

## Regionalverkehr

Das Parlament spricht mehr Geld, der Einsatz dafür hat sich gelohnt.

Seite 4



## Bei Railfit geschont

Das 1.-Klasse-GA auf Lebzeiten und weitere Goodies für Topkader.

Seite 5



## Krankheitstage nach Personunfällen

Wenn das Zugpersonal auf die Unfallstelle muss, erhält es die gleiche Krankheitstage-Regelung wie das Lokpersonal – dank SEV und Peko.

Fokus Seite 16

Der Fernbus-«Versuch» von Domo Reisen gibt sich harmlos, ist aber gefährlich

# Angriff auf unser Bahnsystem

**Das Busunternehmen Domo Reisen führt einen «Versuch» mit Fernbussen in der Schweiz durch. Ziel: Der Bahn sollen Kunden im Fernverkehr abgejagt werden.**

Drei Strecken hat Domo Reisen für seinen Gratisversuch im Sommer ausgewählt. Alles Verbindungen, auf denen die Bahnen gewinnbringend fahren. Das Busunternehmen will sich ein Stück vom Kuchen sichern – ohne auch unrentable Nebenstrecken zu betreiben und insbesondere, ohne sich an die Arbeitsbedingungen zu halten, wie sie bei den Bahnen herrschen und wie sie für einen sicheren Fernverkehr unerlässlich sind. Mit seiner wohlwollenden Passivität gegenüber diesem Vorhaben gefährdet das BAV Fabi. Der SEV verfolgt den Versuch sehr kritisch und wird bei einer Konzessionserteilung auf einen GAV pochen.



Seiten 2 und 3 *Das BAV schneidet der Bahn den Weg ab.*

Am 23. und 24. Mai findet der Kongress des SEV statt

## Ein Zusammentreffen im Zeichen der Digitalisierung

■ Dass sich die Welt des Verkehrs bewegen muss, tönt wie ein Kalauer. Es ist aber eine knallharte Tatsache: Digitalisierung, Liberalisierung und Flexibilität fordern Antworten auch von der Gewerkschaft, verlangen nach veränderten Aktionsformen und zwingen uns zu Anpassungen bei der Organisation und auch bei der Arbeit zugunsten des Personals.

Der SEV hat sich längst auf den Weg in die Zukunft gemacht. Die alle zwei Jahre stattfindenden Kongresse bieten die Gelegenheit, die gemachten Schritte zu überprüfen und die nächsten vorzubereiten. Deshalb sind die Kongresse alles andere als lästige Pflichtübungen oder bloss Folklore.

Die Delegierten, die am Kongress teilnehmen, haben die Unterlagen bereits



erhalten, damit sie sich seriös auf die Debatten und Verhandlungen vorbereiten können. In dieser Ausgabe von *kontakt.sev* dokumentieren wir die neuen Kongressanträge für alle Mitglieder; im Interview sagt das Kongresspräsidium, was es von der Tagung erwartet.

Interview Seiten 6 und 7  
Kongressanträge Seiten 8 bis 10

## NEWS

## Peko SBB P

Ab dem 22. Mai finden für die Peko SBB Division Personenverkehr Nachwahlen statt. Leider konnten nicht für alle zu besetzenden Sitze Kandidierende gefunden werden, weshalb Vakanz bleiben. In einigen Wahlkreisen finden stille Wahlen statt (nicht mehr Kandidierende als vakante Sitze). Zu schriftlichen Wahlen kommt es in den folgenden Wahlkreisen: P-VS, SEV-Kandidatin ist Marie-Josée Juillet (Genf). In P-OP-Werk Bellinzona kandidiert SEV-Mitglied Davide Soldà.

## «Reden kann retten»

Seit letztem September läuft die nationale Präventionskampagne «Reden kann retten», die aufzeigen soll, warum es so wichtig ist, über Suizidgedanken zu reden: Gespräche entlasten und ermöglichen es, Hilfe zu holen. Dies zeigen die drei Filmclips, in denen drei Betroffene, die einen Suizidversuch überlebt haben, ihre Geschichte erzählen. Sie wollen andern Menschen Mut und Hoffnung machen. Frühzeitig über Lebenskrisen und Suizidgedanken zu sprechen, kann Leben retten: Dies ist die Botschaft, die sich an betroffene Menschen, aber auch an Familienangehörige, Freunde und Kolleg/innen richtet. Die drei Filmclips sind zu sehen auf der Plattform der Kampagne [www.reden-kann-retten.ch](http://www.reden-kann-retten.ch). Der SEV unterstützt – gemeinsam mit andern Partner/innen – diese Kampagne.

## GAV für Drehgestelle

Im Hinblick auf die Schaffung eines gemeinsamen Drehgestellwerkes für acht Unternehmen der Westschweiz verlangt der SEV, dass die Arbeitsbedingungen dabei nicht verschlechtert werden dürfen (Ferien, Arbeitszeit, Pensionskasse). Er erwartet, in die Verhandlungen eines GAV einbezogen zu werden. Die bisherige Sozialpartnerschaft mit acht vorzüglichen GAV müsse die Basis der zukünftigen Zusammenarbeit sein. Die bisherigen Arbeitsbedingungen sollen im ersten Jahr des neuen Unternehmens weiter gelten.

## Fernbusse

## BAV spielt mit dem Feuer – SEV schlägt Alarm

**Ab Mitte Juni will das Busunternehmen Domo Reisen drei Fernbuslinien testen: St. Gallen–Genf, Chur–Sion und Basel–Lugano. Das Bundesamt für Verkehr hat die Versuche genehmigt und versichert, diese stellten für seinen definitiven Entscheid kein Präjudiz dar.**

Publik wurden die Versuche am 3. Mai durch einen Artikel von [blick.ch](http://blick.ch). Das BAV verzichtete auf eine offizielle Kommunikation seiner Bewilligung für Domo Reisen, ab Mitte Juni drei Fernbuslinien zu testen. Der SEV verurteilte am folgenden Tag in einer Medienmitteilung das gefährliche Spiel des BAV in Sachen Fernbusse. Das Bundesamt lässt die Möglichkeit einer Konzession für Domo Reisen in der Schwebe. Das Carunternehmen hat eine Bewilligung für den Betrieb von Fernbuslinien beantragt mit

dem Ziel, die Bahn auf Strecken zu konkurrenzieren, die nicht zu den unrentabelsten gehören.

## BAV in der Kritik und im Scheinwerferlicht

Neben dem SEV hat auch der VCS auf die Ankündigung dieser Tests reagiert. Angesichts der Kritik versucht das BAV, die Tragweite der Versuchsfahrten von Domo Reisen herunterzuspielen: «Formell haben wir keine Bewilligung für solche Versuche erteilt. Wir brauchen das gar nicht zu tun, weil das Unternehmen bereits über eine Verkehrslicenz in der Schweiz verfügt. Es hat uns informiert, dass es im Rahmen seines Konzessionsgesuchs Versuche durchführen will», präzisierte eine BAV-Sprecherin. «Der Umstand, dass wir solche Versuche zulassen, ist keineswegs ein Präjudiz für unseren Entscheid, ob wir eine Konzession erteilen oder nicht.»

Die einzigen Bedingungen, die das BAV Domo Reisen für die Versuche gestellt hat, sind:



Domo Reisen wird den Testbetrieb Mitte Juni aufnehmen.

Fahrten mit Passagieren sind auf eine Hin- und Rückfahrt pro Tag beschränkt, und die Personen werden gratis befördert.

## Politisch fallen die Masken

Ein anderer Akteur im Seilziehen um die Fernbusse jubelt: Nationalrat Philippe Nanter-

mod (FDP/VS), ein in der Westschweiz wohlbekannter Kämpfer für die Liberalisierung des Personenverkehrs mit Bussen.

In diese Richtung zielt eine Motion von ihm, die der Nationalrat neulich angenommen hat, die aber der Ständerat auch

noch gutheissen muss. «Die Versuche von Domo Reisen sind ein Schritt in die richtige Richtung», freut sich Nantermod. Interessant sind seine weiteren widersprüchlichen Aussagen: Das Bahn- und Busangebot richte sich nicht unbedingt ans gleiche Publikum, da junge Leute und Tourist/innen den billigeren Bus vorzögen, auch wenn dieser mehr Zeit brauche. Doch die Liberalisierung werde «den öffentlichen Verkehr stärken und die SBB dazu anstacheln, ihre Tarifpolitik zu dynamisieren». Also gibt es zwischen Bahn und Bus zwar keinen Wettbewerb, weil sie nicht das gleiche Zielpublikum haben, doch der gleiche Wettbewerb soll dazu führen, dass die SBB-Tarife sinken ... Die ultraliberale Strategie, die Philippe Nantermod vertritt, ist offenbar mit den Anwendungen des BAV abgestimmt. Die Folgen einer solchen Politik scheinen beide wenig zu kümmern. Wichtig ist ihnen die Verteidigung einer Vision.

Vivian Bologna/FI

## Vorstand SEV

## Letzte Sitzung vor dem Kongress

**Am 5. Mai tagte der Vorstand zum letzten Mal unter dem Präsidium von Andreas Menet. Ein Thema war die Stiftungsratswahl bei der Pensionskasse SBB.**

«Resultate gibt es nur, wenn man etwas unternimmt», sagte SEV-Präsident Giorgio Tuti zur Wahl der sechs Arbeitnehmervertreter im Stiftungsrat der PK SBB. Diese werden alle weiterhin von den Sozialpartnern der SBB gestellt, vier vom SEV (siehe [kontakt.sev](http://kontakt.sev) 7/2017). «Automatisch läuft nichts mehr. Ein Appell an die Mitgliedschaft mit einem Artikel in *kon-*

*takt.sev* genügt nicht.» Nach der ersten Wahl im Herbst war kritisiert worden, der SEV habe zu wenig getan. Nachdem nun die Wahlwiederholung Mitte April positiv ausgefallen ist, nutzte Giorgio Tuti die Vorstandssitzung, um allen für ihren Einsatz bei dieser Wahl zu danken. Die Frist für eine Wahlklage lief am 1. Mai ungenutzt ab.

«Nach der Wahl ist vor der Wahl!», mahnte AS-Zentralpräsident Peter Käppler. Er betonte, dass solche Wahlen künftig besser vorbereitet werden müssen, sowohl was den Einsatz genügender Mittel betrifft wie auch hinsichtlich der Kandidatenwahl.

Zurückgeblickt wurde auch auf den 1. Mai: VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro berichtete begeistert über die Raclette-Aktion der Sektionen von TPF und ZPV auf dem Python-Platz in Freiburg, die 80 Kolleg/innen anzog. Im Umzug marschierten auch TS-Zentralpräsident Claude Meier und sein Vorgänger Werner Schwarzer mit. D'Alessandro hofft, dass nächstes Jahr noch weitere Unterverbände aktiv mitmachen werden. «Und ich lade schon jetzt unseren Präsidentschaften Giorgio Tuti ein!» Da es auch die letzte Sitzung vor dem Kongress vom 23./24. Mai war, gab es eine Umfrage zu den von den Unterverbän-

den geplanten Aktionen und Resolutionen. Sicher ist: Der Kongress wird spannend! Für Andreas Menet und Pascal Fiscalini war die Vorstandssitzung eine besondere: Erster wird sein Amt als Vorstand und Kongresspräsident nach dem Kongress abgeben (siehe Interview Seiten 6 und 7). «Ich danke euch für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und freue mich darauf, im Vorstand weiter als Mitglied mitzuwirken.» ZPV-Vizepräsident Pascal Fiscalini wird vom Milizgewerkschafter zum SEV-Profi, als Regionalsekretär in Bellinzona. Beiden wurde für ihr Engagement herzlich gedankt.

vbo/FI

## Bild der Woche



Am 21. Mai, dem «internationalen Museumstag», findet in der historischen Rotonde in Brugg ein «Tag der offenen Tür» mit Führungen und Publikumsfahrten statt, wobei auch anhand der «Limmab», der Lokomotive der «Spanisch-Brötli-Bahn», Fragen zu «echt» und «fake» und heutigen Konzepten diskutiert werden. Details für Interessierte: [www.bahnpark-brugg.ch](http://www.bahnpark-brugg.ch)

## EDITO

Mit der Bewilligung der Testfahrten von Domo Reisen für Fernverkehrsverbindungen in der Schweiz setzt das BAV seine Vision 2030 weiter um, die es im Jahr 2014 publiziert hat. In diesem Sinne ist das leider nicht überraschend.

Das BAV spielt mit dem Feuer. Das spitzenmässige Bahnangebot der Schweiz ist den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern sehr viel wert, wie sie in mehreren verkehrspolitischen Abstimmungen – zuletzt mit einer hohen Zustimmung zu Fabi – eindrücklich bewiesen haben. Die direkte Kon-

«Das ist Ideologie pur: Nur was der Wettbewerb bietet, ist gut. Arbeitsbedingungen sind diesem Liberalisierungsturbo so lang wie breit.»

Barbara Spalinger,  
Vizepräsidentin SEV



kurrenzierung mit Fernbussen attackiert diese Politik von vorne. Die rentabelsten Linien sind dabei im Fokus der Fernbusse, denn dort, wo es sich weniger lohnt für die Schiene, lohnt es sich für den Fernbus auch nicht.

Diese Konkurrenz schwächt die Bahn, die mit den rentablen Linien die weniger rentablen querfinanziert. Auch aus ökologischer Sicht ist sie unsinnig. Entgegen aller Behauptungen hat diese Strategie keineswegs zum Ziel, den Strassenverkehr mit zusätzlichen kollektiven Transporten zu entlasten – gut zu sehen in den Argumenten des FDP-Nationalrats Philippe Nantermod, dem es eigentlich um eine Schwächung der bundeseigenen SBB geht. Das ist Ideologie pur: Nur was der Wettbewerb bietet, ist gut. Arbeitsbedingungen sind diesem Liberalisierungsturbo so lang wie breit.

Interessant in diesem Zusammenhang ist auch die Haltung des Bundesrats. In seiner Antwort auf die Interpellation von SGB-Präsident Paul Rechsteiner zu den Fernverkehrskonzessionen ringt sich der SBB-Eigner wenig mehr ab als Hinweise auf die Rechtsgrundlagen. Und stellt zu den Fernbussen einen Bericht per Ende Jahr in Aussicht. Einen Bericht, auf den wir seit Ende 2016 warten. Da fragen wir uns dann schon so langsam, wer hier eigentlich den Lead hat.

In dieser trüben Lage ist die Aufgabe des SEV glasklar: Sollten die Tests von Domo Reisen zu einer BAV-Konzession führen, werden wir dort vorstellig. Mit der Forderung nach einem GAV zu branchenüblichen Bedingungen. Die massgebende Branche wäre wohl in diesem Fall die SBB ...

Regionaler Personenverkehr: Bund zahlt mehr an die Verkehrszunahme

## Parlament korrigiert Bundesrat

**Nach dem Ständerat hat letzte Woche auch der Nationalrat den Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr für 2018 bis 2021 um 144 auf 4104 Millionen Franken aufgestockt – gegen den Willen von Verkehrsministerin Doris Leuthard. Die Transportunternehmen, die Kantone und der SEV sind erleichtert.**

Die Ausgangslage im Nationalrat war spannend, denn die Finanzkommission plädierte gegen die Aufstockung, die Verkehrskommission dafür. In deren Namen wies Martin Candinas CVP/GR darauf hin, dass die Zahl der Passagiere im regionalen Personenverkehr (RPV) jährlich um vier bis fünf Prozent steigt. Um diesen Mehrverkehr zu bewältigen, brauche es in den nächsten vier Jahren zusätzliche Mittel von rund 900 Mio. Franken.

### Mehrverkehrskosten gerecht teilen

Davon müsse der Bund einen Drittel bezahlen, damit Bund, Kantone und Transportunternehmen (TU) die Abgeltungen



Die Zahl der S-Bahn-Passagiere steigt Jahr für Jahr – zum Beispiel in Freiburg.

für den RPV weiterhin zu gleichen Teilen tragen. Mit dem vom Bundesrat beantragten Anteil von nur 155 Mio. würde der Anteil der Kantone und TU steigen und damit die Billettpreise, warnte Can-

dinas. Das sei der Bevölkerung nicht zuzumuten. Dies befanden auch Regula Rytz, Grüne/BE, und Edith Graf-Litscher, SP/TG. Sie beantragten ebenfalls, den Verpflichtungskredit des Bundes für die Abgeltung der Leistungen im RPV in den nächsten vier Jahren um 144 auf 4104 Mio. Franken zu erhöhen.

Namens der Finanzkommission lehnten Thierry Burkart, FDP/AG, und Jürg Grossen, GLP/BE, die Aufstockung ab, da schon ohne diese die Bundesausgaben für den RPV um zwei Prozent wachsen würden. Damit gehöre der RPV zu den am stärksten wachsenden Bereichen im Bundeshaushalt. Die TU müssten vielmehr ihre Effizienz und Wirtschaftlichkeit steigern. Auch Bundesrätin Doris Leuthard votierte gegen die Aufstockung, weil diese für die Bundesfinanzen problematisch sei. Doch mit 98:92 Stimmen bei einer Enthaltung setzten sich SP, Grüne, CVP und BDP gegen SVP, FDP und GLP durch.

Angenommen wurde auch die Form eines vierjährigen Verpflichtungskredits anstatt eines blossen Zahlungsrahmens wie bisher, um die Planungssicherheit für alle Beteiligten zu erhöhen. *sda/FI*

## KOMMENTAR

### Erleichtert, aber nicht begeistert

Die Aufteilung der Mehrkosten des Verpflichtungskredits für den regionalen Personenverkehr ist, wie so vieles in der Politik, ein gut schweizerischer Kompromiss.

Eigentlich steht im Personenbeförderungsgesetz (Artikel 30) geschrieben, dass der Bundesanteil an der gesamten Abgeltung des regionalen Personenverkehrs 50 % beträgt. Der SEV war und ist der Auffassung, dass dies auch für die prognostizierten Mehrkosten zu gelten hat. Leider standen wir mit dieser Haltung allein auf weiter Flur.

Da zudem die Ausgangslage vor der Abstimmung im Nationalrat nur knapp für die Variante des Ständerats sprach, baten wir die Nationalrätinnen und Nationalräte, die Variante der kleinen Kammer zu unterstützen.

Erleichtert haben wir den Ausgang der Abstimmung zur Kenntnis genommen. Das Resultat darf sicherlich als Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr gelesen werden. Begeisterung will trotzdem keine Aufkommen.

Daniela Lehmann,  
Koordinatorin Verkehrspolitik SEV

## MEINE MEINUNG

### Verkehrs-Abbruch GmbH

Neoliberale Ideologen wollten deregulieren, liberalisieren, privatisieren. *Tempi passati? Eben nicht.*

19 Schwergewichte aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft propagierten 1995 mit ihrer Kampfschrift den «Mut zum Aufbruch». Öffentliche Betriebe von Gemeinden, Kantonen und Bund sollten privatisiert werden: SBB, Post, Swisscom, Spitäler, Universitäten, Radio und Fernsehen, kommunale industrielle Betriebe. Wo immer abgestimmt wurde, machte die Mehrheit nicht mit. Das Anliegen scheiterte grandios.

Der Anführer der Privatisierer, Josef Ackermann, würde heute nicht mehr ins Schaufenster gestellt. Als Chef der Deutschen Bank ist er vom Leuchtturm zum Buhmann abgerutscht.

SBB ist die Abkürzung der Schweizerischen Bundesbahnen. Auf einmal sollten sie amputiert werden. Wieso das? Sie bräuchten unbedingt mehr Konkurrenz. Wer sagt das? Peter Füglistaler, Direktor BAV im Bundeshaus.

Im Herbst werden die Konzessionen neu vergeben. Die BLS möchte nationaler verkehren. Auf Kosten von neun SBB-Linien. Als Rosinenpicker natürlich nur rentable.

Der BAV-Direktor soll dafür Verständnis haben, wird ihm zugemutet. Dementiert hat er es nicht. Offenbar wäre das dann mehr Wettbewerb. Als ob es daran fehlen würde.

Der Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Strasse ist knallhart. Am meisten spüren das die SBB.



«Das Anliegen der Privatisierer scheiterte grandios.»  
Helmut Hubacher

Wollen Fernbusse eine Chance haben, müssen sie die Bahn preislich unterbieten. Das selbstfahrende Auto ist schon da und wird in wenigen Jahren den Verkehr revolutionieren. Was das für die Bahnen, für die SBB vor allem, bedeuten wird, liegt noch im spekulativen Bereich.

Die Frage wäre überzeugend zu beantworten, was eine Schwächung der SBB für Vorteile bringen sollte? Die Antwort darf nicht dem ideologisch voreingenommenen BAV überlassen bleiben. Das letzte Wort haben die Politik und allenfalls das Stimmvolk. Denn die Schweizerischen Bundesbahnen gehören uns, dem Volk.

Inskünftig will der BAV-Direktor auch Fernbusse zulassen. Die suchen sich die interessantesten Fernstrecken aus. Neue Konkurrenz der SBB also. Direktor Füglistaler betont das denn auch.

Railfit 20/30: SBB-Topkader gehen nicht mit dem guten Beispiel voran beim Sparen

# Wer Wasser predigt, muss Wasser trinken

**Den «normalen» Pensionierten den Rail Check streichen, selber aber das 1. Klasse-GA auf Lebzeiten behalten? Wo bleibt das Vorbildbewusstsein?**

Die «Basler Zeitung» machte am 29. April darauf aufmerksam, dass SBB-Topkader nach der Pensionierung weiterhin auf Lebzeiten von einem Gratis-GA 1. Klasse profitieren, während die normalen Pensionierten ab diesem Jahr auf den 100-Franken-Rail-Check verzichten müssen – als Beitrag zum Sparprogramm Railfit 20/30.

## Unfair und unsensibel

«Die Kleinen sollen bluten, während die Grossen ihre Pfründe behalten: Schreit das nicht zum Himmel?», fragte die «BaZ» je ein Mitglied der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) von National- und Ständerat. Diese reagierten empört: «Dieses Verhalten ist gegenüber den einfachen Angestellten nicht fair... Die Mehrverantwortung wird im Lohn abgegolten, den die Konzernleitungsmitglieder erhalten... Die SBB-Spitze agiert unsensibel, zumal ihre hohen Löhne bereits in der Kritik stehen...» Bei 75 ehemaligen SBB-Mitarbeitern, die derzeit Anspruch



SEV-Demo gegen Verschlechterungen bei PK und Berufsinvalidität. Braucht es eine weitere gegen Topkader-Goodies?

auf ein 1.-Klasse-Gratis-GA im Wert von 6300 Franken hätten, betrage das Sparpotenzial 472 000 Franken pro Jahr, rechnet die «BaZ» vor.

## Schlechte Vorbilder

Die Zeitung fragte auch beim SEV nach: «Für mich ist das Verhalten des obersten Kaders ein Armutszeugnis», wird Vi-

zepräsident Manuel Avallone zitiert, «leider passt es zum generellen Eindruck, den wir von der Konzernspitze haben, wenn es um Vorbilder geht.» Gegenüber kontakt.sev führt Avallone aus: «Kader haben eine Vorbildfunktion, gerade in schwierigen Zeiten wie jetzt mit Railfit 20/30. Die Topkader lassen keine Gelegenheit aus, dem Personal zu erklären, dass überall gespart werden muss – sogar beim Rail Check der Pensionierten. Da ist es schon pervers, dass sie selber weiterhin gratis Zug fahren wollen bis zum Lebensende auf Kosten der SBB. Obwohl sie mit der Rente aus ihrem Lohn das GA locker bezahlen könnten.» Die Mitglieder des SBB-Verwaltungsrats (VR) können ihr 1.-Klasse-GA nicht lebenslanglich behalten, aber immerhin vier Jahre über ihr Mandat hinaus. «Das ist auch eher unüblich und sicher nicht vorbildhaft in Zeiten, wo gespart werden muss», findet Manuel Avallone.

## Eigenen Rail Check nicht gestrichen

Völlig «daneben» findet Avallone, dass die gleichen Topkader, die den Pensionierten den Rail Check gestrichen haben, selber weiter jeden Januar Anrecht auf einen Rail Check haben. Das sieht der Anhang zum SBB-Regelwerk «Fahr-

vergünstigungen für das Personal (FVP)» vor. «Auf diese 100 Franken wären die Topkader viel weniger angewiesen als Pensionierte mit kleiner Rente...» «Wenn die Lage so dramatisch ist, dass man 1400 Stellen abbauen und den Pensionierten den Rail Check streichen muss, könnte man von den Topkadern erwarten, dass auch sie ein Zeichen setzen», stellt Manuel Avallone klar. «Zum Beispiel könnten sie auf das Gratis-GA ihrer Lebenspartner/innen verzichten. Oder auf ihre Leistungs- und Erfolgsprämien – im Volksmund Boni genannt. Vor allem, wenn sie «ihren» Erfolg mit Sparmassnahmen beim Personal erzielt haben.» Das hat der SEV schon mehrfach gefordert. «Doch jedes Mal bekommen wir zu hören, das seien «Peanuts». Insgesamt mag das Sparpotenzial bei den Kaderprivilegien tatsächlich gering sein gegenüber den 1,2 Milliarden, die die SBB bis 2020 bei ihren Jahresausgaben einsparen soll. Doch es geht hier ums Prinzip, um die Haltung: Die Chefs können nicht Wasser predigen und selber Wein trinken.»

Dies wird der SEV bei nächster Gelegenheit beim SBB-Verwaltungsrat deponieren. Denn für die Nebenleistungen des Topkaders ist der VR verantwortlich.

Markus Fischer

OuestRail befasste sich mit dem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels

# Tunnelausbau unausweichlich

**Zehn Jahre nach der Eröffnung des Basistunnels stösst der Verkehr an seine Grenzen. Ein Ausbau ist dringlich.**

Er ist Opfer seines Erfolgs. Im Lötschberg-Basistunnel ist nur eine Röhre in Betrieb. Auf der Gesamtlänge von 34,6 km ist die zweite Röhre nur zu zwei Dritteln ausgebrochen und zu einem Drittel ausgebaut. Anlässlich der OuestRail-Generalversammlung in Visp sprachen sich BLS-Direktor Bernard Guillemon und der Walliser Staatsratspräsident Jacques Melly für die Fertigstellung der zweiten Röhre des Lötschberg-Basistunnels aus.

«Alle Trassen sind gegenwärtig belegt. Mit nur einer Röhre ist eine Verbesserung des Angebots nicht möglich, obschon Nachfrage nach Güterverkehr vorhanden wäre. Und ein Halbstundentakt im Personenverkehr ist nur möglich, wenn die zweite Röhre kommt», so Bernard Guillemon. Jacques Melly sprach über die Finanzierung. Die Kosten werden heute auf 1,34 Milliarden geschätzt. Fabi wird Ausbauten für 12 Milliarden ermöglichen, doch die Finanzierungsanträge belaufen sich schon auf 55 Milliarden. Beim BAV muss also ein überzeugendes Dossier eingereicht werden.

Alberto Cherubini/pan.

## INTERVIEW

Warum wurde der zweite Tunnel nicht voll ausgebaut?

1995, als der politische Kampf um die NEAT tobte, präsidierte Michel Béguelin die nationalrätliche Verkehrskom-



mission. Er kennt die Gründe, die die Bundesbehörden veranlassten, auf das zweite Gleis im Lötschberg-Basistunnel zu verzichten.

### ■ Warum wurde der zweite Tunnel nicht voll ausgebaut?

Die Bundesräte Adolf Ogi und Otto Stich waren bei der NEAT uneins. Stich war gegen den Lötschberg-Basistunnel, Ogi dafür. Der Bundesrat teilte das Geschäft und beschloss aus finanziellen Gründen den Bau nur einer Röhre. Als Eisenbahner hat mich das schon damals wütend gemacht. Ein Unsinn, einen europäischen Tunnel auf 21 km nur eingleisig zu bauen!

### ■ Warum wurde der zweite Tunnel nicht vollständig ausgebrochen, als sich die Finanzlage nach 2000 besserte?

Im August 2002 telefonierte uns der BLS-Direktor und sagte, man könnte dank Baufortschritten die zweite Röhre für nur 90 Millionen fertig bauen. Doch der damalige Bundesrat wollte den Zusatzkredit nicht beantragen. Jetzt wird es natürlich sehr viel mehr kosten.

AC/pan.



Zur Behandlung durch den Kongress sind 15 neue Anträge eingereicht worden

# Von Steuerfragen, Toureneinteilungen und Vaterschaftsurlaub

**Der Kongress ist jedes Mal auch eine Gelegenheit, die zukünftige Marschrichtung der Gewerkschaft zu bestimmen. Vorstand, Unterverbände, Sektionen und Kommissionen können Anträge einreichen, über die demokratisch abgestimmt wird. Ein gutgeheisser Antrag verändert nicht die Welt, aber er sagt, welche Ziele verfolgt werden sollen.**

## Vorstand

Der Vorstand SEV beantragt, ab dem Jahr 2019 alle zwei Jahre einen eintägigen Kongress durchzuführen.

Der Vorstand sieht bei der Änderung der zeitlichen Dauer des SEV-Kongresses ein Sparpotenzial von jährlich jeweils rund CHF 50 000 bis 70 000. Die eintägigen Kongresse 2011 und 2015 haben gezeigt, dass die statutarischen Aufgaben, die der SEV-Kongress zu erfüllen hat, durchaus an einem Tag zu bewältigen sind.

## Zentralvorstand und Zentralausschuss VPT

Bildung einer nationalen Meldestelle für Aggressio-

nen und Übergriffe in den Transportunternehmungen ■ Zu viele Unternehmungen und Kantone, aber auch juristische Stellen, setzen den Artikel 59 des Personenbeförderungsgesetzes mangelhaft um. Der SEV soll bei diesen Stellen intervenieren, damit dieser Artikel umgesetzt wird.

Der SEV verlangt bei den zuständigen Stellen übergeordnete Massnahmen wie zum Beispiel den Aufbau einer Meldestelle oder ein nationales Amt für Gewalttaten im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, Übergriffe und Vorfälle statistisch zu erfassen und diese Daten zu analysieren, um Mitarbeitende sowie Kundinnen und Kunden zu beraten und Unternehmen den Austausch von «best practices» zu ermöglichen.

Es existieren immer noch Unternehmen im öV, welche nur wenige oder überhaupt keine Vorkehrungen und Massnahmen gegen die Übergriffe definiert haben. Der SEV hat vor einigen Jahren die Charta gegen die Gewalt im öffentlichen Verkehr gegründet, jedoch fühlen sich nicht alle Unternehmungen verpflichtet, etwas dagegen zu tun. Wir möchten konkret in diese Richtung hinarbeiten.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag zur Prüfung entgegenzunehmen.

## Zentralvorstand und Zentralausschuss VPT

Verankerung der Charta gegen die Gewalt im öffentlichen Verkehr in den Gesamtarbeitsverträgen Die Charta gegen die Gewalt im öffentlichen Verkehr muss bei allen GAV-Verhandlungen thematisiert werden und soweit möglich in den Gesamtarbeitsverträgen (GAV) aufgenommen werden.

Es ist uns bewusst, dass Gewalt, trotz der bereits umgesetzten Massnahmen, nie ganz beseitigt werden kann. Diese Problematik darf jedoch nicht in Vergessenheit geraten.

Wir wollen mit diesem Antrag ein deutliches Signal an alle Unternehmen setzen, welche die Charta unterzeichnet haben. Die Charta soll deshalb bei zukünftigen GAV-Verhandlungen integriert werden. Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen.

## Zentralvorstand Unterverband BAU

Vereinfachung der Beitragszahlung an den SGB und die kantonalen und lokalen Gewerkschaftsbünde

Die Beiträge an die kantonalen und lokalen Gewerkschaftsbünde werden über das Zentralsekretariat SEV direkt dem SGB bezahlt. Dafür handelt der SEV mit dem SGB einen schweizweit gültigen einheitlichen Mitgliederbeitrag aus. Die Verteilung der Beiträge an die kantonalen

und lokalen Gewerkschaftsbünde ist in der Verantwortung des SGB.

Da es bei den Unterverbänden immer wieder zu Differenzen bei der Bezahlung an die kantonalen und lokalen Gewerkschaftsbünde kommt, besteht die Gefahr, dass die Unterverbände und Sektionen ungleich behandelt werden. Mit diesem Antrag wird eine Vereinheitlichung der Beiträge sowie die Gleichbehandlung der Sektionen und Unterverbände gewährleistet.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag zur Prüfung entgegenzunehmen. Viele komplexe Fragen sind offen und müssen geklärt werden.

## Sektion PV Winterthur-Schaffhausen

Versteuerung Generalabonnement (GA) FVP

Die Sektion PV Winterthur-Schaffhausen verlangt vom SEV, sich dafür einzusetzen, dass die Versteuerung des GA FVP wieder rückgängig gemacht wird und die Steuerbehörden darauf aufmerksam gemacht werden, dass damit die Bundesverfassung gebrochen wird. Nötigenfalls ist dieses Unrecht vor dem Bundesverwaltungsgericht einzuklagen.

Für die Steuererklärung für das Jahr 2016 erhielten die Pensionierten mit GA FVP einen Lohnausweis mit dem zu versteuernden Betrag. Die Forderung der Steuerverwaltungen, darin einen Einkommensanteil zu erkennen, der zu versteuern ist, hat bei den Pensionierten grosse Empörung ausgelöst. Art. 8.1 der Bundesverfassung besagt: «Jeder Bürger ist vor dem Gesetz gleich.» Diese Besteuerung widerspricht diesem Artikel, weil viele andere Arbeitnehmende Leistungen und Produkte zum Einstandpreis oder ähnliche Vergünstigungen ihres Arbeitgebers steuerfrei beziehen können. Auf diese Weise wird zweierlei Recht geschaffen, was der Bundesverfassung klar widerspricht.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag abzulehnen. Es trifft nicht zu, dass Arbeitnehmende anderer Firmen ihre Vergünstigungen nicht versteuern müssen. Daher ist eine Gleichbehandlungsklage nicht möglich. Eine Motion im Nationalrat fordert, Nutzer/innen von Geschäftsautos beim Pendlerabzug steuerlich zu privilegieren. Sollte diese Motion angenommen werden, wird der SEV alle Mittel prüfen, um eine Gleichstellung zu erwirken.

## Sektion LPV Mittelland

Jahresrotationen für das in Touren arbeitende Personal Die Jahresrotation für das in Touren arbeitende Personal im öffentlichen Verkehr muss auf mindestens 118 arbeitsfreien Tagen aufgebaut sein.



Gewerkschaftsdemokratie nach Art des SEV: Anträge einreichen, das Pro und Kontra diskutieren, abstimmen, Mehrheitsentscheide akzeptieren: So soll es sein!

Es darf und kann nicht sein, dass das in Touren arbeitende Personal gegenüber den Mitarbeitenden mit geregelter Arbeitszeit benachteiligt wird. Die Mitarbeitenden mit geregelter Arbeitszeit profitieren neben den normalen Wochenenden und den gesetzlichen Feiertagen zusätzlich auch von bis zu 5 Brückentagen im Jahr. Eine Jahresrotation mit mehr arbeitsfreien Tagen wird sich sicher positiv auf die Personalfriedenheit auswirken. Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen zur Weiterleitung an die entsprechenden GAV-Konferenzen. Das Arbeitszeitgesetz (AZG) kennt keinen Mindestanspruch an arbeitsfreien Tagen.

## Sektion LPV Mittelland

Ferien für alle von Samstag bis und mit Sonntag Wir fordern für alle Mitarbei-

tenden im öffentlichen Verkehr, unabhängig von ihrer beruflichen Tätigkeit, dass die Ferien jeweils am Samstag beginnen und bis und mit Sonntag dauern. Mit heutigen Regelungen wie im GAV SBB und SBB Cargo, «grundsätzlich von Samstag bis Samstag», werden Mitarbeitende in Touren oder mit unregelmässiger Arbeitszeit nicht gleich behandelt wie Mitarbeitende mit geregelten Arbeitszeiten. Die Erholungszeit ist für alle Menschen gleich. Dementsprechend muss eine Ferienwoche auch für alle Menschen gleich lang sein.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen und an die entsprechenden GAV-Konferenzen weiterzuleiten. Das Anliegen ist eine legitime Forderung, die im Rahmen der AZG-Revision diskutiert worden ist. Da man sich dort

nicht auf eine neue Regelung einigen konnte, muss der SEV diese nun in den Verhandlungen mit den einzelnen Betrieben durchsetzen.

## Sektion LPV Basel

Wiedereinführung eines Nachtdienst-2-Zeitkontos Der SEV setzt sich bei den GAV-Verhandlungen aller Unternehmungen dafür ein, dass wieder ein Nachtdienst-2-Zeitkonto eingeführt wird. Diese Forderung ist bei allen GAV-Verhandlungen durchzusetzen. Wir erhoffen uns durch die Wiedereinführung des ND2-Zeitkontos eine bessere, gesundheitsverträglichere Dienstplanung. Insbesondere soll das Zeitkonto dafür genutzt werden, um mehr arbeitsfreie Tage einzuteilen. Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen zur

Durchsetzung der Forderung in den verschiedenen GAV-Verhandlungen. In der Verordnung zum AZG ist geregelt, dass das Unternehmen mit den Arbeitnehmenden und ihren Vertretenden vereinbaren muss, wie die Zeitzuschläge aus der Nachtarbeit ausgeglichen werden.

## Ausschuss der SEV Frauen

Gesundheitsschutz muss mehr Aufmerksamkeit bekommen Der SEV fordert die Arbeitgeber dazu auf, trotz steigender Flexibilisierung und sich verändernden Arbeitseinsätzen für die Grundbedürfnisse der Angestellten zu sorgen. Einsatzorte ohne Toiletten, Pausenräume oder Materialdepots akzeptieren die Mitarbeitenden nicht länger. Immer öfter werden Arbeitseinsätze kurzfristig geändert,

sogar innerhalb des gleichen Arbeitstages. Dadurch haben die Mitarbeitenden keine Gelegenheit, ihre Uniformen der Witterung anzupassen. Die Zunahme der Digitalisierung verlangt von den Angestellten zunehmend mehr Flexibilität, hohe Anpassungsfähigkeit und grosse Spontaneität im Berufsalltag. Gewohnte Abläufe und Strukturen verschwinden zunehmend. Damit das Personal trotz Mehrbelastung einen guten Job garantieren kann, müssen die Arbeitgeber ihrerseits garantieren, dass für die flankierenden Strukturmassnahmen (Pausenraum, Toiletten, Essen) gesorgt wird und dies flächendeckend, egal wo das Personal im Einsatz steht. Denn die Gesundheit und das leibliche Wohl der Mitarbeitenden müssen unter allen

Fortsetzung auf Seite 10



SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger hat sich vorbereitet, um bei Diskussionen über Anträge Red und Antwort zu stehen.

## INFO

Für interessierte SEV-Mitglieder haben wir an dieser Stelle die neuen Kongressanträge (jeweils mit Angabe der Antragssteller, einer Kurzbegründung und dem Antrag auf Annahme oder Ablehnung) aufgeführt. Kongressteilnehmende finden die Anträge mit der ausführlichen Begründung im Kongressordner. Sie können auch auf der Homepage [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) eingesehen werden (Der SEV »Kongress »Kongress 2017 »Kongressanträge).

Shortlink: <http://bit.ly/2puxJmF>

**Fortsetzung von Seite 9**

Umständen erste Priorität haben.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen. Das Anliegen ist berechtigt und muss je nach Unternehmung mit der entsprechenden Personalkommission besprochen werden.

**Zentralvorstand LPV****■ Zeitabrechnung mit neuen Planungsprogrammen**

Bei der Arbeitszeitabrechnung werden angefangene Minuten in den Touren immer aufgerundet. In Gesamtarbeitsverträgen soll ein entsprechender Artikel aufgenommen werden.

Für die Planung der Touren kommen zunehmend neue Programme zum Einsatz. Bisher werden Touren sekunden genau berechnet und auf die nächste Minute aufgerundet. Bei Monatsabrechnungen (PSN) werden Stunden, Minuten und Sekunden addiert und kontiert. Zukünftig wird immer mehr mit sogenannten Industrie-Minuten, also Hundertstelminuten gerechnet und buchhalterisch gerundet, was bei Zeit-Saldi und Zulagen spürbar ist.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen. Es ist dringend notwendig, dass dieser Punkt in den einzelnen GAV geregelt wird.

**Zentralvorstand und Zentralausschuss VPT****■ Aufhebung des Kongressbeschlusses über die Austrittsregelung für pensionierte VPT-Mitglieder**

Der Unterverband VPT beantragt, dass der Beschluss des Kongresses 2015 betreffend

die Änderung des Artikels 6.1 der Statuten (Antrag K15.019) aufgehoben wird:

6.1 Der Austritt kann nur auf Ende eines Kalenderjahres erfolgen, wobei eine Kündigungsfrist von sechs Monaten einzuhalten ist (Art. 70 ZGB). Die Kündigung ist mit eingeschriebenem Brief an das Zentralsekretariat SEV (ZS SEV) zu richten, mit Ausnahme der Mitglieder des Unterverbands PV und der pensionierten Mitglieder des Unterverbands VPT [kursiv = neu], welche die Kündigung an die zuständige Sektion zu richten haben. Ausgenommen davon sind die Sektionen BLS Pensionierte und VPT TPG Pensionierte.

Die gemachten Erfahrungen mit dem am Kongress 2015 beschlossenen neuen Austrittsprozess sind nicht zufriedenstellend. Diese zusätzliche durch die Sektion aufgewendete Zeit führt zu einer administrativen Überlastung der in den Sektionen zuständigen Personen. Nicht alle Mitglieder haben eine schriftliche Bestätigung ihres Austrittes erhalten oder wenn, dann verspätet. Dies führte zu negativen Reaktionen seitens der betroffenen Mitglieder. Die Austrittsmutation wurde nicht oder wenn, dann verspätet bekannt gegeben. Dies führte zu zusätzlichen Arbeiten. Wir suchen nach einer gemeinsamen Lösung für die Sonderfälle.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen.

**Sektion AS Bern****■ Abgabe des FIP an Konkubinatspaare**

Die Sektion AS Bern beantragt, die seit dem 1.1.17 gültige Regelung für «Konkubi-



Merkmal der Gewerkschaftsarbeit: Intensive Diskussionen.

natspaare mit Kind» auf «Konkubinatspaare ohne Kind» auszudehnen. Die übrigen Bedingungen wie gleicher Haushalt und im Besitz Generalabonnement FVP bleiben bestehen.

Als Nachweis für das Zusammenleben im gleichen Haushalt muss ein Beleg beigebracht werden, dass ein gemeinsamer Haushalt seit mindestens 5 Jahren besteht. (Die Regelung mit dem Nachweis von 5 Jahren ist analog der Regelung der Pensionskasse SBB für Konkubinatspaare).

Es sollten auch Konkubinatspaare, die nachweisen können, dass sie über längere Zeit in einem gemeinsamen Haushalt leben, die Internationale Ermässigungskarte für Bahnpersonal erhalten.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen. Der SEV unterstützt die Stossrichtung des Antrags, weil es an der Zeit ist, den gesellschaftlichen Wandel auch in diesem Bereich reglementarisch festzulegen. Der SEV ist aber nicht Vertragspartner und hat keinen direkten Einfluss auf die Verhandlungen.

**Sektion AS Mitte**

■ Änderung des Prozesses beim Austritt aus dem SEV; Artikel 6.1 der Statuten SEV. Wir beantragen die Änderung von Artikel 6.1 der SEV Statuten wie folgt:

6.1 Der Austritt kann nur auf Ende eines Monats [statt Kalenderjahres] erfolgen, wobei

eine Kündigungsfrist von drei [statt sechs] Monaten einzuhalten ist (Art. 70 ZGB). Die Kündigung ist mit eingeschriebenem Brief an das Zentralsekretariat SEV zu richten, mit Ausnahme der Mitglieder des Unterverbands PV, welche die Kündigung an die zuständige Sektion zu richten haben.

Die heutige Kündigungsregelung von sechs Monaten auf Ende eines Kalenderjahres ist nicht mehr zeitgemäss. Viele, vor allem junge Mitarbeitende, haben Verträge mit einer Kündigungsfrist von drei Monaten.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag abzulehnen. Der SEV hat die Problematik jedoch erkannt, nimmt diese auf und prüft Alternativen.

**Sektion AS Mitte**

■ Änderung des Prozesses beim Austritt aus dem SEV; Artikel 6.3 der Statuten SEV. Wir beantragen die Änderung von Artikel 6 der SEV Statuten wie folgt:

6.3 Verlässt ein Mitglied den Organisationsbereich SEV (Artikel 2), kann der Austritt nach vorangegangener dreimonatiger Kündigungsfrist auf den Austritt aus dem Verkehrsdienst erfolgen.

Die Kündigungsfrist beginnt frühestens ab Monatsende, an dem das Mitglied den Organisationsbereich verlässt. [kursiv = streichen]

Erfolgt beim Stellenwechsel gleichzeitig der Übertritt in einen anderen Verband des

SEV, so ist dieser jederzeit auf Beginn des nächsten Monats möglich.

Die heutige Kündigungsregelung ist nicht mehr zeitgemäss. Viele, vor allem junge Mitarbeitende, verstehen nicht, dass sie nach dem Austritt aus dem Verkehrsdienst noch drei Monate Mitglied sein müssen.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag abzulehnen. Der SEV hat die Problematik jedoch erkannt, nimmt diese auf und prüft Alternativen.

**Sektion LPV Ticino**

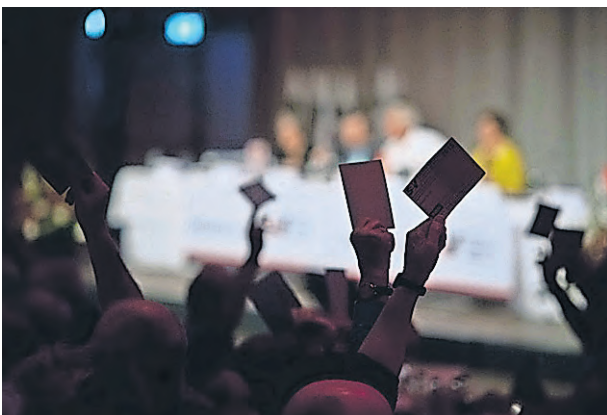
■ Einführung eines Vaterschaftsurlaubs bei allen öV-Unternehmungen der Schweiz

Der SEV engagiert sich, zu gegebenem Anlass endlich einen Vaterschaftsurlaub bei allen öV-Unternehmungen der Schweiz einzuführen.

Anzustreben ist ein Vaterschaftsurlaub von 10 Tagen, der im Fall von Zwillingsgeburten 15 Tage beträgt. Ebenso sollen die neuen Väter die Möglichkeit erhalten, zusätzlichen unbezahlten Urlaub von maximal 30 Tagen im ersten Lebensjahr des Kindes, gerechnet ab seiner Geburt, zu beziehen.

Es ist an der Zeit, den Vaterschaftsurlaub so anzupassen, dass er demjenigen mancher europäischer Länder entspricht.

Der Vorstand SEV beantragt, den Antrag anzunehmen und an die entsprechenden GAV-Instanzen weiterzuleiten.



Ja oder Nein: Entscheiden per Handmehr.

SEV-Präsident Giorgio Tuti kommt noch einmal auf die Integration von PUSH in den SEV zu sprechen

# Frucht gewerkschaftlicher Arbeit

**Wie bereits gemeldet sind ab 1. Juli 2017 die rund 500 Mitglieder der Gewerkschaft PUSH Teil des SEV. Das garantiert den PUSH-Mitgliedern die Begleitung und Unterstützung durch ein professionell arbeitendes Gewerkschaftsteam. Der SEV kann den Organisationsgrad im Lufttransport und insbesondere bei dessen Bodenpersonal erhöhen.**



Giorgio Tuti erntet die Früchte der zuverlässigen gewerkschaftlichen Arbeit.

Einer der Gründe, warum die Gewerkschaft PUSH im SEV einen interessanten Partner sah, war sicher die Ernsthaftigkeit und Solidität seiner gewerkschaftlichen Arbeit. «Man muss wissen, dass PUSH, bevor sie sich für unsere Gewerkschaft entschieden hat, verschiedene Abklärungen vorgenommen hat», erklärt SEV-Präsident Giorgio Tuti. «Als gewerkschaftliche Organisation, die ausschliesslich aus Milizpersonen besteht, war

PUSH auf Garantien angewiesen, was die Zuverlässigkeit und Seriosität der Gewerkschaft betrifft, der sie das Schicksal ihrer Mitglieder anvertraut. Dass die Wahl auf den SEV gefallen ist, erfüllt uns nicht nur mit Stolz, sondern zeigt auch, dass unsere Strategie die richtige ist.» Jetzt kann der SEV die Früchte der kontinuierlichen, professionellen Arbeit ernten – eine Tatsache, die man mit Befriedigung unterstreichen darf.

## Zuverlässigkeit trägt Früchte

«Der SEV», so fährt Tuti fort, «hat sich schon immer auf das Gebiet beschränkt, wo er sich gut auskennt, und widmet sich diesem mit besonderer Aufmerksamkeit. Was bedeutet das? Zuerst, sich um die Mitglieder zu kümmern und die Interessen der Arbeiter und Arbeiterinnen ins Zentrum zu stellen. Es heisst auch, sich bei der Gewerkschaftsarbeit auf die verschiedenen Branchen des öffentlichen Verkehrs zu

konzentrieren, wie etwa jene der Luftfahrt, wo wir das Bodenpersonal organisieren.»

PUSH-Präsident **Werner Köppel** betonte, dass die Eingliederung der PUSH-Mitglieder in die Sektion SEV-GATA diesen «eine professionelle Interessenvertretung und umfassende Leistungen bietet». Die verstärkte Präsenz des Luftverkehrs im SEV wird die gesamte Gewerkschaft stärken.

«Die Zuverlässigkeit unserer Gewerkschaft und unserer Ar-

beit», fügt Tuti hinzu, «erlaubt es uns jetzt, die Früchte unserer Organisierungsbemühungen und unserer Philosophie zu ernten. In einem Umfeld, das sich in rasender Entwicklung befindet, einen sicheren Hafen für andere gewerkschaftliche Organisationen darzustellen, ist sehr interessant für uns.» Zudem verhilft die Erhöhung des Organisationsgrads einer Gewerkschaft zu mehr Gewicht bei Vertragsverhandlungen. Mit dem Wechsel zum SEV kommen die 500 Mitglieder von PUSH – die sich auf Ende Juni auflösen wird – unter das Dach des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds, dessen Vizepräsident Giorgio Tuti ist.

Der Vorstand SEV hatte dieser Erweiterung schon vor Monaten vorbehaltlos zugestimmt. In der Zwischenzeit haben sich 99 Prozent der PUSH-Mitglieder im Rahmen einer Urabstimmung für den Zusammenschluss ausgesprochen, und auch die SEV-GATA-Versammlung hat ihn formal gutgeheissen.

Françoise Gehring/pan.

## Postautoregion West

# Mobilisierung hat sich gelohnt

**Die Petition des Fahrpersonals auf Initiative des SEV und mit Unterstützung von Syndicom hat Früchte getragen: Es wurden Verbesserungen erreicht und der soziale Dialog wieder lanciert.**

«Es ist ein Etappensieg, der zu begrüssen ist, doch müssen wir wachsam bleiben», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser, der zusammen mit Syndicom- und Peko-Vertretern mit der Leitung der Postautoregion West verhandelt hat. Hier die wichtigsten Punkte, die



Christian Fankhauser vom SEV (Mitte) und Jean-François Donzé, Syndicom (rechts), bei der Petitionsübergabe am 13. Februar in Yverdon.

dank der Petition vom Februar mit 70 Unterschriften verbessert werden konnten: «Zur Ver-

besserung der Dienstreisen wird die Peko in den Prozess eingebunden. Ziele sind Touren

von maximal acht Tagen, gefolgt von mindestens zwei freien Tagen», erklärt Fankhauser. «Angestrebt werden Dienstschichten von maximal zwölf Stunden mit maximal drei Dienstantritten und mindestens 7½ bezahlten Arbeitsstunden.» Das Mittel der bezahlten Stunden pro Arbeitstag soll steigen. Für das Fahrpersonal wird der Pikettendienst, der gemäss Arbeitszeitgesetz (AZG) illegal ist, durch Reservedienst in der Garage ersetzt. Weiter sollen Abweichungen vom AZG künftig nicht mehr so allgemein vereinbart werden wie bisher. Solche Abmachungen werden nun ge-

nau protokolliert und die Protokolle Syndicom vorgängig vorgelegt.

Was die Toiletten an den Endstationen der Linien betrifft, ist eine Bestandsaufnahme geplant, und Massnahmen sind eingeleitet. Postauto hat sich verpflichtet, zusammen mit den Peko-Mitgliedern darüber zu wachen, dass die sanitären Anlagen eingerichtet werden. Auch soll mit den Werkhöfen eine Erneuerung der Haltestellenmarkierungen geprüft werden. SEV und Syndicom werden das Personal, das für seine Rechte entschlossen eingestanden ist, gerne weiter unterstützen. vbo/FI



## ■ Unterverband RPV

### Projekt Caros: Pilotbetrieb läuft an

Der Zentralkonferenz (ZA) traf sich zur ordentlichen Sitzung in Buchs. Über die Aktualitäten informierte Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger. Der Newsletter über die Führungsspanne bei SBB Cargo wurde besprochen. Darin ist in verschiedenen Modellen definiert, wie viele Stellenprozente einem RCP-Leiter in Zukunft zur Verfügung stehen: Modell Führung 100 %, Modell Führung 70 % und operativer Einsatz 30 % sowie Modell Führung 50 % und operativer Einsatz 50 %. Für das Projekt Caros startet Mitte Mai ein Pilotbetrieb in Basel RB. Dabei werden die Dienste des Monats Mai von ausgewählten und repräsentativen Lokführern im Caros nachgebildet und die Resultate bezüglich GAV-AZG-BAR-Bestimmungen und Kontenberechnungen mit den Resultaten der Piper-Dienste verglichen. Die Synopse zum Beschluss 33

wird an der GAV-Konferenz behandelt, der RPV hat seine Stellungnahme an der letzten Zentralvorstandssitzung kundgetan. Für die vakante Stelle im ZA hat sich ein Interessent gemeldet, der nun eingeladen wird, um die Geschäfte des Unterverbands RPV kennenzulernen. Dieses Vorgehen wurde an der Präsidentenkonferenz bekannt gegeben. Der Zentralkassier hat alle Bilanzen der Sektionen erhalten, dafür gab es ein Dankeschön an alle Sektionskassiere. Der Mitgliederbestand belief sich im April auf 1278 Mitglieder. Die Vorbereitungen für die Delegiertenversammlung und die 120-Jahre-Feier sind abgeschlossen.

Der RPV gratuliert den Kandidierenden der GAV-Sozialpartner zur Wahl in den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB.

Medienstelle RPV

## ■ PV Basel

### Martha Weiss zum Hundertjährigen

**Sich fühlen wie 60-jährig, aussehen wie 80-jährig und leben mit 100 Jahren!**

cherin ist sie aufgewachsen in Bern – man hört es noch. Ihr Mann stammte aus der welschen Schweiz und fand als El. Ing. Arbeit bei der SBB beim Einkauf – Arbeitsort war der sagenumwobene Spiesshof (Geisterhaus) am Heuberg in Basel.

Ihre Aktivitäten: jede Woche 1 bis 2 Mal (angepasstes) Krafttraining, ab Frühling bis Herbst zweimal täglich Schwimmen im Pool hinter dem Haus (ergibt die Leichtigkeit des Seins...) und am Abend Bildung am TV mit Rundschau und Kassensturz. Seit Jahren gönnt sie sich mit Freundinnen jeweils drei Wochen Aufenthalt in einer Rheumaklinik in Ungarn. Leider sind nicht mehr alle dabei! Das Alter macht sich bemerkbar. Dafür sind die Aktivitäten in der PV-Sektion wie das KKK (Einladung zu Konzert, Kaffee und Kuchen) und die Weihnachtsfeier bereits auch in diesem Jahr fest gebucht.

Wir von der Sektion Basel, aber auch der SEV wünschen Martha Weiss von Herzen weiterhin gute Gesundheit und viel Freude am Leben.

Rolf Deller



Martha Weiss empfängt Jubilarenbesucherin Margrith Bossard und Sektionspräsident Rolf Deller mit einem herzlichen, fröhlichen Lachen unter der Türe zur eigenen Wohnung in der Stadt Basel. Als Zür-

## ■ AS Bern

### Uwe Grassel neu im Leitungsteam



Gastreferentin Edith Graf-Litscher.

Zur Frühjahrsversammlung konnte Präsident Manfred Schaffer rund 70 Teilnehmende begrüssen. Gastreferentin war Edith Graf-Litscher, SP-Nationalrätin TG und Gewerkschaftssekretärin SEV. Die statutarischen Traktanden wurden wie gewohnt zügig behandelt. Ins Leitungsteam wurde neu Uwe Grassel gewählt. Er wird dort den Bereich Kader vertreten. Herzlich willkommen, Uwe! Eine lang bestehende Lücke konnte dadurch geschlossen werden.

Über gewerkschaftliche Themen informierte AS-Zentralpräsident Peter Käppler. Das grosse Thema ist Railfit 20/30, aber auch die Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen, die Fernbusse sowie Uber werden uns beschäftigen. SEV-Sektionscoach Elena Obreschkow und Joel Jufer zeigten einmal mehr auf, wie wichtig die Mitgliederwerbung ist, damit wir den Organisationsgrad halten können und so handlungsfähig bleiben und als Kraft wahrgenommen werden!

Edith Graf-Litscher gewährte uns einen Blick hinter die Kulissen der Verkehrspoli-

tik sowie Einblick in den Ablauf eines Sessionstags. Pendeln zwischen Nationalratsaal, Kommissionssitzung, ausserparlamentarischen Interessengruppen, Radiostudio und dann noch eine Gewerkschaftsversammlung ist Alltag. Als aktuelle Geschäfte erwähnte Edith den Verpflichtungskredit für die Abgeltung der Leistungen des RPV für die Jahre 2018–2021, das Projekt OBI und die Neuvergabe der Fernverkehrskonzession. Die Kantone sind über die vom BAV angeordnete Aufteilung in ein Premium- und ein Basisnetz gar nicht erfreut! Hier ist noch zu bemerken, dass die Herren Füglistaler (BAV) und Guillemon (BLS) vorgängig bei der SBB arbeiteten und so Arbeitskollegen von CEO Meyer waren... Hier wird mal auf VR-Ebene ein Gespräch gesucht. Die Konzession selbst wird aber auf Verordnungsebene erteilt, das Parlament hat dazu nichts zu sagen. Ebenfalls versucht auch die Verwaltung zum Teil, die Politik auszuhebeln. Aber auch im Volk und Parlament wird alles, was gut läuft, als selbstverständlich befunden, und es muss keine Sorge dazu getragen werden! Und als Letztes mit einem Blick in die weitere Zukunft wurde auch noch der Ausbauschnitt STEP 2030 erwähnt. Edith bedauert, dass von SBB-Seite her bloss Floskeln über Effizienzsteigerungen kommen. Einzig beim Unterhalt habe die SBB zugegeben, dass der Schuh drückt. Die abschliessende Fragerunde rundete das interessante Referat ab.

Ein Stehlunch bot Gelegenheit, sich auszutauschen und den Abend gemütlich ausklingen zu lassen.

Mathias Schmid

## ■ VPT Zentralbahn

### Vizepräsidentenamt neu besetzt

Der letzten Generalversammlung in Alpnachstad wohnten 18 Mitglieder bei, der noch amtierende Präsident Wendelin Niederberger leitete die Versammlung souverän. SEV-Gewerkschaftssekretär Roman Gugger informierte kompetent über den neu abgeschlossenen GAV für die Jahre 2018 bis 2021 und die Altersvorsorge 2020.

Die Ehrungen waren erfreulich, beispielsweise konnten die beiden Mitglieder aus Stansstad, Josef Röthlin (60 Jahre) und Peter Löttscher (40 Jahre), für ihre langjährige SEV-Mitgliedschaft geehrt werden.

Bei den Neuwahlen wählte die Versammlung den engagierten Urs Langenstein erstmals in den Vorstand. Er übernimmt auf eigenen Wunsch vorerst für ein Jahr das Vizepräsidentenamt. Das Präsidentenamt bleibt vakant. Der seit

einiger Zeit pensionierte Wendelin Niederberger kann nun nach 24 Jahren als Sektionspräsident zurücktreten, bleibt der Sektion aber als Mitglied und Berater für den Vorstand erhalten. Die Ämter von Aktuar Peter Heiland und Kassier Raphael Wäfler wurden für ein Jahr bestätigt. Beide wollen aber in nächster Zeit ihr Amt übergeben. Auch diskutierte die Versammlung rege über eine Fusion der verschiedenen SEV-Sektionen innerhalb der Zentralbahn. Da die SEV-Mitglieder bei der Zentralbahn in vier verschiedenen Sektionen/Gruppen (VPT Brünig, VPT Zentralbahn, LPV Zentralbahn und die Gruppe Brünig des ZPV Luzern) organisiert sind, wäre es aus Sicht des VPT Zentralbahn sinnvoller, alle in einer Sektion (was dann die VPT Zentralbahn als grösste Sektion wäre) zu vereinen.

Raphael Wäfler

### Jetzt unterschreiben: Petition «Für eine bessere Personalverpflegung im Bahnhof Basel SBB»

Seit Jahren ist die Verpflegungssituation des im Schichtdienst arbeitenden Personals in Basel schlecht. Die aktiven Basler SBB-Sektionen haben auf Anstoss der Sektionen LPV Basel und ZPV Basel eine Petition zur Verpflegungssituation am Basler Hauptbahnhof lanciert. Weitere Informationen und Unterschriftenbögen auf der SEV-Website unter [www.sev-online.ch/petition-bs](http://www.sev-online.ch/petition-bs).

Das SEV-Zentralsekretariat freut sich auf möglichst viele ausgefüllte Petitionsbögen bis am 30. Juni 2017. Gerne dürfen andere Sektionen und Gremien solidarisch mitsammeln.

## SEV bi de Lüt

## Tour Frauenfeld–Winterthur–Schaffhausen

Im grössten Schneegestöber startete das Regionalsekretariat Ostschweiz seine Touren «SEV bi de Lüt» im 2017.

Gewerkschaftssekretär Felix Birchler, Sektionscoach Elena Obreschkow, Vizepräsident Vorstand SEV Danilo Tonina,

VPT-Thurbo-Präsident Hampi Könitzer und die administrative Mitarbeiterin Anita Mattes vom SEV besuchten in Frauenfeld die Mitarbeitenden bei SBB Cargo, am Schalter und jene der Frauenfeld-Wil-Bahn. Diese freuten sich über die mitgebrachten Gipfeli oder Schoggiprügeli.

In Winterthur durften die SEV-Leute bei der Zugbegleitung und den Lokführenden gleich ein neues Mitglied für die Sektion VPT Thurbo begrüßen. Für das Schalterpersonal und die Mitarbeitenden in der Verwaltung hinterliessen wir SEV-Werbematerial und eine ansehnliche Menge Munz-Schoggistengeli. Danach tourte die Gruppe durch das Winterthurer Gebäude bei der Sektion Bau. Nach einem kurzen Besuch beim Fahrdienst in Schaffhausen ging es zur Sektion Bau, wo Max Früh mit seinen Leu-



Neumitglied David Strässle, der soeben die Lokführerausbildung abgeschlossen hat und der neue VPT-Thurbo-Sektionspräsident Hans-Peter Könitzer (v.l.).



Polier Max Früh (5. von links, hinten) von der Sektion Bau Zürich mit seinem Team sowie Vizepräsident Vorstand SEV, Danilo Tonina (4. von links), Sektionscoach Elena Obreschkow (2. von links) und Gewerkschaftssekretär Felix Birchler (3. von rechts).

ten die SEV-Leute erwartete. Sie erfuhr, dass die Arbeit vor zwanzig Jahren vielfach wesentlich einfacher war. So konnte z. B. per Telefon Schotter bestellt werden, der in der Regel am nächsten Tag angeliefert wurde. Heute braucht es 14 Tage, bis der Schotter vor Ort ist. Max Früh betonte, ein gut funktionierendes Team, wo sich alle aufeinander verlassen können, sei äusserst wichtig. Dafür setzt er sich auch immer

wieder ein. Schade findet er, dass die SBB versäumt, gut ausgebildete Junge im Unternehmen zu behalten. Viel Fach- und Spezialwissen gehe verloren, wenn Mitarbeitende nicht im Unternehmen blieben.

Zuletzt gab es gute Gespräche im Personalraum beim Lok- und Zugpersonal und die Mitarbeitenden am Schalter erhielten ebenfalls die beliebten Prügeli.

Anita Mattes

## Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Starten Sie durch!  
[www.login.org](http://www.login.org)

## Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskennnisse von offizieller Seite anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem professionellen Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs, startet im September 2017 in Olten.

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter [www.login.org/spoew](http://www.login.org/spoew)

login

SBB CFF FFS bls Schweizerische Eidgenossenschaft SBB Cargo VÖV UTP

## Unsere Verstorbenen

**Aeberhard Friedrich**, pensionierter Rangierlokomotivführer, La Chaux-de-Fonds; gestorben im 98. Altersjahr. PV Biel.

**Aeschbacher Martha**, Witwe des Rudolf, Weinfelden; gestorben im 95. Altersjahr. PV Thurgau.

**Baumann Willy**, pensionierter Sekretär, Lengnau BE; gestorben im 85. Altersjahr. PV Biel.

**Beutler Bruno**, pensionierter Dienstchef Betrieb, Küssnacht am Rigi; gestorben im 87. Altersjahr. PV Basel.

**Binder Elisabeth**, Witwe des Anton, Obergösgen; gestorben im 83. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Birbaum Niklaus**, pensionierter Zugführer, Reinach BL; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.

**Bircher Gertrud**, Witwe des Max, Thun; gestorben im 94. Altersjahr. PV Luzern.

**Brüesch Hedwig**, Witwe des Hermann, Chur; gestorben im 97. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

**Dietrich Gregor**, pensionierter Zugführer, Rapperswil SG; gestorben im 90. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Eichhorn Frank**, Triebfahrzeugführer, Brugg AG; gestorben im 54. Altersjahr. PV Aargau.

**Fuchs Martha**, Witwe des Silver, Arlesheim; gestorben im 84. Altersjahr. VPT BLT.

**Gloor Jakob**, pensionierter Betriebssekretär, Buchs AG; gestorben im 82. Altersjahr. PV Aargau.

**Gogniat Jean-Jacques**, pensionierter Betriebssekretär, Martigny; gestorben im 76. Altersjahr. PV Wallis.

**Härr Rudolf**, Giubiasco; gestorben im 87. Altersjahr. PV Ticino e Moesano.

**Heusser Edith**, Witwe des Albert, Beringen; gestorben im 96. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Kretz Therese**, Witwe des Guido, Winterthur; gestorben im 86. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Meier René**, pensionierter Dienstchef, Jona; gestorben im 87. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Montavon Gérard**, pensionierter Spezialmonteur, Delémont; gestorben im 87. Altersjahr. PV Jura.

**Rohner Ernst**, pensionierter Technischer Beamter, Schlieren; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

**Schürmann Margrith**, Witwe des Ernst, Egerkingen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Schürpf Adolf**, pensionierter Rangierführer, Heiden; gestorben im 97. Altersjahr. PV Zürich.

**Spielmann Lotti**, Witwe des Bruno, Olten; gestorben im 92. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Stauch Uwe**, Basel; gestorben im 75. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

**Thomann Eberhard**, pensionierter Rangierlokomotivführer, Romanshorn; gestorben im 93. Altersjahr. PV Thurgau.

**Thomas Mireille**, Witwe des Roger, Vouvry; gestorben im 84. Altersjahr. PV Wallis.

**Vottero Irène**, Witwe des Marcel, Biel; gestorben im 89. Altersjahr. PV Biel.

**Weilenmann Urs**, pensionierter Lokomotivführer, Winterthur; gestorben im 81. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Zäch Max**, pensionierter Betriebssekretär, Heerbrugg; gestorben im 92. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Zenkhusen Christian**, Lokomotivführer, Naters; gestorben im 45. Altersjahr. VPT RegionAlps.

## Sektionen VPT

- 23. Mai** ■ **VPT RBS, Pensionierte**  
Verschiebedatum: 30. Mai; Worb Dorf ab 6.45; Solothurn ab 7.34; Bern ab 7.34  
Wanderung Tegerfelden–Acheberg–Klingnau  
Abwechslungsreiche Wanderung, keine extremen Auf-/Abstiege; +200/–250m, 2½ Stunden. Wanderstöcke empfohlen, Rucksackverpflegung. Brugg Bahnhof Postauto ab 9.05 Uhr, Tegerfelden Hochbrücke an 9.32 Uhr. Anmelden bis 19. Mai an Kurt Bühler, 031 839 11 15, kurtbu@bluewin.ch.
- 7. Juni** ■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte**  
Verschiebedatum: 14. Juni;  
Bern RBS ab 9.35 Uhr  
Wanderung «Übere Buechibärg» (Durchführung bei gutem Wetter)  
Route: Solothurn Bahnhof, Schöngrünen, Lüsslingen, Nennigkofen, Lerchbärg, Siebenmatt, Arch Dorf, Bus, Solothurn; +/-150m, 3¼ Stunden. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 5. Juni (bzw. 12. Juni) abends an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58, 079 364 92 80, oscar.siegenthaler@gmx.ch.
- 28. Juni** ■ **VPT Sihltal**  
16 Uhr, Zürich, Rega-Center  
Sektionsausflug  
Die Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

## Pensionierte SBB

- 23. Mai** ■ **PV Bern**  
Bern ab 8.00 Uhr; Luzern ab 9.10 Uhr  
www.sev-pv.ch/bern  
Frühlingswanderung in den Bergen der Innerschweiz: Klewenalp–Stockhütte  
Ab Luzern via Stans zur Luftseilbahn Klewenalp. Leichte Wanderung zur Stockhütte (Mittagessen), Gondelbahn Beckenried, Postauto Seelisberg, Standseilbahn Treib, Schiff Luzern. Rückfahrt an die Ausgangsorte. Alle Fahrten in GA oder TK inbegriffen. Anmeldung bis 20. Mai an Andreas Lüthi, 034 402 32 70, luethi\_4b@bluewin.ch.
- 1. Juni** ■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**  
Ab 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn  
Höck  
Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zu einem Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

- 1. Juni** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**  
14 Uhr, Olten, Rest. Bahnhof (Gleis 13)  
Stammtisch  
Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen von auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.
- 29. Juni** ■ **PV Olten und Umgebung**  
Solothurn ab 8 Uhr  
www.sev-pv.ch/olten  
Gemeinsame Reise PV Olten und PV Männerchor: Fahrt ins Blaue  
Reise im Bus in den wilden Westen von Luzern. Kaffeehalt, später Mittagessen in herrlich gelegenen Restaurant. Weiterfahrt mit kleiner Pause in bekanntem Ferienort. Kosten ca. CHF 85, inkl. Carfahrt, Kaffee/Gipfeli, Mittagessen (ohne Getränke). Anmeldung bis 16. Juni mit grüner Karte oder an hebo@yetnet.ch (Einstiegsort angeben).

## Bildung

- **Movendo– das Bildungsinstitut der Gewerkschaften**  
www.movendo.ch  
Alle Kurse (inkl. Verpflegung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.
- 21. Juni**  
Zürich, Schweizerisches Sozialarchiv  
Kurs «Streikbewegungen in der Schweiz – einst und jetzt!»  
Kurs Nr. D1.8.1710  
Inhalt: Streiks in der Schweiz – vom Landestreik 1918 bis heute, Beispiele von erfolgreichen Arbeitskämpfen der jüngsten Zeit.
- 22. und 23. Juni**  
Sigriswil, Solbadhotel  
Seminar «Kollektive Entlassungen: Was tun?»  
Kurs Nr. D1.8.1708  
Inhalt: Konsultation, Alternativen zu Entlassungen, Mobilisierung, Sozialplan.
- 28. und 29. Juni**  
Sigriswil, Solbadhotel  
Seminar «Betriebsinterne Öffentlichkeitsarbeit für die Personalvertretung»  
Kurs Nr. D1.8.1714  
Inhalt: Professionelle Kommunikation der PV, Analyse und Konzeption von Selbstdarstellungen anhand konkreter Fallbeispiele.

**Viele Viertausender für ein paar Hunderter.**

## Mit Reka-Geld werden Ferien in der Schweiz günstiger.

Beziehen Sie Reka-Geld mit Rabatt und bezahlen Sie damit bei vielen Hotels, im ÖV und bei vielen Bergbahnen in der ganzen Schweiz. Insgesamt akzeptieren über 9'000 Annahmestellen Reka-Geld. [reka.ch](http://reka.ch)



**Reka-Geld:** beim SEV mit Rabatt

SEV-Mitglieder erhalten jährlich bis zu **CHF 600.– Reka-Geld mit 7 % Rabatt.**

Mit Reka liegt mehr drin.

**reka**

Link zum Recht

# Ich will einfach mal hier raus!

Wer längere Zeit krankgeschrieben ist, muss alles tun, das der Heilung hilft. Das heisst ganz und gar nicht, dass man überhaupt nichts tun darf.

## Was darf und muss man tun, wenn man krank ist? Klar ist: Nicht alles ist einfach verboten.

Max ist verzweifelt. Schon seit drei Monaten sitzt er nach seinem Burn-out nun zu Hause. Raus geht er nur für die Therapie. Am Anfang ging es ja noch, aber jetzt fällt ihm langsam aber sicher die Decke auf den Kopf. Berta geht es auch nicht besser. Seit dem Unfall vor zwei Monaten kennt sie nun das ganze Fernsehprogramm auswendig und kann die Fragen der Moderatoren schon vor diesen stellen. Die Physiotherapie tut gut, bringt aber auch nicht so viel Abwechslung. Beide sind aus unterschiedlichen Gründen langzeitarbeitsunfähig. Dürfen die zwei denn auch mal aus der Wohnung gehen?

## Wer krank ist, gehört ins Bett!

Bei einer Grippe ist das kein Thema. Da ist jeder froh, wenn er oder sie im Bett bleiben darf. Bei Langzeitkrankheiten oder längerer Arbeitsunfähigkeit wegen eines Unfalls ist es etwas anderes.

Grundsätzlich hat die betroffene Person alles zu tun, um ihren Zustand zu verbessern und alles zu unterlassen, was ihren Zustand wieder verschlechtert. Das heisst, es sind alle medizinischen Anweisungen zu befolgen (Medikamente einnehmen, Therapien mitmachen, vielleicht sogar eine Operation über sich ergehen lassen). Aktivitäten, die der Gesundheit in diesem Moment schaden, sind zu vermeiden (Überbelastung, zu viel Gewicht heben, zu lange stehen etc.) Sobald aber die betroffene Person das Spital verlassen hat, verbleibt neben den Therapien und den Arztbesuchen noch viel freie Zeit. Diese muss auf der einen Seite ausgehalten werden, aber sie darf, immer im Rahmen des medizinisch Zulässigen, auch gefüllt werden.

## Hausarbeiten sind erlaubt

Max und Berta müssen auch essen. Selbstverständlich dürfen beide auch einkaufen gehen. Max muss sehen, dass er die Eindrücke beim Einkaufen ertragen kann und nicht überfordert wird. Berta darf nur so viel einkaufen,

wie es die Gewichtslimite des Arztes vorschreibt. Sie müssen auch nicht gleich wieder nach Hause, ein Kaffee liegt drinn. Spaziergänge an der Sonne haben einen therapeutischen Nutzen und dürfen selbstverständlich unternommen werden, auch Treffen bei und mit Freunden und Familie. Normale (Haushalts-)Aktivitäten unter Tags sind für beide unproblematisch, wenn sie sich nicht überfordern.

## Mit Gipsfuss in die Disco?

Bei Aktivitäten am Abend wird es schon etwas schwieriger. Ein Abendessen bei Freunden oder der Familie darf sein. Beim Vereinsanlass kommt es auf die Gesamtsituation an. Ein Discobesuch mit Gips eher nicht. Dafür vertragen sich Gips und Kino relativ gut, wenn es nicht zu spät wird am Abend. Je nach Diagnose und der daraus festgestellten Einschränkungen kann etwas gehen und etwas anderes nicht. Das gilt auch für das Autofahren. Gewisse Medikamente lassen das Fahren nicht zu, auch wenn es körperlich gehen würde. Ein

Gipsfuss rechts verunmöglicht das Autofahren völlig, während einer links das Fahren mit einem Automaten noch möglich machen würde. Im Falle eines Autounfalls wird die Polizei aber keine Freude daran haben.

## Dauernd krankgeschrieben, aber in die Ferien!?!

Auch wenn Mitarbeitende langzeitkrank sind, bleibt der Ferienanspruch bestehen. Die Ferientage werden aber gekürzt. Diese Ferien können durchaus bezogen werden. Wichtig ist, dass die Ferientage den Therapieerfolg nicht hindern. Oft haben sie aber gerade einen therapeutischen Effekt. Tapetenwechsel tut immer gut. Wenn also der behandelnde Arzt einverstanden ist mit den Ferien, muss dieser ein sogenanntes Ferienfähigkeitszeugnis ausstellen, dann steht der Reise nichts mehr im Weg. Solange die betroffene Person weiterhin in einem Anstellungsverhältnis steht, sind die Ferien unproblematisch, da in der Regel auch weiterhin Lohn oder Taggeld bezahlt wird. Besteht kein Anstellungsverhältnis mehr,

ist mit der Taggeldversicherung abzuklären, ob für diese Zeit auch ein Anspruch besteht.

## Freunde fördern die Heilung

Berta und Max dürfen also auch mal aus den eigenen vier Wänden, ohne dass etwas passiert oder die anderen gleich komisch reagieren. Es geht den beiden nun schon viel besser. Max trifft sich regelmässig mit seinem Bruder. Zusammen haben sie angefangen, Tennis zu spielen. Das und die Therapie haben ihm die Kraft gegeben, wieder mit einem kleinen Pensum in die Arbeit einzusteigen. Auch Berta ist nun den Gips los und läuft jeden Tag draussen ihre Runden zusammen mit ihren Freundinnen. Auch sie steigt langsam wieder in die Arbeit ein.

## Medizin, frische Luft, Freunde

Eine Arbeitsunfähigkeit heisst also nicht einfach nur im Bett liegen. Um wieder gesund zu werden, braucht es die Medizin, aber eben auch das Umfeld und frische Luft und Freunde.

Rechtsschutzteam SEV

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454.

**Auflage:** 28 101 Ex. (Gesamtauflage 42 010 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, 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.

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

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

**Produktion:** AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch.

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

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am **1. Juni 2017**.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: **24. Mai 2017, 8 Uhr**.

Inserateschluss: **22. Mai 2017, 10 Uhr**.

## ZVL-Vorbereitungskurse sind als Bildungsurlaub anerkannt

Der Unterverband «Administration und Services» ist 2016 mit einem neuen Bildungsangebot gestartet und hat erfolgreich zwei Vorbereitungskurse für die periodischen Prüfungen für ZVL durchgeführt.

Diese Kurse sind keine Konkurrenz zum internen SBB-Bildungsangebot, sondern eine Alternative. Die Mitarbeitenden entscheiden selber, welchen Kurs sie besuchen wollen. Das Ziel von AS ist, den ZVL nebst fachlichem Wissen auch den Umgang mit der Prüfungsangst zu lehren.

Das Angebot erscheint auch künftig in unserem Bildungsprogramm.

Anrecht auf Bildungsurlaub gemäss GAV SBB und GAV SBB Cargo AG:

- Als gewerkschaftliche Bildungsveranstaltungen gemäss GAV Anhang 6, Ziff. 6g gelten Kurse vom SEV oder Movendo (Bildungsinstitut der SGB-Gewerkschaften).
- Die Kursteilnehmenden erhalten jeweils eine Kursbestätigung. Die Bestätigung legitimiert die Anwendung von Anhang 6, Ziff. 6g und muss der/dem Vorgesetzten abgegeben werden.

Die Vorbereitungskurse sind 2017 zum ersten Mal im Bildungspro-

gramm auch bei Movendo publiziert worden. Sie berechtigen somit zu Bildungsurlaub gemäss GAV SBB und GAV SBB Cargo AG.

Bereits haben wir in diesem Jahr zwei Kurse in Deutsch (Winterthur/Olten) sowie einen Kurs in französischer Sprache in Lausanne durchgeführt. Mit Freude geben uns Teilnehmende nach den Prüfungen bekannt, bestanden zu haben, und dass unsere Kurse sie dabei unterstützt haben. Das freut uns!

Das Bildungsangebot Herbst/Winter 2017 sowie 2018 ist in Planung, Termine folgen.

Erfolgreiche Zusammenarbeit von Personalkommission und Gewerkschaft

# Gemeinsam fürs Zugpersonal

**Ein Personenunfall ist für das betroffene Personal sehr belastend. Das Bahnunternehmen muss seine Leute unterstützen.**

Allen Anstrengungen zum Trotz lassen sich Personenunfälle bei der Bahn nicht vollständig eliminieren. Während die Passagiere des betroffenen Zuges oft vom Unfall gar nichts mitbekommen und lediglich von den entstehenden Verspätungen und Zugsausfällen betroffen sind, geht ein solcher Personenunfall dem Personal auf dem Zug «an die Nieren». Das leuchtet wohl allen ein. Und zwar ist nicht nur das Lokpersonal von den psychischen Auswirkungen betroffen, sondern auch das Zugpersonal, das die ersten Abklärungen über die Unfallursache vornehmen muss und deshalb of das Unfallopfer sehen muss. Nicht weiter erstaunlich, wenn die betroffenen Kolleg/innen einige Tage krankheitsbedingt fehlen. Was aber die Folgen dieser



Die Schattenseite des Berufs – Personenunfälle sind eine Belastung.

Krankheitstage angeht, gab es seit einigen Jahren eine stossende Ungleichbehandlung: Dem Lokpersonal werden nämlich bis zu drei Krankheitstage infolge eines Personenunfalls nicht für die Kürzung der Ruhe- und Ausgleichstage sowie Ferien (gemäss Artikel 77 GAV SBB) angerechnet. Dies wurde an einer KooGAV-Sitzung im August 2013 so entschieden. Das Zugpersonal dagegen, das von Personenunfällen wie dargelegt gleichermaßen betroffen ist, konnte von dieser Regelung bisher nicht profitieren. Der UV ZPV wollte diese Ungleichbehandlung beseitigen, die Delegiertenversammlung machte einen entsprechenden Antrag bei der Peko VM. Doch «von weit oben» wurde die geplante Umsetzung letztes Jahr gestoppt, wie sich Thomas Walther, Präsident der Peko, erinnert: Das betreffe den GAV, da sei weder die Peko noch VM zuständig.

#### Gewerkschaft fand den Ausweg aus der Sackgasse

Deshalb wandte sich Walther an Jürg Hurni, den für das Dos-

sier zuständigen SEV-Gewerkschaftssekretär. Dieser wandte sich brieflich an die Leitung Human Resources Konzern. Diese Eskalation zeitigte den erwünschten Erfolg: In der KooGAV vom letzten August wurde dem von Hurni eingereichten Antrag stattgegeben, und vor wenigen Wochen wurde die entsprechende Regelung nun von der GL VM genehmigt und rückwirkend auf den 1. Januar 2017 in Kraft gesetzt.

#### «Es braucht beide Seiten und ein gutes Zusammenspiel»

Sowohl für Jürg Hurni wie für Thomas Walther handelt es sich um eine mustergültige Zusammenarbeit: «Es waren verschiedene Stellen involviert. Wenn man am einen Ort nicht mehr weiter kam, wurde das Geschäft an die andere Stelle abgegeben. Deshalb braucht es beide Seiten und ein gutes Zusammenspiel der verschiedenen Möglichkeiten und Zugänge», so bilanziert Walther. «Man muss einander unterstützen, alternative Wege sehen und nutzen.»

pan.

## Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte die Haltestelle St. Jakob-Park in Basel. Bei Fussballspielen fährt der Joggeli-Shuttle von Basel SBB zur stadioneigenen Haltestelle (Abfahrtszeiten auf der FCB-Website). Ein grösserer Bildausschnitt ist unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) zu finden.

Das Taschenmesser geht an

**Jeannette Wilpert aus Kölliken, Mitglied PV Aargau.**

Erneut fragen wir: «Wo ist das?» 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, 24. Mai an:**

**SEV**

**Photomystère**

**Postfach**

**3000 Bern 6**

##### Per E-Mail:

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

##### Im Internet:

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