

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 02

16. Februar
2017

kontakt.sev

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

Transportpolizei

Der SEV erwirkt nachträgliche Barvergütung für TPO-Angestellte.

Seite 4



Von Milano nach Basel und Genf

Zu kurzfristig teilte Elvetino 14 Mitarbeitenden in Milano ihre Versetzung nach Basel und Genf mit. Der SEV erwirkte schon mal einen Aufschub.

Seite 5



Sektionen

Es gab viel zu reden an den Sektionskonferenzen.

Seite 7

Schiffpersonal fordert Definition der Branchenüblichkeit

Arbeitsbedingungen unter Druck

Die SEV-Branche Schiff appelliert an das Bundesamt für Verkehr, auch für sie zu definieren, was branchenübliche Arbeitsbedingungen sind. So wie es das Amt für die Branche Bus bereits getan hat.

Die Schiffsleute fordern dies angesichts der jüngsten Angriffe auf ihre Arbeitsbedingungen auf mehreren Seen: Bei der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein konnten sie einem arroganten Sanierer nur dank ihrem GAV einigermassen die Stirn bieten. Auch bei der Neuenburger- und Murtensee-Schifffahrt mussten sie zunehmende Verschlechterungen abwehren. Und bei den Tessiner Schiffsunternehmen können sie nach der Erneuerung der Konzessionen zwar etwas aufatmen. Doch stehen bei der SNL schwierige GAV-Verhandlungen an – auch wegen des Lohndrucks aus Italien.

Seiten 8 bis 11



Die Luganersee-Schifffahrt (SNL) ist grenzüberschreitend tätig: Zum Beispiel in Ponte Tresa bedient sie auch den italienischen Steg.

Strafe für Schwangere

Eine SBB-Angestellte erhielt keine Lohnerhöhung, weil sie – aufgrund ihrer Schwangerschaft – zu lange abwesend war. Deshalb habe ihre Leistung nicht korrekt eingeschätzt werden können, argumentierte der Arbeitgeber. Ein klarer Fall von Lohndiskriminierung gegen Frauen, fand sie. Zusammen mit dem SEV klagte sie gegen den Arbeitgeber. Jetzt entscheidet das Bundesgericht.

Fokus Seite 16

Unternehmenssteuerreform III gebodigt

Dieses Nein ist ein Aufsteller

■ Am vergangenen Sonntag hat das Stimmvolk der Unternehmenssteuerreform III eine klare Abfuhr erteilt: Den 40,9% Jastimmen standen grossartige 59,1% Neinstimmen gegenüber. Ein so eindeutiges Resultat freut den SEV und seine Mitglieder, die sich tatkräftig gegen die Reform gewehrt haben. Ohne das Engagement der Basis des SEV, aber auch der andern Organisationen

der Koalition gegen die Reform, wäre das klare Nein unmöglich gewesen. Gerade im öffentlichen Verkehr hätte die USR III grossen Schaden angerichtet, und zwar bei den Leistungen für die Bevölkerung wie auch beim Personal. Unter die Räder gekommen wären besonders auch die Städte und Gemeinden. Dies haben auch bürgerliche Politiker/innen noch rechtzeitig erkannt

und sich ebenfalls gegen die USR III eingesetzt.

Das Nein freut SEV-Präsident Giorgio Tuti sehr. «Dieser Sieg ist für den öv Gold wert», sagt er. Er hofft, dass die rechtsbürgerliche Parlamentsmehrheit daraus lernt und bei der Rentenreform zu mehrheitsfähigen Lösungen Hand bietet.

Edito Seite 3

NEWS

Digitalisierung –
ohne Geisterzüge

Am Montag hat die SBB ihre Innovationsprojekte im Zuge der Digitalisierung der Bahn angekündigt. Diese sind Teil der SBB-Strategie 2020. Die SBB prüft unter anderem die Möglichkeit, ferngesteuerte Züge ohne Lokführer fahren zu lassen. Für den SEV ist es essenziell, dass der technische Fortschritt nicht zu einer Enthumanisierung der Bahnhöfe und der Züge führt.

«Es ist offensichtlich, dass die Digitalisierung die Arbeit bei der SBB revolutionieren wird, aber wir werden diese Änderungen kritisch begleiten. Es kommt nicht infrage, dass die Bahnkundinnen und -kunden in Geisterzügen reisen müssen», betont Giorgio Tuti, Präsident SEV. Für den SEV muss das Personal angemessen ausgebildet werden – egal, welche Änderungen es geben wird.

Finanzielles Potenzial
von Totalsperren

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat einen Bericht über das finanzielle Potenzial durch Teil- und Vollsperrungen beim Bahnunterhalt herausgegeben. Die EFK analysierte drei sogenannte Cluster mit Totalsperre, also gebündelte Instandhaltungsprojekte, bei denen die betroffene Strecke komplett gesperrt und durch Busse ersetzt wurde. Es handelte sich um je ein Projekt der BLS Netz AG, der Südostbahn und der SBB.

Zwei der drei untersuchten Cluster wiesen Einsparungen um 10 Prozent auf. Diese konnten vor allem durch den optimierten Einsatz der Gleisbaumaschinen erwirtschaftet werden. Dennoch kommt die EFK zum Schluss, dass Totalsperren nicht zwingend zu Einsparungen führen. Beim dritten Cluster kam es denn auch zu Mehrkosten von 15 Prozent.

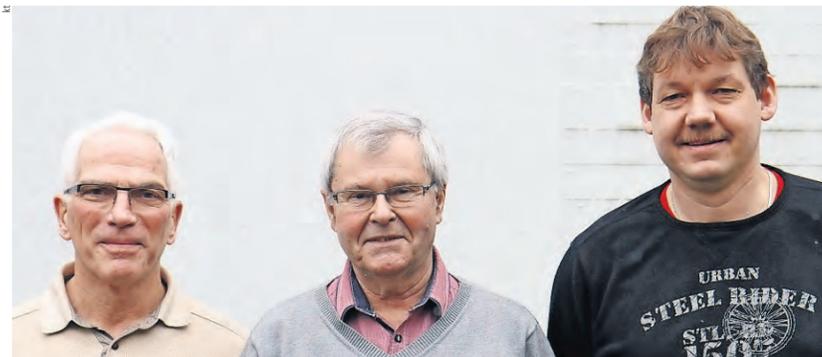
Abschliessend schlägt die Eidgenössische Finanzkontrolle vor, dass das Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde das Clustering systematisch beobachten soll. Die Kundenbedürfnisse standen nicht im Zentrum dieser Analysen.

Vorstand SEV

Unbequeme Fragen zur Mitgliederwerbung

Die Werbung war ein zentraler Punkt an der Vorstandssitzung vom 10. Februar. Weiter hat der Vorstand Kandidatinnen und Kandidaten zur Wahl am Kongress nominiert: Es geht um die Präsidiolen und Vizepräsidiolen von SEV und Vorstand.

«Das Geld ist der Nerv des Krieges.» Diese Weisheit gilt auch für den SEV, der viele Todesfälle zu verzeichnen hat. Die Anzahl Neueintritte konnte dies nicht kompensieren, denn sie war etwas tiefer als die Anzahl Austritte im Jahr 2016. «Zum finanziellen Aspekt hin kommt die zentrale Frage der Repräsentativität in den Unternehmen», betonte SEV-Präsident Giorgio Tuti. Der Vorstand befasste sich mit der Werbung, weil die Werbeverantwortliche Elena Obreschkow über die Aktion «Gratismitgliedschaft für Neumitglieder»



Die neuen Gesichter im Vorstand: Jean-Pierre Genevay (PV), Roland Schwager (Zentralpräsident PV) und Jan Weber (BAU). Es fehlt Claude Meier (Zentralpräsident TS).

in den vier letzten Monaten im Jahr 2016 Bilanz zog: «In den Augen der Werbeverantwortlichen der Unterverbände trug die Aktion Früchte, doch es ist schwierig zu sagen, wie sich die Zahlen ohne die Gratis-Mitgliedschaft entwickelt hätten. Auf jeden Fall waren sie am Ende des Jahres stabil.» Der nationale Werbetag am 14. September hat gezeigt, dass die Organisation einer solchen Aktion eine grosse Her-

ausforderung ist, und zwar für die Sektionen, die Unterverbände und die SEV-Mitarbeitenden gleichermaßen. Hinzu kommt, dass es schwierig ist, Aktionen innerhalb der Unternehmen, namentlich bei der SBB, durchzuführen. Diese erschweren den Gewerkschaften den Zugang zu den Gebäuden – oder verbieten ihn sogar. Die Alarmglocken läuten, weil die Organisationsgrad bei der SBB tendenziell sinkt. Laut Ele-

na Obreschkow hat das Jahr 2017 zwar gut angefangen, aber die Zeit ist gekommen, sich Gedanken zu machen. «Wir müssen uns mit der Werbung auseinandersetzen. Wir können nicht einfach wegschauen», fügte Giorgio Tuti hinzu. In den Unterverbänden ist man sich des Problems bewusst und wird die Thematik in den nächsten Monaten vertiefen. Die tieferen Mitgliederzahlen haben auch direkte Auswirkun-

gen auf die SEV-Mandate in der Delegiertenversammlung des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes.

Weniger Mandate im SGB

2017 hat der SEV nur noch acht statt wie bisher elf Sitze. Der Vorstand will diese wie folgt verteilen: Die Zentralpräsidenten besuchen die DV des SGB – der Unterverband BAU hat sein Mandat zugunsten der Frauenkommission zurückgezogen. Die Migrationskommission und die Jugend verzichten auf eine Teilnahme, da sie bereits durch Kolleginnen und Kollegen der SGB-Kommissionen vertreten werden. «Es ist wichtig, dass diese Mandate auch wirklich wahrgenommen werden. Falls ein Zentralpräsident verhindert sein sollte, muss er die Migrations- und die Jugendkommission kontaktieren, um Ersatz zu finden», erinnerte Giorgio Tuti. Denn dieses Jahr stehen wichtige Themen auf dem Programm, darunter die Altersvorsorge 2020. **Vivian Bologna/kt**

WAHLEN UND MUTATIONEN

Der zweitägige SEV-Kongress am 23. und 24. Mai naht. Es stehen Wahlen an: Der Vorstand nominiert Giorgio Tuti einstimmig für die Wiederwahl zum Präsidenten SEV, ebenso Barbara Spalinger und Manuel Avallone zur Wahl als Vizepräsidentin und Vizepräsident. Auch den Kandidaten für das Amt des Finanzverwalters SEV, Aroldo Cambi, nominiert der Vorstand einstimmig zur Wiederwahl.

Am Kongress wird auch das Präsidium und Vizepräsidium des Vorstands gewählt. Der bisherige Vorstandspräsident Andreas Menet muss sein Amt abgeben, da seine Amtszeit ausläuft. Für seine Nachfolge nominiert der Vorstand einstimmig den bisherigen Vizepräsidenten Danilo Tonina (RPV) für die Wahl zum Vorstandspräsidenten. Peter Käppler (AS) wird ebenfalls einstimmig für die Wahl zum Vorstandsvicepräsidenten nominiert.

Ende 2016 haben die Zentralpräsidenten der drei Unterverbände BAU, Technisches Servicepersonal (TS) und Pensioniertenverband (PV) ihr Amt niedergelegt. Die neuen Zentralpräsidenten sind Markus Kaufmann (BAU), Claude Meier (TS) und Roland Schwager (PV).

Auch beim SEV-Personal wird es dieses Jahr ein paar Wechsel geben: Henriette Schaffter hat entschieden, die Redaktion nach neun Jahren zu verlassen, und der Gewerkschaftssekretär und Redaktor Pietro Gianolli geht Ende September in Pension. Sein Nachfolger Pascal Fiscalini, der aktuelle Vizepräsident des ZPV, wird seine Stelle am ersten Juni antreten.

Petition an Postauto West

SEV und Syndicom spannen zusammen

Am Montag, 13. Februar, überreichten Mitglieder von SEV und Syndicom eine Petition mit 70 Unterschriften an die Geschäftsleitung von Postauto West. Die Chauffeure fordern bessere Arbeitsbedingungen; die Verhandlungen beginnen am 1. März.

Am Montag begleiteten gut zwanzig Chauffeure die Gewerkschaftssekretäre des SEV und von Syndicom vor den Sitz von Postauto West in Yverdon-les-Bains. «Bei dieser Mobilisierung wird mir warm ums Herz», sagt Jean-François Donzé, Gewerkschaftssekretär von



Jean-François Donzé (rechts) und Christian Fankhauser übergeben die Petition an den Leiter von Postauto West, Pierre-Alain Perren, und an den Betriebsleiter Luc Moret.

Syndicom. Christian Fankhauser, Gewerkschaftssekretär des SEV, begrüsst die Zusammenarbeit mit Syndicom bei Postauto. Gemeinsam kämpfen sie für bessere Arbeitsbedingungen: «Die Mitarbeitenden wollen in erster Linie, dass die Dienstschichten

auf maximal acht aufeinanderfolgende Tage beschränkt werden und von zwei freien Tagen gefolgt sein müssen. Zudem sollen die 12-Stunden-Schichten höchstens drei Dienstantritte und mindestens 7 Stunden und 30 Minuten bezahlte Arbeitszeit beinhalten.» **Vivian Bologna/kt**

Bild der Woche



Dieses Jahr fand das Schlittelweekend der SEV-Jugend erstmals in Grindelwald-First statt. Die fast 30 Jugendlichen absolvierten trotz Nebel und Schneefall mehrere Abfahrten auf der rasanten und hügeligen Piste bis hinunter zum Bort. Nach dem traditionellen Fondue im Bahnhof Grund ging es nach Interlaken, wo bis in die Nacht hinein gefeiert wurde. Am Sonntag ging es nach dem Mittagessen per Schiff nach Thun. Erneut war es neblig, doch das hinderte niemanden daran, alte Freundschaften zu pflegen und neue zu knüpfen. **Adrian Indermühle**

EDITO

«Das deutliche Nein zur Unternehmenssteuerreform (USR III) vom Sonntag ist ein Aufsteller! Dieser Sieg ist für den öffentlichen Verkehr Gold wert. Das war unseren Mitgliedern von Anfang an klar. Schon beim Unterschriftensammeln leisteten sie einen vorbildlichen Einsatz. Und auch im Abstimmungskampf ging die SEV-Basis am 23. Januar frühmorgens an die Bahnhöfe, um die Reisenden über die Gefahren der Reform zu informieren: Diese bedrohte die Leistungen des öffentlichen

«Die starke Präsenz des SEV und anderer Organisationen der Koalition gegen die USR III hat wesentlich zum Sieg vom Sonntag beigetragen.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV



Verkehrs und die Arbeitsbedingungen der Angestellten in dieser Branche. Das erklärten unsere engagierten Mitglieder auch ihren Kolleginnen und Kollegen am Arbeitsplatz. Die starke Präsenz des SEV und anderer Organisationen der Koalition gegen die USR III hat wesentlich zum Sieg vom Sonntag beigetragen.

Die Unausgewogenheit der Reform und die Steuerausfälle von mindestens 4 Milliarden Franken taten den Rest. Denn für diese Ausfälle hätte der Mittelstand gleich doppelt bezahlen müssen: mit Verschlechterungen im Service public und mit Steuererhöhungen für natürliche Personen. Und manche Stadt und manche Gemeinde wäre in finanzielle Schwierigkeiten geraten, weil die arrogante bürgerliche Mehrheit im Parlament für sie keinerlei Kompensation der Steuerausfälle vorsehen wollte. Sie hatte das Fuder dermassen überladen, dass sich auch bürgerliche Politiker/innen gegen die USR III einsetzten.

Auch wenn wir auf dieses Resultat durchaus stolz sein können, dürfen wir nicht vergessen, dass die Gewerkschaften und die fortschrittlichen Kräfte auf Unterstützung ausserhalb ihrer Basis angewiesen sind. Nur so können wir unsere Anliegen durchbringen. Lernen sollten aus dieser Abstimmung aber vor allem jene Parteien, die auf Sozialabbau setzen. Als Nächstes kommt nun die «Altersvorsorge 2020», und da stellt sich die Frage: Ist ein ebenso arroganter Angriff auf das bestehende Rentensystem zu erwarten? Das deutliche Nein vom Sonntag soll auf jeden Fall als klares Signal verstanden werden dafür, dass die bürgerliche Parlamentsmehrheit nun wieder zu mehrheitsfähigen Lösungen bereit sein muss.

Überschreitungen der Höchstarbeitszeit bei der Transportpolizei werden entschädigt

Nachträgliche Barvergütung dank SEV

Transportpolizist/innen, die in den letzten fünf Jahren über die Höchstarbeitszeit hinaus arbeiten mussten, erhalten die ihnen zustehenden Barvergütungen nachbezahlt. Dies hatte der SEV aufgrund von Meldungen aus der Mitgliedschaft verlangt.



Etliche Polizist/innen dürfen sich auf den verdienten Zustupf freuen.

Letzten Sommer wurden für den Gotthard-Basistunnel auch Mitarbeitende der Transportpolizei (TPO) in Faido ausgebildet. Dabei mussten einige mit der Hin- und Rückreise über 13-stündige Arbeitstage in Kauf nehmen – während andere SBB-Mitarbeitende vor Ort übernachteten. So resultierten klare Überschreitungen der für Ausbildungen geltenden Höchstarbeitszeit von 12 Stunden, bestehend aus der allge-

meinen Höchstarbeitszeit von 10 Stunden und bis zwei Stunden Reisezeit ohne Arbeitsleistung. Ein Kollege informierte nachträglich den SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni, der auf dem üblichen Weg beim Personaldienst des Personenverkehrs SBB intervenierte.

Korrekte Entschädigung gefordert

Hurni protestierte nicht nur grundsätzlich gegen die überlangen, gesetzeswidrigen Arbeitstage. Sondern er forderte auch, dass die Betroffenen wenigstens nachträglich korrekt zu entschädigen seien, wie im

Arbeitszeitgesetz (AZG) vorgesehen: Artikel 5 verlangt, dass Überschreitungen der Höchstarbeitszeit von mehr als zehn Minuten durch Freizeit von gleicher Dauer in den folgenden drei Arbeitstagen und mit einer Barvergütung entschädigt werden. Und dass diese Vergütung aufgrund des Stundenlohns mit einem Zuschlag von wenigstens 25 Prozent zu berechnen ist.

Der AZG-Artikel 5 stellt zudem klar, dass solche *Überschreitungen nur aus zwingenden Gründen, wie höhere Gewalt oder Betriebsstörungen, zulässig* sind. «Darauf sollten die Mitarbeitenden ihre Vorgesetzten hinweisen, falls diese von ihnen ohne Not Überschreitungen der Höchstarbeitszeit verlangen», empfiehlt Jürg Hurni. Ihm wurde zudem gemeldet, dass Dienste bei Beförderungen zu Sportveranstaltungen nicht korrekt abgerechnet wur-

den. Für solche Einsätze haben die Sozialpartner in den bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) eine Höchstarbeitszeit von 15 Stunden vereinbart, und dass ab 10 Stunden eine Entschädigung gemäss AZG-Artikel 5 (siehe oben) zu erfolgen hat.

Alle Überschreitungen zurück bis 1.1.2012 werden entschädigt Jürg Hurni forderte daher eine nachträgliche Überprüfung aller fraglichen Dienste bei der TPO. Dies hat die SBB inzwischen getan – zurück bis 1. Januar 2012. Die geschuldeten Barvergütungen sollen im ersten Quartal 2017 ausbezahlt werden. Als Referenzwert für die Auszahlung gilt der Jahreslohn vom Dezember 2016. In der Zwischenzeit ausgetretene Polizist/innen haben ebenfalls Anrecht auf die nachträgliche Entschädigung.

Markus Fischer

MEINE MEINUNG

Allgemeiner Wunsch eines Einzelnen

Dem umtriebigen Chef des BAV, Peter Füglistaler, ist Neues eingefallen: «Busse können auf stark ausgelasteten Strecken ein zusätzliches Angebot für Kunden sein, die etwas mehr Zeit haben und dafür weniger zahlen möchten. Konkurrenz tut der Bahn gut.»

Es ist ja nicht so, dass die Bahn konkurrenzlos geschäftig könnte. Die Strassenlobby ist im Bundeshaus stark präsent. Gerade soll sie einen neuen Milliardenfonds bekommen. Für den öffentlichen Personenverkehr wünschte sie, den deutschen Flixbus nicht auf unserem Markt zuzulassen.

Grosser Druck meine ich, ein eigenes Netz für Städteverbindungen aufzuziehen, war nicht übermässig spürbar. Ausser beim BAV-Direktor. Ihn beschäftigt die scheinbar fehlende Konkurrenz zur Bahn. Als ob selbstfahrende Autos nicht als Drohung in Sichtweite geraten wären, um nur diese Perspektive zu erwähnen. Wettbewerb braucht es, dagegen ist überhaupt nichts einzuwenden. Der heimliche Verkehrsminister soll nur nicht so tun, als ob es ihn nicht gäbe. Buslinien von Stadt zu Stadt würden einzig rentable Strecken betreffen.

Wenn ich von Basel noch bis 22.30 Uhr nach Courtemaître heimfahren will, bietet mir das nur die SBB an. Es gibt ja einen Interessenten, den das BAV lockt. Zürich–Bern soll nur 12, Zürich–Basel 9 Franken kosten. Im Sport wäre das, sagen wir bei 100-Meter-Läufern, die einen mit, die anderen ohne Rucksack. Städtische Verkehrsbetriebe und die PostAuto AG haben im Service public für Autobusse den landesüblichen Standard vorgegeben. Um die bestmögliche Sicherheit vom Personal verlangen zu dürfen, sind angemessene Arbeits- und Lohnbe-

«Der BAV-Direktor müsste auch die Trasseefinanzierung für die Bahn überdenken. Es ist nachgewiesen, dass in den letzten Jahren das Auto günstiger, die Bahn teurer geworden ist.»

Helmut Hubacher

dingungen die Gegenleistung. Wenn Konkurrenz, dann gehörte dieser Standard ebenfalls für private Buslinien von Stadt zu Stadt. Der BAV-Direktor müsste dann auch die Trasseefinanzierung für die Bahn überdenken. Es ist nachgewiesen, dass in den letzten Jahren das Auto



günstiger, die Bahn teurer geworden ist. Nicht, weil der eine besser kalkuliert als der andere. Vielmehr, weil der Lkw vom günstigen Ölpreis profitiert, die Bahn hingegen sozusagen amtlich verteuert wird.

Elvetino versetzt kurzfristig 14 Mitarbeitende

Von Mailand nach Basel und Genf

Elvetino plante, auf den 1. April 14 Mitarbeitende von Milano nach Basel und Genf zu versetzen. Die Informationen dazu erfolgten einmal mehr nur dürftig.

Beim Bahngastronomie-Unternehmen Elvetino AG, das zu 100 Prozent der SBB gehört, erhielten die 85 Mitarbeitenden, die ab Mailand ihren Dienst tun, Anfang Januar eine Mail von ihrem Vorgesetzten. Darin kündete dieser nebulös Versetzungen an, ohne irgendwelche Begleitmassnahmen oder Unterstützung zu erwähnen. Doch offiziell erfuhren Personal und SEV erst am 23. Januar, dass Elvetino nun definitiv je sieben Mitarbeitende nach Basel und Genf versetzen will. Wohlgehemt sind dies Leute, die in Mailand und Umgebung wohnen, zusammen mit ihren Nächsten. Am folgenden Tag informierte der SEV die Kolleg/innen in Mailand, dass er

am 26. Januar eine Versammlung vor Ort durchführen werde, und forderte Elvetino auf, sicherzustellen, dass sich bis dahin niemand für einen Wechsel zu entscheiden habe. Nochmals einen Tag später, am 25. Januar, wurde dem SEV beschieden, dass bereits alles gelaufen sei. Als Grund für die kurzfristige, mangelhafte Information nannte CEO Wolfgang Winter eine Ferienabwesenheit eines Kadermitarbeiters. Herr Winter, der per 1. Oktober 2016 auch die «Leitung Verkauf Schweiz» übernommen hat, ist seitdem für die betroffenen drei Standorte auch operationell zuständig.

Viel zu späte Information

Mit diesem Wechsel hingen die Versetzungen zusammen, erklärt SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Bieri. Rein betrieblich und ökonomisch betrachtet sei es einleuchtend, mehr Personal von Basel und Genf ausfahren zu lassen, statt Mitarbeitende aus Mailand dort übernachten zu lassen.

«Doch nach jahrelangen Versäumnissen der Führung, weil nicht genau hingeschaut wurde, wird jetzt allzu kurzfristig korrigiert, und die Mitarbeitenden vor Ort müssen es ausbaden. Das geht nicht und ist eine reine Abschiebung von Verantwortung.» Zudem hat Elvetino die Mitarbeitenden und den SEV einmal

mehr viel zu kurzfristig informiert, entgegen anderslautenden Versprechungen. «Damit verstösst Elvetino gegen die im April 2016 mit dem SEV und der Unia abgeschlossene Vereinbarung, die u.a. ausdrücklich eine Verbesserung der Informationsabläufe vorsah», ärgert sich Regula Bieri. Das hat sie Elvetino am Treffen vom 8. Februar klar gesagt hat

eingerräumt, dass zu spät informiert worden sei.

Aufschub um einen Monat

Weil die Notwendigkeit der Versetzungen grundsätzlich nachvollziehbar ist, wird nun vor allem über die Art und Weise der Umsetzung verhandelt. «Den Zeitpunkt für die Versetzungen konnten wir dank unserer Intervention bereits um einen Monat verschieben», erklärt Regula Bieri.

Offene Punkte

Zu Fragen Anlass gibt zudem die Auswahl der Betroffenen. Für den SEV ist klar, dass dabei die von Elvetino selbst genannten Kriterien eingehalten werden müssen. Zu klären sind auch weitere zeitliche Fragen, auch die Frage des Entgegenkommens des Unternehmens für die Flexibilität des Personals bzw. Begleitmassnahmen, die den Betroffenen den Umzug erleichtern.



Der Dienstoffwechsel von Mailand (Bild) nach Basel oder Genf bedingt eine Übernachtungsmöglichkeit dort oder einen Umzug.

Markus Fischer

Reorganisation der SBB Kidz Care

Familie und Beruf müssen vereinbar sein

Die SBB will die Organisation der Kinderbetreuung umstrukturieren. Die Modernisierung ist bitter nötig, doch sie hat auch ihre Tücken.

Der SBB ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wichtig. Deshalb unterstützt sie ihre Mitarbeitenden dabei, die Kinderbetreuung zu organisieren, und übernimmt einen Teil der Betreuungskosten. Bisher hat das Unternehmen im Rahmen seines Angebots «Kidz Care» jeweils Kontingente an Krippenplätzen für seine Mitarbeitenden eingekauft, doch die Bedürfnisse im Bereich der Kinderbetreuung haben sich in den letzten Jahren stark verändert; grössere Flexibilität ist

gefragt. Dies haben SBB-interne Umfragen sowie Rückmeldungen der SEV-Frauenkommission ergeben.

Ausserdem hat auch dieser Bereich der SBB im Rahmen von Railfit 20/30 einen Auftrag zur Effizienzsteigerung. Dennoch soll weder die Qualität noch das Wohl der Kinder gefährdet werden.

Betreuung bis 16 Jahre

Neu gilt das Angebot für Kinder bis 16 Jahre. Das Betreuungsalter wird somit angehoben und das Angebot wird für alle Familienkonstellationen geöffnet. «Alle Kinder brauchen Betreuung, nicht nur die von verheirateten Eltern», sagt Lucie Waser, die Gleichstellungsbeauftragte im SEV. «Diese Öffnung finde ich super.»

Um den internen Verwaltungsaufwand zu senken, wird die Organisation der Kinderbetreuung ausgelagert. Neu stehen den SBB-Mitarbeitenden zwei externe Beratungsstellen zur Verfügung: profawo und UND. Diese suchen für die Mitarbeitenden individuelle Lösungen für die Kinderbetreuung. Die SBB will mit der Reorganisation auch andere Formen der Kinderbetreuung fördern, wie zum Beispiel Tagesmütter.

Erschwerte Finanzierung

So weit, so gut. Aber die Sache hat einen Haken: Künftig wird nur noch einmal im Jahr nachträglich abgerechnet, um den administrativen Aufwand weiter einzudämmen. «Das heisst, dass die Mitarbeitenden vor-

erst selbst für die Betreuungskosten aufkommen müssen und die SBB ihren Beitrag erst im Nachhinein leistet», erklärt Lucie Waser. Die Mitarbeitenden in den hohen Lohnklassen wird dies nicht stören, aber für diejenigen mit tieferen Löhnen wird es schwierig, den finanziellen Druck zu stemmen. Doch Lucie Waser beruhigt: «Wir sind hier, wir kümmern uns um unsere Mitglieder und helfen, Lösungen zu finden. Es ist mir wichtig, dass bei dieser SBB-Reorganisation nicht ausge-rechnet die Schwächsten leiden. Darum begleite ich den Prozess mit einem kritischen Auge.» Wer Fragen hat, solle sich unbedingt bei ihr melden. Für Nichtmitglieder steht Regula Rütli vom SBB-Diversity-Management zur Verfügung.

Ein ungelöstes Problem

Gesetzlich sind die Arbeitgeber in der Schweiz nicht verpflichtet, Mitarbeitende bei der Kinderbetreuung zu unterstützen. Somit ist das SBB-Angebot ein Schritt in die richtige Richtung, doch auch mit dieser Umstrukturierung ist das Problem nicht gelöst: «Die Kinderbetreuung ist ein politisches Problem, das weder die SBB noch der SEV lösen können», schliesst Waser. Es braucht eine politische Lösung, doch der Bund zeigt kaum Bereitschaft dazu, obwohl die Nachbarländer Deutschland und Österreich mit gutem Beispiel vorangehen. Dort wird die Kinderbetreuung vom Staat zur Verfügung gestellt – kostenlos.

Karin Taglang

PEKO-NACHWAHLEN SBB INFRA

SEV ruft Mitglieder zur Kandidatur auf
– Anmeldefrist läuft bis 8. März

Bei der SBB-Division Infrastruktur sind in sieben Personalkommissionen per 1. Juli 2017 Sitze vakant. Deshalb werden in folgenden Wahlkreisen (fett) Nachwahlen stattfinden:

Personalkommissionen	Wahlkreise	vakante Sitze
■ Peko Division Infrastruktur	Division Infrastruktur	4
■ Peko Fläche I-B-OCI	OCI (ohne Intervention)	1
■ Peko Fläche I-B-ROT	I-B-ROT	1
■ Peko Fläche I-FN	I-FN	1
■ Peko Fläche I-IH-RME	I-IH-RME	1
■ Peko Fläche I-IH-ROT	I-IH-ROT	1
■ Peko Fläche I-PJ	I-PJ	1

Um kandidieren zu können, muss man

- in einem der aufgeführten Wahlkreise angestellt sein,
- dem GAV SBB unterstellt sein,
- in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis stehen und eine allfällige Probezeit beendet haben,
- einen Beschäftigungsgrad von mindestens 50 % haben.

Kandidatur jetzt melden

Der SEV hat Interesse daran, dass seine Mitglieder in den Peko tätig sind. Das Wahlreglement sieht vor, dass Gewerkschaftsmitglieder ein vereinfachtes Anmeldeverfahren haben: Sie müssen keine Unterschriften einreichen, um kandidieren zu können, sofern sie vom SEV vorgeschlagen werden. **Interessierte SEV-Mitglieder melden sich möglichst bald, spätestens aber bis 8. März, beim Präsidenten ihres SEV-Unterverbands oder allenfalls direkt bei SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber.**

E-Mail: urs.huber@sev-online.ch

Urs Huber



Wir sind zwei Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Aarau. Als moderne Vorortsbahn und als attraktiver Busbetrieb befördern wir jährlich rund 14 Millionen Fahrgäste. Eine Aufgabe im öffentlichen Verkehr, für die Zukunft, mit Zukunft.

Wir suchen

Teamleiter/in Bahn- und Shopverkauf (100%)

für unsere Verkaufsstelle mit integriertem Convenience-Shop in Oberentfelden

Bahnverkäufer/in (100%)

für unsere Verkaufsstelle in Reinach AG

Mitarbeiter/in Kundenservice (50%)

für unseren Kundenservice in Aarau

Haben Sie Interesse? Entnehmen Sie alle weiteren Details unserer Website aar.ch.

AAR bus + bahn | Hintere Bahnhofstrasse 85 | Aarau |

Tel. 062 832 83 00 | Fax 062 832 83 01 | aar@aar.ch | www.aar.ch

Spekulationen über einen Umzug der Officine Bellinzona

Legt die Karten auf den Tisch!

Die Diskussion um die Zukunft des SBB-Werks in Bellinzona hat eine neue Wendung genommen. Jedoch fällt auf, wie sorgfältig es die SBB vermeidet, über konkrete Lösungen für einen Umzug zu sprechen.

Das Hauptproblem der Officine bleibt, dass das Arbeitsvolumen in den letzten Jahren um rund 20 Prozent unter das Volumen gesunken ist, das die SBB bei der Gründung des Kompetenzzentrums für Bahntechnik beizubehalten versprochen hatte. Dies wirkt sich insbesondere auf die Zahl der Arbeitsplätze sehr negativ aus. Die Bemühungen der SBB, diese Tendenz umzukehren, halten sich in sehr engen Grenzen. Ja, sie scheint das Werk am liebsten definitiv entsprechend redimensionieren zu wollen.

Neue Szenarien?

Nun ist plötzlich die Idee aufgetaucht, dass die Officine von Bellinzona wegziehen sollten. Doch dazu will niemand wirklich stehen, weder die SBB noch Arbeitsgruppen, die sich einmal vage so geäußert haben, um dann wieder davon wegzukommen, noch sonst jemand – ausser dem Alter Ego von Andreas Meyer gegenüber einem Gespenst in einem Büchlein von zweifelhaftem Wert.

Die SBB hat am letzten Runden Tisch von Ende Januar gegenüber den Personalvertretern sogar klar festgehalten, dass ein solcher Umzug aus technischen Gründen keinesfalls notwendig ist, da die Officine für jegliches Rollmaterial bestens zugänglich sind.

Welche Interessen?

Welche anderen Gründe sprechen für den Umzug? Logischerweise vor allem der Verkaufswert des Grundstücks der Officine, das vom Bahnhof Bellinzona in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar ist. Dass sich die SBB auffällig hütet, einen Umzug klar zu befürworten, zeigt, dass sie wenig geneigt ist, für das Werk einen Ersatzstandort zu finanzieren. Das Ziel der Diskussionen dürfte eher sein, möglichst viel Fläche des bestehenden Standorts für andere Nutzungen freizumachen, ohne sich zu Kompensationszahlungen verpflichten zu müssen. Falls diese persönlichen Überlegungen des Unterzeichnenden durch die Bereitschaft der SBB zu einer ernsthaften, fundierten Diskussion über einen Umzug der Officine widerlegt würden, wäre dies sehr erfreulich. Doch bisher hat sich die SBB auch auf Nachfrage der Personalvertreter keineswegs in diese Richtung festlegen wollen. Folglich ist gegenüber diesem Szenario grösste Vorsicht angebracht. **Pietro Gianolli/FI**

Unterverband VPT: Branchentagung Pensionierte

14. März, 10.15 Uhr, Olten, Kongresshotel Olten

Thema: «Vorsorge 2020 – der Schweizerische Seniorenrat»

Details und Anmeldung auf vpt-online.ch. Anmeldung auch möglich via deinen Sektionspräsidenten oder via SEV-Gewerkschaftssekretär Vincent Brodard, 031 357 57 57, vincent.brodard@sev-online.ch.

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich. ISSN 1662-8454. Auflage: 28101 Ex. (Gesamtauflage 42010 Ex.), WEMF-beglaubigt 24.10.2016. **Herausgeber:** SEV, www.sev-online.ch. **Redaktion:** Vivian Bologna (Chefredaktor), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter, Karin Taglang. **Redaktionsadresse:** kontakt.sev, Steinerstr. 35, PF, 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 Jahresabo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–. **Inserate:** Zürichsee Werbe AG, Seestr. 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, Neumattstr. 1, 5001 Aarau; www.mittellandzeitungsdruck.ch.

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am 9. März 2017.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 2. März 2017, 8 Uhr.

Inserateschluss: 27. Februar 2017, 10 Uhr.

Sektionskonferenz vom 8. Februar in Bern

Kein Erfolg ohne engagierte Mitglieder

GAV-Verhandlungen, Angst vor Stellenabbau, Liberalisierung und weitere grosse Themen beschäftigen den SEV und seine Sektionen derzeit. An den Sektionskonferenzen erfahren die Sektionen, was im SEV dieses Jahr ansteht – und umgekehrt.

«Es ist schwieriger geworden», sagt SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger im Bezug auf die GAV-Vertragspolitik. «Wir mussten kämpfen, um das Niveau unserer Gesamtarbeitsverträge zu halten.» Dennoch liess sich der SEV nicht unterkriegen. «In den meisten Branchen sind die Organisationsgrade nach wie vor hoch», freut sich Spalinger. Der SEV bleibt verhandlungsstark. So ist es im vergangenen Jahr beispielsweise gelungen, die bewährten Lohnsysteme zu verteidigen.

Berufsinvalidität gerettet

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone präsentiert noch einmal die Resultate der Verhandlungen zu Railfit 20/30. Auch dort war der SEV erfolgreich: Bezü-



M. Avallone

lich der Vereinbarung über die Berufsinvalidität gibt es statt einer faktischen Abschaffung gar eine Verbesserung, weil die SBB diese künftig nicht mehr ohne Gespräche mit den Sozialpartnern ändern oder kündigen kann. «Ohne euch wäre dies nicht möglich gewesen», sagt Avallone. «Die über 300 SEV-Mitglieder, die bei der ersten Verhandlungsrunde vor dem Hauptsitz der SBB demonstrierten, haben Eindruck gemacht.»

Die Vereinbarung über die Berufsinvalidität und die Risikoprämien der Pensionskasse betreffen alle SBB-Mitarbeitenden. «Spätestens bei den GAV-Verhandlungen 2018 werden wieder alle betroffen sein», sagt Manuel Avallone und appelliert an die Solidarität unter allen Berufskategorien und Unterverbänden. Die Vorbereitungen für die Verhandlungen beginnen im Herbst dieses Jahres. In der Zwischenzeit ruft Avallone zu Wachsamkeit auf: «Informiert uns, wenn bei euch etwas passiert, das in Zusammenhang mit Railfit steht.»

Zusammenhalt stärken

Das wünschen sich auch Xenja Widmer und Stefan Bruderer von der SEV-Jugendkommission. «Meldet es uns, wenn Sachen für die jungen Mitarbeitenden schief laufen», bittet Bruderer. Man müsse genau hinschauen, ob zum Beispiel plötzlich an einem Ort Lernen nach der Lehre nicht mehr übernommen werden. Die Vertreter/innen der Jugendkommission hoffen auf den Zusammenhalt aller SEV-Mitglieder, unabhängig von der Berufskategorie oder dem Alter.



S. Bruderer

Dauerbrenner Altersvorsorge und Liberalisierung

Zuweilen wird es an der Sektionskonferenz etwas technisch. Der Finanzverwalter des SEV, Aroldo Cambi, erklärt die bevorstehende Altersreform 2020 und deren Auswirkungen auf alle Schweizer Arbeitnehmer/innen. Dazu hat der SEV eine klare Position: kein Rentenabbau und keine generelle Rentenaltererhöhung. «Doch weil der Umwandlungssatz von 6,8%

auf der Basis eines technischen Zinses von 4% kalkuliert ist, entspricht er nicht mehr der heutigen Zinsrealität», legt Cambi dar. Daher will ihn der Bundesrat auf 6% senken. Da dies einer 12-prozentigen Kürzung der Pensionskassenrenten entspräche, braucht es eine Kompensation. Diese muss auch in der AHV erfolgen, zumal die Anhäufung von Pensionskassenkapital zurzeit wegen der tiefen Zinsen sehr teuer ist. Auch SEV-Präsident Giorgio Tuti kommt zu Wort: «Die Liberalisierungswelle erfasst die Bahn enorm», sagt er. Die immer tiefer greifende Liberalisierung im öffentlichen Verkehr gefährdet die Sicherheit und kann zu Dumping führen, und zwar zu Lohn-, Sozial- und Infrastrukturdumping. So zahlt beispielsweise FlixBus in Zürich gerade mal einen Franken Parkgebühr pro Stunde. «Unsere Aufgabe als Gewerkschaft ist es, zu schauen, dass die Angestellten in diesen Branchen nicht unter die Räder kommen», betont Tuti.



A. Cambi

21 Sektionen vertreten

Zum Schluss erhalten die Teilnehmenden wie immer an den Sektionskonferenzen die Gelegenheit, von ihren Sektionen zu berichten:

Mehrere LPV-Sektionen wollen einen stärkeren Fokus auf die Mitgliederwerbung setzen. Viele Lokführer/innen sind nicht im SEV organisiert – das wollen die LPV-Sektionen ändern, indem sie sich frisch und attraktiv präsentieren. Die aus drei Sektionen fusionierte neue Sektion LPV BLS ist gut gestartet und bereitet nun ihre erste Hauptversammlung vor.

Auch in den Sektionen des Pensioniertenverbands (PV) bemüht man sich um neue Mitglieder. So wollen sie mithilfe der Aktivensektionen dafür sorgen, dass weniger Mitglieder bei der Pensionierung aus dem SEV austreten. Auch fällt es in den PV-Sektionen nicht immer leicht, Leute für die Ämter im Vorstand zu finden. Dennoch bewies der Pensioniertenverband erst kürzlich seine Stärke: Seine Sektionen haben rund 12 800 Petitionsunterschriften gegen die Abschaffung des SBB-Railchecks gesammelt.

Karin Taglang

Sektionskonferenz vom 9. Februar in Zürich

An der Konferenz vom 9. Februar im Rest. Kantine im 5i im Zürcher Hardquartier nahmen 35 Vertreter/innen von 15 SEV-Sektionen teil. Das offizielle Programm ging von 14 bis 18 Uhr, und die grosse Mehrheit

war auch beim anschliessenden Apéro und Nachtessen dabei. Wie in Bern (siehe oben) referierte die vollständige SEV-Geschäftsleitung zu Railfit 20/30 (M. Avallone), zur Altersvorsorge 2020 (A. Cambi), zur

GAV-Politik (B. Spalinger) und zum Liberalisierungskurs des Bundesamts für Verkehr (G. Tuti). Letzteres will bekanntlich Fernbusse einführen und bei Schweizer Güterbahnen europäische Lokführerlöhne



zulassen, im Namen des allein seligmachenden Wettbewerbs, entgegen dem vorliegenden Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

Vorgestellt wurden auch die attraktiven Angebote 2017 der Jugend-, der Frauen- und der Migrationskommission – Programme unter www.sev-online.ch – sowie die veränderte Aufgabenteilung zwischen den Regionalsekretariaten Zürich, St. Gallen und Chur; die Sektionen werden darüber schrift-

lich orientiert. In Olten steht ab sofort ein 14-plätziger SEV-Raum zur Verfügung. Auf allseitiges Interesse stiessen zum Schluss die Berichte der Sektionsvertreter/innen zur Situation bei ihnen vor Ort.

Engagierte Teilnehmervoten gab es u. a. zu Railfit («Der SEV soll Doris Leuthard noch eindringlicher ins Gewissen reden!»), zur SBB-Angriff auf die 100-Franken-Railchecks der Pensionierten und zur drohenden Verschlechterung der Renten. **Fi**



SEV-Branche Schiff fordert Definition der branchenüblichen Arbeitsbedingungen

«Ihr könnt auf die volle Unterstützung des ganzen Unterverbands VPT und des ganzen SEV zählen.»

Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident VPT



Schiffpersonal appelliert ans BAV

Über 30 Vertreter/innen von 13 Schiffsbetrieben nahmen am 25. Januar in Luzern an der Branchentagung Schiff des SEV-VPT teil. Wegen der zunehmenden Attacken auf ihre Anstellungsbedingungen verabschiedeten sie eine Resolution mit der Aufforderung ans Bundesamt für Verkehr, mit dem SEV die branchenüblichen Arbeitsbedingungen für die konzessionierte Schifffahrt zu definieren. Die Resolution hält auch fest, dass sich die Angestellten aller Schiffsbetriebe gemeinsam gegen Druckversuche wehren wollen.

Auch beim Schiffpersonal kann heute von Idylle keine Rede mehr sein: «Gleich bei vier Unternehmen sind im vergangenen Jahr größere Probleme aufgetreten», bilanzierte SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger vor den versammelten Vertreter/innen von elf SEV-Schiff-

fahrtssektionen auf dem Motorschiff «Weggis» in Luzern. Auch vom Walen- und Hallwilersee waren Schiffsleute anwesend.

Mögliche Liberalisierung und FAV-Kündigung im Tessin

Weil die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem italieni-

schen Staat gemeinsam erteilten Konzessionen für die Schifffahrtsunternehmen auf den grenzüberschreitenden Seen Lago Maggiore (NLM, mit Sitz in Italien) und Luganersee (SNL, mit Sitz in der Schweiz) Ende 2016 ausliefen, mussten sie zwischen den beiden Staaten und den Unternehmen neu ausgehandelt werden. Die Konzessionen wurden erst Ende Dezember um zehn Jahre verlängert. Wie der Marktzugang für andere Anbieter neben der NLM und SNL und die Anstellungsbedingungen für das Schweizer Personal genau geregelt sind, hat das BAV noch nicht klar kommuniziert.

Bisher hat der SEV gehört, dass sich die schweizerischen Arbeitsverträge bei der NLM nicht mehr wie bisher grundsätzlich am Firmenarbeitsvertrag (FAV) des Locarner Bahn- und Busunternehmens FART ausrichten sollen, sondern an den «bran-

chenüblichen Arbeitsbedingungen». «Falls das BAV darunter schlechtere Bedingungen versteht als die heutigen, würden wir uns natürlich wehren», betonte Barbara Spalinger. Die Versammlung richtete daher eine Resolution ans BAV (siehe Box) mit der Forderung, die branchenüblichen Arbeitsbedingungen zusammen mit dem SEV zu definieren. «Ihr könnt auf die volle Unterstützung des ganzen Unterverbands VPT und des ganzen SEV zählen», versicherte VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro. Das SNL-Personal macht sich um seine Anstellungsbedingungen umso mehr Sorgen, als der Direktor, der auch Verwaltungsratspräsident und Hauptaktionär der SNL ist (während nur noch ganz wenige Aktien in öffentlichem Besitz sind), den FAV gekündigt hat. Die Verhandlungen dürften schwierig werden, wie das erste Treffen

mit dem SEV Mitte Januar gezeigt hat. Der Direktor wollte den SEV zuerst gar nicht dabei haben. Die Vertreter der SNL und NLM warnten auch, dass ihre Unternehmen gefährdet wären, falls ihnen andere Anbieter im Schweizer Seebecken einträgliche Fahrten wegschnappen dürften, während NLM und SNL auch bei Schlechtwetter und im Winter unrentable Leistungen anbieten müssen. Sorgen bereitet dem Personal der SNL und NLM auch, dass diese kaum noch öffentliche Gelder erhalten, obwohl sie für den Tourismus sehr wertvoll sind. Und dass sie durch den Einbruch des Tourismus wegen des starken Frankens Passagiere verloren haben.

URh-Personal wehrt massive Attacke ab – dank FAV
Auch bei der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein



Sie fahren auf unseren grössten Seen: Kollegen vom Genfersee (CGN) und vom Bodensee (SBS).



MS Weggis der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV).



Die Vertretung der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft ZSG.



Links der Kollege vom Luganersee (SNL) neben der Zweierdelegation vom Bielersee (BSG).

RESOLUTION (ZUHANDEN BAV)

Die Branchenversammlung Schiff des VPT/SEV vom 25. Januar in Luzern hat mit Besorgnis von den Attacken verschiedener Schifffahrtsunternehmen auf die Arbeitsbedingungen ihrer Angestellten Kenntnis genommen, wobei diese Attacken vom finanziellen Druck der privaten und öffentlichen Aktionäre kommen sowie von den Liberalisierungsbestrebungen des BAV.

Aus den letzten Konzessionserneuerungen ist ersichtlich, dass sie geprägt sind von Liberalisierungstendenzen, ohne dass dabei die branchenüblichen Arbeitsbedingungen, die darin genannt sind, genauer umschrieben worden sind.

Es besteht die Befürchtung, dass diese Bedingungen zu einer Abwärtsspirale führen werden, die vom Personal nicht akzeptiert werden wird.

Angesichts des Umstands, dass diese Arbeitsbedingungen in den

allermeisten Fällen von gesamtarbeitsvertraglichen Vereinbarungen zwischen Unternehmen und dem SEV ausgehandelt wurden und dass es sich dabei um betroffenes Personal handelt, das ein anspruchsvolles Berufsprofil hat, halten die Anwesenden folgendes fest:

■ Der SEV als für die Branche zuständige Gewerkschaft soll mit dem BAV die Branchenüblichkeit definieren, die für die konzessionierte Schifffahrt Gültigkeit hat.

■ Die Kolleginnen und Kollegen, die seitens ihrer Unternehmen unter Druck gesetzt werden bezüglich ihrer Arbeitsbedingungen, können auf die tatkräftige Unterstützung der Anwesenden und ihrer Sektionen sowie des VPT und des SEV zählen.

■ Der SEV schickt Kopien dieser Resolution an die Schifffahrtsunternehmen und deren Dachverband VSSU.



Vorstand der VPT-Branche Schiff von links: Patrick Clot (CGN), Barbara Schraner (ZSG) und Roger Maurer (SGV, Sekretär), mit dem für die Branche zuständigen SEV-Gewerkschaftssekretär Baptiste Morier.

(URh) kamen die Arbeitsbedingungen enorm unter Druck. Als die Direktion für die Neumotorisierung zweier Schiffe die Kantone Schaffhausen und Thurgau um ein zinsloses Darlehen von zwei Millionen Franken bat, stellten diese dafür die Bedingung, dass die URh 2017 die Kosten senkt. Zu diesem Zweck setzte der Verwaltungsrat den gleichen Sanierer ein, der in den letzten Jahren auch schon bei der Bodensee-Schifffahrt (SBS) gewirkt hatte. Dieser wollte beim Personal 200 000 Franken pro Jahr sparen; durch Streichung von Ferientagen, Nichtanrechnung von Wegzeiten (z. B. zwischen Schaffhausen und Kreuzlingen), Verschlechterung der Zulagen, des Dienstaltersgeschenks usw.

Zum Glück hatte der SEV mit der URh einen FAV abgeschlossen. Da dieser frühestens am 1. Januar 2017 kündbar war, musste der Sanierer mit dem Personal verhandeln. Dieses liess sich durch Druckversuche und Drohungen nicht beirren und erreichte im Dezember einen neuen FAV mit Anpassungen, die im Gesamtpaket einigermassen akzeptabel blieben (siehe Interview mit Regionalsekretär Felix Birchler Seite 11).

Führungskrise bei der LNM

Bei der Neuenburger- und Murtensee-Schifffahrt (LNM) brachte die Absichtserklärung des Direktors, bei der Ausbildung zu sparen, obwohl bis in fünf Jahren sechs Pensionierungen anstehen, für die Mitarbeitenden das Fass seiner Fehlleistungen zum Überlaufen. Ein SEV-Bericht über die Sorgen des Personals veranlasste den Verwaltungsrat zu einem externen Audit, das zur Entlassung des Direktors führte (siehe Interview mit Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique auf Seite 10).

Lohnstillstand – und sehr anspruchsvolle Arbeitszeiten

An der Versammlung ergab die Umfrage bei den Sektionsvertreter/innen zu den Lohnverhandlungen 2017, dass kein einziger der 13 Schiffsbetriebe eine nachhaltige Lohnerhöhung gewährte. Vier zahlen immerhin eine einmalige Prämie: SGV (1200 Franken), CGN und ZSG (500 Franken) sowie BSG (500 Franken in Reka-Checks). Die Umfrage zu den Dienstplänen zeigte einmal mehr, dass der Hochbetrieb im Sommer und die oft sehr kurzfristig anfallenden Sonderfahrten dem Personal eine hohe Flexibilität abverlangen. **Markus Fischer**

«Das Beispiel der URh zeigt, wie wichtig ein Firmen-GAV ist»

An der Schifffahrtstagung berichtete **Kurt Hunziker** (62) zum letzten Mal über die Lohnverhandlungen und weitere Geschäfte der SEV-VPT-Sektion SGV (Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee). Denn nach 20 Jahren als Präsident hat er das Sektionsruder Anfang Jahr an Stefan Hunziker übergeben, der mit ihm übrigens nicht verwandt ist. Und am Silvester hat er die 61-jährige «Rigi» auf ihrer letzten Kursfahrt gesteuert und ist mit ihr zusammen in Pension gegangen.



Dem neuen, jungen Sektionsvorstand will er sicher nicht hineinreden, würde aber bei Bedarf im Hintergrund sein Wissen zur Verfügung stellen. Er freut sich sehr, dass die jungen Schiffsführer im Vorstand mitmachen, «was einigermassen an Arbeit beinhaltet».

Hoher Organisationsgrad

Durch die Auslagerung der Werft in die Tochtergesellschaft «Shiptec», die lieber mit ihrer Personalkommission verhandelt als mit der Gewerkschaft, hat die SEV-Sektion dort Mitglieder verloren. Doch beim fahrenden Personal (rund 120 Mitarbeitende im Sommer, darunter knapp 10 Saisoniers) sind weiterhin 80 bis 85 % organisiert. Da bis 2020 rund 20 Schiffsführer in Pension gehen, bildet die SGV zurzeit Junge aus, und diese treten dem SEV bei, vor allem wegen dem Rechtsschutz. «Dieser ist sehr wichtig. Das hat im letzten Sommer der Zusammenstoss zweier SGV-Schiffe wieder gezeigt: Beide Schiffsführer erhielten vom SEV Rechtsschutz und sind froh darum.»

Die Sozialpartnerschaft mit der SGV ist «eigentlich gut: Wir wer-

den nicht gerade einbezogen in Entscheide, aber frühzeitig informiert und angehört». Doch einen GAV finden Geschäftsleitung und Verwaltungsrat nach wie vor unnötig, «weil die Reglemente für das Personal schon gut genug seien. Diese wollten wir vom SEV einfach mal ohne materielle Veränderung in einen GAV giesen – damit sie nicht einseitig ohne Verhandlungen verschlechtert werden könnten, falls auch bei der SGV mal ein Scharfzahn käme. Das Beispiel der URh zeigt, wie wichtig diese rechtliche Sicherheit für das Personal ist».

Zurzeit aber wird die SGV gut geführt und weiss mit ihren Dampfern und neuen Schiffen, guten Fahrplänen, stets neuen, attraktiven Angeboten und professionellem Marketing Ausflügler wie Touristen für den See im Herzen der Schweiz zu begeistern. Besonderen Wert legt die SGV auch auf die Freundlichkeit des Personals. Dieses hat aber seit Jahren keine Grundlohnerhöhung mehr erhalten, sondern nur Prämien, je nach Geschäftsgang. «Wenn junge Mitarbeiter eine Familie gründen, merken sie plötzlich, dass ihre Frau auch arbeiten muss...» **FI**

Schifffahrt: Mobilisierung der Sektionen URh und LNM

«Das Personal hat gezeigt, wie sehr es dem Unternehmen verbunden ist.»

Jean-Pierre Etique, Gewerkschaftssekretär SEV



Zwei Unternehmen, zwei Kämpfe

In der Schifffahrt gab es für den SEV in jüngster Zeit viel zu tun. kontakt.sev sprach mit den zwei Gewerkschaftssekretären Jean-Pierre Etique und Felix Birchler, die für die VPT-Sektion Lac de Neuchâtel et de Morat (LNM) und das Personal der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) zuständig sind.

Jean-Pierre Etique hat die Kolleginnen der Neuenburger- und Murteneseeschifffahrt im Kampf für die Rettung des Unternehmens begleitet.

kontakt.sev: Das zweite Halbjahr 2016 war schwierig für die LNM. Am 19. Januar wurde bekannt, dass der Direktor das Unternehmen verlassen wird. Geht es nun auf in eine rosige Zukunft?

Jean-Pierre Etique: Nein, so einfach ist es nicht. Der Rücktritt des Direktors allein löst das Problem noch nicht. Doch das Personal ist erleichtert und die Stimmung am Arbeitsplatz gut. Die Mitarbeitenden wissen aber auch, dass sie sich am Aufbau einer neuen Unternehmenskultur beteiligen müssen, genauso wie an der Erstellung eines Organigramms und am Erarbeiten von klar definierten Pflichtenheften. Der Wechsel wird sicher radikal sein, aber er ist nötig. Der SEV hat ein externes Audit gewünscht, das die Probleme im Unternehmen aufzeigt. Ohne die Intervention des Verwaltungsrats wäre die LNM geradewegs in eine Mauer gesehelt. Das Personal war bereit, für das Unternehmen zu kämpfen. Dies ist bestimmt die grösste Lehre, die man aus dieser Zeit ziehen kann.

Das Personal hat mithilfe des SEV ein Audit und einen Führungswechsel erreicht. Was war das Erfolgsrezept? Das Wichtigste war das Ver-

trauen der Sektion zum SEV. Im Verlauf der GAV-Verhandlungen in den letzten Jahren wurde das Vertrauensverhältnis gestärkt; der GAV trat am 1. Januar 2015 in Kraft. Dank der engen Zusammenarbeit kannte der SEV die Erfahrungen des Personals. Die Probleme bei der LNM stammten nicht aus den letzten sechs Monaten. Man musste Prioritäten setzen: Erstes Ziel war es, den GAV zu unterzeichnen, auf den man seit mehr als zehn Jahren gewartet hatte. Danach legten wir dem Verwaltungsrat im letzten September einen soliden und glaubhaften Bericht vor, den wir mithilfe von Informationen des Personals erstellen konnten. Dieser Bericht wurde vorgängig den Mitgliedern der Sektion präsentiert. Es war mir wichtig, dass die Sektion hinter ihren Forderungen steht. Allem voran stand die Forderung nach einem externen Audit, denn das Unternehmen wurde dirigiert wie eine Dorfkapelle.

Und die Sektion stand dahinter?

Die Unterstützung der Sektion lag nicht auf der Hand, denn niemand wollte verlangen, dass der Direktor das Unternehmen verlässt. Ich kann das verstehen. Das Vertrauensverhältnis zum Personal war zwar schon lange zerbrochen, doch unsere Forderungen sollten weiter gehen, als einfach den Weggang des Direktors zu fordern. Die Beurteilung der Situation durch ein externes

Organ war fundamental. Im Prozess rettete uns die «Geduld» derer, die wollten, dass es schnell geht, denn am Ende zogen alle am gleichen Strick und alle standen hinter dem Bericht. Mitte Oktober fassten die Mitarbeitenden gemeinsam den Mut, sich mit einer Delegation des Verwaltungsrats zu treffen. Dieser wollte aus erster Hand erfahren, ob all die Dinge, die wir im Bericht aufgelistet hatten, wirklich stimmten. Das war ein Schlüsselmoment: Die gut fünfzig Mitarbeitenden waren präzise und kohärent in ihren Aussagen und verhielten sich respektvoll. Ich ziehe meinen Hut vor ihnen! Nach dem Treffen hat der Ver-

«Die Mitarbeitenden fassten gemeinsam den Mut, sich mit einer Delegation des Verwaltungsrats zu treffen.»

Jean-Pierre Etique, Gewerkschaftssekretär

waltungsrat ein externes Audit gefordert. Auf unseren Wunsch wurde auch das BAV befragt.

Kommen wir zum Inhalt des Berichts, den der SEV dem Verwaltungsrat nach den Sommerferien vorlegte. Das Timing war kein Zufall...

Am ersten Juli hatte ein Artikel im «Express/L'Impartial» das Fass zum Überlaufen gebracht. Darin erfuhren wir, dass die finanzielle Lage nicht gut sei und dass angeblich die Ausbildung des Personals der Grund dafür sei. Der Direktor sagte darin, dass diese finanzielle Belastung im 2017 verschwinden werde, denn es seien alle bereits aus-

gebildet. Da haben wir festgestellt, dass ihm die Sozialpartnerschaft nichts mehr bedeutete, denn die Ausbildung ist im GAV festgehalten. Dennoch hat er keine Nachwuchsförderung betrieben, sodass nach der Pensionierung einiger Kapitäne in den nächsten Jahren ein Unterbestand drohte.

Gleichzeitig verlangte eine Interpellation im Neuenburger Kantonsparlament Zukunftsszenarien für die LNM. Wie kam dies bei den Mitarbeitenden an?

Sollte man die LNM mit einer anderen Unternehmung fusionieren? Kann sie wirklich nicht

mehr selbst navigieren? Während man sich diese Fragen stellte, erfuhren wir über die Medien, dass sich der Verwaltungsrat mit einer neuen Strategie 2022 befasste. Zudem hatten wir Anfang 2016 festgestellt, dass die LNM eng mit der CGN zusammenarbeitete, indem sie bei dieser Dampfschiffkapitäne auslieh. Auch individuelle Situationen liessen uns Schlimmes befürchten. So hatte zum Beispiel 2015 ein junger Kapitän seine Theorieprüfung bestanden, konnte aber mit dem praktischen Teil nicht weiterfahren, weil die LNM ihn nicht für die erforderliche Zeit ans Steuer liess. Ohne Praxis verfällt die Theorie-

prüfung und muss wiederholt werden. Im Oktober verlangten wir von der LNM, das BAV um eine Verlängerung der Gültigkeit der Theorieprüfung zu ersuchen, doch die Direktion hat es verschlafen. Wenn diese Forderung rechtzeitig eingereicht worden wäre, hätte sie das BAV vielleicht nicht abgelehnt...

Die Probleme beim Unternehmen waren auch dem BAV bekannt: Es verlängerte die 2014 ausgelaufene Konzession nur für die Jahre 2015 und 2016, anstatt wie gewöhnlich für zehn Jahre. Im letzten September hatte es die Konzession für 2017 nicht erteilt...

Erst vor kurzem hat die LNM die Konzession doch noch erhalten, aber wieder nur für zwei Jahre. Wegen des Nichteinhaltens rechtlicher Vorschriften, des Arbeitszeitgesetzes und seiner Verordnung, blieb das BAV misstrauisch. Die auf zwei Jahre beschränkte Konzession für 2015 und 2016 hätte bereits eine Warnung an den Direktor sein sollen. Doch er nahm sie nicht ernst und setzte die Zukunft der LNM aufs Spiel – das war völlig unverantwortlich.

Die Kolleginnen und Kollegen machen sich Sorgen um den Zustand der Flotte. Ist es wirklich so schlimm?

Eine Serie von Havarien löste grosse Sorgen aus, denn die Flotte wurde schlecht unterhalten. Es war offensichtlich, dass

die Instandhaltung der Schiffe keine Priorität hatte. Scheinbar lautete die Devise: «Solange das Schiff nicht sinkt, ist alles in Ordnung.» Doch wir sprechen hier nicht vom Motorboot einer Privatperson, sondern von der Flotte einer Unternehmung, die grösstenteils durch die Öffentlichkeit finanziert wird. Ein so nachlässiges Flottenmanagement hätte für das Personal böse enden können.

Was hast du davon mitbekommen?

Bei gewissen Unfällen hatte man Zweifel, ob sie auf technische Probleme oder menschliches Versagen zurückzuführen waren. Das Schlimmste ist, dass der Direktor lieber menschliches Versagen als Ursache nannte, wenn gewisse Kapitäne auf der Brücke waren ... Diese willkürliche Behandlung des Personals wurde auch im externen Audit kritisiert.

Das Audit ergab ausserdem, dass die Aufgaben im Unternehmen schlecht verteilt waren. Kennst du Beispiele dafür?

Der Betriebsleiter hatte keine Zeit dafür, das zu tun, wofür er bezahlt wurde, weil er auch noch das Gastro-Personal herumchauffieren musste ... Doch was noch schlimmer war: Der Direktor widersprach den Kapitänen, als sie den Matrosen Anweisungen

erteilten. Gleichzeitig erwartete der Direktor einen Kapitän, weil dieser seine Mannschaft nicht überwacht hatte, als er auf der Brücke war. Er musste sich zwischen zwei widersprüchlichen Aufträgen entscheiden: sich auf die Brücke konzentrieren oder die Mannschaft führen. Er konnte es nur falsch machen.

In diesem ganzen Prozess war die Zusammenarbeit mit dem Verwaltungsrat zentral. Da lief (fast) alles perfekt, nicht wahr?

Der SEV hat den Verwaltungsrat bereits 2012 darüber informiert, dass es Probleme im HR und bei der Arbeitszeit gab. Der Verwaltungsrat gab dem Direktor noch eine Chance und stellte ihm einen Coach zur Seite. Aber damals gab es noch kein Audit wie heute. Dieses Mal kam die Wahrheit ans Licht. Der Verwaltungsrat hat erkannt, dass die Situation schlimm war. Doch in seiner Kommunikation hat er die Rolle, die das Personal und der SEV in dieser Sache spielten, kaum erwähnt, was ich bedaure. Man muss es noch einmal sagen: Das Personal hat gezeigt, wie sehr es dem Unternehmen verbunden ist. Das Ziel war nie, Köpfe rollen zu lassen, sondern einzig und allein, den Fortbestand der LNM zu sichern.

Vivian Bologna/kt

«Der Zusammenhalt des URh-Personals war extrem stark»

kontakt.sev: Das Personal der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) musste 2016 einen massiven Angriff auf seinen Firmenarbeitsvertrag (FAV) abwehren. Wie kam es dazu?

Felix Birchler, Regionalsekretär SEV:



Weil die URh Geld braucht für die Motorisierung zweier Schiffe, hat ihr Verwaltungsrat (VR) die Kantone Schaffhausen und Thurgau um ein zinsloses Darlehen von zwei Mio. Franken ersucht. Die Regierungen stellten dafür die Bedingung, dass die URh saniert wird, worauf der VR einen Sanierer einsetzte. Dieser hatte den Auftrag, einen neuen FAV auszuhandeln auf der Grundlage der Anstellungsbedingungen der

Bodensee-Schifffahrt (SBS), die praktisch dem gesetzlichen Minimum entsprechen. So gab es ab dem 16. Juni mehrere Treffen, wo der Sanierer immer auf den SBS-Bedingungen bestand, während wir nicht alle Verschlechterungen akzeptieren wollten. Er schien allmählich die Geduld zu verlieren und präsentierte an unserer Personalversammlung vom 20. September einen einseitigen Forderungskatalog. Dieser sei sofort anzunehmen, sonst sei die Sanierung durch die Schuld des Personals gescheitert und alle verlören ihre Stellen, drohte er. Er habe schon eine Medienmitteilung vorbereitet. Doch die Versammlung lehnte das Ultimatum einstimmig ab. Das teilten wir dem Sanierer aber erst eine Woche später öffentlich mit, ebenso jedem einzelnen Verwaltungsrat und den Kantons-

regierungen. Im Brief betonten wir unsere Verhandlungsbereitschaft.

Warum machte der Sanierer seine Drohung nicht wahr?

Während wir zuwarteten mit der Antwort, hiess die Schaffhauser Regierung das Darlehen im Rahmen des Budgets zuhanden des Parlaments gut. Damit brachen die Drohungen des Sanierers in sich zusammen. Er hatte wohl bewusst noch vor diesem Regierungsentcheid unsere Zustimmung erzwingen wollen. Danach gab es eine einmonatige Verhandlungspause.

Halfen auch die Vorstösse in den Kantonsparlamenten?

Ja. Sie konfrontierten die beiden Regierungen insbesondere mit der

Frage, ob sie wirklich schlechtere Anstellungsbedingungen gefordert hätten. Die Medien sprangen auf, und die Regierungen redeten sich raus, weil sie nicht als Sozialdumpf dastehen wollten. Und sie piffen offensichtlich den Sanierer ein wenig zurück. Unsere politischen Verbindungen, vor allem zu den Gewerkschaftsbünden, waren wertvoll. Bei den Verhandlungen haben wir dann gemerkt, dass die Arbeitgeberseite nun rasch eine Lösung wollte. Auf unseren Vorschlag hat sie dann auch den Oberkapitän und den Werftchef zu den Verhandlungen beigezogen. Damit sassen auf beiden Seiten Leute am Tisch, die die Praxis wirklich kannten, und so sind bis im Dezember akzeptable Lösungen gefunden worden.

Wie wichtig waren der FAV und der Organisationsgrad?

Ohne den FAV hätte es einfach

neue Arbeitsverträge gegeben, und wer nicht unterschrieben hätte, hätte gehen müssen. Vor dem Konflikt war etwa ein Viertel des Personals beim SEV, heute sind von noch etwa 18 Mitarbeitenden zwölf dabei. Es hat uns geholfen, dass wir an unsere Versammlungen seit längerem nicht nur die Mitglieder eingeladen haben, sondern alle. Während des Konflikts sind alle gekommen, die konnten. Der Zusammenhalt des Personals blieb trotz des Drucks extrem gut.

Hat das nautische Wissen dem Personal geholfen?

Jein. Zwar ist die URh darauf sehr angewiesen, doch der Sanierer nahm keinerlei Rücksicht. Zwei Leute aus dem nautischen Bereich wurden entlassen und drei sind von sich aus gegangen. Falls es zu weiteren Abgängen kommt, wird es ziemlich kritisch.

Markus Fischer



■ Unterverband ZPV 4 Berufsbilder in 1?

«Wie soll das gehen?», fragten sich am 13. Januar die Teilnehmenden am ZPV-Strategieworkshop. Die SBB ruft im Mai 2017 einen neuen Pilot ins Leben, in Zürich und Genf. Sie sagt, es gehe um eine flexible Einteilung. Man könne dann die Reisezugbegleitenden vielfältiger einsetzen. Ein neues, attraktiveres Berufsbild mit einer Aufweichung zwischen dem Regional- und Fernverkehr soll entwickelt werden. Vier Berufe sollen zu einem einzigen Berufsbild zusammenge-

fasst werden: die ZUR, die RZB, die Aufsicht P und die ZFQ. Doch was ist mit den Anforderungen an die einzelnen Berufe? Geht das dann auf mit dem Sprachenprofil? Gibt es wirklich einen Mehrwert für die Mitarbeitenden? Diese und andere Fragen stellen sich die ZPV-Vertreter/innen. Es gibt noch viele ungeklärte Fragen, die mit diesem dreimonatigen Pilot hoffentlich



geklärt werden. Der ZPV ist skeptisch und wird sich nicht davon abhalten lassen, mitzureden. Schon jetzt sind einige Vertreter/innen aktiv in die Teilprojektgruppen integriert, und auch die Peko und der SEV wirken konstruktiv mit. Wir werden sehen, wie sich der Pilot entwickelt. Auf jeden Fall halten wir euch auf dem Laufenden. *Sabrina Tessmer*

■ SEV Jugend

Snow and Fun Challenge: ein toller Anlass!

Zum 7. Mal in Folge besuchte eine Delegation der SEV Jugend die Snow and Fun Challenge der Gewerkschaft Vida in

Österreich. Bei traumhaftem Wetter konnte die achtköpfige Gruppe zwei tolle Skitage geniessen.

Der Samstagabend fand unter dem Motto Casino Royal statt. Wie jedes Jahr stand die Versteigerung des letzten Tombolaloses im Mittelpunkt. Anschliessend folgten die Siegerehrung und die Verlosung der Hauptpreise aus der Tombola. Geschätzt wird jeweils der Austausch mit den Kolleg/innen der EVG, Vida und allen anderen anwesenden Gewerkschaften. Wir danken allen Beteiligten und insbesondere dem OK der Vida Jugend für die Einladung und den tollen, unvergesslichen Anlass. *Damian Vogel*



■ LPV Bern

Informative Herbstversammlung

Zu Beginn der Versammlung thematisierte Präsident Alfred Bigler die AHVplus-Initiative, die leider keine Chance hatte. Die Lokführer bleiben bei Railfit 20/30 vom Stellenabbau verschont, müssen aber einen Lohnabzug für die PK-Risikoprämien verkraften, den der SEV inzwischen von 0,8% auf 0,4% reduzieren konnte. Die von Mani Haller angekündigte «Belohnung» für das Lokpersonal (LP) wurde sehr undurchsichtig und ungleichmässig verteilt. An der Filialeitersitzung im Juli wurde kommuniziert, dass der IP-Tag 2 im 2017 wegen Personalmangel ersatzlos gestrichen ist und dass am Standort Brig ein sechsmonatiges Pilotprojekt kommt, bei dem die CLP mehr

Einfluss auf die Einteilung haben. Auch übernimmt die BLS definitiv den Regionalverkehr Brig-Domodossola. Der Zentralvorstand hat zwei Arbeitspapiere erarbeitet. Jenes zur Sicherheit sieht vor, dass nach schweren Ereignissen sofort Verbesserungen durchgesetzt werden, die aber nach einigen Monaten wieder durch neue Kompromisse und Vorschriften so geändert werden können, dass sie für das LP nicht immer nur eine Hilfe sind. Das zweite Papier betrifft die Löhne des dienstjungen Lokpersonals, die nach harten Verhandlungen per 1. Mai 2016 auf die GAV-Lohnkurve angehoben wurden. In Lenzburg, Biel und Liestal gibt es ein weiteres Pilotprojekt für

genaues Anhalten. Ab Ende 2017 werden das Smartphone und das LEA III-Gerät ersetzt. Laut Peter Merz, APK, läuft die gesamte Planung des LP ab 2017 über Sopre. Versucht wird, die Effizienz zu steigern, was nicht einfach ist und zu Problemen führt. Zudem fehlen dem Regionalverkehr 2017 rund 200 Mio. Franken, was zu weiteren Anpassungen wie z. B. bei den Inbetriebnahmezeiten führt. Ein Antrag an die Delegiertenversammlung wurde vorgestellt. Er betrifft GAV-Art. 83, Absatz 2, der den Lohnaufstieg regelt. Erwähnt wurden weiter die Wiederholung der PK-Stiftungsratswahlen und die in den nächsten Jahren auslaufenden Konzessionen. *Christof Pfeuti*

■ Unterverband AS

Nachruf für Yvan Péter-Contesse

Yvan, bald sind es zwei Monate, dass du uns verlassen hast. Es war an Weihnachten. An der AS-Delegiertenversammlung im Herbst konntest du nicht mehr teilnehmen. Du hattest eine seltene, unheilbare Krankheit und dein Zustand hat sich sehr schnell verschlechtert. Wir kamen dich ein letztes Mal besuchen, haben deine Frau Monika getroffen: Sie stand an deiner Seite, eine unglaublich starke, mutige und liebende Frau. Du warst ein treues SEV-Mitglied, warst immer da für deine Kollegen, deine Sektion, deinen Unterverband und den SEV. Deine Qualitäten menschlich wie als Übersetzer wurden immer geschätzt. Du hast für den SEV so viel gemacht, dass ich unmöglich alles anführen kann: Ab 1977 warst du im SBV Biel Vertrauensmann für das Vallon de St-Imier und ab 1980 Sektionssekretär, bis du 1981 ins Reisebüro Neuenburg kamst und damit in den SBV Neuchâtel. 1980 wurdest du in den Zentralvorstand SBV gewählt. 1985 kamst du zurück nach Biel und damit zurück in den Vorstand des SBV Biel. 1989 wurdest du Präsident der Delegiertenversammlung SBV. Spä-



ter hast du dich als Leiter Verkauf in Neuenburg für einige Jahre etwas zurückgezogen. Doch nach dem Wechsel in den SBB-Übersetzungsdienst hast du dein Talent auch dem SEV an vielen Mitglieder- und Delegiertenversammlungen zur Verfügung gestellt.

Als wir einmal nach einer Versammlung aufs Tram warteten, hast du mir gesagt, dein Traum als Übersetzer sei, einmal an einem SEV-Kongress übersetzen zu dürfen. Dieser Traum ist zwei Jahre später am Kongress 2015 wahr geworden.

Yvan, wir werden deinen Sinn für Humor, deine Freundlichkeit und deine Hilfsbereitschaft nie vergessen. Danke für alles, was du warst. Unser Mitgefühl geht an deine Nächsten und an alle, denen du fehlst.

Für den Zentralvorstand AS:
René Zürcher

sev-online.ch

sev-online.ch

sev-online.ch

■ Unterverband RPV

Funk Lisa ist ein Sorgenkind

Der Zentralkommission (ZA) traf sich mit der GPK und Aroldo Cambi, Finanzverwalter SEV am 27. Januar zur ordentlichen Sitzung in Buchs. Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger informierte über Aktuelles. Der Funk Lisa ist ein Sorgenkind, die Firmen um den Funk machen Konkurrenz. Wie es weitergeht, wird im ersten Quartal 2017 entschieden. Zur Rangiertagung am 8. April wird ein Verantwortlicher des Projekts Lisa eingeladen. In der Ferien- und Skihausgenossenschaft FSG gibt es eine Statutenänderung mittels Urabstimmung, der ZA hat diese behandelt. Die Mandate des Unterverbands RPV für den SEV-Kongress sind verteilt. Für die GAV-Konferenz wird jemand

von SBB Cargo gesucht. Interessierte melden sich direkt bei Bruno Kirchofer oder bei ihrem Sektionspräsidenten. Seit 1. Januar 2017 erhalten alle SBB-Mitarbeitenden 16 Franken Sonntagszulage – einen Franken mehr. Dies hatte die Verhandlungsgemeinschaft angeführt vom SEV bei den letzten GAV-Verhandlungen erreicht. Die GPK des Unterverbands hat die Kasse des Zentralkassiers Heinz Schneider abgenommen. Sie nahm Einsicht in alle Unterlagen und lobte die tadellose und saubere Kassenführung. Das Inventar des Zentralpräsidenten wurde ebenfalls kontrolliert, und auch bei ihm ist alles in bester Ordnung.

Medienstelle RPV

SEV und Unterverbände

- 6. März**
8.45 Uhr,
Olten,
Hotel Olten
- **Unterverband AS, Branche Personenverkehr**
www.as-online.ch
Versammlung
- Alle Mitglieder sind zur Versammlung eingeladen.
- 8. März**
17.15–18.15 Uhr,
Chur, Bildungszentrum Gesundheit und Soziales
- **SEV und Gewerkschaftsbund Graubünden**
- Gleichstellung – k/ein alter Zopf für junge Frauen
- Anlässlich des internationalen Frauentags organisiert der Gewerkschaftsbund Graubünden zusammen mit dem SEV (bzw. Unia, Syndicom) ein offenes Gespräch mit Tamara Gianera, Leiterin Stabstelle Chancengleichheit von Frau und Mann.
- 13. März**
9.15 Uhr,
Olten,
Hotel Olten
- **Unterverband AS, Branche Infrastruktur**
www.as-online.ch
- Vorbereitungskurs periodische Prüfungen ZVL B (Bildungsurlaub gemäss GAV, Anhang 6, Kapitel 6g)
- Effiziente Kursvorbereitung, Prüfungsablauf, Prozesse; Welche Unterstützung bietet das Intranet SBB; Störungen erkennen, analysieren, die richtigen Checklisten anwenden können. Anmeldung bis 1. März an Alex Bringolf, i@as-online.ch. Der Kurs (gratis für Mitglieder) ist eine Ergänzung zum SBB-Ausbildungsangebot. Es empfiehlt sich, dieses Angebot in erster Linie zu nutzen.

Sektionen

- 24. Februar**
18.30 Uhr,
Chur, Otello;
(ab 20 Uhr, Spaghettiplausch und Diaschau)
- **ZPV Calanda**
- Hauptversammlung mit Gesamtneuwahlen
- Alle aktiven und pensionierten Kolleg/innen und Lernenden vom Zuppersonal Norden der RhB sind eingeladen. Nach dem ordentlichen Teil Spaghettiplausch und Diashow mit Partner/innen. Anmeldung bis 16. Februar an calanda@zpv.ch oder SMS an Martha Knupp, 079 644 61 23.
- 2. März**
16 Uhr,
Naters,
Restaurant Bellevue
- **ZPV Brig**
- Hauptversammlung mit anschliessendem Abendessen
- Alle aktiven und pensionierten Kolleg/innen und die Auszubildenden sind eingeladen. Zum Abendessen sind auch die Partner/innen willkommen. Anmeldung mittels Anmeldeleiste im Aushang oder an Misko Fiscalini, 079 787 58 00.
- 4. März**
14 Uhr (ab 18 Uhr Apéro und Nachtessen), Hägendorf, Restaurant Teufelsschlucht
- **LPV Mittelland**
- Generalversammlung 2017
- Referat SEV-Präsident Giorgio Tuti: «Wie weiter nach den Liberalisierungsgelüsten des BAV und dem Crossrail-Urteil». Anträge schriftlich bis 20. Februar an den Präsidenten. Anmeldung fürs Nachtessen bis 28. Februar an Urs Frank, 051 281 31 75, 062 216 25 33, praesident@lpv-mittelland.ch.
- 4. März**
16.15 Uhr, Buchs, Rest. Buchserhof
- **RPV Südostschweiz**
- Generalversammlung
- Alle Mitglieder sind eingeladen. Am Abend gibt es einen feinen Znacht. Dazu sind auch unsere Partnerinnen herzlich eingeladen.
- 11. März**
10 Uhr,
St. Gallen,
Restaurant Dufour
- **Bau Ostschweiz**
- Hauptversammlung
- Anschliessend an die HV Mittagessen, offeriert aus der Sektionskasse. Anmeldungen bis 7. März an eure Vertrauensleute oder direkt an Präsident Valerio Raimondo, valerio.raimondo@bluewin.ch, 071 912 54 53, 079 300 59 36. Auch die pensionierten Kolleg/innen sind herzlich willkommen.
- 11. März**
10 Uhr, Bülach, Alterszentrum Bülach/Restaurant Grampen
- **Bau Zürich**
17. Generalversammlung
- Persönliche Einladung folgt.
- 11. März**
Ab 17.30 Uhr (Versammlungsbeginn: 19 Uhr), Suhr, Restaurant Dietiker
- **RPV Aargau**
118. Generalversammlung mit vorgängigem Apéro und Nachtessen
- SEV-Gewerkschaftssekretärin Franziska Schneider referiert zum Arbeitsrecht. Alle Mitglieder mit Partnerinnen sind eingeladen. Die Traktandenliste liegt in den Personalzimmern auf. Anmeldung bis 7. März an Markus Engetschwiler, 062 891 25 12, 079 253 71 95, m_engetschwiler@bluewin.ch.
- 11. März**
15 Uhr, Gassel, Rest. Rössli (ab 18 Uhr Abendessen)
- **RPV Bern**
- Hauptversammlung mit anschliessendem Abendessen mit Partnerinnen
- Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen und die Pensionierten. Die Traktandenliste wird in den Aufenthaltslokalen ausgehängt. Anmeldungen bis 6. März an Bernhard Frey, 079 654 62 54 oder bernhard.frey@sbb.ch.
- 11. März**
9.45 Uhr,
Aarburg,
Hotel Krone
- **TS Nordwestschweiz**
7. Generalversammlung
- Gäste: Jürg Humi, Gewerkschaftssekretär SEV und Claude Meier, neuer Präsident UV TS. Anreise: Olten ab 8.55, 9.06, 9.22 oder 9.36 Uhr. Nach der Versammlung gemeinsames Mittagessen.

17. März
14.30 Uhr, Bern,
Rest. Beaulieu

■ **LPV Bern**

Hauptversammlung 2017

18. März
14 Uhr,
Basel, Bahnhof,
Basserie Basel

■ **RPV Basel**

Hauptversammlung

18. März
16 Uhr, Ebikon,
Rest. Bahnhof

■ **RPV Zentralschweiz**

8. Generalversammlung

28. März
14 Uhr, Bern,
St. Marienkirche,
Grosser Saal

■ **ZPV Bern**
www.zpv-bern.ch

Hauptversammlung mit Gesamterneuerungswahlen

31. März
18.30 Uhr,
Zürich-Altstetten,
Restaurant Markthalle

■ **RPV Zürich**

120. Hauptversammlung

Alle Mitglieder sind eingeladen.

Alle Mitglieder sind eingeladen. SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger referiert zum Thema «Rechte und Pflichten des SBB-Personals». Anmeldung zum Nachtessen bis 12. März an Präsident Markus Pfluger, markus.pfluger@gmx.ch, 079 812 00 98.

Alle Mitglieder sind zur GV eingeladen.

Eingeladen sind alle aktiven, pensionierten Kolleg/innen, CFP und Lernenden vom Zugpersonal Bern. Ab 17 Uhr Apéro und Nachtessen. Dazu sind die Partner/innen ebenfalls eingeladen. Anmeldung: Einschreiben im Depot, SMS/Telefon 079 500 06 18 oder zpv-bern@hotmail.com.

Keine Einladungen mehr per Post, sie sind ausgehängt an den SEV-Anschlagbrettern. Schriftliche Anträge bis 18. März an Präsident Martin Müller, Robert-Seidel-Hof 20, 8048 Zürich. Anmeldung zum Essen bis 25. März an Daniel Purtschert, purtschert.dani@bluewin.ch, 079 331 43 11.

Sektionen VPT

21. Februar
Ab 11 Uhr,
Kriens,
Restaurant Grüenebode

■ **VPT SGV, Pensionierten-gruppe**

Höck – Fasnacht und Saisonöffnung 2017

22. Februar

■ **VPT BLS, Pensionierte**

Winterwanderung

3. März
19.30 Uhr, Schönbühl, Gasthof Schönbühl

■ **VPT RBS**

Hauptversammlung 2017

10. März
18.15 Uhr,
St. Gallen,
Restaurant Dufour

■ **VPT Appenzellerland**

Hauptversammlung

24. März
19.30 Uhr, Altstätten, Rest. Sonne

■ **VPT Bus Ostschweiz**

Hauptversammlung

Mittagessen und gemütliches Zusammensein, Infos Saison 2017. Organisator/in: Paula Huser und Franz Erni. Bus Nr. 1 Richtung Obernau bis «Alpenstrasse», anschliessend Hauptstrasse überqueren Richtung Hochrainstrasse.

Wengernalp–Kleine Scheidegg–Salzegg–Alpiglen (Details siehe kontakt.sev Nr. 1). Anmeldungen an Fritz Adolf, 034 422 81 57, fritz.adolf@bluewin.ch.

Ab 18 Uhr wird allen SEV-Mitgliedern ein Apéro spendiert! Anschliessend an die HV wird ein Nachtessen offeriert. Der Geschäftsausschuss freut sich auf zahlreiches Erscheinen.

Die Einladungen mit den Anmeldeleisten hängen an den üblichen Orten aus. Anmeldeschluss: 1. März. Pensionierte können sich bis zum selben Datum bei Walter Rusch, 071 794 12 01 oder bei einem anderen Vorstandsmitglied anmelden.

Alle Mitglieder sind zur Hauptversammlung eingeladen.

Pensionierte SBB

16. Februar
Ab 14 Uhr, Luzern,
Boccia-Stübli Pro Ticino (Bus Nr. 1 bis «Eichhof»)

■ **Pensioniertes Zugpersonal Luzern**

Wöchentlicher Treff

1. März
10 Uhr, Zürich,
Restaurant Rheinfelder Bierhalle

■ **PV Zürich**
www.sev-pv.ch/zuerich

Stamm

2. März
Ab 14 Uhr, Basel,
Restaurant Bundesbahn

■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**

Höck

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

■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**

Stammtisch

Wir treffen uns jeden Donnerstag (ausser Feiertage). Alle – auch Kolleginnen und Kollegen anderer Kategorien – sind herzlich willkommen zum Bocciaspielen, Jassen oder auch nur zum gemütlichen Beisammensein.

Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zu einem Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

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

6. März
13.30 Uhr,
Jona, Katho-
lisches Kirch-
gemeindehaus

■ **PV Glarus-Rapperswil**
www.sev-pv.ch/gl-rw

Hauptversammlung

7. März
Basel, Restaurant
Bundesbahn

■ **Pensioniertes Zug-
personal Basel**
Stammtisch

8. März
10.30 Uhr, Luzern,
Rest. Kegelsport-
halle Allmend

■ **PV Luzern**
www.sev-pv.ch/luzern

PV-Jass

8. März
14.15 Uhr,
Wülflingen,
Strickhof (Saal)

■ **PV Winterthur-Schaff-
hausen**

Hauptversammlung

9. März
15 Uhr, Türöff-
nung: 14.45 Uhr
Windisch, Cam-
pus Rest. FHNW
(beim Bhf Brugg)

■ **PV Aargau**
www.sev-pv.ch/aargau

Jubiläumshauptver-
sammlung (100. HV) mit
anschliessendem Fest

9. März
10.30 Uhr,
Martinach,
Salle communale

■ **PV Wallis**
www.sev-pv.ch/wallis-valais

Generalversammlung

Mittagessen: 12 Uhr, Versammlungsbeginn: 13.30 Uhr. Ihr habt die Einladung mit Traktandenliste und Jahresprogramm persönlich erhalten. Eine Anmeldung zum Essen bis spätestens 1. März ist aus organisatorischen Gründen unbedingt nötig.

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

Wir treffen uns zum diesjährigen PV-Jass. Anmeldung bitte bis Samstag, 4. März an Gertrud Hofstetter, 041 758 18 19 oder gertrud.hoefi@bluewin.ch.

Anreise mit Bus Nr. 2 bis «Schloss». Nebst dem Rückblick aufs vergangene Jahr finden Wahlen statt. Wir ehren unsere Jubilar/innen, und der PV-Chor umrahmt den Anlass mit seinen Liedern.

Statutarische Traktanden. Gäste: Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV, und Roland Schwager, Zentralpräsident PV. Unterhaltung mit Liedermacher Tinu Heiniger und der Kapelle «Sälte nüechter». Essen offeriert von der Sektion. Anmeldung bis 25. Februar mit gelber Karte, hallo.aarau@sunrise.ch.

Statutarische Generalversammlung. Mittagessen CHF 30. Apéro nach der GV. Anmeldungen (nur für Mittagessen nötig) vor dem 6. März an Gilbert Conus, g.conus@bluewin.ch, 024 485 15 73.

9. März
14 Uhr, Zürich,
Kirchgemein-
dehaus, Limmat-
strasse 114

■ **PV Zürich**
www.sev-pv.ch/zuerich

Frühlingsversammlung

14. März
14.15 Uhr,
Fribourg, NH
Hotel Fribourg

■ **PV Fribourg**
www.sev-pv.ch/fribourg

Frühjahrsversammlung

15. März
14.30 Uhr, Basel,
Restaurant
L'Esprit, Laufen-
strasse 44 (Saal)

■ **PV Basel**
www.sev-pv.ch/basel

Hauptversammlung

15. März
14.30 Uhr,
Bassecourt,
Café du Jura

■ **PV Jura**

Mitgliederversammlung

17. März
13.45 Uhr,
Olten, Stadt-
theater Olten,
Konzertsaal

■ **PV Olten und Umgebung**
www.sev-pv.ch/olten

Hauptversammlung

Als Gastreferent wird Andrea Hämmerle, Verwaltungsrat SBB und alt Nationalrat über die Arbeiten im Verwaltungsrat informieren. Nach der Versammlung sind alle Mitglieder und deren Partner/innen zu einem Imbiss eingeladen.

Alle Mitglieder sind eingeladen. Statutarische Traktanden. Baptiste Morier, Gewerkschaftssekretär im SEV-Regionalsekretariat Lausanne stellt sich vor. Wie üblich sind die Partner/innen der Mitglieder herzlich willkommen.

Anreise: Tram 15/16 «Heiliggeist-Kirche», Tram 10/11 «Münchensteinerstrasse», Bus 36 «Thiersteinerschule/Zwinglihaus». Anträge bis 22. Februar an den Vorstand. Traktanden bei Ernst Speiser erfragen, 079 282 99 05 (siehe auch Website).

Statutarische Traktanden und Vorstandswahlen. Anschliessend Imbiss. Der Vorstand erwartet euch zahlreich zu dieser Versammlung. Das Café du Jura ist ab Bahnhof in 5 Minuten erreichbar.

Der neue PV-Zentralpräsident Roland Schwager stellt sich vor und informiert über aktuelle Themen. Im Anschluss wird ein Imbiss offeriert. Anmeldungen bis 12. März mit grüner Karte oder per Mail an Heinz Bolliger, hebo@yetnet.ch.

sev-online.ch

sev-online.ch

sev-online.ch

Unsere Verstorbenen

Abächerli Margrit, Witwe des Hans, Zug; gestorben im 89. Altersjahr. PV Luzern.

Baumann Lisa, Witwe des Max, Windisch; gestorben im 91. Altersjahr. PV Aargau.

Bürgisser Peter, pensionierter Zugführer, Düdingen; gestorben im 80. Altersjahr. PV Fribourg.

Decaillet Marcel, Martigny; gestorben im 91. Altersjahr. PV Wallis.

Duroux Maria, Witwe des René, Vernayaz; gestorben im 83. Altersjahr. PV Wallis.

Egger Hans, pensionierter Teamleiter, Hünenberg; gestorben im 76. Altersjahr. PV Zürich.

Egli Otto, pensionierter Rangierdisponent, Gunten; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

Fausch Georg, pensionierter Stellwerkbeamter, Chur; gestorben im 77. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Frehner Greti, Witwe des Emil, Herisau; gestorben im 98. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Fuhrer Margaretha, Witwe des Hans, Rheinfelden; gestorben im 94. Altersjahr. PV Aargau.

Gilgen Hans, pensionierter Lokomotivführer, Oberwil BL; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

Girsberger Heidi, Witwe des Hans, Jona; gestorben im 89. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Grütter Rolf, pensionierter Betriebsangestellter, Lenzburg; gestorben im 75. Altersjahr. PV Aargau.

Güdel Hans, pensionierter Chefvisiteur, Biel; gestorben im 91. Altersjahr. PV Biel.

Hadorn Karl, pensionierter Fahrdienstleiter, Thun; gestorben im 87. Altersjahr. PV Bern.

Hauri Walter, pensionierter Meister, Härkingen; gestorben im 83. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hinden Heinrich, pensionierter Zugverkehrsleiter, Dübendorf; gestorben im 73. Altersjahr. PV Zürich.

Hinder Jakob, pensionierter Betriebssekretär, Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Hirt Werner, pensionierter Aufseher, Duggingen; gestorben im 90. Altersjahr. PV Basel.

Höhener Alfred, pensionierter Vorarbeiter Stellvertreter Bahndienst, Ennenda; gestorben im 99. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Imhof Emma, Witwe des Alois, Naters; gestorben im 81. Altersjahr. PV Wallis.

Imobersteg Suzanne, Witwe des Louis, Fribourg; gestorben im 87. Altersjahr. PV Fribourg.

Im seng Maria, Witwe des Otto, Münchenstein; gestorben im 99. Altersjahr. PV Basel.

Joss Willy, pensionierter Lokomotivführer, Delémont; gestorben im 93. Altersjahr. PV Jura.

Kalt Hermann, pensionierter Schienentraktorführer, Bernhardzell; gestorben im 98. Altersjahr. PV Aargau.

König Kurt, pensionierter Zugführer, Schwarzenburg; gestorben im 83. Altersjahr. PV Bern.

Lacher Krescentia, Witwe des Hans, Glis; gestorben im 88. Altersjahr. PV Wallis.

Laube Paul, pensionierter Rangierlokomotivführer, Neuhausen am Rheinflall; gestorben im 80. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Lehmann Lina, Witwe des Marcel, Zürich; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.

Lippuner Jakob, pensionierter Rangiermeister, Buchs SG; gestorben im 83. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Lüthi Hans, pensionierter Monteur, Kerzers; gestorben im 74. Altersjahr. PV Fribourg.

Maier Claude, pensionierter Fahrdienstleiter, Schaffhausen; gestorben im 86. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Margelisch Johann, pensionierter Rangiermeister, Naters; gestorben im 96. Altersjahr. PV Wallis.

Meier Hans Walter, pensionierter Stationsvorstand, Buchs SG; gestorben im 85. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Meier Oskar, pensionierter Fahrdienstleiter, Bazenheid; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Meile Maria, Witwe des Ernst, Stein am Rhein; gestorben im 89. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Müller Josef, pensionierter Kassier, Luzern; gestorben im 94. Altersjahr. VPT SGV.

Nyffenegger Willi, pensionierter Betriebssekretär, Winterthur; gestorben im 76. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Peter Martin, Technischer Kontrolleur, Embrach; gestorben im 53. Altersjahr. TS Ostschweiz.

Ramseier-Siebert Herta, Witwe des Ernst, Dietlikon; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Rothenbühler Walter, pensionierter Zugführer, Winterthur; gestorben im 93. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Rüedi Elisabeth, Witwe des Jost, Luzern; gestorben im 89. Altersjahr. PV Luzern.

Rüegsegger Hulda, Witwe des Fritz, Huttwil; gestorben im 95. Altersjahr. VPT BLS.

Schelbli Elsa, Witwe des Karl, Richterswil; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zürich.

Schneider Rudolf, pensionierter Betriebssekretär, Bern; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

Schweizer Albert, Romanshorn; gestorben im 94. Altersjahr. PV Thurgau.

Schweizer Hans, pensionierter Dienstchef, Trimbach; gestorben im 80. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Seelhofer Werner, pensionierter Zugführer, Nidau; gestorben im 85. Altersjahr. PV Biel.

Staubli Leo, pensionierter Dienstchef, Luzern; gestorben im 96. Altersjahr. PV Luzern.

Staufer Hansruedi, pensionierter Bahnhofsvorstand, Hergiswil NW; gestorben im 81. Altersjahr. PV Luzern.

Teuber Armin, pensionierter Gruppenchef, Olten; gestorben im 92. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Ulrich Willi, pensionierter Zugführer, Winterthur; gestorben im 92. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Vegliante Giovanni, pensionierter Rangiermeister, Domodossola; gestorben im 85. Altersjahr. PV Wallis.

Villiger Franz, pensionierter Betriebsbeamter, Basel; gestorben im 87. Altersjahr. PV Basel.

Vogel Alice, Witwe des Erwin, St. Gallen; gestorben im 99. Altersjahr. PV St. Gallen.

Vogel Fridolin, pensionierter Fahrdienstleiter, Allschwil; gestorben im 86. Altersjahr. PV Basel.

Wüthrich Rosa, Witwe des Albert, Trimbach; gestorben im 94. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Wyss Alfred, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben im 93. Altersjahr. PV Zürich.

Wyssen Ursula, Witwe des Martin, Naters; gestorben im 69. Altersjahr. PV Wallis.

Zaugg Fritz, Zollikofen; gestorben im 91. Altersjahr. VPT RBS.

Zwysig Trudi, Witwe des Alois, Seuzach; gestorben im 88. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Link zum Recht

Zug gegen Auto – wer gewinnt?

Ein Einblick in den Verfahrensdschungel bei Officialdelikten.

Max weiss nicht so recht, was er tun soll. Vor fast einem Jahr fuhr er mit seinem Zug wie immer seine Strecke. Da pasierte es...

Bei der Kreuzung Hasenweg–Weltpoststrasse kollidierte seine Komposition mit einem Auto. Zum Glück gab es nur einen Blechschaden. Die Polizei kam zur Unfallstelle und die Abklärungen nahmen ihren gewohnten Lauf. Max erinnert sich: Der Fahrer beschuldigte ihn, mit Absicht in sein Auto gefahren zu sein. Nach der Befragung durch die Staatsanwaltschaft hat er nichts mehr gehört. Max wandte sich an seinen Chef. Gleich nach dem Unfall führte dieser selbst eine Befragung mit Max durch und kam dabei zum Schluss, dass Max keinen Fehler gemacht hatte. Aber auch der Chef wusste nicht, was im Verfahren läuft. Das verunsicherte Max doch recht. Obwohl der Vorfall schon weit zurücklag und er ohne Massnahmen von seinem Arbeitgeber weiterfahren durfte, belastete ihn die Situation. Also rief er beim SEV-Rechtsschutzteam an und erkundigte sich, was Sache ist.

Undurchsichtiges Verfahren

Das Rechtsschutzteam gab Max folgende Antwort: Dieser Unfall wird von der Staatsanwaltschaft als Officialdelikt gewertet. Als Officialdelikt gilt jede Rechtsverletzung, welche die Polizei und die Staatsanwaltschaft von Amtes wegen ermitteln muss. Alle anderen Rechtsverletzungen gelten als Antragsdelikte. Das heisst, die Polizei wird nur aktiv, wenn eine Anzeige vorliegt. Das Schweizer Rechtssystem sieht bei einem Officialdelikt im Dienst folgende Schritte vor: Im Vorverfahren wird lediglich geprüft, wie der Straffall vonstattengegangen ist. Dabei können auch erste Zeugenbefragungen (bei denen der involvierte Mitarbeiter befragt wird) eine wichtige Rolle spielen. Erachtet die Staatsanwaltschaft eine Zeugenaussage aber von vornherein als nicht notwendig, kann auf eine Einvernahme verzichtet werden.

Nach Abnahme der wichtigsten Beweise können die Parteien (Beklagter und Arbeitgeber, nicht aber der in den Unfall verwickelte Mitarbeiter) beim Gericht Akteneinsicht einfordern. Im Anschluss an das Vorverfahren werden für das Untersuchungsverfahren alle erarbeiteten Resultate zusammengetragen. Mit diesem Schritt wird auch die Frage geklärt, ob und in welchem Ausmass der Unfallverursacher schuldig ist.

Urteil nach Untersuchung

Am Ende des Untersuchungsverfahrens wird darüber entschieden, ob Anklage erhoben oder das Verfahren eingestellt werden kann. Sollte ersteres der Fall sein, wird das Hauptverfahren eröffnet. Das Gericht veranlasst daraufhin allfällige weitere Untersuchungen (zusätzliche Zeugenbefragungen, Einholen diverser Gutachten usw.). Nach diesem Prozedere entscheidet das Gericht, ob der Beklagte nun zu verurteilen ist, und wenn ja, welcher Strafansatz angemessen ist. Gegen das Urteil kann Beschwerde eingereicht werden, jedoch nur seitens der Anklage (Staatsanwaltschaft) selbst oder des Beschuldigten. Bei kleineren Delikten kann das Ganze durch ein Strafbefehlsverfahren abgekürzt werden. Dies geht allerdings nur, wenn der Beschuldigte seine Schuld anerkennt und das bevorstehende Strafmass gering ausfällt.

Auskunftspersonen werden nie – der Arbeitgeber häufig auch nicht (ausser es wurde Privatklage eingereicht, was ihn zur Partei machen würde) – über den Verfahrensausgang informiert. Sollten Forderungen seitens des Arbeitgebers resp. des Geschädigten (finanzielle Forderungen wie z.B. Genugtuung, Schadenersatz usw.) bestehen, müssten diese in einem späteren zivilrechtlichen Verfahren wiederum vom Arbeitgeber geltend gemacht werden. Max kann nun wieder ganz beruhigt seiner Arbeit nachgehen. Er weiss, dass er nicht gegen die Fahrdienstvorschriften verstossen und auch sonst keinen Fehler gemacht hat.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbriefe

kontakt.sev predigt Wasser und trinkt Wein

Im letzten «kontakt» erschien eine Einladung zum Bezug der Zeitung auf elektronischem Wege. Genau so geht es heute auf vielen Gebieten. Es wird geklagt, die öffentlichen Dienste würden immer mehr abgebaut, von Skandalen ist die Rede und man empört sich, wenn Bahnschalter schliessen, Poststellen aufgehoben werden und die Briefzustellung Einschränkungen erfährt. Natürlich sei es dem SEV unbenommen, Kosten sparen zu wollen; das sagen aber alle anderen auch, inklusive Post und Bahn, wobei Letztere zum Leidwesen vieler Leute ab Dezember 17 gar das gedruckte Kursbuch verweigert. Nur eben: Wundern muss man sich da nicht, wenn die Post immer weniger zu tun hat und vielleicht in ferner oder naher Zukunft ganz auf den Briefträger verzichtet. Wenn also im «kontakt» wieder gegen Einschränkungen beim Service public geklagt und gejammert wird, lese ich solches inskünftig mit sehr gemischten Gefühlen, denn dann predigt offensichtlich jemand Wasser und trinkt selber Wein. Ganz abgesehen davon, dass sich, wenn immer mehr Abonnenten auf die elektronische Ausgabe umsteigen, die Herausgabe einer gedruckten Version mit gleicher Begründung wie beim Kursbuch bald einmal nicht mehr lohnt und die «Nichtelektroniker» schauen können, wo und wie sie sich informieren. Und über die Ausrede mit der Umwelt schüttle ich den Kopf, seit kürzlich glaubhaft dargelegt wurde, der Schweizer Wald sei sehr wohl in der Lage, das nötige Holz zu liefern; eine lau-

fende Erneuerung sei sogar erwünscht. Natürlich steht auch bei mir zu Hause ein PC. Aber vielleicht muss man sich doch überlegen, ob es von Gutem sei, alles, wirklich alles nur noch über diesen Kasten und weitere zugehörige Apparätschen zu erledigen.

Hans-Peter Köhli, Zürich

Stellungnahme der Redaktion

Dass ein Service abgebaut wird, wenn er nicht genutzt wird, ist richtig. Und dass man ein solches Angebot abbauen bzw. einsparen kann, haben wir nie bestritten. Es trifft auch zu, dass wir die Seitenzahl unserer Zeitung reduzieren, um Geld zu sparen. Doch insgesamt baut der SEV sein Informationsangebot nicht ab, er baut es im Gegenteil aus: Man findet unsere Informationen stets aktuell auf dem Internet (www.sev-online.ch). Auch auf Facebook bemühen sich verschiedene Einzelpersonen und Gruppen, die Stellungnahmen des SEV möglichst vielen bekanntzumachen. Doch wenn sich jemand bei der digitalen Kommunikation lieber etwas zurückhält oder die Informationen lieber auf Papier hat, so haben wir auch dafür Verständnis: Wir wollen niemanden zwingen, aufs Internet umzusteigen. Aber diejenigen, für die die Papierausgabe kaum nötig ist, sollen darauf verzichten können. Dann bleiben mehr Mittel für die Kernaufgaben des SEV. Denn von den leider weniger werdenden Mitgliedern höhere Beiträge fordern, das möchte ja niemand.

kontakt.sev im Internet oder als gedruckte Ausgabe?

Mit Interesse habe ich diese Frage im letzten «kontakt» gelesen. Ich bin mir bewusst, dass der SEV mit dieser Lösung Kosten sparen kann. Bin ich unterwegs und will das «kontakt» lesen, bin ich darauf angewiesen, einen Laptop mitzuschleppen. Sein Gewicht ist nicht unerheblich. Zudem besteht die Gefahr, dass er mir abhanden kommen könnte oder der Akku im dümmsten Moment leer ist.

Mit dem «kontakt» habe ich in meinem Reisegepäck (in der Schweiz) aktuelle Zeitungen oder Bücher dabei, die in der Regel weit weniger Gewicht aufweisen. Also ist meine Wahl bereits gemacht. Ich

stamme aus einer Zeit, in der schon ein Radio etwas Besonderes war (Kriegsgeneration). Im Berufsleben habe ich die Digitalisierung von den Steckersteuerungen über Lochkarten, Lochstreifen bis zu den Disketten noch mitgemacht. Und auch ich brauche einen PC, um Nachrichten zu versenden.

Doch das (angreifbare) E-Banking, Smartphone, Tablet usw. überfordern mich gelegentlich. Eine Zeitung, ein Buch zu lesen, fernab von elektronischen Medien, ist für mich immer noch wesentlich erholsamer.

Heinrich Schneebeli, Affoltern am Albis

Diskriminierung bei der SBB: Rekurs beim Bundesgericht

Strafe wegen Schwangerschaft

Im Mai 2016 hat das Bundesverwaltungsgericht die Klage einer SBB-Angestellten zurückgewiesen. Diese hatte wegen Lohndiskriminierung gegen ihren Arbeitgeber geklagt. Darauf wurde beim Bundesgericht Rekurs eingelegt – das Urteil wird bald gefällt werden.

Unser Mitglied, eine Mitarbeiterin der SBB, hatte in den Jahren 2010 und 2014 Mutterschaftsurlaub. Diese Absenzen hatten negative Auswirkungen auf ihren Lohn, denn sie erhielt keine Lohnerhöhung. Das Unternehmen begründete dies damit, dass sie länger als sechs Monate abwesend gewesen sei, was eine korrekte Evaluation ihrer Leistung verunmöglicht habe. Die Zugbegleiterin fühlte sich diskriminiert und wandte sich an den SEV.

Das SBB-Reglement sieht vor, dass eine Person nach mehr als sechsmonatiger Absenz in-



Der SEV zieht einen Fall von Lohndiskriminierung gegen eine Frau vor das Bundesgericht.

nerhalb eines Jahres keinen Anspruch auf eine Lohnerhöhung hat. Der Mutterschaftsurlaub ist jedoch nicht als Abwesenheitsgrund gelistet.

Negativer Entscheid der ersten Instanz im Mai

Im Mai 2016 urteilte das Bundesverwaltungsgericht, dass seitens der SBB keine Diskri-

minierung aufgrund des Geschlechts vorliege.

An dieser Stelle ist zu präzisieren, dass die Klägerin mehr als sechs Monate abwesend war, vier davon im Rahmen des Mutterschaftsurlaubs, doch auch einige Wochen aus anderen Gründen, die jedoch teilweise mit der Schwangerschaft zusammenhingen. Zum Beispiel im Jahr 2010 wurde die Betroffene von ihrer Arbeitspflicht befreit, weil sie ihren Beruf als Zugbegleiterin aufgrund der fortgeschrittenen Schwangerschaft nicht mehr ausüben konnte. Die SBB fand damals keine andere Tätigkeit für sie, die sie noch hätte ausüben können.

Rekurs beim Bundesgericht im September eingelegt

Weder die Gewerkschaft noch die Klägerin waren einverstanden mit dem Urteil: Im September wurde beim Bundesgericht in Lausanne Rekurs eingelegt. Es hat darüber noch nicht entschieden. Falls es ihn ablehnt, könnte die Klage noch an eine internationale Instanz weitergezogen werden.

Offensichtliche Diskriminierung einer Frau

Das erstinstanzliche Urteil des Bundesverwaltungsgerichts behandelt Absenzen aufgrund einer Schwangerschaft gleich wie jene aufgrund von Krankheit. «Wenn der Mutterschaftsurlaub zu der sechsmonatigen Absenz gezählt wird, die eine Lohnerhöhung verhindert, dann handelt es sich um eine Diskriminierung der Frauen», erklärt Vincent Brodard, der im Rechtsschutzteam SEV für den Fall zuständig ist. Für Brodard widerspricht diese SBB-Regelung klar dem Artikel über den Mutterschaftsschutz im GAV. Genau wie der Mutterschaftsurlaub nicht an den Ferienanspruch geknüpft ist, darf er auch das Recht auf Lohnerhöhungen nicht beeinflussen.

Das Bundesgericht hat sich nun an das Eidgenössische Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann gewandt und wartet auf dessen Einschätzung des vorliegenden Falls. Der Entscheid des Bundesgerichts sollte in einigen Wochen oder Monaten vorliegen.

Henriette Schaffter/kt

Photomystère: «Was ist das? Welcher Fahrzeugtyp?»



Das Bild in der letzten Nummer zeigte den hintersten Bahnhof in «Zigerschlitz», nämlich jenen von Linthal GL. Ein grösserer Bildausschnitt ist auf unserer Website www.sev-online.ch zu finden.

Das Taschenmesser «Outrider» gewonnen hat

Hans Triaca, Glis, Mitglied VPT Matterhorn-Gotthard.

Diesmal fragen wir nach einem der bekanntesten historischen Fahrzeuge der Schweizer Bahnen. Unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir ein **Caran-d'Ache-Schreibset im SEV-Look**. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

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

bis Mittwoch 1. März 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 Sie alle Felder aus.