

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 12

30. Juni
2016

kontakt.sev

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

Ulrich Gygi

Der scheidende SBB-VR-Präsident dankt für die Sozialpartnerschaft.

Seiten 6 bis 7



Keine halbe Milchkuh für den NAF!

Das Volk hat die Milchkuh-Initiative mit 70,8 % Nein abgelehnt, und doch leitet der Nationalrat 650 Bundesmillionen in den Strassenfonds um.

Seite 9



Mysteriöse Kunden

Die «Mystery-Clients» des BAV sind überflüssig und gefährlich, findet der SEV.

Fokus Seite 20

Übergabe der Petition gegen die geplanten Sparmassnahmen der SBB

Die Basis ist gegen Railfit

Die Basis des SEV hat gegen das monströse Sparprogramm der SBB unter der Bezeichnung «Railfit», mit dem über 900 Stellen gestrichen werden sollen, mobilisiert. 3000 Unterschriften wurden der SBB-Spitze überbracht mit der Forderung, Railfit zu beerdigen.

Mitglieder aller SBB-Unterverbände des SEV, aber auch nicht gewerkschaftlich organisierte Angestellte haben die Petition gegen Railfit unterschrieben. Es waren dann auch vier SBB-Angestellte – in Arbeitskleidung –, die den symbolischen Sarg von Railfit einer Delegation der SBB-Konzernleitung überbrachten. Nach Auffassung der Gewerkschafter/innen ist das Sparprogramm ein Angriff auf das Personal und auf einen qualitativ hochstehenden Service public.



Dossier Seiten 10 bis 12

Rund zehn Basismitglieder und gleich viele Leute des Profiparats des SEV nahmen an der Aktion teil.

(Kleine) Sommerpause

Wie schon im letzten Jahr wird auch heuer der Erscheinungsrhythmus von *kontakt.sev* im Sommer reduziert. Deshalb erscheint die nächste Nummer erst am 28. Juli und die übernächste am 1. September. Danach gilt bis Ende Jahr wieder der vierzehntägliche Erscheinungsrhythmus.

Wer nicht so lange auf Lektüre des SEV verzichten will, möge wieder einmal für aktuellste Meldungen auf der Homepage www.sev-online.ch nachschauen!

Falsche Referenznummer

Ein Übertragungsfehler mit Folgen: die auf dem Einzahlungsschein für die Initiative AHVplus in der letzten Ausgabe aufgedruckte Referenznummer war falsch! Die korrekte Nummer hat am Ende eine 8 statt eine 6 und lautet 51 11720 00000 00000 00000 00008. Die weiteren Angaben sind korrekt: Konto 01-4491-2, Bank Coop, Basel, zugunsten von SEV, 3000 Bern 6.

Im Zentralsekretariat kann auch ein korrekter EZ-Schein bezogen werden.

Bitte unterschreiben!

Die sogenannte «Unternehmenssteuerreform III» ist eine gewaltige Umverteilungsübung auf Kosten der «kleinen» Lohnempfänger. Sie hätte Steuerausfälle in dreistelliger Millionenhöhe zur Folge; die nächsten Sparübungen auf unserem Buckel würden nicht lange auf sich warten lassen.

Dieser Zeitung liegt ein Unterschriftenbogen bei. Unterschreibt, lasst Angehörige und Kolleg/innen unterschreiben und sendet den Bogen möglichst bald ein!

Kommt alle nach Bern!

Weil es so wichtig ist, kann man es nicht oft genug wiederholen: Am 10. September findet die grosse Demonstration der Gewerkschaften zur Stärkung der AHV, zu einer Verbesserung der Situation der Renteneempfänger/innen, statt. Sie beginnt um 13.30 auf der Schützenmatte, nur 10 Gehminuten vom Bahnhof Bern.

Plane jetzt die Teilnahme an dieser Demonstration und motiviere Kolleg/innen, mitzukommen. Weitere organisatorische Hinweise erfolgen in Kürze.

NEWS

EU will Mindestlöhne nicht anwenden

Die EU-Kommission will gegen Frankreich und Deutschland bezüglich der Anwendbarkeit der jeweiligen Mindestlohngesetze auf den Verkehrssektor vorgehen. Sie unterstütze zwar «voll und ganz» das Prinzip eines Mindestlohns, finde aber, dass eine systematische Anwendung der entsprechenden Gesetze auf alle Verkehrsleistungen in den jeweiligen Staatsgebieten eine unverhältnismässige Einschränkung der Dienstleistungsfreiheit und des freien Warenverkehrs darstelle – insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Es gebe «angemessenere Massnahmen» zum sozialen Schutz der Arbeitnehmer. Die französischen und deutschen Behörden haben zwei Monate Zeit für eine Reaktion.

RBS 2015 gut in Fahrt

Der Regionalverkehr Bern–Solothurn hat letztes Jahr rund 26 Mio. Fahrgäste transportiert, 2,7% mehr als 2014. 18,5 Mio. transportierte er per Bahn und 7,6 Mio. per Bus. Es resultierte ein Betriebsgewinn von 1,7 Mio. Franken. Am 27. August feiert der RBS das 100-Jahr-Jubiläum der Bahnlinie Bern–Solothurn mit einem Volksfest in Jegenstorf, Solothurn und Bern.

Schwarze Null bei AB

Die Appenzeller Bahnen haben 2015 5,03 Mio. Fahrgäste transportiert (-2,1%), und Sonderabschreibungen auf den Fahrzeugen der Linie St. Gallen–Trognen, die verkauft werden, senkten das Ergebnis auf eine schwarze Null. Ab 2018 sollen neue Züge zum Einsatz kommen. Modernisiert wird auch die Infrastruktur: Seit November 2015 wird an der neuen Einfahrt in den Bahnhof St. Gallen gebaut, und seit 2011 wurden 180 Bahnübergänge saniert oder aufgehoben; 170 bleiben zu sanieren. «Die Finanzierung dieser Modernisierung und des Bahnbetriebes bleibt eine Herausforderung und ist nur dank der Mitwirkung von Bund und Kantonen realisierbar» schreiben die AB.

Vorstand SEV startet Mobilisierung für die Grosskundgebung vom 10. September

Aktive und Pensionierte gemeinsam für AHV

Der SEV ruft seine Mitglieder zur nationalen Kundgebung vom 10. September auf. Aktive und Pensionierte werden zusammen für die Volksinitiative AHVplus und gegen die bürgerlichen Abbaupläne in der Altersvorsorge einstehen.

Zwei Wochen vor der Abstimmung über die Volksinitiative AHVplus will die schweizerische Gewerkschaftsbewegung

am 10. September in Bern ein deutliches Zeichen setzen: Zehntausende werden erwartet, um mit einer Kundgebung beim Bärengraben klarzumachen, dass die Altersvorsorge unverändert ein grundsätzliches Anliegen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in

diesem Land ist. Der SEV wird seinerseits ebenfalls mit mehreren tausend Mitgliedern anwesend sein. Bereits die Unterschriftensammlung für AHVplus hatte gezeigt, wie wichtig das Thema Altersvorsorge im SEV ist: Deutlich über 20 000 Unterschriften

sind zusammengekommen, ein Vielfaches der Zahl, die der SEV sonst sammelt. Sämtliche Unterverbände bestätigten im Vorstand, dass sie die Mobilisierung für die Kundgebung aufgenommen haben. Besonders gilt dies auch für den Pensioniertenverband:

«Noch mehr als sonst werden wir hier unsere Mitglieder auffordern, sich zu beteiligen», betonte PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan. Aber Altersvorsorge ist ein Thema aller Generationen. Angesichts der Strömungen im Nationalrat, bei der Rentenreform

Senkungen der Umwandlungssätze und eine Erhöhung des AHV-Alters vorzunehmen, setzen sich auch die Aktivverbände dafür ein, dass die Kundgebung zu einem überwältigenden Zeichen für eine sichere, soziale Altersvorsorge wird.

Peter Moor

VORSTAND IN KÜRZE

Der Vorstand hat eine **Zwischenbilanz zu den Jahres-schwerpunkten** gezogen. Einiges konnte bereits erfolgreich erledigt werden. Neu will sich der Vorstand demnächst dem Thema der **Fernbusse** annehmen, die zunehmend zu einer Bedrohung des Bahnverkehrs auch in der Schweiz werden. Ebenfalls auf die Liste gesetzt wird die Frage, wie der SEV seine Erfolge und Themen **besser unter die Leute bringen** kann; jüngstes Beispiel sind die Aktionen für «Schweizer Löhne auf Schweizer Schienen», die trotz

grossen Aufwand nicht die nötige Beachtung beim Personal gefunden haben.

Der Vorstand hat **Änderungen an den Anstellungsbestimmungen** des SEV vorgenommen. So muss auch der SEV, wie alle Arbeitgeber, die Zeitaufschreibung seines Personals regeln, wie dies seit Anfang Jahr in einer Verordnung des Bundesrats vorgegeben ist.

Weiter nahm er kleine Anpassungen im **Beitragsreglement**; dabei ging es einerseits um

Mitglieder, die ein Arbeitspensum von 50 Prozent oder tiefer haben, andererseits um Mitglieder, die aufgrund der Arbeitszeitmodelle frühzeitig pensioniert sind. Beide Mitgliedergruppen bezahlen nur einen halben Mitgliederbeitrag beim SEV.

Der SEV beteiligt sich an einer gesamtschweizerischen **Kampagne gegen Suizide**. Für den SEV geht es dabei besonders um das Leid aller Berufsgruppen, die bei der Bahn mit Selbststötungen konfrontiert sind: nicht nur Lokführerinnen und Lokführer, son-

dern auch das Zugpersonal, die Interventionsgruppen und schliesslich das Personal der Service- und Unterhaltungsanlagen, das sich um die Fahrzeugreinigung kümmern muss.

Der SEV bekennt sich zu seiner Beitragspflicht bei den **kantonalen Gewerkschaftsbünden**. Aufgrund der Organisationsstruktur des SEV kommt es immer wieder zu Diskussionen, doch der Vorstand stellt einmal mehr klar, dass die Sektionen für ihre Mitglieder im jeweiligen Kanton beitragspflichtig sind.

Giorgio Tuti kandidiert fürs Präsidium der ETF-Bahnsektion

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation ETF wird von einem Exekutivausschuss geführt. Für die einzelnen Branchen sind jeweils Sektionen zuständig, die sich selbstständig organisieren. Der SEV ist bisher durch Giorgio Tuti im Exekutivausschuss vertreten, an den Sitzungen der Eisenbahnsektion nehmen Giorgio Tuti und Manuel Avallone teil.

Nun hat Giorgio Tuti den Vorstand informiert, dass er sich entscheiden hat, für das Präsidium der Eisenbahnsektion zu kandidieren – er wurde dazu vom bisherigen Präsidenten Guy Greivelding aus

Luxemburg angefragt und wird von der gesamten deutschsprachigen Gruppe und weiteren Ländern unterstützt. In der ETF-Bahnsektion sind 83 Bahn-gewerkschaften aus 37 europäischen Ländern vertreten.

Für Giorgio Tuti steht bei dieser Funktion ein Punkt klar im Vordergrund: Als Sektionspräsident ist er verantwortlich für den «sozialen Dialog» mit den Bahnunternehmen. Diesen gelte es neu zu beleben, um gemeinsam die Zukunft der Bahn und die Sicherung der sozialen Standards anzugehen, betont er.

Tuti wies darauf hin, dass er andere Mandate abgeben werde, um die nötige Zeit für diese neue Aufgabe neben dem SEV-Präsidium zu haben; nicht zur Diskussion stehe jedoch das Engagement im Schweizerischen Gewerkschaftsbund, das er weiterführen werde.

Im kommenden Herbst erfolgt die Nomination und im nächsten Frühling die Wahl durch die Bahnsektion, die anschliessend am ETF-Kongress Ende Mai in Barcelona noch bestätigt werden muss.

pmo

SEV nennt Bedingungen für die Vorhaben des Bundes zum regionalen Personenverkehr

Regionalverkehr der Zukunft

Der Bericht des Bundesrats zum regionalen Personenverkehr fällt eher verhalten aus. Jedoch soll bis 2018 eine Vorlage erscheinen, die den Bereich neu regelt.

Aufgrund der vor zwei Jahren vom BAV publizierten Strategie 2030 bestand die Befürchtung, dass der Bericht zum Regionalverkehr eine Liberalisierungswelle ankündigen würde. Dies ist nun nicht der Fall. Der regionale Personenverkehr (RPV) soll eine öffentliche Aufgabe von Bund und Kantonen bleiben. Der Bericht nennt vier «Bausteine» für den RPV der Zukunft. Diese sollen die Basis

einer Vorlage sein, die der Bundesrat 2018 in Vernehmlassung geben wird. Als erstes wird eine stabilere Planung vorgeschlagen, weiter eine stärkere regionale (statt kantonale) Ausrichtung, eine allgemeine Führung durch den Bund sowie eine stärkere Marktorientierung, wobei eine Ausschreibungspflicht im Regionalverkehr ausdrücklich abgelehnt wird.

SEV warnt vor Experimenten
Der SEV hält in seiner Reaktion fest, dass die heutige Regelung des RPV äusserst erfolgreich ist, weshalb kein genereller Bedarf nach Änderungen besteht. Positiv bewertet der SEV, dass die Experten keine Vorschläge

einbringen, die das System an sich infrage stellen. Als problematisch erachtet der SEV allerdings einen vorgeschlagenen Ansatz, den RPV voll in die finanzielle Hoheit der Kantone zu geben. Angesichts der Finanzpolitik gewisser Kantone, die sich schon heute äusserst nachteilig auf den ÖV auswirkt, wäre dieser Schritt falsch. «Öffentlicher Verkehr ist grossräumig und kann nicht an den Kantonsgrenzen ausgerichtet werden», betont SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Bis zur Vernehmlassungsvorlage im Jahr 2018 bleibt noch Zeit. Der SEV warnt davor, künftige Wettbewerbselemente höher zu gewichten. Eben erst hat er darauf aufmerksam gemacht,

dass der Einsatz sogenannter «Mystery Clients» im RPV an den vordringlichen Fragen vorbei zielt, werden doch damit Punkte untersucht, die wesentlich weniger kritisch sind als die Arbeitszeitkontrolle und die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge und Anlagen. Der SEV begrüsst, dass der Bund keine Ausschreibungspflicht will. Erfahrungen zeigen, dass ruinöse Wettbewerbe dem System schaden und die Arbeitsbedingungen ebenso in eine Abwärtsspirale ziehen wie die Angebotsqualität.

Der SEV erachtet es als zwingend, dass er als Stimme des betroffenen Personals in die bevorstehenden Arbeiten einbezogen wird.

pmo

Bild der Woche



Die Kampagne zur AHVplus-Abstimmung ist am Laufen! Auf unserem Bild ist Daniela Grünig zu sehen, die mit anderen Mitarbeitenden des SEV-Zentralsekretariats am 22. Juni vor der Arbeit Postkarten und Sonnencreme-Tuben an die Pendler und Passantinnen am Bahnhof Bern verteilt. Auf den Tuben steht die Warnung: «Nicht nur ihre Haut braucht Schutz, auch ihre Rente.»

EDITO

Wenn eine Gewerkschaft bei einem Weltkonzern fordert, das dessen riesige Gewinne nicht nur den Managern, sondern allen Mitarbeitenden gleichermaßen zugute kommen soll, schimpfen die Verantwortlichen gerne über die «sozialistische Umverteilung». Wenn ein Weltkonzern steuerlich entlastet wird, so reden dieselben Herren von «Standortattraktivität» und nie über Umverteilung, obwohl es eine ist. Halt von unten nach oben.

Das im Herbst neu gewählte Parlament wird mehrheitlich von Parteien dominiert, die mehr für oben

«Staatskassen macht man am besten mit Steuererleichterungen leer. Dann kommt das Lamento über das Defizit und es wird gespart.»

Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV



wollen – möglichst alles. Dass dabei immer weniger für uns anderen bleibt, kümmert sie nicht. Ihr Rezept ist simpel: Staatskassen leer machen. Das macht man am besten mit Steuererleichterungen. Aber nicht mit solchen für kleine Verdienner, sondern mit solchen für die Grossen. Mit dem Resultat, dass weniger in die Staatskasse fliesst. Dann kommt das Lamento über das Defizit und es wird gespart. Das macht man dann lieber nicht mit Steuererhöhungen, sondern mit dem Abbau oder der Verteuerung von staatlichen Leistungen. Die Dummen sind alle jene, die sie benötigen und die nicht wie eine globale Firma mit Abwanderung drohen können.

Das Parlament hat dieses Spielchen schon mehrfach gespielt, und will es einmal mehr spielen: bei der Vorlage zur «Unternehmenssteuerreform III». Was ursprünglich ein Anliegen war, das mehr Steuergerechtigkeit geschaffen hätte, wird erneut zum Steuergeschenk an die Reichen und zur Umverteilung von unten nach oben. Sie trifft uns alle, und deshalb wehren wir uns dagegen.

Die «Unternehmenssteuerreform III» können wir mit Hilfe eines Referendums bekämpfen. Referendum heisst, dass das Volk über das Gesetz abstimmen kann. Die Zeit ist knapp. Für das Sammeln der für das Referendum nötigen 50 000 Unterschriften stehen nur drei Monate zur Verfügung. Und das in der Sommerferienzeit!

Doch wir haben keine andere Wahl. Apropos Wahl: In vier Jahren wählen wir ein neues Parlament. Aber bis dahin müssen wir solche Vorlagen mit Referenden bekämpfen. Unterschreibt das Referendum! Ein Unterschriftenbogen liegt dieser Ausgabe von kontakt.sev bei.

Mitgliederwerbung läuft im gewohnten Rahmen

Gemeinsam Mitglieder gewinnen

Gelegentlich braucht es einen sanften Stoss: In der Mitgliederwerbung darf niemand nachlassen, sonst verliert der SEV an Stärke.

Ende Mai hat das Werbebarometer den Wert von 600 neu geworbenen Mitgliedern überschritten. Das ist gut, aber es könnte noch besser sein. Nach wie vor reichen die Neuwerbungen nicht aus, um auch die Verluste durch Todesfälle auszugleichen.

Doppelter Vorteil

Deshalb bleibt es beim Aufruf an jede und jeden: «Mitglied wirbt Mitglied», denn es lohnt sich für beide: Fürs neue Mitglied, das die Solidarität der Gewerkschaft erlebt und die zahlreichen persönlichen Vorteile ausschöpfen kann, sowie für die Werberin oder den Werber, denn es läuft die Werbeaktion, die bis ins Jahr 2018 re-

gelmässig Prämien bereithält, mit steigendem Wert bei steigendem Werbeerfolg.

Reiche Auswahl

Schon für zwei geworbene Neumitglieder gibt es erstmals ein Prämien Geschenk; weitere dann bei vier, acht und zwölf Werbungen. Von der beliebten SEV-Sigg-Flasche mit Thermobeutel über die starke SEV-Taschenlampe und den Weekender (produziert von Anyway Solutions), ein cleveres SEV-Reise-Necessaire, den SEV-Mammut-Rucksack für Arbeit und Freizeit bis hin zu Bluetooth-Kopfhörern, einer Polar-Gesundheitsuhr und den beliebten Smartbox-Angeboten: Das Werbeteam des SEV hat zum Dank an die Werberinnen und Werber wertvolle und zeitgemässe Prämien bereitgestellt, die den erfolgreichen Werberinnen und Werbern zur Auswahl vorgeschlagen werden. Im August erhalten die Werberinnen und Werber, die

Grafik: Jörg Meiner



Das Motto der Kampagne für die laufende Periode ist klar: Gemeinsam kommen wir weiter als allein.

sich bereits in den ersten Monaten eine Prämie verdient haben, die Einladung zur Wahl – zur Prämienwahl.

Doch das ist noch nicht alles: Unter allen Werberinnen und Werbern, die innerhalb eines

Kalenderjahres Anspruch auf ein Prämien Geschenk haben – egal, ob für zwei, vier oder mehr Neuwerbungen –, wird ein Wochenende im Hotel Giessbach in Brienz verlost.

Es lohnt sich also, neue Mit-

glieder zu werben; vor allem natürlich, weil damit der SEV als Ganzes gestärkt wird und seine Kraft in Verhandlungen zum Wohl aller seiner Mitglieder einsetzen kann.

Peter Moor

Einfach schäbig

Friedrich Dürrenmatt glaubte nicht an eine absolute Gerechtigkeit. Wohl an eine gerechtere Gesellschaft. Das fiel mir im Zusammenhang mit dem verbilligten GA für SBB-Rentner ein. Gratis- oder vergünstigte GA müssen bekanntlich ab 2016 zum Teil versteuert werden. Für das GA 2. Klasse sind es 828, für dasjenige 1. Klasse 1391 Franken, beschloss die Schweizerische Steuerkonferenz. Wer immer das ist. Mich ärgert diese kleinliche Scheinkorrektheit. Als ob es für keine Gruppe Extras gäbe. Nach dem Standard, alle seien vor dem Gesetz gleich.

Es gab mal einen Finanzminister Hans-Rudolf Merz. Der hatte die Unternehmenssteuerreform II wie ein Falschspieler durchgeboxt. Blumenhändler, Metzger, Coiffeure, Garagisten und andere Kleine sollten entlastet werden. Der Ausfall für die Bundeskasse liege unter 100 Millionen. Es sind Milliarden geworden. Nicht die Floristin profitiert. Der Chef des grössten Rohstoffkonzerns mit Sitz in Zug, er wohnt in Zollikon, kassiert jetzt 90 Millionen Franken Dividenden steuerfrei! Das war ein Liebesdienst unter Vortäuschung falscher Angaben.

Man sagt dem auch gelogen.

Die bedeutendste Wochenzeitung Deutschlands, «Die Zeit», hat am 3. Januar 2013 Ungeöhnliches abgedruckt: «Selten hat ein Mitglied der Regierung so viel Unheil angerichtet wie der Appenzeller.»

Ein Kompliment war das nicht, obschon beim Rücktritt der FDP-Präsident Fulvio Pelli Merz als besten Finanzminister verabschiedet hat. In der vergangenen Sommersession ist die Vorlage Unternehmenssteuerreform III beschlossen worden. Die SP hat das Referendum lanciert. Während Jahrzehnten sind 24 000 privilegierte

«Weil die Gelegenheit günstig ist, soll es an «die da oben» weitere Steuergeschenke geben. Verglichen damit ist die GA-Story, pardon, zum Kotzen.»

Helmut Hubacher

ausländische Unternehmen zum Armentarif besteuert worden. Und zwar Gewinne, die überall erwirtschaftet wurden, nur nicht in der Schweiz. Wie beim Bankgeheimnis schaute das Ausland nicht mehr zu. Jetzt werden «unsere» Unternehmen nach unten angepasst und zahlen weniger. Weil die Gelegenheit günstig ist, soll es an



«die da oben» weitere Steuergeschenke geben. Ohne Gegenfinanzierung. Das Milliardenloch ist für uns Steuerzahler reserviert. Verglichen damit ist die GA-Story, pardon, zum Kotzen.

MEINE MEINUNG

Ein Hindernislauf auf italienischer Seite und eine Geschichte ohne Ende – doch dieses wird nun endlich absehbar

Warten auf Stabio – Arcisate

Die Neubaustrecke Stabio–Arcisate ist wichtig, weil sie den zahlreichen Grenzgänger/innen aus der Region Varese den Arbeitsweg ins Tessin erleichtern und die verstopften Strassen entlasten wird. Nach jahrelangem Baustopp wird nun wieder gebaut, und die Inbetriebnahme ist Ende 2017 geplant. Darauf wartet auch die geplagte Anwohnerschaft sehnhch. Reportage.



Stand der Linie Mendrisio–Varese im März 2016 an der Grenze bei Stabio: Links in Italien waren noch keine Schienen verlegt, während auf der Schweizer Seite die Linie vor der Grenze endete. Seit Dezember 2014 fahren ab Stabio S-Bahn-Züge Richtung Mendrisio, von Montag bis Samstag halbstündlich.

Frau Roberta wohnt in einem der Häuschen gegenüber dem Bahnhof von Induno Olona in der Provinz Varese. Seit 2009 wird an der Verbindungsbahn Mendrisio–Varese, die gleich vor ihrem Haus vorbeiführt, gearbeitet. Das hat ihr Leben verändert: «Von 6 bis 17 Uhr jeden Tag von Montag bis Samstag lärmen die Maschinen», erzählt sie uns am Eingangstor. Dieses wird von den hohen Zementabschrankungen der unmittelbar angrenzenden Baustelle fast zerdrückt, sodass man Platzangst bekommt. «Das Hauptproblem sind aber die Vibrationen: Sie verursa-

chen nicht nur Schäden, indem sie z. B. Fenster zerbrechen, sondern schütteln das Haus manchmal dermassen, dass es einem durch Mark und Bein geht und schlecht wird.» Solche Belastungen müssen in Induno Olona und Arcisate auch viele weitere Haushalte erdulden. Noch bis Ende nächsten Jahres müssen sie durchhalten, falls die Arbeiten nicht erneut verzögert werden.

«Was die Infrastruktur und die Technik betrifft, wird die Strecke im Sommer 2017 fertig gebaut sein, auch wenn der kommerzielle Betrieb erst im Dezember 2017 beginnt», er-

klärt Ingenieur Gianpiero Strisciuglio, Leiter Kommerz und Betrieb Netz bei Rete Ferroviaria Italiana (RFI). «Wir haben die Bauarbeiten wieder aufgenommen und kommen gut vorwärts. Rund 200 Personen arbeiten in drei Schichten, auch am Wochenende. Wir haben einen Zeitplan aufgestellt und bisher genau eingehalten, zur besten Zufriedenheit auch der betroffenen Gemeinden.»

Alessandro Sorte, Zuständiger für die Infrastrukturen bei der Region Lombardia, ergänzt: «Die Verbindung Arcisate–Stabio ist ein strategisches Bauwerk von nationaler Bedeu-

tung. Die beim Bau aufgetauchten Probleme sind inzwischen mit Unterstützung der

Region Lombardei gelöst worden. Wir haben mit der Baufirma und den Bahnstellen Monitoring-Treffen eingeführt, um die Inbetriebnahme bis Ende 2017 sicherzustellen.»

Danach werden Frau Roberta und viele weitere Grenzgänger/innen in 45 Minuten mit der Bahn nach Lugano fahren können. Heute müssen sie das Postauto nehmen, das je dreimal am Morgen und am Abend von Varese nach Stabio fährt, wo zwischen Bus und Bahn umgestiegen werden muss.

Aber auch viele Tessiner/innen freuen sich auf die neue Linie, die sie in wenig mehr als einer Stunde von Lugano zum Flughafen Malpensa bringen wird.

Michele Novaga/FI

Bauunterbrüche 2013 und 2014 bis Mitte 2015

Das italienische Stück der grenzüberschreitenden Bahnverbindung von Mendrisio im Tessin nach Varese in Italien misst rund 8 km. Davon sind 3,6 km neu zu erstellen, mit einer Brücke über das Flüsschen Brente. Auf den bestehenden 4,6 km wird ein zweites Gleis verlegt. Die bisherigen Stationen Induno Olona und Arcisate werden erneuert und im Grenzort Gaggiolo eine neue gebaut. Die Bauarbeiten begannen 2009 und sind heute erst etwa zu 50 Prozent vollendet, dies wegen zwei längeren Unterbrüchen: ab Ende 2013 mehrere Monate, weil für arsenhaltiges Aushubmaterial ein Ablagerungsort in der Region gesucht werden musste, und von 2014 bis Mitte 2015, weil die Bahnnetzgesellschaft RFI der ursprünglichen Baufirma den Auftrag entzog und ihn neu ausschrieb.

Gigantische Abbauvorlage

SGB-Delegierte einstimmig gegen Unternehmenssteuerreform III

Die Unternehmenssteuerreform III führt zu riesigen Steuerausfällen bei Bund, Kantonen und Gemeinden – auf Kosten der Normalverdienenden. Gewisse Firmen werden fast keine Steuern mehr zahlen.

Ursprüngliches Ziel der Unternehmenssteuerreform III war, dass die Schweiz ungerechtfertigte Steuerprivilegien für multinationale Firmen und Finanzgesellschaften abschafft. Der

SGB hat das unterstützt. Doch nun wurde das Gegenteil beschlossen: die rechtsbürgerlichen Kräfte missbrauchen die Reform in krasser Art und Weise, um den Firmen und den Aktionären neue, weitergehende Steuerprivilegien zu gewähren.

■ Auch Unternehmen müssen Steuern zahlen, denn auch sie brauchen öffentliche Dienstleistungen. Im Föderalismus gilt das erst recht. Ohne Unternehmenssteuern kämen die wirtschaftlichen Zentren mit den Firmensitzen in Finanznöte. Steuern würden nur noch

in den Wohngemeinden und -kantonen bezahlt. Ausländische Aktionäre der Firmen erhielten den Schweizer Service public sogar steuerfrei. Mit der vorliegenden Reform kriegen sie den Service public zu billig.

■ Die Unternehmenssteuerreform III führt zu einem weiteren, flächendeckenden Senkungswettbewerb bei den Unternehmenssteuern. Der Bund wird diesen Steuersenkungswettbewerb anheizen, indem er den Kantonen mehr als eine Milliarde für Steuersenkungen überweist.

■ Die sogenannte «zinsbereinigte Gewinnsteuer» schafft ein schwarzes Loch in den Schweizer Steuergesetzen. Es drohen grosse Ausfälle, die im Moment niemand beziffern kann – wie bereits bei der Unternehmenssteuerreform II. Sie erlaubt es auch reichen Privatpersonen, ihre Steuern substantiell zu senken – indem sie ihr Vermögen in eine Firma auslagern.

■ National- und Ständerat haben darüber hinaus eine Reihe von weiteren Steuerprivilegien geschaffen (Patentbox, F&E-

Abzug u. a.). Die Beschränkung des maximalen Steuerabzugs auf 80 Prozent ist Augenwischerei. Denn selbst mit dieser Regelung sind auf Kantons- und Gemeindeebene rekordtiefe Steuerbelastungen im Bereich von 2 Prozent völlig legal.

Referendum unterzeichnen

Die Delegiertenversammlung des SGB vom 27. Mai 2016 hat deshalb einstimmig beschlossen, das Referendum gegen die vom Parlament beschlossene Unternehmenssteuerreform zu unterstützen. SGB

Rück- und Ausblick mit Ulrich Gygi nach siebeneinhalb Jahren an der SBB-Spitze



«Die Vorteile eines integrierten öV-Systems überwiegen klar»

Ulrich Gygi hat Mitte Juni das SBB-Verwaltungsratspräsidium an Monika Ribar übergeben. kontakt.sev sprach mit ihm über seine Entscheide bei der SBB und deren Folgen für das Personal, über die Sozialpartnerschaft, die Zukunft der Bahn und die Lehren, die er aus der Service-public-Initiative zieht.

■ **kontakt.sev:** Der Verwaltungsrat fällt strategische Entscheide. Welche waren die wichtigsten in Ihrer achtjährigen Amtszeit?

Ulrich Gygi: Die letzte wichtige Entscheidung war die neue Strategie, bei der es darum geht, uns auf eine digitale Zukunft vorzubereiten und darauf, dass das Auto und der Strassenverkehr allgemein mit der technischen Entwicklung neue Vorteile bekommen. Die Fahrzeuge werden immer sauberer,

verbrauchen immer weniger Treibstoff und werden einmal selbstfahrend sein. Auf der einen Seite verstärken wir unser Know-how bezüglich Digitalisierung und nehmen neue Chancen wahr, wo es Technologieentwicklung gibt. Auf der anderen Seite wollen wir mit dem Programm Railfit 20/30 ganz klar Kosten einsparen. Auch bei Cargo haben wir strategische Entscheide gefällt. Der wichtigste war: Wir setzen auf den Güterverkehr, wir steigen nicht aus. 2013 haben wir erstmals schwarze Zahlen geschrieben. Beim Personenverkehr haben wir in den letzten Jahren drei neue Zugstypen gekauft. Beim Infrastrukturunterhalt sind wir zu einer neuen Bedarfsermittlung nach Anlagekategorien übergegangen, haben dem Bund entsprechend unsere Forderungen gestellt und die Leistungsvereinbarung 17–20 abschliessen können. Weiter haben wir 2011 eine Energiestrategie definiert. Wir haben entschieden, dass die Bahn weiterhin selber Energie produziert und der Austausch mit dem normalen Markt jederzeit möglich ist. Aber seither ist relativ viel passiert in diesem Markt, und jetzt wird man sich im Herbst wieder neu darüberbeugen.

■ **Wie haben Sie den grossen Rückstand beim Infrastruktur-Unterhalt entdeckt?**

Bei meinem Amtsantritt hat auch gerade der neue Infra-

strukturchef Philippe Gauderon angefangen, und er hat erstmals einen Netzzustandsbericht erstellen lassen. Das Ergebnis war: Man hat zu wenig in den Unterhalt investiert, insbesondere im Bereich Fahrbahn. Das Zugangebot hat massiv zugenommen, z.B. als Folge der Inbetriebnahme der

«Viele nehmen die Service-public-Betriebe heute als Organisationen wahr, die wie die Privatwirtschaft rein gewinnorientiert handeln. Dem müssen wir entgegenwirken.»

Bahn 2000 im Jahr 2004, während die Unterhaltskredite dem nicht gefolgt sind. Der Rückschluss, man habe den Unterhalt einfach vernachlässigt, wäre falsch. Man musste sich zuerst bewusst werden, wie viel mehr Unterhalt das gestiegene Angebot nötig machte. Das sind komplexe Zusammenhänge. Und die Verhandlungen mit dem Bund, der ja den Unterhalt bezahlt, mussten auch geführt werden, denn auch die Mittel des Bundes sind beschränkt. Darum wäre es ein wenig einfach zu sagen, die neuen Leute haben das entdeckt und die Vorgänger sind nachlässig gewesen. Wir haben relativ viel Kraft darauf verwendet, den Bund zu überzeugen, dass mehr Mittel für den Unterhalt notwendig sind.

■ **Mit Railfit will die SBB gerade auch bei der Infrastruktur viele Stellen abbauen. Aber**

wenn man weniger Leute hat, wird es doch noch schwieriger, den Rückstand aufzuholen?

Mit Railfit 20/30 will man die Gesamtsystemkosten bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2014 um mindestens 550 Mio. Franken reduzieren und beispielsweise auch die Kosten in der Verwal-

tung senken oder Arbeiten repriorisieren, die man nicht als dringlich beurteilt. Auf der operativen Seite hat man in den letzten Jahren viele Leute eingestellt: Ingenieure haben wir beispielsweise in einer dreistelligen Zahl rekrutiert.

■ **Bei der produktiven Arbeit wollen Sie also keine Stellen abbauen?**

Es werden alle Stellen angeschaut. Wo der Verkehr wächst, werden wo notwendig auch Stellen aufgebaut.

■ **Welche Lehren muss die SBB aus der Service-public-Initiative ziehen?**

Es ist sicher gut, wenn man zur Kenntnis nimmt, dass nicht alle Leute in der modernen Welt leben und von der Digitalisierung sprechen, sondern dass es auch Leute gibt, die die traditionellen Services in Anspruch nehmen wollen. Auch

für sie müssen wir Lösungen haben und dürfen sie nicht diskriminieren. Das ist ganz wichtig. Für mich fast noch wichtiger ist die Verbundenheit der Bevölkerung mit den Service-public-Betrieben: Diese waren bisher in der Schweiz so etwas wie Ikonen, beliebt, galten als das Rückgrat der Schweiz. Doch aus der Initiative muss man interpretieren, dass diese Verbundenheit mit den Service-public-Betrieben ein wenig verloren gegangen ist. Viele nehmen uns heute als Organisationen wahr, die wie die Privatwirtschaft rein gewinnorientiert handeln und die Tarife kontinuierlich erhöhen. Dem müssen wir entgegenwirken, indem wir noch besser erklären, warum wir welche Massnahme umsetzen. Die SBB hat nur 50% Kostendeckung und muss auch betriebswirtschaftlich handeln. Wir müssen harte Entscheide treffen, damit wir finanziell im Gleichgewicht bleiben, müssen das aber gut erklären.

■ **Bestimmt muss man auch beim CEO-Lohn ansetzen?**

Die Lohnfrage ist jetzt politisch gestellt. Das ist eine schwierige Diskussion. Die SBB ist ein komplexes Grossunternehmen, das schwer zu führen ist. Das stellt sehr hohe Ansprüche an die Führung, und das muss auch entsprechend abgegolten werden. Es wäre falsch, sich nur wegen des Lohns mit den



Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi mit CEO Andreas Meyer und Finanzchef Georg Radon an der SBB-Bilanzmedienkonferenz vom 26. März 2015.

zweitbesten Kandidaten zu begnügen und unsere Attraktivität am Arbeitsmarkt einzubüssen. Wir müssen Regelungen definieren, die auf Dauer und für das ganze Management tragfähig sind. Dies ist eine Aufgabe des Verwaltungsrats. Einen politisch lancierten Lohndeckel erachte ich als falsch.

■ **Sie haben beim Wagenladungsverkehr die Kostenoptimierung weitergeführt...**

Wir sind im Güterverkehr im Wettbewerb mit der Strasse und haben nur eine Chance, wenn wir bahnaffinen Verkehr fahren – das heisst, viele Güter über eine möglichst grosse Distanz. Und nicht Verkehr, wo uns der Lastwagen zimal überlegen ist. Darum haben wir die Zahl der Zustellpunkte ein wenig gestrafft und Kosten gespart, und haben trotzdem praktisch keinen Verkehr verloren. 98% des Verkehrs ist geliebt. Und wenn auf einem Anschlussgleis nur ein Wagen pro drei Tage zuzustellen ist, lohnt sich dieses Rangieren dort nicht. In solchen Fällen braucht es einen kombinierten Verkehr von Strasse und Schiene: Der Lastwagen bringt die Güter zur Bahn, die Bahn transportiert sie über die lange Strecke und nachher werden sie

wieder über die Strasse verteilt. Das ist eine zukunftsweisende Produktionsstruktur. SBB Cargo hat 23% Marktanteil am gesamten Güterverkehr in der Schweiz, das ist europaweit eine einmalig hohe Zahl. Was wir aber machen müssen, weil der Strassenverkehr immer produktiver wird: Wir müssen auch automatisieren, wo wir können.

■ **Heisst das für Sie: bald keine Lokführer mehr?**

Daran glaube ich vorläufig nicht, dafür ist das Schweizer Verkehrssystem zu komplex, denn das würde ja bedingen, dass wir auf geschlossenen Systemen fahren, wie das eine U-Bahn machen kann. In ganz ferner Zukunft vielleicht kann man sich das auf einer Teststrecke vorstellen, ist aber derzeit kein Thema für die SBB.

■ **Angesichts der viel tieferen Löhne im Ausland kämpft der SEV dafür, dass auf Schweizer Schienen Schweizer Löhne bezahlt werden müssen. Unterstützen Sie das?**

Ich finde es vernünftig, dass man gegen dieses Lohndumping kämpft, und es sind ja Gespräche im Gang zwischen Ihrem Verband, dem Bundesamt für Verkehr und der SBB.

■ **Gibt es Personalanliegen, die Sie besonders bewegt haben?**

Ich komme ja von der Post, wo ich auch schon mit den Gewerkschaften zu tun hatte, und bin eigentlich gut gefahren mit der Sozialpartnerschaft, auch wenn es manchmal durchaus hart auf hart gegangen ist. Bei der Bahn habe ich das auch so erlebt. Es ist eine fruchtbare Sozialpartnerschaft, man hat nicht die unsäglichen Streiks wie in Frankreich oder Deutschland. Dem muss man wirklich Sorge tragen. Die Be-

SBB von Arbeitgeberseite unterstützt.

■ **Was haben Sie bei der SBB eingebracht, weil Sie Sozialdemokrat sind?**

Ich fülle Entscheide nicht nach einem Parteibuch, habe aber ein grosses Verständnis für Arbeitsbedingungen und für Klagen von ungerecht behandelten Mitarbeitenden. Das kommt aus meinem Inneren heraus. Auf der anderen Seite war ich als Verwaltungsratspräsident natürlich auch verantwortlich fürs Management.

«Die Bereitschaft, bei GAV-Verhandlungen zu einem Abschluss zu kommen, der für beide Seiten tragbar ist, finde ich sehr positiv.»

reitschaft, bei GAV-Verhandlungen zu einem Abschluss zu kommen, der für beide Seiten tragbar ist, finde ich sehr positiv. Ich danke der Gewerkschaft und dem Bahnpersonal für diese Arbeit. Was mich auch positiv berührt hat, ist der Einsatz der Gewerkschaft für das Temporärpersonal. Die SBB ist in gewissen Bereichen auf Temporärpersonal angewiesen, um im Wettbewerb zu bestehen. Aber dass man nach einer bestimmten Dauer temporäre Anstellungen in Festanstellungen überführt, das wird bei der

eine Art Prepaidkarte vorstellen, die mittels einer Kreditkarte einfach aufgeladen werden kann. Dieser einfache Zugang ist etwas, das ich noch mehr pushen würde, denn drei geniale Dinge gehören zu den Eckpunkten des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Den Taktfahrplan und den direkten Verkehr mit nur einem Billett haben wir umgesetzt. Was noch fehlt ist der einfache Zugang. Wenn wir das geschafft haben, sind wir wettbewerbsfähig, dann nutzen noch viel mehr Leute den öV.

■ **Stehen diese drei Punkte nicht im Widerspruch zur kompletten Liberalisierung des Personenverkehrs?**

Ausgangspunkt der Ideen der EU ist ein Eisenbahnnetz und darauf fahren x Bahnen in Konkurrenz. Von dem halte ich für die Schweiz gar nichts. Wenn schon Wettbewerb, dann muss man das über andere Kanäle machen. Auch der Swisspass eignet sich dafür wenig, da sich ja alle Bahnen daran beteiligen müssen, wenn er die volle Wirkung erzielen soll. Da bleibt im Gegensatz zum Ausland wenig Spielraum für Wettbewerb. Die Vorteile eines integrierten öV-Systems überwiegen klar.

Markus Fischer

ASBEST

Eckwerte für
Entschädigungsfonds

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt erfreut zur Kenntnis, dass sich der Runde Tisch Asbest auf einen wichtigen Kompromiss einigen konnte. Dieser gilt der Festsetzung von Eckwerten zur Entschädigung von Asbestopfern. Der von alt Bundesrat Moritz Leuenberger präsidierte Runde Tisch schlägt einen Entschädigungsfonds mit folgenden Hauptmerkmalen vor:

- Ein Care-Service wird für alle Asbesterkranken eingerichtet.

- Geld-Leistungen gehen differenziert an Personen, je nachdem ob sie vom Unfallversicherungsgesetz (UVG) erfasst werden oder nicht. Die Leistungen für Nicht-UVG-Versicherte sollen denjenigen der UVG-Versicherten angeglichen werden.

- Mesotheliomfälle, die nicht als Berufskrankheiten anerkannt sind, sollen eine Abgeltung (Lohnersatz) à la UVG erhalten.

- Nicht-UVG-Versicherte, die nicht am Arbeitsplatz mit Asbest in Kontakt kamen (z. B. Ehefrauen, Kinder), sollen eine pauschale Abfindung erhalten.

- Auch für UVG-Versicherte soll eine Abfindung ausbezahlt werden. Dies berücksichtigt die ausserordentliche Dimension der Asbesttragödie in der Schweizer Industriegeschichte

- Wer geldwerte Leistungen aus dem Fonds bezieht, darf keine Zivilansprüche auf dem Prozessweg geltend machen.

Der SGB, der den Runden Tisch massgeblich initiiert hatte und an diesem vertreten war, unterstützt den Vorschlag. Mit der Einigung über die Eckwerte ist ein wichtiger Schritt nach vorwärts getan worden, um die Asbestkatastrophe aufarbeiten zu können und ihre verheerenden Auswirkungen auch auf die finanziellen Verhältnisse der Betroffenen zu mildern. Der SGB erwartet nun, dass in den weiteren Arbeiten des Runden Tisches, die der finanziellen Ausstattung des Fonds gelten, schnelle Fortschritte und verbindliche Zusicherungen erreicht werden. **Luca Cirigliano**

SEV-Leute im Bundeshaus: Berichte aus der Sommersession des Nationalrats

Der Strassenfonds NAF wird zur halben Milchkuh

Während das Volk der Milchkuh-Initiative eine deutliche Abfuhr erteilt, will der Nationalrat Autofahrende schonen: Mit einer halben Milchkuh soll der Volkswille ausgetrickst werden.

Zurecht versenkte das Volk an der Urne die Milchkuh-Initiative. Eine derartige Einnahmerosion für den Bund hätte wichtige Aufgaben des Staates wie Bildung, öV, Infrastruktur und Entwicklungshilfe gefährdet. In den vergangenen Jahren sind im öV die Billettpreise satt gestiegen. Eine Gleichbehandlung der Autofahrer ergäbe eine massive Erhöhung des Benzinspreises. Wie bei Fabi versprochen, gilt es Hand zu bieten für die Schaffung eines Strassenfonds. Im Strassenraum bewegen sich aber nicht nur Autos; auch Fussgänger,



www.philipp-hadorn.ch

Velofahrerinnen, Trams, Busse und gelegentlich auch Bahnen gehören dazu. Gerade die Finanzierung der Agglomerationsprogramme ist ein Eckpfeiler einer ausgewogenen Verkehrspolitik im Interesse aller Verkehrsteilnehmenden.

Weil das Parlament die Benzinspreiserhöhung gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag reduziert hat, sind die Strassenprojekte faktisch ungenügend finanziert. Der Nationalrat will

nun schlicht den Bundesanteil der Erträge aus der Mineralölsteuer senken und hat mit anderen Massnahmen weitere Mittel in den Strassenfonds umgeleitet. Insgesamt resultiert ein Einnahmefehl von rund 650 Millionen Franken für die Bundeskasse.

Entsprechend müssten in den kommenden Jahren, wo der Bundesrat mit dem «Stabilisierungsprogramm» bereits 800 bis 1000 Millionen pro Jahr einsparen will, in anderen Bereichen die Ausgaben gekürzt und Leistungen abgebaut werden.

Vorsätzliche Destabilisierung der Bundesfinanzen

Mit dem (De-)Stabilisierungsprogramm, der Unternehmenssteuerreform III und der Abschaffung der Stempelsteuer planen rechtsbürgerliche Kreise bereits einen Frontalangriff auf den Staat. Dazu soll nun

auch noch eine halbe Milchkuh kommen. Dabei verkennt die Ratsmehrheit, dass der soziale Ausgleich mit effizienten staatlichen Leistungen und passenden sozialen Massnahmen die Grundlage des sozialen Friedens ist.

Als Gewerkschaften wissen wir sehr wohl: Erwirtschaftete Güter müssen angemessen verteilt und investiert werden in einen leistungsstarken Staat. Bildung, Verkehr, Altersvorsorge und auch internationale Solidarität sind Grundlage für einen nachhaltigen Wohlstand. Es ist zu hoffen, dass der Ständerat dem NAF noch Zähne zieht, die als finanzielle Eigengoals gewertet werden müssten. Den Steilpass haben wir gegeben!

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV, ist Nationalrat SP/SO seit 2011. Er ist Mitglied der Finanzkommission, der Verkehrskommission KVF und der Neat-Aufsichtsdelegation NAD.

Service public, ein Kernanliegen von SEV und SP

Die Volksabstimmung über den Service public war unter uns Nationalrätinnen und Nationalräten ein zentrales Thema in der Sommersession. Unser Service public in der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte und hält dank dem grossen Einsatz des Personals unser Land zusammen. Die Stimmbevölkerung hat mit der deutlichen Ablehnung der Pro-Service-public-Initiative bestätigt, dass sie diesen vom SEV und der SP mitgestalteten Service public schätzt und sich nicht auf ein politisches Abenteuer einlassen will, welches das gute Angebot schwächen könnte und die Arbeitsplätze gefährdet. Unsere Arbeit geht weiter: Service public bedeutet, dass bei den Arbeitsbedingungen verbindliche, in einem GAV festgeschriebene Vorgaben gelten wie Löhne, Gleichstellung, Angebote für Menschen mit Be-



www.edith-graf.ch

hinderungen sowie ein gutes Angebot an Lehrlingsplätzen. Lohn- und Sozialdumping sind auszuschliessen, auch in ausgelagerten Unternehmenseinheiten.

AZG-Teilrevision unter Dach

Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat zu einem zeitgemässen Arbeitsrecht für das Personal des öffentlichen Verkehrs ja gesagt. Jetzt ist der

Ball wieder bei der tripartiten Kommission, die die Verordnung und die Umsetzung für die Unternehmen ausarbeitet.

Mobilität 4.0

In der Fachkommission Verkehr und Kommunikation der SP Schweiz diskutierten wir unter dem Stichwort «Mobilität 4.0» aktuelle Entwicklungen und Innovationen im Verkehrsbereich. Digitalisierung und Vernetzung nehmen zu und haben grossen Einfluss auf die Mobilität und unser Mobilitätsverhalten. Uns interessiert, welchen Nutzen Innovationen im Verkehrsbereich – unabhängig davon, ob auf der Strasse oder auf der Schiene – für Mensch und Umwelt haben. Was bedeutet «Mobilität 4.0» für den Menschen und sein Lebens- und Arbeitsumfeld, für die Umwelt, für die Raumplanung, für Transport und Logistik und für

die Gesellschaft als Ganzes? Das Ziel dieser Sitzung war, einen ersten Überblick darüber zu erhalten, welche Innovationen im Verkehrsbereich stattfinden.

Ausblick im Bahnbereich

Verschiedene Vorlagen stehen vor der Türe: Finanzierung und Substanzerhalt SBB 2017–2020, Botschaft zur Finanzierung des regionalen Personenverkehrs 2018–2021 sowie zur Reform des regionalen Personenverkehrs. Die SP und der SEV werden sich für eine langfristig ausreichende Finanzierung des öV und für faire Löhne einsetzen.

Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV und Nationalrätin SP/TG seit 2005. Sie ist Vizepräsidentin der Verkehrskommission KVF und Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission sowie des Büros des Nationalrats.

Link zum Recht

Gewalt überall – auch am Arbeitsplatz

Was ist Gewalt eigentlich? Wo beginnt und wo endet sie?

Da wir die Welt im Ganzen nicht retten können, sollten wir mindestens in unserem alltäglichen Umfeld versuchen, für etwas mehr Frieden, Gelassenheit und Respekt zu sorgen.

Im strafrechtlichen Sinn ist Gewalt ein Zwangsmittel zur Einwirkung auf die Willensfreiheit eines andern. Man unterscheidet physische und psychische, personelle und strukturelle, kulturelle, statische und dynamische Formen. Ab wann von Gewalt gesprochen werden kann und wie stark diese empfunden wird, hängt auch vom subjektiven Empfinden ab.

Rohe und subtilere Gewalt Einigkeit besteht wohl dahingehend, dass Mord und Totschlag sowie sexuelle

Übergriffe eine Gewaltanwendung sind und dass jedes «auf den Körper schlagen» (ohne Einwilligung des Geschlagenen) die klassische Form der Gewalt darstellt.

In der Arbeitswelt kommen Schlagen, Androhung von Schlägen oder Todesdrohungen vor, doch am häufigsten ist an unseren Arbeitsplätzen die psychische Gewalt in Form von Beschimpfungen, Bedrohungen, Einschüchterungen oder Herabsetzungen, aber auch Sexismus und Rassismus. Wobei klar gesagt werden muss, dass nicht jeder unbedarft dahergesagte Satz gleich ein Angriff ist. Erst wenn die Beleidigungen und Herabsetzungen eine gewisse Intensität angenommen haben, kann von Gewalt gesprochen werden. Zu beachten ist auch, dass

eine Gewaltanwendung immer eines gewissen Vorsatzes bedarf.

Eskalationsspiralen

In Zeiten grosser Verunsicherungen und Veränderungen kommt es logischerweise öfters zu kleineren Übergriffen bis hin zu Gewaltanwendungen, da es hierbei ja auch immer darum geht, die eigene Position in der Gruppe oder grundsätzlich in der Unternehmung zu festigen. Logischerweise wird das Opfer des Angriffs versuchen, sich zu wehren, sei es wieder mit Gewalt oder mindestens mit dem Weggehen aus dieser Situation. Die Folgen sind Konflikte, Krankheiten und schliesslich die Auflösung von Arbeitsverhältnissen. Das richtet viel Schaden an und lässt die Betroffenen in ei-

ner Situation des Unverständnisses zurück.

Zum Glück gestalten sich die meisten Arbeitsbeziehungen gewaltfrei, wenn auch nicht immer harmonisch. Doch sind wir in den letzten Jahren in unserer Wahrnehmung immer sensibler geworden und können einen Blick, ein Wort oder auch eine Anweisung des Vorgesetzten nicht immer wertfrei entgegennehmen. Zu oft interpretieren wir etwas, was vielleicht nicht so gemeint war, falsch, und zu oft wird unbedarft dahergeredet, oberflächlich informiert und nicht auf der gleichen Ebene kommuniziert – und schon entsteht mindestens ein ungutes Gefühl. Das ist der ideale Nährboden für Unsicherheiten, Missverständnisse und Konflikte. Hier wäre die Führung gefordert, aber auch jeder Einzelne. Dreht die Spirale weiter, kommt es zu einem

Konflikt, von dem eigentlich keiner der Beteiligten mehr weiss, wann und warum er angefangen hat. Opfer und Täter/innen sind dann auch nicht mehr wirklich zu unterscheiden und die Folgen, gesundheitlicher wie auch sozialer Art, nicht abzusehen. So wird die Gewalt am Arbeitsplatz alltäglich, unfassbar und vor allem unkontrollierbar.

Deeskalierendes Verhalten

Für etwas mehr Frieden, Gelassenheit und Respekt können wir in unserem Umfeld sorgen, indem wir offen und ehrlich kommunizieren oder einfach mal nichts sagen und nicht hinter jeder Bemerkung und jedem Blick gleich einen Angriff vermuten. Aber am besten halten wir es doch mit dem Spruch aus dem Volksmund: «Was du nicht willst, das man dir tu, das füg auch keinem andern zu.» **Rechtsschutzteam SEV**

Leserbrief

Wer sitzt in der Steuerkommission?

Zu «Was kann der SEV für die Pensionierten tun?» kontakt.sev 10/16 vom 2. Juni

Die Steuerkonferenz hat es sich sehr einfach gemacht: Man hört zusätzliches Geld, einmal mehr bei den Kleinen! Ich möchte wissen, wer in dieser Kommission mitredet. Dann würde ich diese Leute daran erinnern, dass wir SBB-Pensionierten heute, 2016, immer noch denselben Rentenbetrag wie 2004 erhalten (warum, ist mir bekannt), aber die Krankenkassenprämien exorbitant gestiegen sind, nicht aber die maximale Höhe des abzugsberechtigten Betrags in der Steuererklärung. Dann würde ich diese Damen und Herren der Steuerkonferenz fragen, ob alle Arbeitnehmenden, die von ihrem Arbeitgeber

Waren und/oder Dienstleistungen vergünstigt beziehen, diese auch versteuern müssen? Immer wieder höre ich von Dritten, dass wir während unseres ganzen Lebens gratis mit dem öV fahren könnten, was ich verneinen muss. Zum Beispiel der Riesenkonzern Fifa ist als Verein steuerfrei, obwohl er Dutzende Millionen an Funktionäre verteilt. Versteuern diese Leute diese horrenden Summen? Ins gleiche Kapitel gehört auch die Initiative, die das Bankgeheimnis (Steuergeheimnis) in der Bundesverfassung verankern will. So etwas ist zu bekämpfen. Unser Einkommen wird mit dem Lohn-/Renten-/AHV-Ausweis offengelegt. Nochmals, wer sitzt in der Steuerkonferenz?

Willi Pfeiffer, Eglisau

«Ich bin auch ein Buschauffeur»

Daniel Kamber
Assistent SBB Immobilien

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

«Ich bin auch ein Buschauffeur»

Letime Ray
Assistent

«Ich bin auch ein Buschauffeur»

Aldo Sciamanna
Fahrlingsmonteur

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

«Ich bin auch ein Buschauffeur»

Ana-Belen Becerra
Buschaufferin

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 28 775 Ex. (Gesamtauflage 43 020 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 28. Juli 2016

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 21. Juli 2016, 8 Uhr

Inserateschluss: 18. Juli 2016, 10 Uhr

Am 15. Juni haben Basismitglieder des SEV die Petition gegen Railfit 20/30 eingereicht

«Die SBB muss sparen, ok, aber wieso zuerst beim Personal? Für qualitativ gute Leistungen braucht es Personal, und Qualität hat ihren Preis. Ich möchte auch in Zukunft noch stolz auf meinen Beruf und unsere Unternehmung sein.»

René Zürcher, Präsident AS West



3000 Unterschriften gegen Railfit: das Signal der Basis

Am 15. Juni haben Vertreter/innen der SEV-Basis die Petition gegen Railfit offiziell an Vertreter/innen der SBB überreicht. Der Text, der 3000 Unterschriften trägt, wurde zum Sitz der SBB-Konzernzentrale in Bern gebracht. Dort trugen vier SBB-Angestellte einen Sarg herbei, um zu symbolisieren, was sie sich wünschen: die Beerdigung des Programms, das einen Abbau von mindestens 900 Stellen vorsieht.

Es ist Mittwoch, 15. Juni. Die Sonne scheint. Die Beerdigung von Railfit kann beginnen. Die Sargträger, Angestellte der SBB, setzen sich in Marsch, um der Delegation der SBB den Sarg zu überbringen. Ein feierlicher Augenblick. Die vier SEV-Mitglieder in Arbeitskleidung bewegen sich

während der zweieinhalb Minuten, die das Stück «Railway Station» aus dem Film «Chat Noir Chat Blanc» dauert, 50 Meter vorwärts. Nachdem der Sarg abgestellt ist, gesellen sich weitere Mitglieder dazu und machen deutlich, dass sie sich für ein gutes Unternehmen und einen guten Service

public einsetzen (vgl. Kastenmeldung). «Der Service public ist für uns eine Herzensangelegenheit. Man muss unbedingt in Erinnerung rufen, dass das Publikum Personal in den Zügen und auf den Bahnhöfen wünscht», so sagt es Angelo Stroppini, der Gewerkschaftssekretär, der die Tessiner Dele-

gation begleitet. Symbolisch entnimmt er einem Karton eine Bluse einer Schalterangestellten, einen Helm eines Rangierers. «Die Petition will, dass genügend Arbeitsplätze geschaffen werden, um die Sicherheit und die Entwicklung des Schienennetzes zu gewährleisten, die Doppelbeglei-

tung der Züge, einen qualitativ hochstehenden Verkauf überall in der Schweiz, den Rollmaterial- und die Beschränkung der Auslagerung an Subunternehmen.» Auf der anderen Seite stehen Eveline Mürner, Leiterin Personalpolitik der SBB, und Kathrin Amacker, Kommunikationsverant-



Kathrin Amacker und Eveline Mürner vertreten die SBB-Spitze gegenüber den SEV-Mitgliedern, die neben 3000 Unterschriften auch einen Sarg für Railfit mitgebracht haben.

wortliche. Sie empfangen die Vertretung der Basis mit beruhigenden Worten: «Wir verstehen, dass die laufenden Analysen beunruhigen können. Diese Beunruhigung betrifft

auch uns; die Resultate von McKinsey werden im Herbst vorliegen. Die SBB steht vor grossen Herausforderungen. Die Ansprüche der Kund/innen und das Mobilitätsverhalten

verändern sich extrem schnell. In diesem Umfeld muss die SBB wettbewerbsfähig bleiben und gegenüber der Kundschaft für ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis sorgen.

Diese Äusserungen bestätigen, was schon CEO Andreas Meyer in seiner Antwort auf eine erste Unterschriftenwelle, die ihn direkt erreicht hatte, gesagt hat. Letztlich hat er nun insgesamt

rund 3000 Petitionsunterschriften erhalten. Wie wird der ehemalige Bundesbetrieb darauf reagieren? Die Antwort erfolgt im Herbst.

Vivian Bologna/pan.

■ Klares Signal der Basis gegen das Projekt Railfit

Jetzt ergreift das Personal das Wort. Ein Aktivist am Mikroskop: «Ich möchte auch in Zukunft stolz auf die SBB sein können»

Ein starker Moment bei dieser Petitionseinreichung, die Basis ergreift in drei Sprachen das Wort. Bruno Ryf, Vizepräsident TS-Romandie, René Zürcher, Präsident AS West, und Pascal Fiscalini, Vizepräsident des Unterverbandes ZPV, greifen zum Mikroskop, um klar ihre Meinung zum Projekt Railfit kundzutun. Nachfolgend einige Auszüge.

Bruno Ryf: «Herr Generaldirektor, meine Damen und Herren



des Verwaltungsrats, liebe Mitglieder, liebe Kollegen – oder müsste ich sagen: teure, zu

teure Kollegen? Das ist nicht abwertend, sondern der Ausdruck einer auf Profit bedachten Gesellschaft. Heute arbeiten Menschen für die Mobilität, morgen werden sie durch Maschinen ersetzt. (...) Das Rentabilitätsdenken hat einen Preis und der heisst Produktivität. Wo unser Unternehmen auf die Sparrbremse tritt, füllt die Konkurrenz die Lücken. Raten Sie mal, wo die Befriedigung am grössten ist! Die Unternehmen, die die Antwort geben müssen, kennen die Magie der Zahlen. Wie Sie anlässlich der letzten Abstimmung feststellen konnten, geniesst der Service public noch eine hohe Wertschätzung. Wir wollen, dass dies so bleibt, jetzt und in Zukunft. (...) Im Alltag stellen wir fest, dass nicht alles zusammenpasst. Die Folge ist ein täglicher Kampf, und die Zufrie-

denheit der Kunden schwindet im Gleichschritt mit jener der Angestellten. Wir konnten uns bisher immer mit der Unternehmung identifizieren und spürten auch eine Wertschätzung, aber mit dem Programm Railfit geht das verloren.»

René Zürcher fügt hinzu: «Trotz einiger Enttäuschungen war und bin ich immer noch stolz, ein Mitglied der Eisenbahnerfamilie zu sein. Stolz, die Schweiz in Bewegung zu setzen, stolz, für den Service public zu arbeiten, so wie die Schweizerinnen und Schweizer ihn lieben (...). Die SBB funktioniert wie ein Fahrrad, sie benötigt einen Rahmen; die Infrastruktur, Räder, das Rollmaterial, die Gebäude usw.; sie braucht einen Fahrer; den Auftraggeber, den Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Um vorwärtszukommen braucht es aber eine Kette, diese wird stark gefordert, besonders wenn man den Berg hinauf fahren will, um hohe Ziele zu erreichen, die Kette muss unterhalten und gepflegt werden. Ich bin stolz, ein Glied dieser Kette zu sein. Die Kette wurde über die Jahre bereits um einige Glieder gekürzt, gleichzeitig das Angebot massiv gesteigert. Aber wenn man aus dieser Kette immer mehr Glieder entfernt, wird diese plötzlich zu kurz, um das Rad anzutreiben, sie wird angespannt, bis sie zerreisst. Es braucht jedes Glied, es braucht kompetente

Mitarbeiter, die unsere Kunden vor und während der Reise professionell betreuen und beraten, es braucht Mitarbeiter mit einem Eisenbahn-Know-how, die sich bewusst sind, wie sich ihre Entscheidung für unsere Kunden und für die SBB auswirken (...). Beim Radfahren trifft man auch auf Warnschilder, Ampeln, die beachtet werden sollten, dies sind die Sozialpartner. Und heute sind wir als Warnschild da. Die SBB muss sparen, ok, aber wieso zuerst beim Personal? Für qualitativ gute Leistungen braucht es Personal, und Qualität hat ihren Preis. Ich möchte auch in Zukunft noch stolz auf meinen Beruf und unsere Unternehmung sein.»

Pascal Fiscalini ergänzt: «Liebe SBB, Sie haben wiederholt gesagt, die Kunden würden nichts von Railfit spüren. Der Verzicht



auf die Zugbegleitung auf der Gotthard-Bergstrecke würde 60 Stellen kosten, davon 25 im Tessin. (...) Die schwächsten Kunden, Ältere, Menschen mit Behinderung und Familien tragen die Kosten. Wollen wir eines der beliebtesten Unternehmen des Landes sein, benieden von den Nachbarn, braucht es einen guten und vollständigen Service public. Die SBB muss ihr Konzept überdenken und dem Personal und der Kundschaft eine Bahn bieten, der man trauen kann.»

Vivian Bologna/pan.

Manuel Avallone: «Die SBB merkt, dass Railfit unrealistisch ist»

Er ist bei der Einreichung der Petition gegen Railfit dabei: Manuel Avallone, der Vizepräsident des SEV. Im Gespräch mit kontakt.sev spricht er über die Mobilisierung und das von der SBB gewollte Sparprogramm.



■ **Manuel, die Basis des SEV und das Personal der SBB war bei der Unterschriftensammlung für diese Petition, die immerhin 3000 Unterzeichner gefunden hat, sehr aktiv. Das ist doch ein starkes Signal an die SBB?**

Ja, diese Petition ist ein starkes Signal, nachdem die SBB angekündigt hat, im Rahmen von Railfit mehr als 900 Stellen zu streichen. Mit 3000 Unterschriften aus dem ganzen Land wurde ein gutes Resultat erreicht, es sind immerhin rund 10 Prozent des gesamten

Personals. Dies zeigt die Verbundenheit der Eisenbahner/innen mit ihrem Unternehmen und mit dem Service public. Erfreulich ist auch, dass die Unterschriften aus allen SEV-Unterverbänden stammen. Dies zeigt, dass das gesamte Personal von diesem Angriff auf die Angestellten und auf den Service public betroffen ist.

■ **Die SBB hatte die Ergebnisse von McKinsey ursprünglich auf den Sommer angekündigt. Nun scheint es, dass die Szenarien erst im Herbst präsentiert werden. Was bedeutet das für dich?**

Es zeigt, dass die SBB vorschnell ein unrealistisches Ziel festgelegt hat: das Budget bis 2020 um 550 Millionen jährlich zu entlasten und bis 2030 sogar um 1,75 Milliarden jährlich. Ausserdem hat die Streichung von 900 Stellen schon begonnen, denn die Reduktion rechnet vom Mitarbeiterbestand 2014 aus. Wir haben eine Übersicht verlangt, die zeigt, welches Sparpotenzial mit Stellenstreichungen und welches mit übrigen Projekten anvisiert wird. Bis jetzt haben wir aber noch nichts erhalten. Wir wissen, dass Infrastruktur bis 2020 500 Stellen streicht, davon die Hälfte im Be-

reich Unterhalt, aber für den Rest herrscht generelle Verschwommenheit. Dieser Personalabbau, auch wenn er über «natürliche Abgänge» geschieht, ist inakzeptabel, denn er geschieht auf Kosten derjenigen, die bleiben.

Schliesslich leidet auch die Qualität des Service public, denn mit dem Angebotsausbau muss es auch zusätzliches Personal geben. Die Senkung der Bestände wird unausweichlich zu einer Senkung der Qualität und zu einer Zunahme von Zulieferern führen, was gleichbedeutend ist mit einem Verlust an Know-how. Dabei hat die Öffentlichkeit ihre Verbundenheit mit dem Service public gezeigt. Wir erwarten von der SBB, dass sie mehr auf ihre Mitarbeitenden hört, die ihr Arbeitsgebiet gut kennen. 3000 Unterschriften sind eine deutliche Botschaft. Möge die SBB sie hören. vbo/pan.



Angelo Stroppini entnimmt der Kartonschachtel den Helm eines Bahnarbeiters, eines der Symbole eines qualitativ hochstehenden Service public, wie ihn die Petition fordert.
Bild unten: 900 Stellen sollen durch Railfit 20/30 verschwinden.



■ VPT TPF Autobus

Ein Sensler präsidiert die Regionalbussektion bei den TPF

Ende April hat Blaise Morel das Sektionspräsidium an Fritz Haenni übergeben. Damit vertritt ein Deutschfreiburger die Regionalbusfahrer/innen der Freiburger Verkehrsbetriebe, die zwischen Voralpen und Juraseen auf acht Garagen verteilt sind.

Die grosse geografische Ausdehnung der Sektion sei eine Herausforderung, sagt Fritz Haenni (52). In den Bergen in Jaun seien die Probleme nicht genau die gleichen wie in der Agglomeration Freiburg oder in Estavayer-le-Lac. «Mein Ziel ist, den Zusammenhalt zu stärken», sagt der Regionalchauffeur vom Depot Freiburg. Er arbeitet seit 13 Jahren bei den TPF, seit acht Jahren auch als Ausbilder. Um aus erster Hand zu erfahren, was in den andern Garagen «läuft», will er die bewährten Garagenbesuche von Vorstandsmitgliedern zusam-

men mit SEV-Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser weiterführen. Angedacht sind für 2017 auch gemeinsame SEV-Ausflüge für alle Garagen.

Solidarität als Grundhaltung

Was Solidarität bedeutet, hat Fritz Haenni als Lastwagenfahrer beim Transport von Hilfsgütern nach Albanien 1993 und in die atomverseuchte Gegend von Tschernobyl eindrücklich erlebt – und das Gegenteil beim Abholen von Gemüse in Milano, wo die nicht verkaufte Ware tonnenweise entsorgt wurde, während Wächter betelnde Arme auf Distanz hielten. Er war 15 Jahre lang Fernfahrer bei einem kleinen Transportunternehmen. Ein weiteres Jahr fuhr er für ein Car-Unternehmen ins Ausland, vor allem nach Spanien und Süditalien. «Diese Auslandsfahrten sind für mich eine Lebensschule gewesen und fehlen mir heute manchmal ein bisschen.» Dank einem Kollegen ist er auch schon in Südafrika und Namibia in Slums gewesen.



Fritz Haenni (rechts) mit dem bisherigen Präsidenten Blaise Morel.

Hilfsbereitschaft ist Fritz Haenni sehr wichtig und letztlich seine Motivation für das Sektionspräsidium. Den Ausschlag gab aber das tolle Teamwork im Vorstand wie zum Beispiel am diesjährigen 1. Mai in Freiburg. «Und mein Vorgänger Blaise Morel hat mich vorbildlich ins Amt eingeführt.»

Lösungssuche mit gesundem Menschenverstand

«Vor allem wollen wir jedem Mitglied, das ein Problem hat, bestmöglich helfen.» Mitglied beim SEV müsse einer aber schon sein, um SEV-Hilfe in An-

spruch nehmen zu können. Gewerkschaftlich immer aktuell sind die Dienstpläne und die oft allzu langen Dienstschichten. «Alle möchten natürlich am liebsten in einem Block arbeiten ohne lange Pause am Morgen oder Nachmittag.» Das habe auch eine SEV-Umfrage bei den Mitgliedern gezeigt, die an den Planungschef übergeben wurde. Das sei aber kaum machbar. Hingegen könne man die persönlichen Bedürfnisse und Vorlieben bestmöglich berücksichtigen. «Es braucht von beiden Seiten gesunden Menschenverstand.»

Ein aktuelles Personalanliegen ist auch, dass der definitive Einsatzplan auf dem Tablet (das bei den TPF alle erhalten haben) schon vor dem 20. Tag des Vormonats ersichtlich sein sollte. Ein weiterer Dauerbrenner ist das Fehlen von Toiletten und Pausenräumen an den Endstationen. Der Druck des SEV zeigt aber Wirkung. In Domdidier zum Beispiel hat das TPF-Personal vor ein paar Wochen einen Code für die Bahnhof-toiletten erhalten. Wichtig ist Fritz Haenni auch, dass man anständig miteinander umgeht. «Eine Aussprache bringt mehr als eine schriftliche Zurechtweisung. Da könnten die TPF von meinen ehemaligen Arbeitgebern noch etwas lernen.» Er ist in Heitenried aufgewachsen und wohnt mit seiner Freundin in St. Antoni. Seine Hobbys sind Bergtouren, Wandern auf dem Jakobsweg und Quadfahren. «Mein Traum wäre eine Landroverfahrt von Marokko bis Südafrika, doch das ist wegen der vielen Konflikte zurzeit kaum möglich.» **FI**

■ VPT RBS

100 Jahre VPT-Sektion RBS

Am 5. März 1916 treffen sich die Arbeiter der ESB, der Elektrischen Solothurn-Bern-Bahn, in Fraubrunnen zu einer Personalversammlung und gründen den V.S.E.A. Kreis Solothurn-Zollikofen-Bern, die heutige VPT-Sektion RBS. Im 2016 feiert also nicht nur der Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS sein 100-jähriges Bestehen, sondern auch der VPT RBS.

Am 27. Mai feierten rund 90 Mitglieder und verschiedene Gäste das 100-Jahre-Jubiläum der VPT-Sektion RBS im Landgasthof Schönbühl. Bei angenehm sommerlichen Bedingungen fand im Garten ein Apéro statt, anschliessend wurden im Saal verschiedene Reden gehalten und die Jubilare geehrt. RBS-Direktor Fabian Schmid lobte die gut funktionierende Sozialpartnerschaft und bekundete seinen Willen, diese traditionsgemäss auch in Zukunft weiterzutragen. VPT-Vizezentralpräsi-

dent Ueli Müller verglich in seiner Grussbotschaft die geschichtsträchtige Sektion mit dem stolzen Thunerseer-Dampfschiff Blüemlisalp, das auch heute noch voller Kraft die Thuner Aaremdüngung gegen den Strom meistert. Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV und Nationalrätin SP, spannte den Bogen zur heutigen Verkehrs- und Gewerkschaftspolitik und SEV-Präsident Giorgio Tuti überbrachte die besten Glückwünsche zum Jubiläum. Als ehemaliger Sektionsbetreuer wusste er die eine oder andere Anekdote des gewerkschaftlichen Geschäfts beim RBS aus dem Nähkästchen zu erzählen. Roman Gugger, Gewerkschaftssekretär SEV und aktueller Sektionsbetreuer, hat sich zum Jubiläum vertieft mit der Sektionsgeschichte auseinandergesetzt und erläuterte diese kurz und präsentierte ein paar lustige Geschichten aus der Vergangenheit. Im Anschluss erhielten die Teilnehmenden ein prächtiges Menü serviert und der Abend mündete im gemütlichen Zusammensitzen.

Roman Gugger;

Fotos: Urs Aeschlimann



Gut besuchte Jubiläumsversammlung.



Ueli Müller, Vizezentralpräsident VPT.



René Schnegg, Präsident VPT RBS.



Dominic Perrin, Vorstandsmitglied VPT RBS.



Apéro im Garten des Landgasthofs Schönbühl.



Fabian Schmid, Direktor RBS.

■ LPV Nordostschweiz

Über die AHV Bescheid wissen ist wichtig

Die AHV betrifft uns alle. Gut Bescheid zu wissen über die Rente und die Altersvorsorge ist darum wichtig. Arne Hegland, Gewerkschaftssekretär SEV im Regionalsekretariat Zürich, zeigte in einem interessanten Referat an der Generalversammlung einen guten Überblick über die drei Säulen der Altersvorsorge und unterstrich die Wichtigkeit der AHV. Weil für einen grossen Teil der Bevölkerung die AHV die einzige Altersvorsorge ist und weil sie die sozialste der drei Säulen ist, ist es wichtig, dass sie gestärkt wird. Deshalb hat der SEV als eine der Trägerorganisationen die Initiative AHVplus für 10 Prozent mehr AHV lan-

ciert. Die Informationen über AHVplus rundeten die GV ab. Die Geschäfte gingen zügig über die Bühne, und die Deputobmänner berichteten aus ihren Standorten. Sektionspräsident Urs Seiler ehrte Roland Künzler für 40 Jahre Mitgliedschaft im SEV/LPV und war selber unter den zahlreichen Jubilaren mit 25 Jahren Mitgliedschaft. Die Mitglieder freuen sich über den Erfolg des LPV für die Verbesserung der Löhne der berufsjungen Lokführerinnen und Lokführer und über das Crossrail-Urteil betreffend die Löhne ausländischer Bahngesellschaften mit Sitz in der Schweiz. Wir sind überzeugt,



Referent Arne Hegland.

dass die Mitgliedschaft beim LPV nur Vorteile bringt und wollen diese Überzeugung weitertragen und die jungen Kolleginnen und Kollegen für den LPV begeistern. **Maja Fischer**

■ PV Thurgau

Eine überraschende Schifffahrt krönt die Reise

42 Mitglieder versammelten sich in Romanshorn zum Ausflug zum Kurhaus Voralp. Mit der Turbo fuhren sie nach St. Gallen, mit Umsteigen auf den SOB-Zug nach Wattwil. Das Postauto brachte sie nach Wildhaus, es klappte wunderbar. Das Toggenburg zeigte sich nach vielen Regentagen von der besten Seite. Der schneebedeckte Säntis, die Churfirsten, vorbei an saftigen Wiesen, so wurde das erste Etappenziel Wildhaus erreicht. Im Restaurant Sonne wurde die Gruppe mit einem Kaffee und Gipfeli verköstigt. Das aufgestellte und freundliche Serviceteam hat beeindruckt. Der stündige Aufenthalt gefiel allen gut. Auf der Fahrt nach Grabs waren die Bergspitzen nicht mehr zu erkennen, dafür erheiterte der Sonnenschein im Rheintal. Bei der Post in Grabs musste die Gruppe umsteigen auf den Bus

der Sarganserland-Werdenberg-Betriebe. Die Strasse wurde immer enger und Ausweichmöglichkeiten gab es kaum. Die wunderbare Aussicht vom Bus aus auf das Rheintal und Richtung Voralp war einmalig und ein Genuss. Nach einer 25-minütigen Fahrt war das Kurhaus Voralp erreicht. Auch da war der Blick auf die Berggipfel durch tief hängende Wolken verwehrt. Zum Mittagessen kamen zwei Nachzügler, die herzlich empfangen wurden. Das Getränkeaufnehmen ging schnell, und schon gab es eine Suppe und Salat. Nach dem folgenden Hauptgang und Dessert waren alle bestens versorgt. Dem Personal wurde die Bestnote vergeben. Präsident Albert Mazenauer richtete noch einige Worte an die Teilnehmenden, weil der Versammlungsort in Egnach nicht mehr zur Verfügung steht.

Der Egnacherwirt Beat Steingruber ist im April verstorben, und das Restaurant wurde geschlossen. Die Versammlungen finden nun im «Usblick» im Gebäude des Brüggli in Romanshorn statt. Die Adventsfeier muss um eine Woche vorverschoben werden, neuer Termin ist der Mittwoch, 30. November.

Eine Überraschung gab es noch im Programm. Die Gruppe durfte eine Schifffahrt auf dem Bodensee erleben, weil sie mit einem Zusatzkurs nach Buchs SG gebracht wurde. Bei der Abfahrt im Kurhaus war der Himmel verhangen, in Buchs gab es Sonnenschein und es war warm. Mit dem REX ging es nach Rorschach und ein kleiner Spaziergang zur Anlegestelle in Rorschach Hafen sorgte für etwas Fitness. Das Schiff MS St. Gallen fuhr über den See nach Langenargen, mit einem kurzen Regenschauer zurück nach Horn-Arbon und nach Romanshorn. Die Schifffahrt war der krönende Abschluss einer Reise, die noch die Handschrift von Hans Hänseler trägt. In Romanshorn waren sich alle Beteiligten einig, einen schönen Ausflug erlebt zu haben. Danke an den Vorstand und Hans für das Gelingen dieses Anlasses.

Toni Arnold



■ PV Winterthur-Schaffhausen

Geschichten und Episoden über Schwyz von Sepp Trütsch

Am 1. Juni traf sich eine grosse Anzahl Reisender am Zürcher Hauptbahnhof zur Sektionsreise. Im reservierten Wagen fuhr die Gruppe dem Zugersee entlang nach Schwyz. Dort stieg sie in den Bus zum Postplatz um. Am Fusse der beiden Mythen ging es zu Fuss zum Gasthof Wysses Rössli am Hauptplatz. Im schönen Mythensaal nahm die fröhliche Reisegesellschaft zum Mittagessen am schön gedeckten Tisch Platz und wurde vom Servicepersonal mit einem wunderbaren Menü und gutem Wein verwöhnt. Dazwischen erfolgte – wie es Tradition ist bei Reisen – die musikalische Einstimmung auf das Kommende durch den PV-Chor mit den Liedern «Lebe, liebe, lache» und «Lob der Freundschaft». Der Chor wollte gerade «Arcobale-

no» anstimmen, da kam der ehemalige TV-Moderator Sepp Trütsch zu Besuch und erzählte einige Episoden und Geschichten über den Hauptort Schwyz. Da das Wetter es gut meinte – dieses Jahr ist es ja ein Glückstreffer, wenn man keinen Regen hat – konnte, wer wollte, noch den Hauptplatz und die Umgebung anschauen, ohne «geduscht» zu werden. Mit dem Bus der Verkehrsbetriebe Schwyz ging es über den Sattelpass nach Biberbrugg und mit dem Zug der SOB weiter nach Rapperswil. Die Teilnehmenden gingen ab dort gemeinsam oder individuell nach Hause, wie es der Organisator vorgeschlagen hat. «Ich bedanke mich bei allen, die mitgekommen sind bei meiner Premiere als Reiseorganisator.» **René Bolzern**

GEMEINSAM SIND WIR IMMER STÄRKER

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



■ PV Fribourg

Jahresausflug auf Thunersee und Beatenberg

Nachdem die letzten zwei Ausflüge im 2014 und 2015 bei miserabilem Wetter stattfanden, lachte dieses Jahr das Wetterglück. Zwischen den langen Regentagen erwischte die Sektion einen sonnigen und warmen Tag. 46 Teilnehmende fanden sich am 7. Juni zu diesem perfekt organisierten Ausflug ein. Nach einer stündigen Fahrt in der S1 nach Thun, notabene ohne umsteigen, bestieg die Gruppe in Thun das Schiff «Stadt Thun». In einer

zweistündigen Fahrt entlang der wunderschönen Dörfer am Ufer des Sees und mit der Sicht auf die Berge brachte sie ein Postauto in einer Extrafahrt von Interlaken nach Beatenberg Waldegg zum Hotel Regina. Das Mittagessen dort war ausgezeichnet und trug viel zur guten Stimmung bei. Auch das Gewitter in Interlaken bei der Rückfahrt störte nicht, alle waren sich einig, einen schönen und gemütlichen Tag erlebt zu haben. **Franz Rohner**

■ ZPV Zürich

Alle bereit zum Schoggiessen?



Die Ausflügler/-innen sind in der Pralinschachtel bereit fürs Foto.

Der Sektionsausflug begann in Zürich HB unter dem Engel. Zusammen fuhren die 19 Teilnehmenden nach Aarau, um das Schokoladenzentrum in Buchs zu besuchen. Sie waren sehr gespannt, wie Schoggi gegessen wird. Schokolade Frey ist ja bekannt durch ihre Werbung: «Die beliebteste Schokolade der Schweiz». In der Schweiz werden jährlich pro Person 12 Kilogramm Schokolade vertilgt. Als die Brüder Robert und Max Frey 1887 das Unternehmen gründeten, übernahmen sie aus ihrem Famili-

enwappen das Einhorn und machten das zum geschützten Markenzeichen und Gütesiegel ihrer Produktpalette. Nach dem Apéro im Bistro von Frey machte sich unsere Gruppe zum Schoggiessen bereit. An der Theke wurde ihnen erklärt, wie sie eigene Kreationen von Schokolade machen können. Jede Person konnte ihre Schokolademischung selber wählen. Je nach Geschicklichkeit, wurde das Resultat mehr oder weniger schön. Nach getaner Arbeit gab es im Personalrestaurant ein gutes

Mittagessen. Anschliessend ging es auf den Schokoladenweg mit verschiedenen Posten, wie zum Beispiel dem der Entstehung. Am Schluss des Parcours durften alle an der fahrenden Theke ihre Favoritschokoladen ausprobieren – so viel sie mochten.

Nach diesem gelungenen Ausflug hofft die Sektion, dass nächstes Jahr noch viele neue Mitglieder mitkommen werden. Wohin es geht, ist noch nicht bekannt. Wer organisiert den nächsten Ausflug? Ganz herzlichen Dank an Tanja und Michelle, die diesen Ausflug super organisiert haben.

Hansjörg Wäfler



■ VPT Matterhorn Gotthard

Die Sektionsreise hinterlässt bleibende Eindrücke



Zur Sektionsreise trafen sich am Treffpunkt in Andermatt rund 30 Kolleginnen und Kollegen. Mit dem Bus ging es direkt ins Verkehrszentrum Rips- hausen bei Erstfeld, wo die Gruppe vom Kommandanten desselben begrüsst wurde. Mit einem Film, sonstigen Bildern und interessanten und teilweise amüsanten Geschichten wurde über die Arbeiten des Verkehrszentrums orientiert. Mit diesen Eindrücken und dem anschliessenden Zusehen

bei Kontrollen wurde allen bewusst, was auf unseren Strassen alles im Lastwagenverkehr abgeht.

Nach kurzer Fahrt nach Flüelen begrüsst wurden Arnold, Fränzi und René zum Apéro im Rudenzpark. Bei einem guten Risotto und Grilladen wurde die Kameradschaft gepflegt. So konnten die Teilnehmenden den einzigen schönen Wettertag Ende Mai geniessen, und es wurde noch lange über die Eindrücke diskutiert.

Eric Russi



Preis pro Kartenset:
CHF 8.00

Endlich da! Das neue

SEV-Solidaritäts-Sextett

Das hochwertige, mit einem Speziallack geschützte Kartenspiel besteht aus 54 Spielkarten und zusätzlich 4 Karten mit Spielregeln und -varianten. Das SEV-Sextett kann nach dem Quartett-Prinzip gespielt werden, lässt aber natürlich auch eigene Spielideen zu.

Bestelltalon

Bitte senden Sie mir Kartenset(s) à CHF 8.00/Stk.* (Sprache: de fr it) an folgende Adresse:

Vorname, Name:

Adresse:

PLZ, Ort:

Einsenden an:
SEV Zentralsekretariat, Steinerstrasse 35,
Postfach 1008, 3000 Bern 6
oder per Email an shop@sev-online.ch

* Plus Versandkosten pauschal: CHF 8.00

■ Unterverband RPV

SBB Cargo modernisiert den WLW

Der Zentrallausschuss (ZA) traf sich am 20. Juni zur Sitzung in Buchs. Bei der SBB ist das Thema der Temporären Mitarbeitenden aufgenommen worden. Die Umsetzung des GAV-Bestimmung, dass die SBB nach vier Jahren eine Festanstellung anbietet, musste präzisiert werden, zu verschiedenen waren die Interpretationen seitens Gewerkschaft und SBB. Eine Anstellung erhält er/sie nach erfolgreichem Eignungstest, den notwendigen Prüfungen, wenn Verhalten und Leistungen stimmen und eine Stelle frei ist, lautet die präzisierte Vereinbarung. Der Wagenladungsverkehr (WLW) bei SBB Cargo wird modernisiert. Das Projekt WLW2017 ist daran, ein Konzept zu erarbeiten, den WLW wieder rentabel zu betreiben, da dies ein strategisches Kerngeschäft von SBB Cargo ist. Der UV RPV organisiert einen Bildungstag zum The-

ma «Werbung in meiner Sektion». Die RPV-Schulung für die Werbeverantwortlichen und Interessierten findet am 26. Oktober im SEV-Zentralsekretariat in Bern statt. Für alle gewählten Werber ist der Kurs obligatorisch – reserviert den Tag. Einladungen und Details zum Bildungstag folgen zu gegebener Zeit. Der ZA fordert die Sektionspräsidenten auf, dem Zentralpräsidenten die aktuellen Vorstandslisten der Sektion zu senden. Der Rückblick auf die Delegiertenversammlung war durchwegs positiv. Die Vorbereitungen für die zweitägige Präsidentenkonferenz in Brenscino sind bereits im Gange.

Der ZA wünscht allen schöne, erholsame Sommerferien und freut sich, viele Kolleg/innen mit ihren Angehörigen am 10. September an der Demo in Bern zu treffen.

Medienstelle RPV

■ Unterverband PV

Ausflug ins Olympische Museum

Alle 33 angemeldeten Gäste trafen sich rechtzeitig im Bahnhof Lausanne. Nach einem kurzen, gemütlichen Spaziergang dem See entlang erreichten wir das Olympische Museum in Ouchy. Obwohl gemäss Kalender Sommeranfang und längster Tag des Jahres, bei möglichen 16 Stunden Sonnenschein, mussten leider die Regenschirme aufgespannt werden.

Im Restaurant des Club Coubertin wurden wir freundlich empfangen und es bot sich beim Apéro die ideale Gelegenheit, mit allen Gästen ins Gespräch zu kommen. Im wunderschönen Saal mit Sicht auf den Genfersee wurde an «runden Tischen» das Mittagessen serviert. In gelöster Stimmung kamen die obligaten Themen (FVP, Pensionskasse und AHVplus) zur Sprache. PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan überzeugte in kurzen Worten von der Wichtigkeit der Initiative AHVplus. Wer sollte sich denn stark machen für dieses wichtige Anliegen, wenn nicht wir Pensionierte? Er erwartet uns alle auf der Schützenmatte in Bern bei der Kundgebung vom 10. September. Familienangehörige und Freunde sind herzlich willkommen. Die Fahrt in den Extrazügen ist gratis. Noch wichtiger ist, am 25. September ein Ja



Albert Brunner, Betreuer Website (links), und Otto Huser, Zentralsekretär PV.

für AHVplus in die Urne zu legen. Wir sind alle aufs Äusserste gefordert. Der Ausflug war frei von jeglichen Traktanden und Pflichten. Im Anschluss durften wir das Olympische Museum besuchen. Auf imposante Art lernten wir Welt, Spiele und Geist der Olympischen Bewegung kennen. Teilnehmen ist wichtiger als siegen, frei nach Pierre Baron de Coubertin. Dem Organisator Bernard Demierre, Vizepräsident PV, danke ich im Namen aller Anwesenden. Weitere Fotos sind auf unserer Website www.sev-pv.ch einzusehen.

Otto Huser

■ PV Buchs-Chur

«Ein überzeugtes Ja für AHVplus ist für uns absolute Pflicht»

Mit zwei fröhlichen Volksmusikstücken eröffnete das Duo Edelweiss am 7. Juni in Buchs die Sommerversammlung. Präsident Marco Blaser freute sich, dass er 69 Kolleginnen und Kollegen begrüssen durfte. Dann gab er die wichtigsten Punkte der Delegiertenversammlung bekannt und verwies auf die ausführliche Berichterstattung in *kontakt.sev* Nr. 8, Seite 5. Als Höhepunkt bezeichnete er die Wahl des neuen PV-Zentralpräsidenten Roland Schwager. Weiter teilte er mit, dass am 21. März 2018 anlässlich der Frühjahrsversammlung der 100. Geburtstag unserer Sektion gefeiert wird.

Mutationsführer Jan Sterma berichtete, dass sich der Bestand mit 416 Mitgliedern seit der letzten Versammlung nur minim verändert hat. Die Versammlung gedachte der vier Verstorbenen in einer stillen Minute. Die von Marco Blaser organisierte Sektionsreise führt am 24. August mit der RhB von Chur nach Pontresina und weiter mit dem Bus nach Livigno. Nach dem Mittagessen bleibt Zeit für einen Rundgang im Ort oder einen Einkauf im Zollfreigebiet. Rückfahrt mit dem Bus nach Zernez und mit der RhB zurück nach Landquart. Kaffee und Gipfeli auf der Hinfahrt sowie ein Zvieri auf der Rückfahrt sind von der Sektion offeriert. Bis Ende Juli erhalten alle das Detailprogramm mit Einzahlungsschein für die Teilnahme. In seinem Referat führte Roland Schwager den Versammelten anhand von Fakten und Beispielen sehr eindrücklich

vor Augen, wie es in Wirklichkeit um die AHV steht. Mit dem Schreckensszenario «Demografie» wird immer wieder mit dem Ende unserer wichtigsten Sozialversicherung gedroht. Die AHV wird laufend schlechtgeredet. Diese Meldungen verunsichern vor allem die mittleren und jüngeren Generationen. Tatsache hingegen ist, dass die AHV trotz aller schlechten Prognosen immer noch funktioniert und dass sie auch dank Annahme der Initiative AHVplus zukünftig funktionieren wird. Eine starke AHV ist nicht nur für die Alten wichtig, sondern auch für die Jungen interessant. Das Bezahlen von zusätzlichen 0,4 Lohnprozenten ist attraktiver als das Einzahlen in eine 3. Säule, an der nur die Banken und Versicherungen viel Geld verdienen. Deshalb ist ein überzeugtes Ja für AHVplus für uns absolute Pflicht. Christian Eggenberger, Stefan Louis und Jakob Casanova wurden für 50 Jahre SEV-Mitgliedschaft geehrt, Walter Benz, Flurin Duschletta, Walter Kolb und Theophil Zimmermann für 60 Jahre und Christian Müntener für 70 Jahre. Marco Blaser gratulierte allen Jubilaren herzlich, überreichte ihnen die Ehrenurkunde und dankte für die langjährige Treue. Christian Müntener erhielt zusätzlich ein kleines Geschenk. Der Präsident hielt kurz Vorschau auf die Sommerwanderung in die Tamina-schlucht und die Herbstwanderung von Malans nach Maienfeld, dankte allen und wünschte guten Appetit beim offerierten Buchserteller.

August Mettler

■ PV Luzern

Wanderung ohne einen Tropfen Regen

Am 15. Juni fanden sich 42 Kolleg/innen im Voralpen-Express nach St. Gallen ein. Die eine Gruppe fuhr bis St. Gallen-Haggen. Ab dort ging es zu Fuss nach Riethüsli, wo sie sich mit der anderen Gruppe traf. Weiter ging es den drei Weihern (Mannenweiher, Buebenweiher und Frauenweiher) entlang zum Restaurant Scheitlinsbüchel. Dort nahmen die Teilnehmenden ein feines und reichliches Mittagessen ein. Danach wanderte ein grosser Teil der Gruppe

am Kloster Maria vom guten Rat Notkersegg vorbei bis zum Schwarzen Bären. Ab dort fuhren die Wanderlustigen mit der Appenzeller Bahn nach St. Gallen, wo sie den Rest der Gruppe wieder trafen. Anschliessend ging es mit dem Voralpen-Express zurück nach Luzern. Die ganze Wanderung konnte ohne einen Tropfen Regen abgehalten werden. Herzlichen Dank an die beiden Wanderleiter Werner Brunner und Josef Merz.

René Wolf

SEV und Unterverbände

26. August ■ SEV Jugend

17 Uhr,
Uettiligen,
Bio-Hof
Schüpfenried

Generationentreffen:
BBQ-Abend

Unter dem Motto «Vernetzen–Austauschen–Ideenbörse» treffen sich unterschiedliche SEV-Generationen vom 1. Lehrjahr bis zur Pensionierung. Am BBQ-Abend lernen wir uns im gemütlichen Rahmen kennen und wer weiss, vielleicht wird sogar ein neues SEV-Generationen-Projekt geboren.

Sektionen VPT

13. Juli ■ VPT RBS, Pensionierte

Verschiebe-
datum:
20. Juli

Auf dem Reussuferweg:
Kloster Gnadenthal–Sulz
Fähre–Bremgarten Oberborer

Schöne und abwechslungsreiche Wanderung mit vielen Waldpartien; zirka 3 Stunden, praktisch keine Höhenunterschiede, Wanderstöcke dennoch empfehlenswert. Mittagsverpflegung aus dem Rucksack. Solothurn ab 8.34 Uhr, (umsteigen in Olten), Bern ab 8.34 Uhr, Aarau ab 9.17 Uhr, Mellingen Heitersberg an 9.34 Uhr, Bus ab 9.36 Uhr, Gnadenthal an 9.51 Uhr. Rückfahrt: Bremgarten Oberborer ab 15.56 Uhr, Wohlen ab 16.16 Uhr, Lenzburg ab 16.28 Uhr, Aarau ab 16.46 Uhr, Bern an 17.26 Uhr und Solothurn an 17.24 Uhr (Umsteigen in Olten). Anmeldung bis 9. Juli an Franz Schnider, 032 672 31 92 oder franz.schnider@quickline.ch.

13. Juli ■ VPT SGV, Pensionierten- gruppe

7.50 Uhr,
Luzern,
Bahnhof,
Kiosk bei
den Perrons

Ausflug auf den
Klausenpass

Organisation Manfred Bucher, 079 306 63 61 041 360 76 94, manfred-b@gmx.ch. Luzern ab 8.18 Uhr Richtung Locarno, Flüelen an 9.15 Uhr, Fussweg 3 Minuten, ab (Bus 408105) 9.30 Uhr Richtung Linthal, Balm (Klausen) an 10.38 Uhr, ab (Bus 408) 11.25 Uhr, Linthal an 12.15 Uhr. Mittagessen im Restaurant, freie Auswahl. Rückreise: Linthal (S25) ab 14.43 Uhr Richtung Zürich, Luzern an 17:20 Uhr.

kontakt.sev macht Sommerpause

Achtung – *kontakt.sev* erscheint während der Sommermonate unregelmässig. Bitte die Redaktionsschlussdaten für Sektionsberichte und Agendaeinträge beachten.

Nr. 13 Zustellung am 28. Juli

Redaktionsschluss am 21. Juli um 8 Uhr

Nr. 14 Zustellung am 1. September

Redaktionsschluss am 25. August um 8 Uhr

Danach wird *kontakt.sev* wieder im 14-Tage-Rhythmus zugestellt, d.h. Nr. 15 liegt am 15. September im Briefkasten.

20. Juli ■ VPT STI

8 Uhr,
Thun,
Bahnhof,
Aperto

www.sev-sti.ch

Sektionswanderung Belalp
Nur bei gutem Wetter!

Mit der Luftseilbahn von Blatten auf die Belalp. Ab Belalp Fussmarsch von zirka 20 Minuten (rollstuhlgängig). Weiter mit der Sesselbahn bis ins Gebiet (Aufenthaltsort von «Moosers Geisse»). Wanderung abwärts oder mit Sesselbahn zum nächsten Treffpunkt, dem Hotel Belalp. Ab dort Wanderung Richtung Blatten oder Seilbahn nach Blatten.

28. Juli ■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Kein Verschiebe-
datum

Grimsel/Gelmerbahn

Fahrt mit der steilsten Drahtseilbahn von der Handegg zum Gelmersee 1860m. Wanderung über Küenzentännlen nach Handegg 1480m; zirka 2 Stunden. Stöcke empfohlen, Verpflegung aus dem Rucksack. Billett Gelmerbahn CHF 16, vor Ort zu bezahlen. Treffpunkt Bahnhof Meiringen, Abfahrt Postauto 9.25 Uhr. Anschlusszüge: Bern ab 7.34 Uhr, Thun ab 7.54 Uhr, Spiez ab 8.05 Uhr, Interlaken Ost ab 8.33 Uhr; Burgdorf ab 7.07 Uhr; Huttwil ab (via Luzern) 6.43 Uhr. Rückfahrt Handegg ab 15.33 Uhr, Interlaken Ost an 16.55 Uhr, Bern an 17.52 Uhr. Anmeldung erforderlich bis 25. Juli an Peter Senn, 031 721 48 24 oder peter.k.senn@bluewin.ch.

10. August ■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Durchführung bei
gutem Wetter;
Verschiebe-
datum: 17. August

Wanderung «Rotloch–
Rotberg OW/NW»

Alpnachstad Bahnhof 436m (Startkafi)–Eichried–Rüti 620m–Rotloch 437m–Betti–Rotberg 672m–Stans Bahnhof 454m (+420/–410m; zirka 3¼ Stunden). Verpflegung aus dem Rucksack. Wanderausrüstung mit Stöcken. Spiez ab 7.22 Uhr, Thun ab 7.33 Uhr, Bern ab 8.00 Uhr, Luzern an 9.00; Burgdorf ab 7.53 Uhr, Olten ab 8.30 Uhr, Luzern an 9.05 Uhr; Luzern ab 9.12 Uhr, Alpnachstad an 9.29 Uhr. Stans ab 15.34 Uhr, Luzern ab 16.00 Uhr (Bern) oder 15.54 Uhr (Olten). Anmeldung bis 8. August (15. August für 17. August) abends an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58, 079 364 92 80 oder oscar.siegenthaler@gmx.ch.

11. August ■ VPT STI

10.15–12.45 Uhr,
14–16.30 Uhr,
Thun, Bahn-
hof, Café
Steinmann Pic

www.sev-sti.ch

Mitgliedertag

Mitgliederstand für alle Mitglieder und solche, die es werden wollen. Der Vorstand STI gibt Auskunft zu laufenden Projekten, beantwortet Fragen und nimmt Anliegen entgegen. «Kommst du auch zu einem Kaffee vorbei?»

27. August ■ VPT BLT

9.15 Uhr,
Basel,
Bahnhof
Basel SBB

Sektionsbummel

Leichte Wanderung von der Forch über den Pfannenstiel und die Hochwacht nach Meilen. Anmeldung gemäss Aushang/Einladung.

Pensionierte SBB

4. Juli ■ PV Winterthur-Schaff- hausen

14.15 Uhr,
Neu-Schaff-
hausen, Restau-
rant zum alten
Schützenhaus

Sektionsversammlung

Das neue Versammlungslokal Restaurant zum alten Schützenhaus ist erreichbar ab Bahnhof Schaffhausen bis Haltestelle «Schützenhaus» mit Bus Nr. 3 Richtung «Sommerwies», mit Bus Nr. 4 Richtung «Birch» und mit Bus Nr. 6 Richtung «Neuhausen SBB». Zu Beginn ein Referat von Alex Rubli zum Thema: «Von der Wetterbeobachtung bis zur TV-Wettervorhersage». Der PV-Chor umrahmt den Anlass mit seinen Liedern.

SEV-Migrationstagung 2016

Das Schweizer Bürgerrecht

5. November 2016
09:00–17:00 Uhr
Hotel Olten
4600 Olten

Weshalb?

- Grundlagen, Fakten
- Erfahrungsaustausch
- Diskussionen
- Quiz

Na klar!

Einbürgern?

... oder
doch nicht?

Warum
gerade jetzt?

Anmeldung bis spätestens 21. Oktober 2016 an: 044 242 84 66,
migration@sev-online.ch oder www.sev-online.ch/migrationstagung

Die Tagung wird organisiert und finanziert durch:



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité.
Solidarietà, la nostra carta vincente

- 5. Juli**
Basel,
Restaurant
Bundesbahn
- 5. Juli**
13.30 Uhr,
Bad Ragaz,
Bahnhof
- 6. Juli**
10 Uhr, Zürich,
Restaurant Rhein-
felder Bierhalle
- 7. Juli**
Ab 14 Uhr, Basel,
Restaurant
Bundesbahn
- 7. Juli**
- 10. August**
8.30 Uhr,
Basel SBB,
Schaltheralle
- 18. August**
8.00 Uhr ab Bern
Hauptbahnhof
nach Biel
- 24. August**
7.50 Uhr,
Chur, Bahnhof,
RhB, Gleis 10
- 26. September
bis 2. Oktober**
Stubaital
- Pensioniertes Zug-
personal Basel**
Stammtisch
- PV Buchs-Chur**
www.sev-pv.ch/bu-ch
Sommerausflug ins
«Alte Bad Pfäfers»
- Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
- Variante 1: Fahrt mit Schluchtenbus um 13.35 Uhr ins «Alte Bad Pfäfers». Möglichkeit zur Besichtigung der mystischen Quellschlucht, des Museums und der Gedenkstätte. Fussmarsch (zirka 1 Stunde, 4 km) nach Bad Ragaz oder Rückfahrt mit Schluchtenbus, Abfahrt 15.56 Uhr. (Spezialtarif: GA/Halbtax nicht gültig) Fahrpreis CHF 6, retour CHF 11, Eintritt Schlucht CHF 5.
Variante 2: Fahrt mit Postauto um 13.35 Uhr nach Valens Klinik. Abstieg (sehr steil, zirka 30 Minuten) ins «Alte Bad Pfäfers», danach wie Variante 1. Anmeldung bis 1. Juli und Auskunft: Marco Blaser, 081 723 39 54, 077 416 73 81 oder marco.blaser@bluemail.ch.
- Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.
- Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.
- Der Stamm fällt im Juli und August aus.
- Alle Mitglieder samt Partner/innen sind zur gemütlichen Sektionsreise eingeladen. Mit dem öV geht es durch abwechslungsreiche Landschaften nach... zum feinen Mittagessen und zurück. Ankunft in Basel SBB um zirka 17 Uhr. Kosten für Apéro, Mittagessen, inkl. Getränke: 60 Franken pro Person. Einzahlung bis 29. Juli auf PC 40-6925-4. Fahrausweis: GA oder Halbtax-Abo mit Tageskarte 2. Klasse. Die Teilnehmenden der Ausflüge 2014 und 2015 werden persönlich angeschrieben. Weitere Auskünfte erteilen Reiseleiter Alfred Lüthi, 061 361 28 81, Walti Merz, 061 303 01 90, und Rolf Deller, 079 619 51 58.
- Mit dem Zug fahren wir nach Biel und besteigen dann im Hafen das Schiff. Hier verpflegen wir uns mit Kaffee und Gipfeli. Nach rund zwei Stunden legen wir in Altreu (Storchenkolonie) an. Mittagessen im Restaurant «Zum grüne Aff». Menü: Salat, Rindsbraten, Kartoffelstock, Dessert. Wasser und Kaffee im Preise inbegriffen. Weiterfahrt mit dem Schiff nach Solothurn und Rückfahrt mit der RBS nach Bern, Rückkehr um 16.26 Uhr. Anmeldung möglichst vor Ende Juli mit der Einzahlung von CHF 25 auf PC-Konto 30-2569-9, SEV Sektion Bern PV, 3000 Bern mit Vermerk «Sektionsreise». Die Angemeldeten erhalten rechtzeitig ein detailliertes Reiseprogramm. Reiseleitung: Andreas Lüthi, 034 402 32 70.
- Zugsabfahrt in Chur um 7.58 Uhr ab Gleis 10. Kaffee und Gipfeli im Zug nach Samedaan. Eure Anmeldung mit Einzahlungsschein – CHF 43 – erwarten wir bis 12. August. Der Vorstand wünscht sich für diese Reise rege Beteiligung. Das Reiseprogramm wurde allen Mitgliedern persönlich zugestellt.
- Ferienwoche für Wanderer, Nicht- oder Wenigwanderer im Stubaital mit Annemarie und André Charrière. Reise im modernen Gössi-Car. Reichhaltiges Frühstücksbuffet, ein Bergfrühstück, ausgiebige Nachmittagsjause, täglich frisches Salatbuffet, einmal wöchentlich Themenbuffet und Stubai-Super-Card. Preis pro Person CHF 830, Zuschlag Einzelzimmer CHF 90 und Annullationschutz CHF 25. Anmeldung bis spätestens 15. Juli bei René Wolf, 041 320 62 79 oder rene.wolf@bluwin.ch.

Sport und Kultur

- 6. Juli** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Wanderung Flimser
Wasserweg T3
- 21. Juli** ■ **ESC Basel, Ski + Berg-
sport Krokus**
Wanderung im
Berner Oberland
- 28. und 29. Juli** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Bergwanderung
Val Cadlimo–Ritomsee
- Der Weg führt meist der Fleim entlang. An Wasserfällen vorbei, durch Schluchten, über Brücken gelangen wir zum untern Segnesboden. Abstieg auf dem Panoramaweg zur Alp Naraus. Mit Sessellift nach Flims (CHF 20). Strengere Wanderung; 5½ Stunden; +1250/–500 Hm. Wanderausrüstung, Stöcke. Verpflegung aus dem Rucksack. Billette Flims Bergbahnen. Winterthur ab 6.28 Uhr, Zürich ab 7.07 Uhr; retour Zürich 18.23 Uhr, Winterthur 19.03 Uhr, evtl. eine Stunde später. Anmeldung bitte bis 3. Juli an Hansueli Fräfel, 044 272 82 96 oder elfraefel@bluwin.ch.
- Basel ab 6.59 Uhr nach Grindelwald. Weiter mit Gondelbahn nach Grindelwald-First. Nach Startkaffee Wanderung Grosse Scheidegg via Romantikweg nach Schwarzalp in 3½ Stunden. Rucksackverpflegung. Heimfahrt ab Schwarzwaldalp mit Postauto nach Meiringen, Weiterfahrt via Interlaken nach Basel. Anmeldung bis 19. Juli bei Kurt Freiburghaus, 033 221 00 54.
1. Tag: Fahrt auf den Lukmanierpass. Aufstieg zur Cadlimo-Hütte SAC; +700m, zirka 3½ Stunden. 2. Tag: Abstieg an Bergseen vorbei – der Cap. Gadagno – zum Lago Ritom und zur Bergstation Piora; zirka –1200m, 4 Stunden. Übernachtung in der Cap. Gadlimo SAC inkl. Halbpension. Übrige Verpflegung aus Rucksack. Leintuchschlafsack mitnehmen (Einwegschlafsack erhältlich, CHF 10). Winterthur ab 7.00 Uhr, Zürich ab 7.37 Uhr via Chur–Disentis. Rückfahrt ab Piotta Post via Airolo–Arth Goldau. Billette nach Lukmanierpass via Disentis und zurück ab Piotta Post via Arth Goldau lösen. Anmeldungen bis 25. Juli an Hansruedi Aebersold, 052 242 59 80, 079 794 38 19 oder hr.aebersold@hispeed.ch.

Bildungstagung:
Freitag, 18. November 2016, 09.45–16.30



Stolz oder Vorurteil? – Geschlechterrollen im Wandel

Referentinnen

Frau Prof. Andrea Maihofer – Institut der Geschlechterforschung Uni Basel
Frau Dr. Regula Stämpfli – Politische Philosophin und Autorin
Frau Prof. Johanna Rolshoven – Institut für Kulturanthropologie Uni Graz
Frau Dr. Kwiatkowski – Zukunftsforschung Gottfried Duttweiler Institut

Inputreferate mit Diskussion im Plenum*

Wie beeinflussen uns Stereotypen und Rollenbilder aus den Medien?
Wer prägt mein Selbstbild ohne dass ich es will?
Wie frei sind wir heute eigentlich bei der freien Berufswahl?
Wie verändert die zunehmende Mobilität mein soziales Umfeld?
Was hat die Digitalisierung (Arbeitsplatz 4.0) mit uns Frauen zu tun?
* dieses Jahr gibt es keine Workshops

Musikalische Begleitung – Duo «Jamais le matin» – Non, je ne regrette rien

Ein Tag erfüllt mit Inspirationen, spannenden Inputs und Diskussionen. Dazu hören wir Musik zum Träumen und geniessen die besten Leckereien aus der Küche des Hotel Bern.

Bitte beachten: Die Plätze sind limitiert. Anmeldungen bitte auf sev-online.ch/bildungstagung bzw. mit dem QR-Code oben rechts.

Anmeldefrist bis: 31. Oktober 2016

Die Tagung wird organisiert und finanziert durch:



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

4. August ■ **EWF Herisau**
10.04 Uhr, Eschlikon, Bahnhof
www.ewf-herisau.ch
Seniorenwanderung:
Rund um Eschlikon

Wil ab 9.50 Uhr oder Winterthur ab 9.42 Uhr. In 2 Stunden (+/-170m) von Eschlikon via Halde-Weid zurück nach Eschlikon. Mittagessen im Restaurant Post beim Bahnhof Eschlikon. Nichtwanderer können auch zum Mittagessen (mit gemütlicher Verlängerung) kommen. Anmeldung bis 2. August an Ernst Egli, 071 277 72 36 oder ehrenpraesident@ewf-herisau.ch.

4. bis 7. August ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Hochtour «Besso»

Tour für geübte Hochtourengeher, die in Fels und Schnee über einige Erfahrung verfügen. Zügiges und sicheres Gehen in unwegsamem Gelände mit Schneepassagen auf einem Grat und Klettern einer Einzelstelle bis zum unteren 4. Grad sowie effiziente Seilhandhabung sind gefordert. Hüttenzustieg 4½ Stunden, Tagesleistung Gipfeltag: 10 Stunden. Übernachtung als Standquartier in Mountethütte mit HP. Gipfelziel: Besso (3667 m) mit Überschreitung zum Blanc de Moming. Fahrt mit öV nach Zinal. Teilnehmerzahl beschränkt. Definitive Anmeldung bis 5. Juli. Bekanntgabe der Details erfolgt später. Am 3. Tag Begehung des SW-Grates des Le Mammouth (3219m). Anmeldung bitte an Hans Jaggi, Habsburgerstrasse 52, 5200 Brugg, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch.

7. bis 9. August ■ **EWF Herisau**
9.28 Uhr im Bus ab Erstfeld nach Gurtellen Wiler
www.ewf-herisau.ch
Bergtour leicht/mittel:
Sustenpass

In drei Tagen auf alten Wegen über den Sustenpass von Gurtellen nach Meiringen. Übernachtung in Färnigen und Berggasthaus Tällihütte. Marschzeiten von jeweils 4 bis 6½ Stunden pro Tag. Anmeldung und weitere Auskünfte bis 22. Juli bei Walter Schmid, 071 994 13 31 oder per E-Mail.

12. August ■ **EWF Herisau**
9.23 Uhr, Siders, Bahnhofbuffet
www.ewf-herisau.ch
Wanderung: Bisse
des Sarraains

Zürich ab 7.02 Uhr via Visp. Mit Bus ab Siders (9.45 Uhr) nach Fang. Route via Bisse des Sarraains-rund um Les Crêtes-Vercorin nach Chalais in 4¾ Stunden (+580/-450m). Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Chalais 16.47 Uhr nach Siders. Anmeldung bis 10. August an Rolf Vogt, 027 346 11 94 oder per E-Mail.

15. bis 26. August ■ **SVSE Kegeln**
Bern, Restaurant Mappamondo
www.svse.ch
25. Stadtberner
SESKV-Meisterschaft

Meisterschaft Bahnen 1+2, Sport Bahnen 3+4. Startzeiten: Montag bis Samstag, 12-19 Uhr, Sonntag Ruhetag. Anmeldungen: Montag bis Freitag, 18-19 Uhr an Werner Kury, 031 911 58 31; ab Meisterschaftsbeginn unter 079 685 48 31.

16. August ■ **EWF Herisau**
8.41 Uhr im Bus ab Brunnen Bahnhofplatz nach Haltestelle Seilbahn Urmiberg
www.ewf-herisau.ch
Bergtour mittel:
Rigi Hochfluh

Zürich ab 7.35 Uhr. Route von Seilbahn Bergstation Timpel-Egg-Gätterli-Scharteggli-Hochflue-Gätterli-Gätterlipass nach Lauerz in netto 5½ Stunden (+860/-1500m). Trittsicherheit nötig. Ohne Gipfelrunde leichte Bergtour in 3 Stunden (+400/-1000m). Rucksackverpflegung. Heimreise ab Lauerz Dorf 16.41 oder 17.41 Uhr. Anmeldung bis 14. August an Othmar Zwysig, 071 277 87 55 oder per E-Mail.

19. bis 21. August ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Hochtour Rheinwaldhorn

Anreise via Biasca bis Malvaglia. Hüttenaufstieg zur Cap. Quarnei; 4½ Stunden. Überschreitung Rheinwaldhorn via Westgrat, Abstieg zur Cap. Adula; +1350/-1400 m, zirka 9 Stunden. Abstieg nach Campo Blenio. Teilnehmerzahl beschränkt. Anmeldung bei Tourenleiter Peter Rothenbühler, 079 223 09 47, peterrothenbuehler@bluewin.ch.

Unsere Verstorbenen

Ackermann Ida, Wangen b. Olten; gestorben im 87. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Aebi Hansruedi, pensionierter Bahnhofsvorstand, Gelterkinden; gestorben im 83. Altersjahr. PV Luzern.

Bächler Alfred, pensionierter Rangierlokführer, Rotkreuz; gestorben im 87. Altersjahr. PV Luzern.

Bögli Werner, pensionierter Technischer Fachspezialist, Münchenbuchsee; gestorben im 72. Altersjahr. PV Bern.

Buchs Anton, pensionierter Operativer Rangierleiter, Pratteln; gestorben im 70. Altersjahr. PV Basel.

Cajacob Augustin, pensionierter Zugführer, Luzern; gestorben im 86. Altersjahr. PV Luzern.

Casty Annemarie, Witwe des Viktor, Rapperswil SG; gestorben im 91. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Christen Hansulrich, pensionierter Rangierlokführer, Därligen; gestorben im 75. Altersjahr. VPT BLS.

Dambach Frieda, pensionierte Verwaltungsbeamtin, Bad Zurzach; gestorben im 97. Altersjahr. PV Aargau.

Fatzer Kurt, pensionierter Gruppenchef, Winterthur; gestorben im 77. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Feller Beat, Blankenburg; gestorben im 63. Altersjahr. VPT MOB.

Frey Alain, Technischer Fachspezialist, Hausen am Albis; gestorben im 48. Altersjahr. Bau Zürich.

Fröhli Stefan, pensionierter Handwerkermeister, Lommiswil; gestorben im 59. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Gamper Lucie, Witwe des Willi, Birsfelden; gestorben im 85. Altersjahr. PV Basel.

Gasser Max, pensionierter Handwerkermeister, Bönigen bei Interlaken; gestorben im 88. Altersjahr. VPT BLS.

Gutknecht Adelheid, Witwe des Peter, Galmiz; gestorben im 83. Altersjahr. PV Fribourg.

Hausmann Hermine, Witwe des Willy, Urdorf; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zürich.

Hefti Charlotte, Witwe des Fridolin, Zürich; gestorben im 95. Altersjahr. PV Zürich.

Jerjen Hedwig, Witwe des Robert, Brig; gestorben im 84. Altersjahr. PV Wallis.

Jossen Alice, Witwe des Walter, Glis; gestorben im 89. Altersjahr. PV Wallis.

Kiefer Eduard, pensionierter Fahrdienstleiter, Bonstetten; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Koehli Philipp, Fachspezialist Finanzen, Jens; gestorben im 43. Altersjahr. AS Bern.

Krieg Hansruedi, pensionierter Zugführer, Olten; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Kübli Heinz, Betriebsangestellter, Wengen; gestorben im 65. Altersjahr. VPT Jungfrauabahn.

Läderach Walter, Büren zum Hof; gestorben im 91. Altersjahr. VPT RBS.

Lüthi Nelly, Witwe des Fritz, Basel; gestorben im 92. Altersjahr. PV Basel.

Rohr Jakob, pensionierter Stationsvorstand, Gibswil; gestorben im 92. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Roth Hanspeter, pensionierter Lokomotivführer, Zollbrück; gestorben im 71. Altersjahr. VPT BLS.

Rothacher Martha, Witwe des Hans, Steffisburg; gestorben im 94. Altersjahr. PV Bern.

Rychener Herbert, pensionierter Sachbearbeiter, Worben; gestorben im 66. Altersjahr. PV Biel.

Salzmann Ulrich, pensionierter Chef Güterexport, Sierre; gestorben im 90. Altersjahr. PV Wallis.

Wismer Albert, pensionierter Lokführer, Zürich; gestorben im 101. Altersjahr. PV Zürich.

Zesiger Irene, Witwe des Hans-Ulrich, Spiez; gestorben im 76. Altersjahr. PV Bern.

Ziehler Martin, Gruppenleiter, Schaffhausen; gestorben im 56. Altersjahr. RPV Zürich.

Zürcher Ernst, pensionierter Handwerkermeister, Zürich; gestorben im 93. Altersjahr. PV Zürich.

Aktion des SEV gegen die «Qualitätskontrollen» des BAV

Nein zu den Mystery-Clients

Die Aktion hat bei den Kund/innen und in den Medien der Städte Genf, Freiburg, Yverdon les Bains und La Chaux-de-Fonds stattgefunden. Am 16. Juni suchte der SEV den Kontakt mit den Benützenden des Regionalverkehrs, um gegen die Präsenz der «Mystery-Clients» im öV zu protestieren.

In Freiburg, wo auch die kleine französischsprachige Zeitung «Regard.SEV» und die deutsche Schwester «Position.SEV» verteilt wurden, konnte der SEV einen Mystery-Client des Bundesamts für Verkehr (BAV) bei der Arbeit beobachten. Ausgerüstet wie ein Detektiv, mass er die Türen der Busse aus und suchte mit der Lupe nach Unregelmässigkeiten im Fahrzeug. Sicherlich war die Inszenierung des SEV etwas übertrieben, aber sie traf bei den Medien, die über die Aktion auf beiden Seiten der Saa-ne berichteten, ins Schwarze.

Denn das Projekt, gegen das der SEV protestierte, ist nicht harmlos. Im Frühjahr vom BAV angekündigt, soll es offiziell der Vereinheitlichung der Qualitätsnormen dienen. Der SEV erachtet sie dagegen als überflüssig, da die Unternehmungen, der Verband öffentlicher Verkehr und die Tarifverbände die Qualität längst prüfen.

Personal unter Druck

«Die Passagiere wenden sich an die Fahrer/innen, wenn etwas zu bemängeln ist. Sie sehen den Nutzen der Mystery-Clients nicht ein», sagt Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano: «Die Fahrer/innen sind immer allein und sehr gefordert. Sie müssen den Fahrplan einhalten, die Sicherheit gewährleisten, freundlich sein, für Ordnung und Sauberkeit sorgen, den Passagieren Auskünfte geben usw. Mit den Mystery-Clients setzt man sie zusätzlich unter Druck!»

Für Valérie Solano misst das Projekt ausgehend von Laborbedingungen und nicht von dem, was tagtäglich passiert, was die Realität im Regional-



Erwischt! Ein Mystery-Client im Freiburger Busbahnhof.

verkehr ist. Pierre Delias, Gewerkschafter beim TPG-Subunternehmen RATP DEV, nahm an der Aktion ebenfalls teil. Für ihn ist das Projekt «gefährlich, weil die Direktion die Nummer eines Busses und die Person, die in diesem Moment darauf gearbeitet hat, leicht herausfinden kann», was Befürchtungen beim Personal auslöst.

Logik der Konkurrenz

Die Konsequenzen für die Transportunternehmen, die bei den Analysen unterdurchschnittlich abschneiden, sind enorm, sie riskieren die Kon-

zession. Die Besteller der betroffenen Linien können diese neu ausschreiben. Die Direktoren der befragten Unternehmen bejahen diese Gefahr, während sie das BAV negiert... Das Projekt passt zur Strategie des BAV, wonach die Unternehmen für weniger Abgeltung mehr Leistung erbringen sollen. Der Bund will seinen Anteil an der Abgeltung beim regionalen Personenverkehr reduzieren. Zwar steigt die Nachfrage (Verkehrszunahme von 2007 bis 2015 um 4 bis 5 Prozent jährlich), aber die Bundesbeiträge sind in der gleichen

Zeit nur um durchschnittlich 2,5 Prozent gestiegen. Das reicht bei weitem nicht. Zulasten der Reisenden und des Personals spart der Bund innert vier Jahren 441 Millionen Franken. «Es besteht ein offenkundiger Zusammenhang zwischen der Kostenoptimierung und der Verkehrssicherheit. Diese hängt auch von den Arbeitsbedingungen ab: Diese müssen die Erholung des Personals ausreichend garantieren, zumal unregelmässige Arbeitszeiten die Regel sind», sagt Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser.

Die Testkunden werden das BAV drei Millionen Franken pro Jahr kosten. Dieses Geld würde vom BAV besser eingesetzt, um andere Kontrollen vorzunehmen, beispielsweise bei der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften gemäss Arbeitszeitgesetz. Hier stellt der SEV regelmässig Verstösse fest, die zu ungenügender Ruhezeit für das fahrende Personal führen und damit ein Sicherheitsrisiko darstellen. Der SEV wird am Thema dranbleiben.

Hes/vbo/pan.

Photomystère: Wo ist das?



Das letzte Bild zeigte das Innere eines Turbo-Regionalzugs. Ein grösserer Bildausschnitt findet sich unter www.sev-online.ch.

Das Taschenmesser gewonnen hat

Walter Sägesser, Wimmis, Mitglied PV Bern.

Einmal mehr fragen wir: *Wo, bei welchem Bahnunternehmen wurde unser Bild aufgenommen?* Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **ein exklusives und hochwertiges Schreibset**.

Den Namen des Gewinners oder der Gewinnerin und die Lösung publizieren wir in der nächsten Ausgabe von *kontakt.sev*.

Zum Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

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

Mittwoch, 20. Juli an:

SEV, Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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