfragen, welche die Eindrücke der Kund/innen nur sehr unvollständig widerspiegeln. Die Geräte liefern natürlich keine Informationen zur Arbeit der Mitarbeitenden oder zu einem einzelnen Schalter. Die Peko wurde über

den Versuch informiert. Die Geräte lassen sich nicht für die Beurteilung einzelner Mitarbeiter/innen nutzen, dies hat die SBB zugesichert.» Der Versuch soll in Genf weiterlaufen und könnte auf weitere Bahnhöfe ausgeweitet werden. Der Zeitpunkt dafür steht noch nicht fest. *vbo/FI*

**GEMEINSAM  
SIND WIR IMMER  
STÄRKER**

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



Durchsetzungsinitiative knebelt Gewerkschafter/innen ohne Schweizerpass wie SEV-Vizepräsident Manuel Avallone



SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, zuständig für die SBB.

# «Als Gewerkschafter ginge ich ein hohes Risiko ein»

**Die Durchsetzungsinitiative ist ein massives Einschüchterungsinstrument gegenüber den Menschen ohne Schweizerpass. Ihnen droht z. B. schon die Landesverweisung, wenn sie nur am Rande in einen Rauffhandel, eine relativ friedliche Konfrontation mit der Polizei oder einen Hausfriedensbruch verbunden mit Sachbeschädigung verwickelt werden. So würde für sie die Teilnahme an einer SEV-Aktion zum Risiko.**

■ **kontakt.sev: Bringt die Durchsetzungsinitiative für dich als Secondo ohne Schweizerpass wegen deiner Berufstätigkeit als Profigewerkschafter beim SEV ein besonders hohes Risiko, ausgewiesen zu werden?**

**Manuel Avallone:** Ja. Wenn der SEV zum Beispiel wieder mal Kleber auf Loks klebt, wäre für mich womöglich der Tatbestand des Hausfriedensbruchs in Verbindung mit Sachbeschädigung erfüllt. Der Richter könnte befinden, dass SEV-Aktivisten unbefugt in Depots eingedrungen seien und dass

der Klebstoff den Lack der Loks beschädigt habe. Auch wenn ich nicht selbst Hand angelegt hätte, würde er mich wohl doch mitverurteilen, weil ich als Vizepräsident für die Aktion verantwortlich sei. Das würde zurzeit für meine Ausweisung noch nicht reichen, da ich in den letzten zehn Jahren zu keiner Freiheits- oder Geldstrafe\* verurteilt worden bin. Doch wenn ich dann bei einer anderen Aktion oder Kundgebung in eine tätliche Auseinandersetzung mit Sicherheitsleuten verwickelt werde oder Anweisungen der Polizei angeblich nicht

«Die Initiative schafft enorme Ungleichheit zwischen Menschen mit und ohne Schweizerpass.»

befolge, riskiere ich die automatische Landesverweisung. Ganz zu schweigen, wenn ich mich an eine Lok ketten würde.

■ **Könntest du die Landesverweisung nicht mithilfe des SEV-Rechtsschutzes beim Bundesgericht anfechten? Dieses würde der Beschwerde wohl auch aufschiebende Wirkung erteilen...**

Ja, doch das Bundesgericht könnte meine Landesverweisung, obwohl sie völlig unverhältnismässig wäre, durchaus bestätigen, falls die Richter den Bundesverfassungsartikel der Durchsetzungsinitiative nach deren Wortlaut anwenden, also blindlings, automatisch.

■ **Dann könntest du noch in Strassburg klagen.**

Weil die Initiative ausdrücklich sagt, dass die Landesverweisung dem «nicht zwingenden Völkerrecht» vorgehe, bin ich mir nicht sicher, wie die Schweiz auf eine Rüge des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte in Strassburg reagiert, falls dieser meine Klage nach einem mehrjährigen Verfahren wirklich gutheisst. Es ist auch nicht sicher, ob dieses Verfahren aufschiebende Wirkung hätte. Hinzu käme die psychologische Belastung, mit einem Bein schon «draussen» zu sein. Falls ich die Schweiz

wirklich verlassen muss, hätte ich grosse Mühe, in Italien oder Spanien einen Job zu finden. Ich bin ja hier geboren und dort nur in den Ferien gewesen. Meine Heimat ist die Schweiz. Ich bin Schweizer ohne Schweizerpass.

■ **Könntest du dich nicht einbürgern lassen? Deinen jetzigen Beruf könntest du ja sonst kaum mehr ausüben.**

Das wäre eine mögliche Lösung, denn als Gewerkschaftsprofis ginge ich tatsächlich ein hohes Risiko ein. Eine Einbürgerung ändert aber nichts an der Tatsache, dass die Initiative ein elementares Grundrecht unseres Rechtsstaates aushebelt. Nämlich das Recht, dass ein Gericht die Verhältnismässigkeit einer Strafe überprüfen muss. Die Initiative ist für die Betroffenen ein massives Einschüchterungsinstrument, das sie auch für leichte Delikte mit Landesverweisung bestraft. Zum Beispiel eben, wenn sie an Gewerkschaftsaktionen oder Demos für ihre Rechte eintreten. Die Botschaft an sie ist klar: Mund halten und parieren!

■ **Die Initiative schränkt für Menschen ohne Schweizerpass also das Grundrecht ein, sich gewerkschaftlich gegen Ausnutzung am Arbeitsplatz zu wehren?**

Genau. Die Initiative verstösst gegen dieses Grundrecht und gegen weitere Grundrechte der Menschen ohne Schweizerpass. Diese haben es schon heute schwer, sich gegen Ausnutzung bei der Arbeit zu wehren, weil sie damit ihren Job und somit die Niederlassungsbewilligung riskieren. Die Initiative macht sie noch wehrloser, und zwar generell. Wenn ihnen bei Rauffhandel oder einfacher Körperverletzung die automatische Landesverweisung droht, müssen sie sich von einem Angreifer zusammenschlagen lassen, wenn sie im Land bleiben wollen. Doch sogar dann riskieren sie noch eine Verurteilung. Sie laufen Gefahr, dass man sie gezielt provoziert und angreift – und ausnutzt. Die Durchsetzungsinitiative macht sie zu Rechtlosen. Sie schafft enorme Ungleichheit zwischen Menschen mit und ohne Schweizerpass, indem allein aufgrund ihres Passes und nicht aufgrund ihrer persönlichen Situation beurteilt wird. Während der Apartheid in Südafrika war die Hautfarbe das Kriterium.

■ **Rauffhandel und andere Delikte gehören aber bestraft?**

Natürlich. Straftaten gehören bestraft, egal, wer der Täter ist. Das Problem der Landesverweisung als Zusatzstrafe ist, dass Täter mit und ohne Schweizerpass für die gleiche Untat ungleich bestraft wer-

## ZWEI DELIKTKATALOGE

Die **Durchsetzungsinitiative** führt in einem ersten Deliktverzeichnis schwere bis mittelschwere strafbare Handlungen auf, die automatisch zu einer mindestens 10-jährigen Landesverweisung führen. Er erstreckt sich aber auch auf relativ geringfügige Delikte, die keine grosse kriminelle Energie benötigen, wie z. B. das im Initiativtext erwähnte Einbruchdelikt. Dass ausserdem der sehr weit umschriebene neue Tatbestand des **Sozialmissbrauchs** zwangsläufig zur Landesverweisung führte, kritisiert Anwalt Marc Spescha als völlig unverhältnismässig: «Somit würde ein Secondo, der vorübergehend erwerbslos ist und Arbeitslosengeld bezieht, automatisch für 10 Jahre des Landes verwiesen, wenn er z. B. an zwei Samstagen als Pizzakurier für einen Kollegen eingesprungen ist und die verdienten 400 Franken Ende Monat nicht als Zwischenverdienst gemeldet hat. Dass er seit frühesten Jugend in der Schweiz lebt, eine Frau und zwei Kinder hat und mit dem Geld die Zahnarztrechnung einer Tochter bezahlt hat, würde nicht berücksichtigt und würde die Ausweisung nicht verhindern.»

Ein zweiter Katalog umfasst zahlreiche leichtere Straftaten, die ebenfalls automatisch zu 5 bis 15 Jahren Landesverweisung führen, wenn die Verurteilten innerhalb von 10 Jahren vor dem Urteil rechtskräftig zu einer Freiheits- oder Geldstrafe verurteilt worden sind, selbst wenn es sich damals nur um eine absolute Bagatelle gehandelt hat. **FI**





Manuel Avallone im März 2006 an der SEV-Demo in Biel gegen Abbau im Industrierwerk: diese Rolle macht die Durchsetzungsinitiative für Nicht-Schweizerbürger sehr riskant.

den. Das spezielle Problem der Initiative ist, dass sie Täter ohne Schweizerpass schon bei leichten Delikten mit 5 bis 15 Jahren Landesverweisung bestraft, was eine sehr harte Strafe ist. Obwohl ich hier geboren bin, würde meine Existenz hier zerstört. Das ist bei leichten Delikten völlig unverhältnismässig. Genau dies will die Initiative, denn sie verbietet es den Richtern ausdrücklich, diese Unverhältnismässigkeit zu korrigieren. Damit verletzt sie das Grundprinzip der Verhältnismässigkeit.

#### ■ Ist die Initiative auch für Schweizerbürger/innen gefährlich?

Ja. Die Einschüchterung der Arbeitnehmenden ohne Schweizerpass schwächt die Gewerkschaften direkt. Und wenn das Grundprinzip «salonfähig» wird, dass eine Strafe nicht mehr auf Verhältnismässigkeit überprüft werden kann, dann wird es nicht lange gehen, bis andere Minderheiten ins Visier der SVP geraten, wie z. B. Behinderte, Arbeitslose, Sozialhilfeempfänger. Aus gewerkschaftlicher Sicht heisst das konkret: Wenn sich die einen gegen

schlechte Arbeitsbedingungen kaum wehren können, steigt der Druck auf die anderen.

Markus Fischer

*\*Als Vorstrafe genügt zum Beispiel eine kleine Geldstrafe wegen polizeilich registriertem Sekundenschlaf, ohne dass ein Unfall geschah oder Alkohol im Spiel war: Die Polizei hat einfach bei einer Kontrolle eine Übermüdung festgestellt, was bereits als Nichtbeherrschen des Fahrzeugs gilt.*

#### BIO

**Manuel Avallone** wurde 1962 als Sohn eines Italieners und einer Spanierin in der Schweiz geboren, ist also Secondo. Er wuchs in Thun auf, lernte Hochbauzeichner und Maurer. 1985 bis 1986 leistete er Aufbauhilfe in Nicaragua. 1987 wurde er Gewerkschaftssekretär der GBI im Berner Oberland. 1991 bis 1993 bildete er sich zum Primarlehrer aus. Danach arbeitete er teils als Lehrer und teils bei der GBI. 1999 wechselte er zum SEV, seit 2008 ist er Vizepräsident. Er lebt mit seiner Partnerin in Bern.

## Automatische Landesverweisung schon bei Bagatelldelikten

Die **Durchsetzungsinitiative** nennt als strafbare Handlungen, die beim Vorliegen einer Vorstrafe – sogar einer sehr leichten\* – zur automatischen Landesverweisung führen, auch Delikte, wie sie bei gewerkschaftlichen Aktionen und Demos leicht vorkommen können:

■ **Hausfriedensbruch in Verbindung mit Sachbeschädigung oder Diebstahl:** «Wenn Manuel Avallone bei einer SEV-Aktion unbefugt in ein SBB-Gebäude eindringt, ist dies Hausfriedensbruch, und wenn er «Nein zu Railfit 2030» an ein Fenster sprayt, ist dies eine Sachbeschädigung, auch wenn er es sehr schön machen würde», erklärt der Zürcher Rechtsanwalt Marc Spescha.

■ **Gewalt und Drohung gegen Behörden und Beamte:** Würde die SBB wegen einer SEV-Aktion die Polizei rufen, würde Manuel Avallone den Tatbestand bereits erfüllen, wenn er sich nicht völlig ergeben abführen liesse. «Schon das Erschweren einer Amtshandlung genügt», sagt Marc Spescha, «z. B. wenn man sich mit Fusstritten gegen die Abführung wehrt.»

■ **Einfache Körperverletzung oder Raufhandel:** Wenn es bei einer Kundgebung zu einem Handgemenge mit Gegendemonstranten oder privaten Sicherheitsleuten kommt und Manuel Avallone als Organisator zu verhandeln oder zu schlichten versucht, kann er sehr schnell in einen *Raufhandel* verwickelt werden. «Darunter versteht man eine Auseinandersetzung mit mindestens drei Teilnehmenden, die wechselseitig Schläge austeilen, die mindestens einer Tötlichkeit entsprechen, dies unabhängig davon, ob die Schläge zum Zwecke des Angriffs oder zum Zwecke der Verteidigung verabreicht werden», erklärt Marc Spescha. «Strafbar wird ein Teilnehmer auch dann, wenn er vor Eintritt dieser Bedingungen aus dem Kampf ausscheidet, sich also sehr rasch zurückzieht.»

Für die *einfache Körperverletzung* reichen auch relativ leichte Körperverletzungen.

**Riskieren Nicht-Schweizerbürger/innen eine Landesverweisung auch bei einer Demo, die den Verkehr stört?**

In der Durchsetzungsinitiative ist dazu nichts zu finden (daran haben die Initianten wohl einfach nicht gedacht), in der vom Parlament verabschiedeten **gesetzlichen Umsetzung der (vom Volk Ende 2010 angenommenen) Ausschaffungsinitiative** aber schon: Der neue Artikel 66a des Strafgesetzbuches nennt die vorläufige Störung des Eisenbahnverkehrs und die qualifizierte Störung des öffentlichen Verkehrs als Tatbestände, die grundsätzlich zur Landesverweisung führen. «Qualifiziert» heisst, dass man wissentlich Leib und Leben vieler Menschen in Gefahr bringt. Die Landesverweisung würde aber nicht vollzogen, wenn der Richter zum Schluss käme, dass das öffentliche Sicherheitsinteresse die privaten Interessen des Täters nicht überwiegt. Denn **die gesetzliche Umsetzung der Ausschaffungsinitiative sieht eine Verhältnismässigkeitsprüfung vor.** Dies ist ihr wesentlicher Unterschied zur Durchsetzungsinitiative, die vom Richter die automatische Landesverweisung verlangt, wenn der Tatbestand erfüllt ist. **Fi**

Zürcher Abstimmung über «Lohndumping stoppen»

# Arbeitsunterbruch?

**Im Allgemeinen gehen wir in «kontakt.sev» nicht auf kantonale Volksabstimmungen ein. Eine Abstimmung am 28. Februar in Zürich ist aber von grundlegender Bedeutung.**

Die Stimmbürger/innen des Kantons Zürich werden über die Volksinitiative «Lohndumping stoppen» entscheiden. Das Begehren fordert bei begründetem Verdacht auf Verstösse gegen den Arbeitnehmerschutz einen Arbeitsunterbruch. Ein Ja würde griffige Kontrollen der Arbeitsbedingungen ermöglichen. «Lohndumping ist bei uns im Kanton Zürich an der Tagesordnung. Die Situation ist komplett ausser Kontrolle geraten.» So sagt es Lorenz Keller, Sprecher der Unia Zürich-Schaffhausen. Die häufigen Fälle von Missbrauch, zu tiefe Löhne, zu lange Arbeitszeiten usw. sollen nicht bloss einzeln angegangen werden. Denn sie würden zum System. Keller: «Lohndumping schadet allen, auch den fairen Firmen. Diese können nicht so preisgünstig offerieren. Sie werden entweder verdrängt oder müssen mit den Offerten auch nach unten. Bezahlen müssen dann die Arbeitnehmenden. So gibt's eine eigentliche Abwärtsspirale.»

## Arbeit unterbrechen!

Gegen die drohende Abwärtsspirale hat die Unia Zürich die Volksinitiative «Lohndumping stoppen» lanciert. Das Volksbegehren fordert einen neuen Mechanismus gegen Lohndumping. Die Behörden sollen einen Arbeitsunterbruch verfügen können, wenn die Kontrollorgane «den begründeten Verdacht auf Verstösse gegen zwingende gesetzliche Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen oder gegen allgemeinverbindlich erklärte Arbeitsbedingungen» anzeigen. Dasselbe gilt, wenn die Firmen bei Kontrollen die Mitwirkung verweigern.

## Korrekte Betriebe haben nichts zu fürchten

Welche Erfahrung steht hinter diesem Vorschlag? Es ist diejenige gescheiterter und versandeter Kontrollen. Firmen, die wirksame Kontrollen umgehen, die verschleiern, hinauszögern, die Mitwirkung bloss mimen – um dann plötzlich die Arbeit zu vollenden und samt den Mitarbeitenden zu verschwinden. Dann aber, wenn die Entsandten wieder weg sind, lässt sich kaum mehr was kontrollieren und schon gar nicht korrigieren. Kontrollen müssen effizient sein, solange die

Arbeit noch nicht vollendet ist. Die Einstellung der Arbeit wird so zum Pfand gegen Austrickserei und Spiele auf Zeit. Korrekte Betriebe haben nichts zu fürchten. Betrüger jedoch werden an einer wunden Stelle getroffen. Endlich.

## Wieder mal die alte Leier

Einem solchen Vorschlag sollte keine grosse Opposition erwachsen, wollte man meinen. Doch weit gefehlt: Das Anti-Komitee von Gewerbe, Industrie, Banken und bürgerlichen Parteien bekämpft die Initiative mit der Brechstange. Das Komitee tut so, als würde ein Ja zu einem neuen griffigen Mittel einer Inquisition das Tor öffnen, die dann gleich die halbe Zürcher Wirtschaft lahmlegte. Arbeitsplatzverluste, Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit, Bedrohung der Eigentumsgarantie. Und zu guter Letzt wird das Kernanliegen des Arbeitsunterbruchs als nicht umsetzbar bezeichnet: Die Behörden würden wegen der Gefahr von Schadenersatzklagen sowieso nie einen Unterbruch anordnen: Wer solche argumentative Purzelbäume schlägt, muss im Abstimmungskampf denn doch viele blaue Flecken davontragen. Die Anti-Front ist jedoch nicht geschlossen. Viele faire Gewerbetreibende lehnen Schmutzkonkurrenz ab und unterstützen deshalb die Initiative.

## Keine Verlüderung der Arbeitssitten

Mit anderen Worten: Die Gegner der Initiative fassen das heutige Laisser-faire und damit den Betrug an den Arbeitnehmenden als Kavaliersdelikt auf. Die Verlüderung der Arbeitssitten wollen sie nicht wirksam bekämpfen. Was sie ausblenden, ob aus fehlender Weitsicht oder purer Ideologie, bleibe dahingestellt: Der mangelnde Wille, resolut gegen Lohndumping vorzugehen, bildet einen guten Teil jenes Humus, auf dem das Ja zur Masseneinwanderungsinitiative gewachsen ist. In den Kantonen Genf und Baselland hat man das eingesehen. In letzterem haben die Stimmberechtigten im November 2015 eine Gesetzesinitiative für einen wirksameren Schutz vor Lohndumping angenommen. Im Rhonekanton hat die Legislative schärfere Kontrollen zugestimmt. Gewerkschaften und Arbeitgeber können je zwölf von ihnen bestimmte Inspektor/innen einsetzen, die zusätzlich zu den kantonalen Inspektoren die Einhaltung der Arbeitsbedingungen kontrollieren sollen. Es ist sehr zu hoffen, dass sich die Zürcher Stimmberechtigten vom Trommelfeuer nicht irre machen lassen.

pan.

**Rhätische Bahn**  
Ferrovio retica Vialier retica

Tag für Tag übernehmen wir Verantwortung! Die Rhätische Bahn ist eine Erfolgsgeschichte. Seit über 125 Jahren ist sie unterwegs als grösste Alpenbahn in einer einzigartigen Gebirgslandschaft. Ihre Top-Marken Glacier- oder Bernina Express sind weltbekannt. Rund 1500 Mitarbeitende sorgen rund um die Uhr dafür, dass die Züge rechtzeitig rollen.

Wir suchen in Chur per 01. April 2016 eine(n)

## Leiter(in) Zugpersonal Nord

### Ihre Hauptaufgaben

- Personelle Führung der Zugbegleitenden in den Depots Chur, Davos Platz, Disentis/Mustér sowie die Hostessen (34 Mitarbeitende)
- Anlaufstelle der Mitarbeitenden bei fachlichen und persönlichen Anliegen
- Verantwortung für die Umsetzung und Einhaltung der Qualitäts- und Sicherheitsvorgaben
- Mitwirkung in verschiedenen Projekten und Arbeitsgruppen
- Selbständiger Diensttoureinsatz als Zugbegleiter(in)

### Ihre Qualifikationen

- Mehrjährige Berufserfahrung im öffentlichen Verkehr
- Ausbildung als Zugbegleiter(in) oder Bereitschaft, diese zu absolvieren
- Führungskompetenz mit Bereitschaft zu Führungsweiterbildungen
- Hohe Dienstleistungsbereitschaft und Kontaktfreude

Bauen Sie gerne mit uns an der Zukunft? Dann packen Sie die Chance für diese neue Herausforderung! Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Eugen Cantieni, Leiter Produkt und Service, Tel. 081 288 65 05, eugen.cantieni@rhb.ch oder René Bärtsch, Leiter Zugpersonal, Tel. 081 288 65 04, rene.baertsch@rhb.ch.

Ihre vollständige Bewerbung richten Sie bitte an:

**Rhätische Bahn AG**  
Personalbetreuung Vertrieb  
Bahnhofstrasse 25  
CH-7002 Chur

Rico Wenk  
Leiter Personalbetreuung  
Tel. +41 81 288 63 42  
rico.wenk@rhb.ch





Versammlung des Personals von SBB Cargo International

# Das sagen die Lokführer

**Der Druck auf die Mitarbeitenden von SBB Cargo International ist hoch. Entsprechend angeheizt war die Stimmung letzten Sonntag an ihrer Versammlung in Bellinzona. Man verlangt von ihnen weitere Opfer, und was erhalten sie im Gegenzug? Sie wollen Klarheit über die Einhaltung des Leistungsaustauschs im grenzüberschreitenden Verkehr und zur Zukunft der Pensionskasse. Und bei dieser fordern sie eine Kompensation der Stabilisierungsmassnahmen wie für das Personal von SBB und SBB Cargo.**

«Dass heute Abend mehr als 30 Personen hierher gekommen sind, ist sehr wichtig», hält ein erfreuter SEV-Gewerkschaftssekretär **Angelo Stroppini** einleitend fest. «Das stärkt uns bei den Verhandlungen mit dem Unternehmen den Rücken. Es geht um heisse Themen: um die Massnahmen wegen dem Euro-Franken-Kurs, um das Abkommen über den 50:50-Leistungsaustausch im grenzüberschreitenden Verkehr und um die Pensionskasse.» Danach fasst Gewerkschaftssekretär **Martin Allemann**, der im SEV für das Dossier SBB Cargo International und deren Pensionskasse zuständig ist, die Lage zusammen. Ausführlich erläutert er die vor einem Jahr wegen der Frankenstärke vereinbarte Arbeitszeitregelung. «Ich empfehle euch, sorgfältig zu notieren, wann ihr arbeitet, wann ihr freinehmt und wann euch die Unternehmung sagt, dass ihr zu eurer eigenen Sicherheit, denn es ist die beste Methode, um

zu kontrollieren, ob die Abmachungen wirklich eingehalten werden», betont er. Das löst im Saal Proteste aus. Zahlreiche Lokführer regen an, diese Kontrolle zu vereinfachen, indem im System ein spezifischer Code eingefügt wird. «Wir sind schon mit Arbeit zugedeckt und sollen nun auch noch solchen Bürokratismus machen», ärgern sie sich. «Man findet immer eine Entschuldigung, uns immer mehr zuzumuten!», platzt es aus einem Kollegen heraus. «Zuerst wegen dem Euro, dann wegen dem Defizit und nun wegen dem verschärften Wettbewerb. Und was bekommen wir dafür als Gegenleistung?» Danach dreht sich die Diskussion um die Liberalisierung: «Diese haben nicht die Gewerkschaften gewollt, sondern die politischen Verantwortlichen», stellen die Gewerkschaftssekretäre **Pietro Gianoli** und **Angelo Stroppini** klar. «Der SEV hat die Liberalisierung wegen ihrer Folgen stets bekämpft.» Weiter erinnern sie



Martin Allemann, Angelo Stroppini und Thomas Giedemann.

daran, dass der SEV Crossrail wegen der Dumpinglöhne, die sie ihren italienischen Lokführern in ihrem neuen Depot in Brig bezahlen will, beim Bundesverwaltungsgericht eingeklagt hat, wie auch das Bundesamt für Verkehr, das dieses Dumping zulassen wollte. Und das Gericht hat dem SEV nun recht gegeben. «Wir nutzen alle uns zur Verfügung stehenden Mittel, um die Arbeitsbedingungen der Lokführer zu verteidigen», erklärt Angelo Stroppini. «Zur heutigen harten Realität haben nicht gewerkschaftliche, sondern politische Entscheide geführt.» **Thomas Giedemann**, Peko-Vertreter und Vizepräsident des LPV Ticino, ergänzt: «Wir müssen nicht nur kämpfen, um Abkommen oder GAV auszuhandeln, sondern auch, um deren Anwendung zu überwachen.» Es gilt also, stets wachsam zu sein.

## Aufträge an den SEV

Zum Schluss der teilweise hitzigen Debatte erteilt die Ver-

sammlung dem SEV ein klares Mandat: rigoros kontrollieren, ob das Abkommen über den Leistungsaustausch im grenzüberschreitenden Verkehr eingehalten wird (was nach Einschätzung des SEV nicht der Fall ist); Bilanz ziehen zu den Massnahmen wegen dem Euro-Franken-Kurs; bei der Pensionskasse die Stabilisierungsmassnahmen analog wie bei SBB und SBB Cargo kompensieren und die geplanten Veränderungen bei der Kasse aufmerksam prüfen im Wissen darum, dass das Unternehmen nicht ohne die Zustimmung des Personals zu einer anderen Vorsorgeeinrichtung wechseln kann. «Das würde gerade noch fehlen, dass wir nach vielen Jahren harter Arbeit Renteneinbussen hinnehmen müssen», warnt ein Lokführer lautstark. Der Ton ist kämpferisch. Die Cargo-Lokführer lassen sich nicht gern an der Nase herumführen. Als Milizvertreter in der Verhandlungsdelegation wählen sie **Thomas Giedemann**.

trg/Fi

## NEWS

### Stabile Hupac-Zahlen

■ Der Schweizer Kombi-Operateur hat 2015 auf der Schiene 662 109 Strassensendungen befördert (+0,5%). Die alpenquerenden Sendungen durch die Schweiz sanken um 0,6% auf 379 944 Sendungen, jene durch Österreich um 8% auf 48 091 bedingt durch Streiktage, Baustellen und Unfälle am Brenner. Der nicht-transalpine Verkehr stieg um 3,4% auf 228 270 Sendungen. 2016 bietet Hupac mehrere neue Verbindungen an und erwartet eine weiterhin stabile Verkehrsnachfrage. Unsicherheitsfaktoren sind der sinkende Dieselpreis, der den Strassengüterverkehr begünstigt, und der starke Franken, der die Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Verkehrsangebots belastet.

### Neue BLS-Ticket-App

■ Einfach einsteigen und losfahren, ohne vorgängig ein Billet zu lösen und ohne Tarifkenntnisse, aber zum besten Preis: Das will die BLS mit einer neuen App möglich machen, die ausgewählte rund 30 Kund/innen ab Februar testen können. Die App erkennt den Abfahrtsort automatisch, und der Kunde kann seine Route spontan gestalten, beliebig oft umsteigen und Zwischenhalte einlegen. Am Ziel zeigt die App den provisorischen Ticketpreis an, der auf Basis der regelmässigen Lokalisierung des Smartphones und der daraus ermittelten Reiseroute berechnet wird. Das definitive Ticket mit dem besten Fahrpreis wird erst am Ende des Tages ausgestellt und über die Kreditkarte abgeberechnet.

«Ich bin auch ein Lokführer»

Martin Egger  
Diagnostiker

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

Marian D. Klatt  
Lokführer

«Ich bin auch ein Diagnostiker»

«Ich bin auch ein Spezialmonteur»

Thomas Spchiger  
Teamleiter fahrleitungen

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

Thomas Kaderli  
Spezialmonteur

«Ich bin auch ein Teamleiter fahrleitungen»

Zur zweiten Autobahnröhre am Gotthard kann es nur ein Nein geben

«Das Schweizer Volk hat 20 Milliarden in die Neat investiert. Die zusätzliche Investition am Gotthard konkurrenziert die Neat und schmälert deren Rentabilität.»

Andrea Hämmerle, ehemaliger Nationalrat und SEV-Mitglied



# Diese zweite Röhre ist eine arge Mogelpackung

**Bei der Abstimmung über die Sanierung des Gotthard-Tunnels ist eigentlich nur eine Sache unbestritten: der Strassentunnel muss saniert werden. Über alles andere gibt es derart viele verschiedene Meinungen und Behauptungen, derart viele Unsicherheiten und sich widersprechenden Aussagen, dass für verantwortungsbewusste Stimmbürger/innen nur eine Ablehnung der Vorlage infrage kommt: «Zurück an den Absender!» Denn was da als schlichte Gesetzesänderung präsentiert wird, ist der Versuch, den zweiten Strassentunnel, der bereits mehrmals abgelehnt wurde, an der Verfassung vorbei durchzustieren.**

Offiziell heisst die Abstimmungsfrage, ob man für oder gegen die «Änderung vom 26. September 2014 des Bundesgesetzes über die Strassentransitverbindungen im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)» sei. Ehrlich hätte die Frage gelautet: «Soll eine zweite Strassenröhre am Gotthard gebohrt werden?» Doch weil das Stimmvolk bereits dreimal nein zu einem solchen Tunnel gesagt hat, versucht man es jetzt mit der sperrigen Frage einzulullen.

## Zentrale Fragen bleiben offen

Die in der Abstimmungsfrage genannte Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist wohl notwendig. Fragt sich: Wann? Wie? Zu welchem Preis? Also zentrale Fragen, über die eigentlich vor der Abstimmung Klarheit herrschen müsste. Doch gerade dies ist hier nicht der Fall. Studien mit unterschiedlichen Ergebnissen werden dabei nicht nur von den diversen Interessengruppen präsentiert, auch das federführende Bundesamt für Strassen (Astra) präsentiert immer wieder neue Zahlen und «Fakten». Den traurigsten Part im Trauerspiel hat Bundesrätin Doris

Leuthard übernommen: Nachdem sie zuerst Gegnerin einer zweiten Röhre war, hat sie mitten im Spiel plötzlich die Seiten gewechselt bzw. die Meinung geändert und den Bau der zweiten Röhre zu ihrem persönlichen Prestigeprojekt erklärt.

## Obrigkeitslich erwünschtes Schweigen

Ihre Partei, die CVP, war und ist geteilter Meinung, deshalb verschob sie die Abstimmung bis nach den Nationalratswahlen. Doch genau dies könnte sich nun als Bumerang erweisen: Die Unstimmigkeiten der Vorlage, die Schwächen der Argumente für eine zweite Röhre treten immer deutlicher hervor, je länger die Diskussion dauert. Um dies zu vertuschen, hat die Bundesrätin – so muss man annehmen – alle abweichenden Meinungen verboten: Der CEO der SBB muss zwar nicht für die zweite Röhre sein, darf aber auch nichts dagegen sagen. Vom Verwaltungsrat sollte nur der Präsident sprechen, alle anderen Mitglieder wurden mit einem Redeverbot belegt. (Andrea Hämmerle, Personalvertreterin im SBB-Verwaltungsrat, hat nun allerdings das Schweigen gebrochen, er

spricht sich gegen den Bau der zweiten Röhre aus – siehe Interview auf der übernächsten Seite.) Von den CVP-Frauen hat Leuthard inzwischen auch die Zustimmung zur zweiten Röhre erheischt.

## Sicherheit auch ohne Tunnel, Verbindung mit Tessin bleibt

Es sind vor allem zwei Argumente, die im Abstimmungskampf immer wieder zugunsten einer zweiten Röhre vorgebracht werden: die Sicherheit und die Wichtigkeit einer Verbindung des Tessins mit der übrigen Schweiz. Doch beide Argumente sind nicht stichhaltig: Zwar würde die Sicherheit innerhalb des Tunnels ein bisschen steigen, wenn der Verkehr nur einspurig geführt würde; dies jedoch nur, wenn das Tropfenzählersystem weitergeführt wird (was so vorgesehen ist) und wenn der Verkehr nicht zunimmt.

Eine Zunahme des Verkehrs ist aber durch den Ausbau der Strassenkapazität – und darum geht es – mehr als wahrscheinlich, und nach einer Untersuchung der Beratungsstelle für Unfallverhütung würde eine Zunahme des Verkehrs um bloss drei Prozent den Sicherheitsgewinn wieder zu-

nichtemachen. Wenn es wirklich um Sicherheit geht, gibt es bessere, wirksamere, schnellere und billigere Lösungen (siehe separaten Kasten).

Und dass das Tessin ohne zweite Röhre von der übrigen Schweiz abgeschnitten würde, stimmt ganz sicher nicht: Zu Fuss, mit allen individuellen Verkehrsmitteln (Fahrrad, Motorrad, Auto), mit Schwerverkehrsfahrzeugen, selbstverständlich mit der Eisenbahn und auch mit dem Flugzeug wäre die Verbindung jederzeit sichergestellt – durch den Gotthard dank der Verladelösung sogar besser als beim Bau der zweiten Röhre mit der trotzdem nötigen Sperrung des Autotunnels. (Die Verladelösung haben wir in *kontakt.sev* 20/2015 ausführlich vorgestellt.) Zwar will das Astra nun plötzlich herausgefunden haben, dass es die Notsanierung, die diese Sperrung nötig machen würde, gar nicht brauche. Wer hat da unsauber und unglaubwürdig geplant?

## Torpedierung der Neat

Gegen die Sanierung des Strassentunnels wäre an sich wenig einzuwenden. Doch kann es doch nicht sein, dass damit klammheimlich die

Strassenkapazität ausgebaut und so die Verfassung verletzt wird. Und diese Kapazität wird mit einem zusätzlichen Tunnel erhöht. Das wissen auch die Tunnelbefürworter, so etwa Nationalrat Ulrich Giezendanner, der sogar prophezeit, mit dem Bau der zweiten Röhre würden die sommerlichen Staus vor dem Gotthard der Vergangenheit angehören. Wie soll denn das gehen ohne erhöhte Kapazität? Eine zweite Röhre würde aber unweigerlich mehr Verkehr anziehen – und damit wären neue Staus, am Gotthard und anderswo auf dem Schweizer Strassennetz, vorgeplant. (Das Ende der Staus am Gotthard wurde übrigens schon vor der Eröffnung des Autobahntunnels im Jahr 1980 versprochen. Wir wissen, wie es herausgekommen ist.)

## Geplante Umweltverschmutzung

Das Tessin leidet bereits heute unter dem motorisierten Verkehr, insbesondere unter dem Transitschwerverkehr. Die Luftqualität erreicht oft kritische Werte, der Lärm be-

Fortsetzung auf Seite 12





Der Bau der zweiten Röhre am Gotthard würde die Schweiz zu einer Transithölle verkommen lassen mit einer Flut von Lastwagen – auf der Strasse statt auf der Bahn.

## Wenn es um die Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel geht, gibt es bessere Lösungen als die zweite Röhre

Wir erinnern uns an die schreckliche Brandkatastrophe im Gotthard-Strassentunnel vom 24. Oktober 2001, die elf Todesopfer forderte. Sie dient heute als Argument zugunsten der zweiten Röhre. Zu Recht?

Zur Katastrophe kam es, weil ein betrunkenen türkischer Lastwagenfahrer im Tunnel die Wand touchierte, dadurch auf die Gegenfahrbahn geriet, wo ein entgegenkommender italienischer Lastwagenfahrer allerdings gerade noch ausweichen konnte, es kam «nur» zu einer Streifkollision. Dadurch ging einer der Tanks der beiden Lastwagen kaputt und Diesel floss auf die Strasse. Ein beschädigtes elektrisches Kabel verursachte einen Kurzschluss und das entstandene Diesel-Luft-Gasgemisch entzündete sich. Die beiden LKWs standen sofort in Flammen und der Brand griff schnell auf sieben weitere Fahrzeuge über. Die mangelhafte Lüftung führte dazu, dass der unfallverursachende Fahrer und zehn Automobilist/innen starben. Am

Anfang der Katastrophe stand also nicht etwa eine Frontalkollision! Dies war auch bei der Brandkatastrophe im 6,5 km langen Tauern-Tunnel in Österreich im Jahr 1999 so: Im damals noch einröhri-gen Tunnel fuhr am frühen Morgen ein völlig übermüdeten österreichischer Lastwagenfahrer auf eine stehende Kolonne auf, schob Autos ineinander und in einen weiteren Lastwagen, auf dem hochexplosive Spraydosen geladen waren. Beim verheerenden Brand starben zwölf Menschen.

Aber auch ohne Gegenverkehr sind schwere Unfälle nicht ausgeschlossen, das zeigt die Katastrophe bei Sidlers, wo in einem vierspurigen, richtungsgetreunten Tunnel im März 2012 28 Passagiere eines Busses starben. Die Unfallursache konnte nie ergründet werden, doch zur Schwere des Unglücks trug die Ausweibucht bei (der Bus prallte in die rechtwinklig zur Tunnelröhre stehende Abschlusswand) und das hohe Tempo des Busses von fast 100 km/h. Im Montblanc-Tunnel

zwischen Frankreich und Italien kam es 1999 zu einem Lastwagenbrand mit 41 Todesopfern. Hier wurde – wie bei der Gotthard-Katastrophe – die Lüftung kritisiert, ausserdem völlig unzureichende Brandschutzräume und eine katastrophale Organisation der Rettungsorganisationen.

Obschon die meisten Automobilist/innen beim Befahren eines Tunnels am meisten Angst vor einer Frontalkollision oder einem Brand haben, sind dies durchaus nicht die einzigen Gefahren. Deshalb ist das Hauptargument der Befürworter der zweiten Röhre, die Sicherheit, auch nicht stichhaltig. Zwar würde eine zweite Röhre, in der der Verkehr einspurig geführt würde (wie es gegenwärtig versprochen wird), die Sicherheit minim erhöhen. Doch schon heute ist der Gotthard-Strassentunnel viel sicherer als zur Zeit der Brandkatastrophe: Die Lüftung ist neu konzipiert worden, überhitzte Fahrzeuge werden durch sogenannte «Thermoportale» vor bei-

den Durchfahren gehindert (das Portal auf der Südseite wurde 2013 in Betrieb genommen, vor dem Nordportal erst vor wenigen Wochen). Das sogenannte Tropfenzählersystem regelt die Menge der durchfahrenden Lastwagen. Dank diesen Massnahmen ist die Zahl der Unfälle im Tunnel auf unter zehn gesunken, früher kam es bis zu 68 Unfällen in einem einzigen Jahr. Glücklicherweise bleibt es bei den meisten Unfällen beim Blechschaden.

Das Tropfenzählersystem trägt am meisten zur Vermeidung von Unfällen bei, denn die grösste Gefahr ist und bleibt die Verkehrsdichte. Mit andern Worten: weniger Verkehr = weniger Unfälle – eigentlich logisch! Der grösste Sicherheitsgewinn wäre denn auch mit einer konsequenten Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu erzielen. Schon heute dürfen übrigens gewisse Gefahrgüter nur auf der Schiene durch die Alpen transportiert werden, dies gilt sowohl für den Gotthardtunnel wie die andern alpenquerenden Verbin-

dungen und soll auch weiterhin so bleiben – u. a., um eine Rückverlagerung auf die Strasse zu vermeiden, wie der Bundesrat schreibt. Auch mit dem Bau einer versenk-baren Mittelteilplanke, mit der Einführung (und der späteren Obligatorischerklärung) von smarterer Fahrzeugtechnik wie Spur- und Abstandhaltesysteme etc. und mit Tempobeschränkungen (heute gilt eine Beschränkung von 80 km/h, bei einer Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h würde die Durchfahrt 4 Minuten länger dauern) liesse sich die Sicherheit erhöhen.

Ein neuer Tunnel dagegen würde sich auf die Sicherheit negativ auswirken, denn eine Zunahme des Verkehrs würde zu mehr Unfällen führen. Und da der zweite Tunnel nicht nur bis zum Ende der Sanierung doppelspurig befahren würde, sondern auch kurzfristig bei Betriebsstörungen oder Unfällen in der einen Röhre, wären Kollisionen vorhersehbar, wenn sich Automobilist/innen wegen plötzlichem Gegenverkehr erschrecken würden.

Fortsetzung von Seite 10

einträchtigt die Lebensqualität entlang der Autobahn. Die Verlagerung des Verkehrs ist die richtige Lösung. Mit dem neuen Bahntunnel rückt das Tessin näher an die Deutschschweiz – diese Chance für den Tourismus gilt es jetzt zu nutzen und nicht durch zusätzlichen Lärm und Gestank zunichtezumachen.

#### Meistens hat es Kapazitätsreserven

Pro Stunde hat der bestehende Tunnel eine Kapazität von 1000 sogenannten «Personenwageneinheiten», wobei ein Lastwagen als drei solche Einheiten gerechnet wird. Das Dosierungssystem lässt stündlich höchstens 150 Lastwagen pro Stunde und Richtung passieren.

Problematisch ist die Situation am Gotthard lediglich zu bestimmten Zeiten wie bei Ferienbeginn. Problematischer als dort ist die Verkehrssituation jedoch auf vielen Schweizer Autobahnen und in Agglomerationen. Wer jetzt langfristig denkt, wird das Geld nicht am Gotthard ausgeben und dann andernorts vor grösseren Problemen stehen, die aus Geldmangel nicht gelöst werden können.

#### Die zweite Röhre ist schon da!

Im Juni wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet – die zweite (Bahn-)Röhre ist schon da. Die Vorfreude auf diesen Tunnel ist gross, wie der Ansturm auf die Eröffnungsfahrten zeigt. Deshalb muss man jetzt ruhig Blut bewahren: Nur ein Nein am 28. Februar eröffnet die Chance, die Auswirkungen des Bahntunnels zu erfahren und die Planung der Sanierung des Strassentunnels seriös an die Hand zu nehmen. Diese Seriosität lässt das vorliegende Projekt vermissen. Auch die Bahnangestellten freuen sich auf den Neat-Tunnel und sagen deshalb Nein zur zweiten Strassenröhre.

Peter Anliker

Drei Fragen an Andrea Hämmerle

## «Verfassungswidrige Vorlage»

**Andrea Hämmerle lässt sich den Mund nicht verbieten. SEV-Mitglieder kritisierten, dass er sich nicht gegen eine zweite Röhre ausspreche. Das lässt er nicht auf sich sitzen.**

■ **kontakt.sev:** Du gehörst als Mitbegründer der Alpeninitiative sicher zu den Gegnern der zweiten Röhre am Gotthard. Was war wesentlich für deinen Entschluss, diese Haltung trotz dem «Maulkorb» für die SBB-Verwaltungsräte in dieser Sache öffentlich zu machen?

**Andrea Hämmerle:** Ich bin zu 80 Prozent Mitbegründer der Alpeninitiative, ehemaliger Nationalrat und Verkehrspolitiker. Jetzt bin ich aktiver Stimmbürger, als solcher spreche ich zu dieser Vorlage, und nicht als Verwaltungsrat der SBB. Für die Kommunikation der Beschlüsse des Verwaltungsrats ist dessen Präsident zuständig.

■ **Welches ist denn für dich das wichtigste, wesentlichste Argument, das gegen die Vorlage spricht?**

Es gibt drei Hauptargumente: Zum einen erhöht die zweite Röhre eindeutig die Kapazität, und das widerspricht der Bun-

desverfassung. Natürlich ist es eine andere Frage, ob man die Kapazität auch nutzt, aber erhöht wird die Kapazität. Zum anderen hat die Schweiz, das Schweizer Volk, 20 Milliarden in die Neat investiert. Die zusätzliche Investition am Gotthard konkurrenziert die Neat und schmälert deren Rentabilität. Zum dritten wird der Druck, die Tunnel doppelspurig zu befahren, innenpolitisch und europäisch sicher kommen, wenn wir die Kapazität jetzt erhöhen.

■ **Dir als Bündner müsste es aber ja eigentlich recht sein, wenn all die Last-**

**wagen nicht über die San-Bernardino-Route kommen!**

Ich denke in erster Linie national und langfristig und nicht in einer kurzen Bündner Optik. Ich bin aber sicher, dass auch der Kanton Graubünden langfristig nicht von einem Ausbau am Gotthard profitieren würde. *pan.*

*Andrea Hämmerle (69) ist Jurist und Biobauer und lebt im bündnerischen Pratval. 1991–2011 war er Nationalrat und als solcher unter anderem Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und Mitglied der Neat-Aufsichtsdelegation.*

*Andrea Hämmerle ist Mitglied des SEV und Personalvertreter im Verwaltungsrat der SBB.*

### KOMMENTAR

#### Unnötig, unehrlich und zu teuer

Selten kommt eine Vorlage an die Urne, die derart unausgereift scheint wie die Gesetzesänderung, mit der ein zweiter Autotunnel am Gotthard ermöglicht werden soll. Und dies, obschon die Vorlage in den Räten in aller Gründlichkeit beraten worden ist. Doch die Grundlagen, auf denen diskutiert wird, ändern immer wieder, die Kostenschätzungen sowieso.

Jetzt, wo die Diskussion über den Sinn und die Verfassungsmässigkeit einer zweiten Röhre so richtig Fahrt aufgenommen hat, kommen auch allerlei mehr oder weniger fantastische Projekte wieder in die Presse. So etwa die Idee, den Bahn-Scheiteltunnel in einen Strassentunnel umzubauen. Oder die an sich alte Idee einer alternativen Strassenführung, die einen viel kürzeren Tunnel vorsähe, der oberhalb von Hospental begänne.

Dies mögen alles interessante Gedankenspiele von Ingenieuren sein. Tatsache ist, dass in wenigen Monaten der Neat-Bahntunnel in Betrieb genommen wird. Sogar das Bundesamt für Strassen hat herausgefunden, dass mit der Sanierung des Strassentunnels ruhig noch etwas zugewartet werden kann. Diese Zeit sollte jetzt genutzt werden: fürs Sammeln von Erfahrungen. Für eine konsequente Verlagerungspolitik. Und für ein verfassungskonformes Sanierungsprojekt ohne Kapazitätserweiterung. Dafür hat sich der SEV stets ausgesprochen. Dies ist auch die Haltung der SEV-Basis. Letzten Dienstag haben sich zahlreiche Mitglieder an einer grossen Flugblattaktion gegen die zweite Röhre engagiert. Schon für Fabi hat sich der SEV mit seinem Mitgliedern engagiert. Dieses Engagement führen wir fort.

Peter Anliker

#### Zugunsten der Leventina und von Uri

##### Neinstimmen für den Erhalt der Gotthard-Bergstrecke

Mit der bevorstehenden Eröffnung des Gotthard-Basistunnel der Bahn fragt es sich immer mehr, was dereinst aus der Berglinie wird.

Obwohl bisher noch nicht viele Leute ernsthaft die Schliessung vorgeschlagen haben, gibt es offenbar entsprechende Befürchtungen, insbesondere wenn man sich die Kosten für den Streckenunterhalt und den Betrieb der anspruchsvollen Bergstrecke vor Augen führt. Die Januarnummer der «Schweizer Eisenbahn-Revue» zitiert das Bundesamt für Verkehr, wonach sich der Bund allen zukünftigen Zuschussbegehren für den Unterhalt der Bergstrecke verschliessen will. Nach der Eröffnung des Basistunnels wird der Verkehr auf der Bergstrecke unzweifelhaft bedeutend abnehmen, was den Druck, die Kosten zu senken, erhöhen wird.

Sicherlich gibt es nichts Besseres als eine Zunahme der Transportnachfrage und damit auch der Einnahmen, auch dank der Umsetzung der Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Diese Zunahme würde auch eine Wieder- und Weiterverwendung der Bergstrecke erfordern. Andererseits braucht man kein Prophet zu sein, um vorauszu sehen, dass ein Ausbau der Strassenkapazität Überlegungen ganz anderer Art auslösen würde: Um Kosten zu senken, könnte man die Bergstrecke schliessen. Man kann sich leicht vorstellen, was diese Schliessung für Folgen für die Arbeitsplätze in der Leventina und im Reusstal hätte, die von der Bergstrecke der Bahn abhängig sind.

Wenn es eines weiteren Grundes für ein Nein gegen das hinterlistige Projekt einer zweiten Autobahn röhre bedarf: Dies wäre einer.

Gi/pan.



VPT-Branchentagung Schifffahrt in Luzern

# Uniformen und ein neues Schiff

**Neben den üblichen Traktanden waren an der Schifffahrtstagung die ersten Erfahrungen mit dem SwissPass und die Uniformen Thema. Als «Zückerchen» wurde eine Besichtigung des entstehenden «MS 2017» angeboten.**

Barbara Schraner (ZSG) und Patrick Clot (CGN) – letzterer musste dieses Mal «meniskusbedingt» forfait geben bzw. der Versammlung fernbleiben – als Branchenverantwortliche und Roger Maurer als Sekretär konnten Delegierte aller Schiffssektionen des SEV begrüßen, vom Genfer- bis zum Bodensee, von den Binnenseen der Deutsch- und Westschweiz bis zu den zwei Tessiner Seen. Das Programm bot aber auch einen spannenden Mix an Themen, die das Interesse der Schiffspraktiker/innen fanden.

**Wir streben 11 000 an!**

Die Arbeitsbedingungen wären weniger gut ohne die Gewerkschaft, dank ihr haben wir Rechtsschutz, Solidarität und politische Mitbestimmung, rief Roger Maurer in Erinnerung: Es gibt gute Argumente für den Beitritt zur Gewerkschaft. Der VPT ist ein starker Unterverband des SEV, und er strebt die Marke von 11 000 Mitgliedern an! Alle sind aufgerufen, in ihrem Arbeitsumfeld aktiv zu werben. Maurer wies aber auch darauf hin, dass die Mitglieder den Sektionsvorstand spüren müssen, damit sie beim SEV bleiben.

**Arbeitsbedingungen sind auch hier unter Druck**

Aus den verschiedenen Sektionen wurde über die Ergebnisse der Lohnverhandlungen berichtet. Wo Erhöhungen erreicht werden konnten, mussten sie gelegentlich mit längeren Arbeitszeiten «er-

kauft» werden. Der SwissPass wurde nicht überall mit dem gleichen Erfolg eingeführt. Und nur die Tourist/innen glauben, dass die Arbeit auf dem Schiff immer beschaulich ist.

**Was die Schiffer/innen tragen**

Grosses Interesse fand die grosse Uniformenparade: Was ist im Angebot? Wann darf die Krawatte abgelegt werden, und wann muss die Mütze auf dem Kopf sein? Wer bezahlt die Uniform und wer wäscht sie? Fragen, die die Schiffsleute in ihrem Berufsalltag beschäftigen. Der Austausch mit den Kolleg/innen von anderen Seen gibt praktische Anregungen, die für die eigene Arbeit umgesetzt werden können. Da wurden Reglemente verglichen, Polo-Shirt-Modelle begutachtet und Adressen von Jackenlieferanten ausgetauscht: Die Leute der Schiffsbetriebe interessieren sich halt für ihre Arbeit!

pan.



Fast wie an einer Modenschau: Kurzarmhemd «Version Untersee und Rhein», dahinter Uniformen anderer Schifffahrtsunternehmen.

Grüsse vom VPT und SEV

## Starker SEV

**Wie üblich, überbrachten die für die privaten Transportunternehmen zuständigen SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro Grüsse und Informationen.**

D'Alessandro gab seiner Freude über die Teilnahme an der Tagung Ausdruck. Die Schifffahrtsbranche mag klein sein, aber in Bezug auf die Beteiligung gehört sie zu den ganz grossen. Der VPT ist zwar in den letzten Jahren stark gewachsen, doch es bleibt die Herausforderung, die Mitglieder auch bei der Gewerkschaft zu halten – bis über die Pensionierung hinaus. Die SEV-Sektionen und die Pensionierengruppen bieten den Mitgliedern – auch den Witwen und Witvern nach dem Tod eines Mitglieds – sozialen Rückhalt. Dies müssen wir noch besser kommunizieren!

**Wahlen am 25. Mai**

Gilbert D'Alessandro warf schon einen Blick vorwärts auf

die Unterverbands-Delegiertenversammlung vom 25. Mai, an der auch der Zentralvorstand zu wählen sein wird.

**«Idyllische» Branche**

Barbara Spalinger bezeichnete die Schifffahrtsbranche als «die idyllischste»: Es gibt keine Ausschreibungen, weniger Aggressionen, weniger internationale Konkurrenz als in anderen Branchen – letztere mit Ausnahme des Tessins. Doch trotzdem gibt es Probleme: Die Löhne sind unter Druck.

**Gegen die zweite Röhre und die Durchsetzungsinitiative**

Spalinger nutzte die Gelegenheit zu einem Blick «über den Schiffsbug» hinaus: Sie rief zu einem Nein gegen den Bau der zweiten Röhre am Gotthard auf und wandte sich mit scharfen Worten gegen die sogenannte Durchsetzungsinitiative, die in der Schweiz zu einer Parteidiktatur führen würde: «Diese Partei wird weitermachen und uns immer weniger fragen», sagte Spalinger. Sie bat die Delegierten, die beiden Vorlagen, über die am 28. Februar abgestimmt wird, abzulehnen.

pan.

Auf dem Weg zum «MS 2017»

# Spanten und Planken

**Ein besonderer Leckerbissen für die Teilnehmer/innen der Schifffahrtstagung war der Besuch auf der Werft.**

«Auf der Werft macht Arbeit Spass», sagt Wolf Biermann in einem Gedicht, aber einem zünftigen Nautiker macht es besonderen Spass, dem Entstehen eines Schiffes zuzusehen zu können. Deshalb boten der Schiffsbauingenieur David Müller und Projektleiter Thomas Wey die Möglichkeit, das Schiff, das gegenwärtig noch den «technischen» Namen «MS 2017» trägt, auf der Werft der Shiptec zu besichtigen.

**Blick unter die Beplankung**

Wer auf einem Schiff arbeitet, ist es sich gewohnt, genauer



Ein Schiff wird kommen – SEV-Sekretär Baptiste Morier, mit Hut und seinem humoristischen Vorschlag einer neuen beinfreien Uniform.

darauf zu achten, wie diese hunderte Tonnen Metall zusammengebaut sind. MS 2017 ist gegenwärtig in einem interessanten Stadium: Das Gerüst lässt das fertige Schiff schon erahnen, aber gleichzeitig ist die Beplankung noch nicht aufgebaut, sodass ein Blick ins normalerweise verborgene In-

nenleben des Schiffes möglich ist. Vom Kiel bis zum Oberdeck liessen sich die SEV-Mitglieder durch den Schiffsrohbau führen, und ihr Wissensdurst wurde von den fachkundigen Führern gestillt. Beim gemütlichen Nacht auf «MS Gotthard» fand ein interessanter Tag seinen Abschluss.

pan.

## ■ Unterverband VPT

### Mitgliederpflege = Werbung!

Mitgliederpflege = Werbung! Zu diesem Ergebnis kamen die rund 50 Teilnehmenden des Werbetages am 19. Januar. Der Unterverband VPT organisierte diese Veranstaltung für seine Funktionäre. Es ist in der heutigen Zeit überhaupt nicht selbstverständlich, dass Mitglieder für solche Anlässe ihre Zeit zur Verfügung stellen. Entsprechend motiviert waren die Diskussionen. SEV-Präsident Giorgio Tuti und VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro sprachen den Teilnehmenden ihre Anerkennung für deren Engagement aus.

Moderiert durch Elena Obreschkow (SEV) und Ueli Müller (VPT) wurden die Schwerpunkte Mitgliederrekrutierung und Mitgliederpflege behandelt. Ziel war, Gleichgesinnte zusammenzubrin-

gen und den Wissensaustausch zu ermöglichen. Diese Idee bewährte sich! Bei der Mitgliederrekrutierung erhalten die einen VPT-Sektionen von ihren Unternehmungen Unterstützung, indem neuen Mitarbeitenden der SEV während der Einführungsphase bereits vorgestellt wird. Andere Sektionen leisten die gesamte Werbung in der Freizeit. Die Organisation und Koordination dieser Werbearbeit innerhalb der Sektionen ist entscheidend und ohne diese geht nichts! Das Ressort Mitgliederwerbung muss unbedingt in jedem Vorstand zugeteilt werden, damit sich jemand dafür verantwortlich fühlt.

Spannend waren die Meinungen, was alles zur Mitgliederpflege gehört. Mitgliederstände mit Angeboten von Brat-



würsten über Raclette und Maroni werden durchgeführt. Aber viel wichtiger – da waren sich alle einig – ist die Spürbarkeit des SEV für die Mitglieder. Ein Kollege aus Genf sagte: «Wir müssen in die Fläche gehen!»

«Hinausgehen zu den Mitgliedern», «Hinhören und sich der Probleme annehmen», «Für die Mitglieder da sein» ist das Fundament. Mitgliederpflege ist Mitgliederwerbung! Das ist die Erkenntnis aus diesem Tag. Wenn eine Sektion spürbar und nahe bei den Mitgliedern ist, erkennen die Nichtorganisierten

den Wert unserer Organisation und treten automatisch bei. Faktoren für den Erfolg in den Sektionen und damit auch beim Mitgliederbestand sind:

- Werbeverantwortlichkeit auf Stufe Sektion
- Kommunikation mit der Unternehmung als Sozialpartner
- Hinausgehen in die Fläche
- Transparente Sektionsarbeit

Der VPT dankt allen Teilnehmenden für diese Erkenntnisse und dem SEV für seine tatkräftige Unterstützung dieses Tages.

*Ueli Müller*

## ■ Unterverband AS

### Kader fühlen sich vom SEV gut vertreten

#### Was kann der SEV für dich tun?

Im letzten Spätherbst wollten wir von den Fach- und Führungskadern bei der SBB wissen, was der SEV für sie (mehr) tun könnte. Seit vielen Jahren sind sie treue Mitglieder, nehmen aber die Dienste der Gewerkschaft relativ wenig in Anspruch, weil sie ihre Interessen zuallererst selbst durchzusetzen versuchen. Dank der grossen Teilnahme haben wir repräsentative und interessante Ergebnisse erhalten. Zwei Drittel der Antworten sind ein klares Bekenntnis zum SEV: Sie fühlen sich als Kader gut vertreten. Und für das restliche Drittel soll die ehrliche Antwort für uns An-

sporn sein, besser und stärker zu werden. Eine genauere Analyse des «Nein» zeigt aber, dass das nicht im eigentlichen Sinne eine Kritik am SEV ist: Das «Nein» begründet sich primär mit der «Zwickmühle», dass es zwischen der Vertretung von Mitarbeitenden und Kadern «einen unlöslichen Interessenskonflikt» gebe. Selbstverständlich nehmen wir die Antworten sehr ernst und arbeiten daran, in der Vertretung der Kader noch besser zu werden.

Die detaillierten Ergebnisse sind zu finden unter: <http://as-online.ch/de/organisation/branchen/branche-kader/aktuell/>

*SEV-AS Branche Kader*

## ■ PV Luzern

### Traumhafte Wanderung im Tessin

Am 13. Januar trafen sich 44 Kolleginnen und Kollegen zur ersten traditionellen Wanderung im neuen Jahr im Tessin. Auf der Nordseite war das Wetter trüb und teilweise nass. Immer mehr südlich drückte schon die Sonne durch, und in Lugano präsentierte sich der Himmel wolkenlos bei angenehmen Temperaturen. Nach einer Kaffeepause ging die Reise weiter mit der Ferrovia Lugano-Ponte Tresa FLP nach Bioggio, den Startort der Wanderung. Die Strada Regina führte die Gruppe abseits der Strasse über Wiesen, durch kleine Weiler und bei Agno ein Stück entlang dem alten Flussbett der Vedeggio.

In Magliaso warteten schon ungeduldig die Kurz- und Nichtwanderer/innen im Restaurant Pizzeria Da Renato. Nach dem Mittagessen und einem gemütlichen Gedankenaustausch machte sich die Gruppe bereit für den kurzen Fussmarsch zum Bahnhof Magliaso. Die Schmalspurbahn FLP brachte sie zurück nach Lugano und von dort traten sie die Rückreise nach Arth-Goldau-Luzern an. Die Wandergruppe erlebte einen wunderschönen Tag in der Sonnenstube der Schweiz. Ein Dankeschön geht an Ueli und Liselotte Frehner für die Organisation und Wanderleitung.

*Gertrud Hofstetter*

## ■ SVSE Ski

### Viel Wind und wenig Schnee fürs SVSE-Racecamp in Unterwasser

Am 11. Januar trafen sich die rennverrückten Eisenbahner/innen und Freunde im Hotel Alpina in Unterwasser und diskutierten, was die Woche bei dem Wetter wohl so bringen möge. Dass im Talboden kein Schnee zu sehen und es überhaupt ein Tag zum Im-Bett-Bleiben war, hielt uns nicht davon ab, loszuziehen. Auf dem Wildhauser Sessel sassen

wir dann im strömenden Regen und fanden uns selber ganz «wildi Cheibe». Nein, Softies sind wir nicht! Leider kamen wir aber nicht weit – alles geschlossen wegen starkem Wind. Nach einem Zwischenstopp im Restaurant sah es so aus, als könnte man am Rüstel fahren, und tatsächlich konnten wir dort tipptopp Slalom trainieren!

Dieses Jahr waren wir eine grosse Gruppe, speziell seitens der Polizisten waren neue Gesichter dabei. Und als nach dem ersten Tag klar war, dass die was können auf den Brettern, ging natürlich das Werben der Sektionen los – jeder möchte die neuen Freunde für seinen Skiclub gewinnen. Am Dienstag und Mittwoch gab es dann endlich Schnee.



Der Wind aber blieb, und so begann der Tag meistens im Restaurant mit Warten, bis die Lifte öffnen konnten. An beiden Tagen war aber erneut ein Slalomtraining möglich. Beim Zmittag schauten wir Videoanalysen an. Mittwochabend ging es dann auf eine Schlitteltour via Gaden. Beim Nachtessen im Alpina führten Dölf und Tamara ein Sportquiz durch. Dies anstelle des obligaten Rennens auf der Piste. Einige kannten sich beeindruckend gut aus in der Sportwelt – von Dart bis zu Duathlon!

Aufgrund des wenigens Schnees mussten wir uns schmal machen auf der Piste und konnten leider keinen Riesenslalom trainieren. Am letzten Tag nutzten einige die Gelegenheit, um frei Ski zu fahren, andere bevorzugten die Slalomstangen. Zum Schluss der obligate, aber immer ehrlich und herzlich gemeinte Dank an die Trainer Dölf, Matthias und Tamara sowie die Gastgeber Anita und Sepp. Es sind jeweils einige der am besten investierten Ferientage des Jahres, es war wieder super! *Nadia Hauswirth*



*Trainer/in: Mathias, Dölf und Tamara.*



## ■ Unterverband AS, Branche Infrastruktur

### «Es erwartet uns einiges an Arbeit!»

Aus Sicht der Teilnehmenden an der Sitzung vom 28. Januar ist die «Service public»-Initiative am 5. Juni abzulehnen, das Begehren löst Mehrkosten statt eines besseren öV aus.

Für Weiterbildungen der Fahrdienstleiter in den BZ sollen während den Touren Trainingszeiten geschaffen werden. Während diesen Blöcken finden geführte Trainings durch Auszubildende an der LTS statt. In den Rangierbahnhöfen soll dies auf 2017 auch geplant werden. Ausbildungen für die Rollen DBV/ADBV sind aufgegleist, für ZVL und IS erfolgen die Ausbildungskonzepte dieses Jahr.

Der Kurs «Vorbereitungstag PP12450 für ZVL» (am 20. Februar in Winterthur) ist als Ergänzung der Lernangebote der SBB und nicht als Konkurrenz gedacht. Dass wir damit nicht falsch liegen, zeigt sich am Beispiel in Lausanne. Dort wurden die seitens SBB heute in allen BZ angebotenen freiwilligen und in der Freizeit zu besuchenden Vorbereitungstage an der LTS für 2016 gestrichen! Wir hoffen, dass dies in den anderen BZ nicht auch passiert. AS-SEV prüft, ob und wann wir einen französischen Kurs noch rechtzeitig anbieten könnten.

Zahlreiche Ereignismanager müssen an ihren Pikettwochenenden vermehrt ausrücken. Es stellt sich daher die Frage, ob nicht sinnvollerweise auch an den Wochenenden Arbeitstage statt Pikettendienst eingeteilt werden soll. Die Einteilungsplanung wäre dadurch auch besser zu handhaben. Durch den PIZ-Bezug muss die Einteilung jeweils angepasst werden. Betroffene wünschen auch, dass die PIZ-Bezüge wieder in ganzen Tagen erfolgen, statt stundenweise am Ende einer Tour. Eine Erholung ist in ganzen Tagen besser möglich. Berechtigt ist auch das Begehren nach einer Abwesenheitszulage, wie sie das fahrende Personal erhält. Oft müssen sie ihre Verpflegung auch ausserhalb ihres Dienstortes einnehmen.

Die periodischen Prüfungen «12450» für DBV sorgen wegen unterschiedlichen Standards in den BZ für Diskussionen. Heute gibt es DBV, die nicht mehr «12450» geprüft sind und entsprechend nicht mehr ZVL-Touren leisten dürfen. Andere wiederum sind geprüft, werden aber fast nicht mehr als ZVL eingesetzt. So verlieren sie schnell ihre praktischen Kenntnisse. Die DBV sollten künftig nicht «nur» in zwei Sektoren eingesetzt werden, sondern einmal in allen Sektoren arbeiten. Wann und wie sollen diese Kolleg/innen noch ZVL-Touren leisten können? Das geht gegen die Sicherheit, es müssen baldmöglichst Massnahmen ergriffen werden. Ein DBV, der weiterhin Fahrdienst machen möch-

te, soll dies machen dürfen und muss entsprechend eingesetzt werden. Ein DBV, der sich auf DBV-Touren spezialisieren möchte, soll ohne Benachteiligung vom Fahrdienst zurücktreten können. Das Wissen und der Arbeitsdruck über alle Sektoren sind schon riesig.

#### Aus den Regionen

In vielen Regionen wurden am 30. November erfolgreiche Werbeanlässe durchgeführt. In Lausanne erhielten Besucher sogar ein Raclette. Bis im Juni sollen keine neuen Gesuche für Teilzeit mehr bewilligt werden! Man verliert scheinbar lieber Kolleg/innen, die deswegen den Job kündigen. Das kann es ja auch nicht sein! Bei der BLS sind die GAV-Verhandlungen weiterhin ein grosses Thema, ein neues Lohnsystem und die Mitwirkung stehen zur Diskussion. Die Integration von Brig verlief mehrheitlich gut. Die Arbeitsorganisation musste angepasst werden, da zu Beginn zu stark heruntergefahren wurde. Mit der Migration vom OBZ Luzern in den Sektor Pilatus Ende Januar erreicht die BZ Mitte ihren Vollbestand, alle Sektoren sind nun besetzt. Die Einteilung befriedigt die Mitarbeitenden nicht. Zu spätes Erscheinen der Jahreseinteilung 2016 und viele Dienstplanänderungen lassen keine gute Freizeitplanung zu. Die Kürzung einer IS-Tour im Sektor Gurten gibt Anlass zur Diskussion. Die Qualität einer guten Kundeninfo sinkt, was die Verantwortlichen in Kauf nehmen. Als Rückfallebene der BZ Süd erhalten die Mitarbeitenden eine viertägige GBT-Schulung. Zahlreiche DBV bemängeln, dass sie künftig in mehr als zwei Sektoren eingesetzt werden sollen. Sie können nicht verstehen, dass sie ihre «12450»-Zulassung nicht «abgeben» können und gleichzeitig weniger ZVL-Touren erhalten. In der Sektion Ost sind die Lücken von Markus Wittwer zu besetzen und bekannte Mutationen im Vorstand zu regeln. Verschiedene Vakanzen in der Peko Division und in einigen Flächen müssen besetzt werden. RailFit wird uns in den nächsten Monaten sicher stark beschäftigen. Eine Übersicht über die Funktionsanalyse liegt noch nicht vor, die Anzahl von 500 Stellen seitens SBB lässt Spekulationen offen, ob dies seriös ist. Wo und wer wird betroffen? Da wir seitens SBB nicht oder (zu) spät über Infos verfügen, sind wir auf Rückmeldungen von Mitgliedern angewiesen. Es erwartet uns einiges an Arbeit, sowohl als Mitarbeitende als auch als Gewerkschaftsmitglieder. Da braucht es auch zahlreiche neue SEV-Mitglieder, damit wir stark sind und bleiben können. **Alex Bringolf**

## Leserbrief

### Nein zur 2. Gotthardröhre

Kürzlich haben die Bundesbehörden bekannt gegeben, dass der Strassentunnel mit kleinen Unterhaltsarbeiten problemlos für weitere 20 Jahre betrieben werden kann. Warum müssen wir dann unbedingt jetzt über eine zweite Röhre abstimmen? Notabene wenige Monate, bevor ein Eisenbahntunnel in Betrieb geht, der das Tessin schneller und komfortabler erreichbar macht als je zuvor. Man behauptet, ein zweiter Tunnel sei wegen der Sicherheit nötig. Bereits jetzt kann man Autos kaufen, die automatisch Spur und Abstand einhalten. Es gibt sogar Autos, die selbstständig sicher fahren können. Bis der zweite Tunnel gebaut wäre, sind sichere Autos Standard. Damit sinkt das Unfallrisiko gegen Null. Warum also Milliarden im Gotthard verlocken, die nachher anderswo fehlen? Eine zweite Gotthard-Röhre wäre eine gigantische Fehlinvestition.

Klaus Gasser, Steffisburg

bedingt zu. Bei der direkten Bundessteuer besteht die Ungleichbehandlung nach wie vor, und spätestens beim Eintritt ins Rentenalter trifft es alle Ehepaare mit voller Wucht.

Eine gute Einzelrente bei der AHV beträgt ca. 2000 Franken pro Monat. Zwei Einzelpersonen, die zusammenleben, erhalten in vielen Fällen also etwa 4000 Franken. Ein Ehepaar dagegen bekommt lediglich 3000 Franken. Das sind satte 1000 Franken weniger pro Monat. Von einer Abschaffung der Witwenrenten, wie dies unterschwellig suggeriert wird, ist nie und nimmer die Rede!

Auch der SGB weiss sehr genau, dass heute viele Ehefrauen berufstätig sind (sein müssen). Von diesen Ehefrauen werden liebend gerne AHV-Beiträge eingekassiert, ohne dass sich die Leistungen auch nur um einen Franken erhöhen ...

Gerade Ehepaare haben mit der Erziehung und der Ausbildung von Kindern eine beträchtliche Vorleistung für die Allgemeinheit erbracht. Ob es richtig ist, dass ausgerechnet die Ehepaare am Schluss einen kräftigen Tritt in den Hintern kriegen, möge jede und jeder für sich selber beurteilen.

Die monierten Kosten sind keineswegs «zum Fenster hinausgeworfenes Geld». Es fliesst sofort wieder in das Gewerbe, den Tourismus und den privaten Konsum. Dies ist speziell in Zeiten des starken Frankens eine wichtige Stütze der Volkswirtschaft und sichert Arbeitsplätze.

Josef Zimmermann, Stans

## Leserbrief

### «Bumerang»?

#### kontakt.sev 1/16 zur CVP-Initiative «Für Ehe und Familie».

Der SGB schreibt, die Vorlage zur «Abschaffung der Heiratsstrafe» betreffe lediglich 80 000 «potente Doppelverdiener-Ehepaare». Dies trifft leider nur

## IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich.

ISSN 1662-8454

Auflage: 28775 Ex. (Gesamtauflage 43020 Ex.), WEMF-beglaubigt 8.12.2015

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6 info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58  
Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, 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 18. Februar 2016.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 11. Februar 2016, 8 Uhr

Inserateschluss: 8. Februar 2016, 10 Uhr

## 2. Gotthardstrassenröhre – Alternativlos oder Zwängerei?

**Montag, 8. Februar 2016, 19.30 bis zirka 21 Uhr, IbW in Chur (beim Bahnhof)**

Teilnehmende:

- Christian Florin, Stv. Direktor der Rhätischen Bahn AG, Leiter Infrastruktur
- Andreas Felix, Geschäftsführer des Bündner Baumeisterverbandes, Grossrat (BDP); Befürworter 2. Gotthardröhre
- Ruedi Sturzenegger, ehemaliger Direktor Betrieb SBB, Mitglied Komitee «Sanieren ohne Verlieren»; Gegner 2. Gotthardröhre

Inputs der Teilnehmenden und anschliessend Podiumsdiskussion unter der Leitung von Luzi Bürkli, Chefredaktor Bündner Tagblatt.

Alle Interessierten sind herzlich eingeladen.

*Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV*

## VPT-Branchenversammlungen



**Branche Bus-Gatu** am 25. Februar 2016  
um 10 Uhr im Congresshotel in Olten

**Branche Bahn** am 3. März 2016  
um 10.40 Uhr am Quai LNM in Neuchâtel

**Branche Pensionierte** am 17. März 2016  
um 10 Uhr im Congresshotel in Olten

Anmeldung via [www.vpt-online.ch](http://www.vpt-online.ch)

## Sektionen

**13. Februar** ■ **RPV Thurtal**  
16 Uhr,  
Romanshorn, 119. Generalversammlung  
Restaurant Schiff

Anmeldungen für die GV bitte bis spätestens 5. Februar an Präsident Markus Schmid mailen: [lokpower@gmx.ch](mailto:lokpower@gmx.ch).

**20. Februar** ■ **TS Nordwestschweiz**  
9.45 Uhr,  
Aarburg, Mitgliederversammlung  
Hotel Krone

Als Referenten eingeladen sind Jürg Hurni, Gewerkschaftssekretär SEV zum Thema Personenverkehr, Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV zum Thema AHVplus, und Werner Schwarzer Zentralpräsident TS. Anmeldung schriftlich oder telefonisch bis 5. Februar an Kurt Wyss [kurt.wyss@sev-ts.ch](mailto:kurt.wyss@sev-ts.ch), 079 377 80 52. Nach der Versammlung gemeinsames Mittagessen. Anreise ab Olten mit S23 um 8.55 Uhr, RE um 9.06 Uhr oder S8 um 9.36 Uhr.

**21. Februar** ■ **LPV Erstfeld**  
14 Uhr,  
Erstfeld, Generalversammlung  
Restaurant  
Hirschen

Alle aktiven und pensionierten Kollegen sind zur GV eingeladen. Als Gastreferent dürfen wir Urs Kieliger, LPV Ressortleiter Cargo begrüessen. Zum anschliessenden Apéro und gemütlichen Beisammensein sind auch die Partner/innen herzlich willkommen. Die pensionierten Kollegen werden gebeten, sich direkt bei Michi Walker, 079 505 39 79 fürs Nachtessen anzumelden.

**24. Februar** ■ **ZPV Luzern**  
13.30 Uhr, Kriens, [www.zpv-luzern.ch](http://www.zpv-luzern.ch)  
Restaurant  
Grüenebode Hauptversammlung 2016  
(im UG)

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Aktuelles und News aus erster Hand. Hier könnt ihr fragen, mitdiskutieren und mitbestimmen. Anschliessend Apéro, Essen, Unterhaltung und gemütliches Zusammensein.

**27. Februar** ■ **AS Securitrans**  
10.15 Uhr, Olten  
Restaurant Bahnhof (Gleis 13)  
Frühjahrsversammlung

Alle Mitglieder sind eingeladen.

**27. Februar** ■ **RPV Brig**  
17 Uhr, Glis,  
Restaurant  
Zunftstube Mitgliederversammlung

Gastrednerinnen: Elena Obreschkow, Sektionscoach SEV und Carla Jenne, Leiterin RCP SBB. Alle Sektionsmitglieder sind herzlich eingeladen.

**4. März** ■ **RPV Zürich**  
18.30 Uhr,  
Zürich-Altstetten, 119. Hauptversammlung  
Restaurant  
Markthalle

**5. März** ■ **RPV Südostschweiz**  
16.15 Uhr,  
Buchs, Generalversammlung 2016  
Restaurant  
Buchserhof

Die Traktandenliste wird den Mitgliedern nicht mehr persönlich zugestellt, sie ist in den SEV-Infokästen im Aushang. Anmeldung für das anschliessende Nachtessen (zirka 20 Uhr) bitte bis 28. Februar bei Sektionskassier Daniel Purtschert, 079 331 43 11 oder bei den Platzvertretern in den Aussenstationen.

Zur alljährlichen GV sind alle Mitglieder sowie die Pensionierten eingeladen. Zu Gast sind Elena Obreschkow, Sektionscoach SEV, und Hanspeter Eggenberger, Peko 2. Ab 19 Uhr gemeinsames Nachtessen mit unseren Partnerinnen. Für Unterhaltung ist gesorgt. Die Anmeldungen mit der Traktandenliste werden versandt.

**5. März** ■ **RPV Winterthur-Schaffhausen**  
14 Uhr,  
Wülflingen, [www.rpv-ws.ch](http://www.rpv-ws.ch)  
Restaurant  
Hirschen Hauptversammlung

GV mit diversen Themen, Gästen und einem Nachtessen. Bitte an-/abmelden via Website oder mit Anmeldeatol.

**11. März** ■ **LPV Bern**  
14.30 Uhr,  
Bern, Hauptversammlung  
Restaurant  
Beaulieu

Alle aktiven Mitglieder und Pensionierten sind eingeladen. DV-Anträge sind bis 25. Februar einzureichen. Die Themen sowie der zeitliche Ablauf sind der Traktandenliste in der Einladung zu entnehmen. Als Gastreferent begrüessen wir Markus Geyer, Leiter Projekte SBB. Anmeldungen fürs Nachtessen bis spätestens 4. März an Alfred Bigler, 051 281 22 40.

**12. März** ■ **ZPV Aargau/Solothurn**  
14.15 Uhr,  
Wildeggen, Generalversammlung  
Hotel Aarehof

Engeladen sind alle aktiven und pensionierten Mitglieder. Gäste: SEV-Präsident Giorgio Tuti, ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet und René Meienberger (Unia). Zur Unterhaltung am Abend ist eine Überraschung organisiert. Anmeldung bis 28. Februar für Pensionierte an Präsident René Schaller, 079 479 10 68, [schaller-rene@bluewin.ch](mailto:schaller-rene@bluewin.ch); für Depot Brugg an Peter Sommer, [peter-sommer@gmx.ch](mailto:peter-sommer@gmx.ch). Traktandenliste und Anmeldung für aktive Mitglieder werden in den Personalzimmern aufgelegt.

**4. April** ■ **AS Ost**  
Frühjahrsversammlung  
17.30 Uhr im Westlink Zürich-Altstetten.  
**19. November** Herbstversammlung  
Ganzer Tag auf dem Säntis.  
**25. November** Herbstversammlung  
Abends in Dübendorf.

Bitte diese Daten vormerken!

## Sektionen VPT

**4. Februar** ■ **VPT Zürichsee**  
17 Uhr, Wollishofen, Albisklasse  
111. Generalversammlung

Generalversammlung mit anschliessendem Nachtessen. Anmeldung für das Essen erwünscht an: [zuerichsee@vpt-online.ch](mailto:zuerichsee@vpt-online.ch).

**12. Februar** ■ **VPT BLS, Gruppe Bau & Unterhalt**  
18.15 Uhr, Ins,  
Bahndienstgebäude (Bahnhof)  
Gruppenhauptversammlung

HV mit kleinem Imbiss. Traktanden und Anmeldung siehe Anschlagbrett.

**16. Februar** ■ **VPT RBS, Pensionierte**  
Verschiebedatum bei  
Schlechtwetter: 23. Februar  
Winterwanderung  
Beatenberg/Vorsass–  
Bode–Bödeli–Waldeggen

Viel begangener Winterwanderweg über dem Thunersee mit schönen Ausblicken auf die Jungfrau-region. Der Weg führt vorwiegend durch den Wald, es geht stets leicht abwärts; +90/–430m, 2½ Stunden. Gute Wanderschuhe, Schuhen/Schneeketteli und Wanderstöcke mitnehmen. Verpflegung im Restaurant Regina Waldegg. Kosten: Gondelbahn Beatenberg–Vorsass CHF 5.30. Worb Dorf ab 7.15 Uhr; Solothurn ab 7.19 Uhr; Bern ab 8.04 Uhr, Interlaken West (Postauto) Bahnhof ab 9.05 Uhr, Beatenberg Station an 9.37 Uhr. Rückfahrt: Beatenberg, Waldegg ab 15.34 Uhr. Anmelden bis 12. Februar bei Kurt Bühler, 031 839 11 15, [kurtbu@bluewin.ch](mailto:kurtbu@bluewin.ch).



- 25. Februar** ■ **VPT BLS, Pensionierte**  
Winterwanderung  
Engelberg–Brunni  
Wanderung: Ristis–Alp Rigidal–Brunnihütte und zurück; zirka 2½ Stunden, zirka +/-280m. Wanderstöcke und Gleitschutz. Verpflegung aus dem Rucksack oder in der SAC-Brunnihütte. Spiez ab 7.25 Uhr, Bern ab 8.00 Uhr; Burgdorf ab 7.53 Uhr; Huttwil ab 7.46 Uhr; Luzern ab 9.10 Uhr, Engelberg an 9.53 Uhr. Gratisbus Linie 3/5 Talstation Brunni, Luftseilbahn Ristis. Kaffee und Gipfeli im Bergrestaurant Ristis. Engelberg ab immer XX.01 Uhr, Luzern an XX.49 Uhr, mit Anschluss in alle Richtungen. Anmeldungen bis 22. Februar an Fritz Adolf, 034 422 81 57, fritz.adolf@bluewin.ch.
- 4. März** ■ **VPT BLT**  
Basel, Wirtshaus  
St. Jakob  
Generalversammlung  
Alle Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.
- 10. März** ■ **VPT STI**  
19 Uhr, Thun,  
Gasthof zu  
Metzgern (1. OG)  
www.sev-sti.ch  
Hauptversammlung  
Alle Details finden sich auf unserer Sektions-Website. Anträge sowie die An- oder Abmeldung sind bitte bis spätestens 2. März zu richten an Daniel Gerber.
- 20. März** ■ **VPT BLT**  
15 Uhr, Ettingen,  
Restaurant  
Rebstock  
Jassplausch  
Einladung zum traditionellen Jassplausch. Anmeldungen bis 13. März in den Depots oder bei Tobias Wackernagel, 061 261 53 12.

## Pensionierte SBB

- 10. Februar** ■ **PV Luzern**  
www.sev-pv.ch/luzern  
Leichte Wanderung:  
Malters–Emmenbrücke  
Wanderung – Gruppe 1: Von Malters nach Emmenbrücke, zirka 2½ Stunden. Gruppe 2: Von Littau nach Emmenbrücke, zirka 1 Stunde. Luzern ab 9.16 Uhr, Gleis 11, Littau ab 9.22 Uhr, Malters an 9.28 Uhr. Nichtwanderer/innen fahren individuell nach Emmenbrücke. Wanderausrüstung: Je nach Witterung Winterkleider/Trekkingsschuhe, evtl. Stöcke. Mittagessen um zirka 12.30 Uhr im Restaurant Seetäli (in Bahnhofsnähe von Emmenbrücke); Menü CHF 24 (Bouillon mit Ei, Rindsbraten, Kartoffelstock). Individuelle Rückreise ab Emmenbrücke. Anmeldung bitte bis 5. Februar an René Wolf 041 320 62 79, 079 336 59 77 oder rene.wolf@bluewin.ch. Bei der Anmeldung bitte Gruppe angeben! Auch für Nichtwanderer/innen ist eine Anmeldung erforderlich.
- 16. Februar** ■ **PV Buchs-Chur**  
Leichte Winterwanderung:  
Rund um den Heidsee  
Leichte, flache Wanderung, zirka 2 Stunden. Wanderstöcke empfehlenswert. Offerierter Kaffee und Gipfel im Café Aurora in Lenzerheide, Mittagessen auf eigene Kosten im Hotel Waldhaus in Valbella. Altstätten ab 9.00 Uhr, Buchs SG ab 9.15 Uhr, Sargans ab 9.27 Uhr, Bad Ragaz ab 9.32 Uhr, Landquart ab 9.39 Uhr, Chur Postbahnhof ab 10.00 Uhr (Postauto), Lenzerheide Post an 10.39 Uhr. Rückfahrt ab Lenzerheide Post 14.23 Uhr oder Valbella Canols (Hotel Waldhaus) 14.26 Uhr. Anmeldung bis 14. Februar an August Mettler, 081 771 26 89, august.mettler@gmx.ch.
- 18. Februar** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**  
Wanderung  
Fahrt mit Bus (Linie 363) ab Brugg Campus 13.05 Uhr nach Mülligen Rösslimatte. Der Wanderleiter erwartet euch dort. Wanderung über Birmenstorf, durch die Rebberge und übers Geissli nach Gebenstorf, zirka 1½ bis 2 Stunden. Treffpunkt: Restaurant Cherne zwischen 14.45 und 15.15 Uhr.

- 18. Februar** ■ **PV Uri**  
14 Uhr,  
Erstfeld,  
Pfarreizentrum  
St. Josef  
Hauptversammlung  
Die Traktandenliste wurde allen Mitgliedern zugestellt. Zahlreiche Jubilare werden geehrt. Im 2. Teil erklärt ein AHV-Botschafter des SGB allerlei Wissenswertes über die Zukunft der AHV. Anschliessend Imbiss und gemütliches Beisammensein.
- 20. Februar** ■ **PV Thurgau**  
14.15 Uhr,  
Egnach,  
Restaurant  
Sternen  
Hauptversammlung  
Der Sängerbund Romanshorn eröffnet die HV. Als Gast ist PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan eingeladen. Er berichtet über Neues aus der Gewerkschaft und wird zur AHVplus einige Worte an uns richten. Die Traktandenliste ist mit den Wahlen vom Vorstand und eines neuen Kassiers stark befrachtet. Es lohnt sich dabei zu sein. Am Schluss gibt es einen offerierten Imbiss, daher braucht es eure Anmeldung bis 18. Februar mit dem weissen Talon an Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 21, 8590 Romanshorn.
- 24. Februar** ■ **PV Basel**  
14 Uhr,  
Basel,  
Restaurant  
Bundesbahn  
2. Anwender-Unterstützung  
für PCs, Tablets und Smartphones  
Man kann zwischen 14 und 16 Uhr nach Belieben kommen und gehen. Bitte persönlichen Laptop, persönliches Notebook, Tablet oder Smartphone mit dazugehörigem Beschrieb mitnehmen. Probleme oder Anliegen wenn möglich schriftlich mitbringen. Wir freuen uns auf Euch.
- 10. März** ■ **PV Aargau**  
15 Uhr,  
Windisch,  
Campus-Res-  
taurant FHNW  
(direkt beim  
Bahnhof Brugg)  
www.sev-pv.ch/aargau  
Hauptversammlung  
Traktanden: Jahresrechnung, Jahresbericht, Jahresbeiträge, Wahl des Vorstands und der GPK-Mitglieder, Jubilarenehrungen, Jahresprogramm 2016, Grussworte von ZA-Vizepräsident Hans Heule. Im Anschluss Imbiss, offeriert von der Sektion. Anmeldung bis spätestens 3. März mit gelber Karte oder an hallo.aarau@sunrise.ch.

- 10. März** ■ **PV Olten und Umgebung**  
13.45 Uhr,  
Olten,  
Stadttheater  
Hauptversammlung  
Die ordentlichen Traktanden werden vom PV-Männerchor umrahmt. Unser langjähriges Vorstandsmitglied, Vizepräsident Sepp Elsener tritt auf die HV zurück. Neu stellt sich Fritz Suter aus Solothurn für die Arbeit im Vorstand zur Verfügung. PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan informiert über aktuelle gewerkschaftliche Themen.

## Sport und Kultur

- 5. Februar** ■ **ESC Winterthur**  
www.escw.ch  
Skitour Isisizer Rosswis  
Ab Buchserberg über den Isisizgrat, zirka 1250 Höhenmeter inklusive Gegensteigung. Verpflegung mitnehmen. Winterthur ab 7.37 Uhr via St. Gallen–Buchs oder Zürich ab 7.37 Uhr via Sargans–Buchs. Anmelden bitte an Johann Bollhalder, 071 277 85 06 oder agjibo@hispeed.ch.
- 10. Februar** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**  
Treffpunkt:  
9.30 Uhr,  
Oey-Diemtigen,  
Bahnhof  
Winterwanderung  
Abfahrt in Bern 8.39 Uhr (Zugschluss). Wanderung Tiermatti–Senggi–Blauseeli–Senggiweid–Grimmialp–Tiermatti; zirka 3 Stunden +/-100Hm. Fahrausweis Wohnort–Tiermatti Wirtschaft via Oey-Diemtigen retour. Verpflegung im Restaurant. Auskunf und Anmeldung bitte bis 6. Februar bei Fritz Aegler, Bühlenweidli 4, 3753 Oey, 033 681 16 47, 079 487 06 42.
- 12. Februar** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**  
19.30 Uhr,  
Worblaufen,  
Rest. Tiefenau  
(beim Bahnhof)  
Hauptversammlung 2016  
Einladung zur Hauptversammlung. Traktanden nach Statuten. Anträge bitte schriftlich bis 8. Februar an den Präsidenten senden. Entschuldigungen bitte ebenfalls dem Präsidenten Fritz Röthlisberger melden.
- 13. Februar** ■ **EWf Herisau**  
10.45 Uhr,  
Untervasser,  
Start Skirennen  
www.ewf-herisau.ch  
Klubskirennen  
Startnummernausgabe von 8.15 bis 9.15 Uhr im Hotel Post in Untervasser. Rangverkündigung ab 16.30 Uhr im Restaurant Drei Eidgenossen, Starckenbach (anschliessend fakultatives Nachtessen). Auskunf über Durchführung am Vortag ab 18 Uhr unter Telefon 1600/Kanton St. Gallen/Rubrik «Klubs Vereine». Anmeldung bis 8. Februar mit Adressangabe und Jahrgang (allfällige Teilnahme am Nachtessen) an Andreas Leonhardt, praesident@ewf-herisau.ch, 079 503 93 84.

- 16. Februar** ■ **ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus**  
Winterwanderung Seeberg–Burgäschisee–Subingen–Inkwilersee  
Basel ab 8.04 Uhr, Seeberg an 9.04 Uhr. Nach dem Startkaffee wandern wir zum Burgäschisee und via Oekingern nach Subingen zum Mittagessen. Anschliessend durch das Heidenmoos nach Inkwil am See. Wanderzeit 4 Stunden, +/-200m. Busverkehr stündlich nach Herzogenbuchsee. Halbstündliche Zugverbindungen nach Olten und Bern. Anmeldung bis 13. Februar bei Heinz Spengler, 061 311 74 32, 079 792 01 23.
- 24. Februar** ■ **EFW Herisau**  
8.56 Uhr  
ab Chur, RhB  
Richtung Ilanz  
www.efw-herisau.ch  
Winterwanderung Surselva  
Ankunft Siat vitg 9.56 Uhr. Über Ruschein nach Falera in 2¼ Stunden. Mittagessen im Restaurant. Weiter 14.30 Uhr nach Laax Bergbahnen in 1¼ Stunden; +440/-620m. Ein- oder Ausstieg in Falera möglich. Heimreise ab Laax um 16.17 oder 17.17 Uhr nach Chur. Anmeldung bitte bis 23. Februar an Rolf Allenspach, 052 232 06 97, 079 107 52 82 oder per E-Mail.
- 4. und 5. März** ■ **ESC Winterthur**  
www.escw.ch  
Skitour Gross Ruchen  
Mittelschwere Tour mit Aufstieg durch die Ruchenhällchen. Anforderung: Solide Skitourenpraxis; sichere Skitechnik; Kondition für 1700Hm Aufstieg und 2100Hm Abfahrt. Details siehe Website. Anmeldung bis spätestens 26. Februar an peterothenbuehler@bluewin.ch.
- 7. bis 19. März** ■ **SVSE Kegeln**  
Mühlethal,  
Restaurant Linde  
40. Aargauer SESKV-Meisterschaft  
Bahnen 1+2. Montag Ruhetag. Restaurant Linde, 062 751 10 37.
- 9. März** ■ **Internationaler Freundeskreis der Zugbegleiter**  
16 Uhr,  
Bern,  
Restaurant  
Beaulieu  
www.zugbegleiter.com  
28. Hauptversammlung  
Wir laden alle Mitglieder herzlich zur Versammlung ein. Achtung neuer Ort!
- 14. und 15. März** ■ **EFW Herisau**  
9.50 Uhr,  
Realp,  
Bahnhof  
www.efw-herisau.ch  
Mittlere Skitour: Chli Bielenhorn  
1. Tag: Aufstieg via Schafberg nach Tiefenbach in 3 Stunden (+1000m). HP im Hotel Tiefenbach im Lager oder Doppelzimmer. 2. Tag: Aufstieg Chli Bielenhorn mit Abfahrt nach Realp in 3 Stunden (+900m). Komplette Skitourenausrüstung. Anmeldung bitte bis 6. März (mit Übernachtungswunsch Lager oder Zimmer) an Hermann Haas, 071 223 48 27 oder per E-Mail.
- 18. März und 9. April** ■ **EFW Herisau**  
10.22 Uhr,  
Erstfeld  
www.efw-herisau.ch  
Exkursion: Besichtigung Gotthard-Basistunnel  
Geführte Besichtigung Besucherzentrum und Tunnelfahrt. Mittagessen in Baukantine. Kosten Führung und Mittagessen CHF 58. Körperliche Vorgaben beachten (Bestätigungsformular). Details siehe EWF-Website. Teilnehmerzahl beschränkt, nur noch wenige Plätze frei! Anmeldung mit gewünschtem Datum an Rolf Vogt, 027 346 11 94 oder per E-Mail.

## Bildung

- **Movendo– das Bildungsinstitut der Gewerkschaften**  
www.movendo.ch  
Alle Kurse (inkl. Verpflegung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.
- 2. bis 4. März** (3 Tage mit Übernachtung im DZ)  
Thun,  
Hotel Freienhof  
«Basiskurs für Mitglieder von Stiftungsräten und Vorsorgekommissionen»  
Kurs Nr. D1.8.1601  
Inhalt: Zusammenspiel der Sozialversicherungen, BVG, Begriffe, Verantwortung, Haftung, Kapitalzins, technischer Zinssatz, Rechtsverhältnisse, Deckungsgrad, Säule 3a. Referenten: Sabino Di Mambro (eidg. dipl. Pensionskassenleiter), Roman Kahr (Fachspezialist BVG), Heinrich Nydegger (Unia).
- 16. bis 18. März** (3 Tage mit Übernachtung im DZ)  
Vitznau,  
Hotel Flora Alpina  
«Aufbaukurs für Mitglieder von Stiftungsräten und Vorsorgekommissionen»  
Kurs-Nr. D1.8.1603  
Probleme und Erfahrungen mit Pensions- und Altersvorsorgefragen werden behandelt und analysiert, speziell die Organisation einer Vorsorgeeinrichtung und die finanziellen Vorgänge. Inhalt: Freizügigkeit, Wohneigentumsförderung, Risikobetrachtung, Jahresrechnung, Anlageorganisation BVV 2, Teilliquidation, Stiftungswechsel, Frührentierung. Referenten siehe Basiskurs (oben).
- **PK-Netz 2. Säule**  
www.pk-netz.ch  
Weiterbildung, Vernetzung und Information für Arbeitnehmer vertretende Stiftungsrät/innen. Weitere Infos und Anmeldung: www.pk-netz.ch, info@pk-netz.ch, 031 377 01 28.
- Programmsübersicht 2016**
- 15. März** 9.15 bis 16.30 Uhr,  
Bern, Vatter  
Businesscenter  
Seminar «Jahresrechnung verstehen»  
Referent: Urs Ackermann Geschäftsleiter PFS. Informationen siehe Website.
- 1. Juni** 9.15 bis 12.30 Uhr,  
Bern, «Schmiedstube»  
Veranstaltung «Kosten in der 2. Säule – Vermögensverwaltungskosten unter der Lupe»  
Referenten: Rudolf Strahm, Ökonom und Publizist, Vera Kupper Staub, Vizepräsidentin OAK BV, Jorge Serra, Vizepräsident PK-Netz, Jürg Tobler, Leiter Vermögensanlagen PKZH, Stefan Beiner, Stv. Direktor Publica.
- 14. September** 9.15 bis 16.30 Uhr,  
Bern, Vatter  
Businesscenter  
Anlageseminar für Stiftungsräte  
Referenten: Dominique Ammann, PPCmetrics, Heinrich Nydegger, Mitglied in diversen Stiftungsräten.
- 2. November** 9.15 bis 12.30 Uhr,  
Bern, Vatter  
Businesscenter  
Pensionskassen Immobilienseminar  
Referenten: Jacqueline Badran, Nationalrätin und Unternehmerin, Peter Schmid, Präsident verschiedener gemeinnütziger Wohnbauträger, und weitere.
- 6. Dezember** 9.45 bis 16.30 Uhr,  
Bern, «Schmiedstube»  
PK-Netz-Tagung 2016  
Schwerpunkt: Solidarität in der beruflichen Vorsorge – hält der Generationenvertrag noch?

## Unsere Verstorbenen

**Baggi Giuseppe**, pensionierter Zugführer, Winterthur; gestorben im 93. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Baumann Rudolf**, pensionierter Spezialhandwerker, Zürich; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zürich.

**Bickel Paul**, pensionierter Stationsvorstand, Uerikon; gestorben im 83. Altersjahr. PV Zürich.

**Bolz Heinrich**, pensionierter Sekretär, Seftigen; gestorben im 85. Altersjahr. VPT BLS.

**Borter Edmund**, pensionierter Zugführer, Ried-Brig; gestorben im 91. Altersjahr. PV Wallis.

**Brunner Elsa**, Witwe des Alfred, Luzern; gestorben im 99. Altersjahr. PV Luzern.

**Bussard Jean-Paul**, pensionierter Dienstchef, Bern; gestorben im 84. Altersjahr. PV Bern.

**Dätwyler Annamarie**, Witwe des Ernst, Suhr; gestorben im 77. Altersjahr. PV Aargau.

**Füglister Maria**, Witwe des Adolf, Zürich; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.

**Grimm Bruno**, pensionierter Geleisemonteur, Horgen; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

**Haag Oskar**, pensionierter Betriebssekretär, Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

**Hagmann Franz**, pensionierter Meister, Däniken SO; gestorben im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Hämmerli Eduard**, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben im 91. Altersjahr. PV Bern.

**Häusler Margaretha**, Witwe des Hermann, Grindelwald; gestorben im 90. Altersjahr. PV Aargau.

**Huber Ida**, Witwe des Fritz, Affoltern am Albis; gestorben im 94. Altersjahr. PV Luzern.

**Keller Johann**, pensionierter Betriebsangestellter, Zürich; gestorben im 75. Altersjahr. PV Zürich.

**Knecht Anna**, Witwe des Werner, Schaffhausen; gestorben im 92. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Lindenmann Hans**, pensionierter Stellwerkbeamter, Au SG; gestorben im 83. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Muggli Ulrich**, pensionierter Fachmeister-Stellvertreter, Glattpark (Opfikon); gestorben im 82. Altersjahr. PV Zürich.

**Salzmann Martha**, Witwe des Roland, Naters; gestorben im 86. Altersjahr. PV Valais.

**Salzmann Paul**, pensionierter Inspektor, Thalwil; gestorben im 79. Altersjahr. PV Zürich.

**Schneider Willi**, Thunstetten; gestorben im 89. Altersjahr. VPT Oberaargau.

**Spieß Ursula**, Witwe des Herbert, Bad Zurzach; gestorben im 79. Altersjahr. PV Aargau.

**Stalder Anton**, pensionierter Rangiergruppenführer, MuttENZ; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

**Stoller Martha**, Witwe des Max, Warth; gestorben im 90. Altersjahr. PV Thurgau.

**Tschanz Erna**, Witwe des Walter, Thun; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

**Weder Albert**, pensionierter Werkmeister, Zürich; gestorben im 97. Altersjahr. PV Zürich.

**Zesiger Hans-Ulrich**, pensionierter Magaziner, Spiez; gestorben im 76. Altersjahr. PV Bern.

**Zimmerli Max**, Speicher; gestorben im 87. Altersjahr. VPT Appenzellerland.



Link zum Recht

# Dauerbrenner Arbeitszeugnis

Auf der Suche nach einer neuen Stelle spielt das Arbeitszeugnis eine wichtige Rolle. Deshalb lohnt es sich, das eigene Arbeitszeugnis genau anzuschauen.

**Jede/r Arbeitnehmer/in hat das Recht auf ein wahrheitsgemässes, wohlwollendes Arbeitszeugnis. Doch was heisst das im Einzelfall? Und was hat es mit den geheimnisvollen «Codes» auf sich?**

Wer bei einer Stellenbewerbung in die engere Wahl kommen will, braucht unbedingt ein «gutes» Arbeitszeugnis. Bei einem grossen Arbeitgeber mit einer professionell arbeitenden HR-Abteilung sollte ein solches Zeugnis eigentlich «automatisch» ausgestellt werden. Doch auch hier lohnt sich manchmal ein zweiter Blick, denn oft fehlt es an der Klarheit und Individualität. Die Arbeitszeugnisse von SBB und SBB Cargo beschäftigen das Rechtsschutzteam des SEV übermässig.

## Das sollte drin stehen

Ein Arbeitszeugnis umfasst die Personalien des Arbeitnehmers, der Arbeitnehmerin: vollständiger Name, Ge-

burtsdatum, evtl. Heimat- oder Wohnort und evtl. Zivilstand. Selbstverständlich muss auch die Firma genannt werden, für die der/die Arbeitnehmer/in gearbeitet hat, allenfalls auch die Abteilung und, wo dies nicht selbstverständlich ist, womit sich diese befasst. Je nachdem kann es sinnvoll sein, die Arbeitgeberin vorzustellen.

## Beruf und Funktion aufführen

Wichtig ist, dass der erlernte Beruf des Arbeitnehmers, der Arbeitnehmerin erwähnt wird, z.B. «Logistikerin EFZ», «Büroassistent EBA», allenfalls auch erlangte Weiterbildungen (Kurse, FH-Abschlüsse) und die Bezeichnung der ausgeübten Funktion. Die Tätigkeiten sollten detailliert aufgeführt werden, beispielsweise «telefonische Beratung der Kunden», «technische Kontrollen der Fahrzeuge im Schichtdienst» (alle ausgeübten Tätigkeiten nennen).

Bis hier geben Zeugnisse normalerweise kaum Anlass zu Streit, denn man kann

sich ja auf eine Stellenbeschreibung stützen.

Zu einem Zeugnis gehört auch eine Qualifikation der geleisteten Arbeit («zu unserer vollen Zufriedenheit») und der persönlichen Fähigkeiten («hervorzuheben sind ihre guten Fremdsprachenkenntnisse sowohl im mündlichen wie im schriftlichen Verkehr»), Hier gibt es manchmal unterschiedliche Auffassungen. Auch eine «Betragensnote» gehört ins Zeugnis: «X wurde von den Kollegen sehr geschätzt, er verhielt sich jederzeit loyal zu den Vorgesetzten und war immer korrekt und dienstleistungsorientiert gegenüber unserer Kundschaft.»

## Negative Aussagen meiden

Zur Vertragsauflösung kann etwas gesagt werden, wenn es keine negativen Aussagen enthält: «Herr X verlässt uns auf eigenen Wunsch, um sich einer Weiterbildung zu widmen», «Frau Y verlässt uns, weil sie in einer anderen Firma eine neue Herausforderung gefunden hat». Normalerweise wird das Zeugnis

mit einer wohlwollenden Formel abgeschlossen: «Wir bedanken uns bei Herrn Z für die in unserem Betrieb geleistete Tätigkeit und wünschen ihm auf seinem weiteren Berufsweg alles Gute.» Das Zeugnis muss so abgefasst sein, dass es das «berufliche Fortkommen» nicht behindert.

Viele vermeintlich neutrale Aussagen können auch negativ gedeutet werden. Wird etwa gesagt, das Arbeitsverhältnis sei im gegenseitigen Einvernehmen aufgelöst worden, so tönt das nicht viel besser als eine Kündigung. Deshalb müsste hier eine Erklärung über die Gründe folgen. Die früher gefürchteten «Codes» in Zeugnissen sind übrigens heute verboten. Negative Punkte sollten keine Erwähnung finden, also keine gehäuften Krankheitsabsenzen, keine höheren Gehaltsvorstellungen, keine «unpassenden» Freizeitbeschäftigungen.

## Der Rechtsweg kann helfen

Wer bei einem Stellenwechsel nicht sicher ist, ob das

Arbeitszeugnis akzeptiert werden soll oder muss, tut gut daran, es bei der Gewerkschaft überprüfen zu lassen. Berechtigte Änderungsvorschläge sollten zuerst beim Arbeitgeber verhandelt werden: möglichst konkret! Also nicht: «Ich verlange ein besseres Zeugnis», sondern die gewünschte Formulierung nennen. Kommt keine Einigung zustande, kann bei der Schlichtungsstelle des Arbeitsgerichts geklagt werden (im öffentlichen Recht gibt es ein eigenes Verfahren, notfalls bis zum Bundesverwaltungsgericht). Diese Klage kann bis fünf Jahre (!) nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses eingereicht werden, das Verfahren ist kostenlos. Wichtig ist, dass man beim Gang vor Gericht einen Entwurf für das gewünschte Arbeitszeugnis einreicht, denn das Gericht wird kaum aus dem «Blauen» heraus selber formulieren. Gerade bei Streitigkeiten über ein Arbeitszeugnis ist aber die Schlichtungsquote sehr hoch.

Rechtsschutzteam SEV

## Basisseminar für Mitglieder von Personalvertretungen SBB

7. bis 9. März 2016 (3 Tage mit Übernachtung) im Hotel Flora Alpina in Vitznau

Das Basisseminar vermittelt praxis- und handlungsorientiert Sinn und Zweck der Personalvertretungen (PV) SBB und setzt sich mit den Rechten und Aufgaben einer PV auseinander.

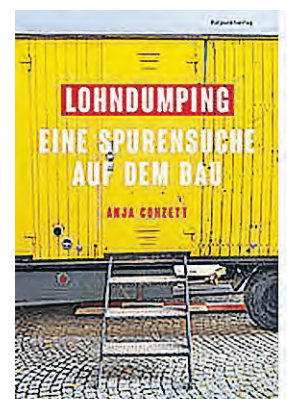
<b>Inhalt</b>	Rollenverständnis, Aufgaben und Rechte einer Personalvertretung, gesetzliche Grundlagen und das Mitwirkungsrecht gemäss GAV SBB
<b>Referent</b>	Peter Lüthi, Team- und Organisationsberater
<b>Zielpublikum</b>	Neu gewählte Mitglieder von PV SBB; Mitglieder von PV SBB, die ihr Wissen auffrischen wollen; Gewerkschaftssekretär/innen, die PV SBB betreuen
<b>Anmeldung</b>	bis spätestens vier Wochen vor Kursbeginn an Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.



## Lohndumping – Eine Spurensuche auf dem Bau

Im Rotpunktverlag ist soeben das Buch «Lohndumping – eine Spurensuche auf dem Bau» erschienen, verfasst von kontakt.sev-Kolumnistin Anja Conzett. Sie geht den Gründen für Dumping nach – auf Baustellen, in Unterkünften, in Konferenzimmern, Gewerkschaftsbüros und am Stammtisch. Die dabei entstandene journalistische Feldstudie kartografiert eine brüchige Grauzonenlandschaft. Die Reportagen, Porträts und Interviews erzählen von ebenso vielen Realitäten wie Protagonisten, von streitenden Partnern, einer Behörde, die sich der Verantwortung entzieht und einer Gewerkschaft, die sich im Kampf gegen den Rest der Welt wähnt. Die NZZ kommt zum Schluss, Conzett werbe für eine Versachlichung der Diskussion, zu der ihr Buch eine Basis schaffe.

Anja Conzett: Lohndumping. Eine Spurensuche auf dem Bau. Rotpunktverlag 2016. 176 S., Fr. 29.–





Transports Martigny et Régions SA

# TMR-Personal fordert GAV seit zehn Jahren

**Das Personal der TMR hat genug davon, beim einzigen Westschweizer öV-Unternehmen zu arbeiten, das noch keinen Gesamtarbeitsvertrag hat. Der SEV verlangt baldige Verhandlungen.**

Letzten Donnerstag markierte der Vorstand der VPT-Sektion TMR gleich an mehreren Orten Präsenz, um die Kolleg/innen über die Segnungen eines GAV zu informieren. Aber auch, um sie zu fragen, was sie davon halten, dass ihr Unternehmen heute in der Westschweiz das letzte öV-Unternehmen ist, das noch keinen GAV unterzeichnet hat. Das Feedback war eindeutig: Das TMR-Personal will, dass der SEV mit der Direktion Verhandlungen aufnimmt, um einen GAV abzuschliessen. Kaffee, Gipfeli und Diskussionen gab es in den Werkstätten, bei der Infrastruktur und in den Bahnhöfen. Überall war sich das Personal einig, dass das aktuelle Reglement nicht mehr genügt. «Die Direktion kann darin Bestimmungen streichen oder einfügen, wie es ihr beliebt», erklärte SEV-Gewerkschaftssekretär Tony Mainolfi. «Diese Freiheit möchte die Direktion sicher gerne behalten, doch ein GAV ist ein Garant für



Kollegen der Infrastruktur mit Emilie Michellod, Sekretärin VPT TMR.

Stabilität und für einen soliden, nachhaltigen Dialog.»

## Ein GAV bietet Vorteile für beide Seiten

Das Personal weiss genau, wovon es geht, und dass ihm der ersehnte GAV nicht einfach in den Schooss fallen wird. Denn seit fast zehn Jahren hat die VPT-Sektion TMR immer wieder einen GAV gefordert und ist bei der Direktion jedes Mal abgeblitzt. Obwohl ein GAV auch für das Unternehmen von Vorteil wäre, wie SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, ebenfalls vor Ort, in Erinnerung rief: «In Zeiten, wo die öffentliche Hand mit finanziellen Schwierigkeiten konfrontiert ist, gibt ein GAV den Unternehmen Rückhalt. Er hilft ihnen, ihre soziale und unternehmerische Verantwortung ins Feld zu führen,

wenn sie sich gegen Budgetkürzungen wehren müssen.» Die Mitarbeitenden aller Bereiche samt den Busfahrer/innen, deren Statuten man heute zumindest als prekär bezeichnen muss, haben wenig Verständnis dafür, dass eine Unternehmung, die mit «unseren Steuern» finanziert wird, keinen GAV unterzeichnen will. Gestärkt durch den Rückhalt und das Mandat der Basis wird der SEV nun die Direktion ersuchen, möglichst bald mit ihm GAV-Verhandlungen aufzunehmen. Falls sie sich weigert, wird der SEV zusammen mit dem Sektionsvorstand und den Mitgliedern über das weitere Vorgehen entscheiden. Sicher ist, dass die Basis fest entschlossen ist, diesem Sonderfall ein Ende zu setzen.

Vivian Bologna/FI



Béatrice Rieder, Präsidentin VPT TMR und Tony Mainolfi (Mitte) diskutieren mit Kollegen in Vernayaz.

## Photomystère: «Was ist das?»



Das Bild in der letzten Nummer zeigte das Modell 1:300 des Lötschberg-Basistunnels im BLS-Interventionszentrum in Frutigen. Ein grösserer Bildausschnitt ist auf unserer Website [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) zu finden.

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat

**Peter Kunz, Deitingen, Mitglied LPV Bern.**

Diesmal fragen wir: Was ist das? Wer den Namen der Vorrichtung nicht kennt, schreibt uns, wozu sie dient. Unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **ein Taschenmesser «Outrider» im SEV-Look.** Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Nummer. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

### So nehmen Sie teil:

#### Per Postkarte:

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

**Mittwoch, 10. Februar, an:**

**SEV**

**Photomystère**

**Postfach**

**3000 Bern 6**

#### Per E-Mail:

Schicken Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse per E-Mail an [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

#### Im Internet:

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