

## Kündigungen bei der BLS

Die BLS entlässt acht Mitarbeitende aus wirtschaftlichen Gründen. «Inakzeptabel», findet Gewerkschaftssekretär Michael Buletti.

Seite 5



## Interview

Edith Graf-Litscher spricht über die PK Symova.

Seiten 6 und 7



## Verlagerung

2016 durchquerten weniger Lastwagen die Alpen.

Seiten 8 und 9

## Streik der Schweizer Mitarbeitenden der Langensee-Schifffahrt

# Mutige Schiffsleute

**Mit einem Federstrich hat die Langensee-Schifffahrtsgesellschaft Navigazione Lago Maggiore (NLM) Mitte Juni ihre 34 Angestellten im Schweizer Seebecken auf Ende Jahr entlassen. Diese Provokation führte zum Streik. Bei Redaktionsschluss am Dienstag war noch keinerlei Lösung in Sicht.**

Die Entlassenen, unterstützt von den Gewerkschaften SEV, Unia und OCST, fordern von der NLM den Rückzug der Entlassungen, vom Bund präzise Garantien zur Anfang Jahr erneuerten Konzession für die Schifffahrt auf dem Langen- und Luganensee und von der kantonalen Politik vollen Einsatz für die 34 Stellen. Da klare Antworten ausblieben, traten sie am Sonntag in den Streik, sind aber offen für Gespräche, denn sie wollen möglichst bald konkrete Lösungen.



Seiten 2 bis 3

Mit Würde und Kraft bereit, zusammen mit allen Kollegen und Kolleginnen ihre Stellen und Arbeitsbedingungen zu verteidigen.

## Dumping-Uber

Die Gewerkschaften SEV, Unia und Syndicom haben Druck gemacht – mit Erfolg: Die SBB verzichtet auf eine Zusammenarbeit mit dem Fahrdienstleister Uber. Dies forderten die Gewerkschaften, weil der US-Grosskonzern die Gesetze der Schweiz – und nicht nur diese – systematisch umgeht. SEV-Präsident Giorgio Tuti analysiert diesen gewerkschaftlichen Erfolg.

Fokus Seite 16

## Fernbusse

# Enthüllungen über Domo Reisen

■ Das Bundesamt für Verkehr (BAV) prüft zur Zeit die Vergabe einer Fernverkehrskonzession an Domo Reisen. Das Unternehmen will in der Schweiz mehrere Fernbuslinien betreiben. Doch kürzlich machte der «Beobachter» einige unschöne Fakten über das Glattbruggener Carunternehmen publik: Domo Reisen betreibt Dumping auf Kosten von Personal und Sicherheit. Die Vor-

schriften zu den Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer/innen werden nicht eingehalten; erschöpfte Chauffeure mussten gar Passagieren das Steuer überlassen. Der SEV fordert deshalb vom BAV, seine Verantwortung wahrzunehmen und das Konzessionsgesuch von Domo Reisen sofort abzuweisen.

Seite 5



## MOMENTE

Hochs und Tiefs  
eines Streiks

■ Es gibt Tage, wo Bilder wichtig sind – wie am letzten Sonntag, als bei der NLM der Streik begann. Die Momentaufnahmen zeigen Sorge, Komplizenschaft und Austausch – ja, denn die Streikenden erhielten von Tourist/innen, Tagesausflüglern und Einheimischen bewegende Zeichen von Mitgefühl und Unterstützung. Und aus der ganzen Schweiz eilten Gewerkschaftskolleg/innen den Entlassenen in ihrer Not zu Hilfe. Diese Anteilnahme war für die Streikenden enorm wichtig.

Fotos: frg



## Streik bei der Langensee-Schifffahrt

## Verschränkte Arme für Arbeit und Würde

«Seine Würde verkauft man nicht», stand letzten Sonntag auf einem Spruchband am Schiffsteg in Locarno. Das ist der tiefere Beweggrund der 34 Schweizer Mitarbeitenden der Langensee-Schifffahrt für ihren Streik gegen ihre Entlassung auf Ende Jahr.

Freitag, 23. Juni, 21.26 Uhr: Die Versammlung der im Schweizer Teil des Langensees tätigen Angestellten der Navigazione Lago Maggiore (NLM) beschliesst einstimmig, am Sonntag, 25. Juni, um 10 Uhr in den Streik zu treten. Die erhobenen Hände bedeuten ein klares Nein zur Gefährdung ihrer Arbeitsverhältnisse – ein starker, mutiger Entschluss im vollen Bewusstsein, worum es geht: um nichts weniger als um sämtliche Stellen bei der NLM für die Linienschifffahrt im Schweizer Seebecken. Alle 34 betroffenen Angestellten, die alle im Tessin wohnen, sind Mitte Juni per Ende Jahr kollektiv entlassen worden.

Auf dem Spiel stehen aber nicht «nur» die 34 Stellen der Entlassenen, sondern auch die Zukunft ihrer Familien, ihre Rechte als Arbeitnehmende, ihre Würde, der Wert ihrer Arbeit und der von ihnen professionell erbrachte Service public im Dienste aller: Anwohner/innen und Touristen, regelmässige und gelegentliche Benutzer/innen der Schiffe der NLM.

## Vergebliches Warten auf Garantien der Verantwortlichen

Die 34 Kolleg/innen arbeiteten nach der Bekanntgabe ihrer Entlassung über eine Woche lang weiter, trugen aber Buttons mit der Aufschrift «ich bin entlassen worden» und verteilten Flugblätter an die Passagiere, von denen sich viele in die «Solidaritätsbücher» auf den Schiffen und Stegen eintrugen. Und sie forderten von der NLM den sofortigen Rück-



Am Sonntagmorgen früh beginnt der Streik unter einem wolkenverhangenen Himmel.



Als später am Morgen die Medienleute die Gründe für den Streik erklärt erhalten, scheint die Sonne.

zug der Entlassungen, vom Bund Garantien zur Anfang Jahr erneuerten Konzession für den Langen- und Luganensee und von der kantonalen Politik vollen Einsatz für die 34 Stellen. Da konkrete Antworten ausblieben, mussten die Mitarbeitenden entsprechend scharf reagieren, unterstützt von ihren drei Gewerkschaften.

Sonntagmorgen, 6.30 Uhr: Alle Entlassenen sind am Steg von Locarno versammelt. Natürlich sind sie besorgt, denn es geht um ihre berufliche Zukunft und das Schicksal ihrer Familien. Aber sie sind auch motiviert und überzeugt vom gewerkschaftlichen Entschluss, die Arbeit niederzulegen, um ihre Stellen und Anstellungsbedingungen zu verteidigen.

Später, an der Medienkonferenz, erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini: «Die entlassenen Kolleg/in-



Angelo Stroppini (links) und Tiziano Barra, SEV-Aktivist.

nen streiken, um ihre Rechte und Würde zu wahren. Alle zusammen wollen sie geschlossen für ihre Zukunft kämpfen.» Seine Kollegen von Unia und OCST demonstrieren Einigkeit und bekräftigen, wie wichtig es ist, in der Not zusammenzuste-

hen. Die Not der Entlassenen ist gross, denn ihre berufliche Zukunft ist absolut ungewiss: «Das Einzige, was sicher ist für uns, ist unsere Entlassung, der Verlust unserer Stellen», sagen mehrere Kollegen. Sie fühlen sich vor den Kopf gestossen.

## Unmögliche Situation

«Wir sind hier, um euch zu begleiten und zu unterstützen», sagt Giorgio Tuti, Präsident SEV. «Ohne Rücksicht auf euch und eure Familien hat man euch in diese unmögliche Situation gebracht. Wer hier verantwortlich ist, soll diese Ver-

## DIE VERSCHLUNGENEN WEGE DER POLITIK

Während die Angestellten der schweizerseitigen Langensee-Schifffahrt streiken, wird mit allen Mitteln versucht, eine Lösung zu finden, um das aufgelaufene Schiff wieder flottzukriegen. Für die Gewerkschaften ist das Ziel klar: die Stellen und die aktuellen vertraglichen Anstellungsbedingungen verteidigen. Der Konflikt findet aber in einem Umfeld statt, wo sich die Winde und Strömungen komplex entwickeln und auch internationale Abkommen eine Rolle spielen.

Das erste Treffen zwischen Vertretern von Tessiner Kantonsregierung, Gewerkschaften und Mitarbeitenden am Donnerstagabend hat zu keinem Ergebnis geführt. Dies ist keine gute Nachricht, und gerade deshalb bleibt viel zu tun. Als Erstes gilt es, die Entlassenen und ihre Familien ins Zentrum des Interesses zu rücken. Es kann nicht sein, dass in unserem Kanton und allgemein in unserer Gesellschaft die Arbeitenden nur als irgendwelche austauschbare Rädchen im Getriebe der Unternehmungen betrachtet werden. Die Gewerkschaften haben die Pflicht, vor allem moralisch und ethisch, die Würde der Menschen ins Zentrum zu stellen.

Mit dieser Haltung bleiben sie offen für den Dialog, um möglichst bald eine Lösung zu finden. Im vollen Bewusstsein, dass die Politik ihre Momente, Logiken und Dynamiken hat, werden sich die Gewerkschaften weiterhin für die Forderungen der Arbeiter und Arbeiterinnen einsetzen.

Mehrere parlamentarische Vorstösse verlangen von der Tessiner Kantonsregierung, klar zur Unterstützung der Schifffahrtsangestellten zu intervenieren und ihre eigene Verantwortung mit Taten wahrzunehmen, nicht nur mit Worten. Denn von schönen Worten kann man leider nicht leben.

Dies hat die Bevölkerungsmehrheit offensichtlich begriffen, anscheinend hat sie genug vom schlechenden Stellenabbau. Wie ist es möglich, dass für die Rettung einer Bank über Nacht 60 Milliarden Franken gefunden werden, aber alles so kompliziert wird, wenn es darum geht, für 34 Schifffahrtsangestellte einen sicheren Hafen zu finden – jenseits des «Too big to fail»-Prinzips?

Niemand ist mehr bereit, das einfach verständnisvoll hinzunehmen. **Françoise Gehring/FI**



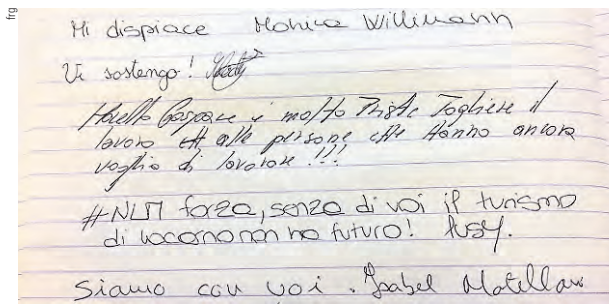
Präsidentialer Sukturs von Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident VPT (links) und Thomas Giedemann, Sektionspräsident LPV Ticino.



Christian Fankhauser, SEV-Regionalsekretär in Lausanne.

antwortung gefälligst auch wahrnehmen!»

Der Streik stösst bei den allermeisten Passagieren und Touristen auf grosses Verständnis. Dutzende tragen sich in die «Solidaritätsbücher» ein. Viele SEV-Kolleg/innen aus der ganzen Schweiz leisten vor Ort oder mit Solidaritätsbotschaften Sukturs (siehe Box links). Ende Nachmittag beschliessen die Streikenden einstimmig, am Montag weiter zu streiken. Zugleich bekräftigen sie ihre Dialogbereitschaft, denn sie wollen bald Lösungen finden. **frg/FI**



## WWW.SEV-ONLINE.CH

Unter dieser Adresse und auf der Facebook-Seite «SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals» (User: @verkehrsgewerkschaft) berichten wir aktuell über den Konflikt, der bei Redaktionsschluss völlig ungelöst war.

## EDITO

Sie kamen zusammen, diskutierten, machten Projekte und liessen die Belegschaft draussen vor der Tür. Also jene Männer und Frauen, die mit ihrem Einsatz, ihrer Professionalität und ihrer Kompetenz im Schweizer Seebecken des Lago Maggiore für einen sicheren Schiffsbetrieb sorgen, und damit für einen wichtigen Service public. Politiker, Unternehmensverantwortliche und Experten haben über Monate im stillen Kämmerlein die Zukunft der Schifffahrt auf den Tessiner Seen geplant. Sie haben die

«Es kann nicht sein, dass immer und nur das Personal Federn lassen muss.»

Angelo Stroppini, Gewerkschaftssekretär SEV

Rechnung aber ohne den Wirt gemacht. Wir sind nicht einverstanden. Denn es kann nicht sein, dass immer und nur das Personal Federn lassen muss.

Auf die kollektive Entlassung von 34 Angestellten, die alle im Tessin wohnhaft sind, haben die Betroffenen mit einem mutigen Entschluss reagiert: Sie streiken. Denn die Appelle an die Verantwortlichen, ihre Pläne zu überdenken, haben nichts genützt. Die Gewerkschaften, geeint im Kampf an der Seite der Arbeiter und Arbeiterinnen, bleiben offen für den Dialog, aber mit einem festen Ziel: die Arbeitsplätze und die aktuellen vertraglichen Anstellungsbedingungen zu verteidigen. Darauf kann für die Schifffahrtsangestellten und ihre Familien eine Zukunft gebaut werden. Denn hinter jeder einzelnen Entlassung steht ein kollektives Schicksal. Denn die Würde kann nicht mit einem Federstrich gestrichen werden. Denn die Arbeit hat einen Wert, und dieser Wert ist mit Rechten und Schutz verbunden.

Es geht nicht darum, in diesem Arbeitskonflikt den Akteuren auf der Seite der Unternehmen und Behörden die Schuld zuzuschieben, auch wenn die Wut und Enttäuschung über das von ihnen gewählte Vorgehen gross sind. Die Angestellten brauchen vor allem wirkliche, konkrete und annehmbare Lösungen. Menschen wollen weiterarbeiten, weil sie ihre Arbeit lieben. Deshalb führen Entscheide, die hinter verschlossenen Türen getroffen werden, zu Frustrationen und berechtigter Rebellion. Auch in der Öffentlichkeit, wie die vielen Bekundungen der Solidarität, des Mitgefühls, der Ermutigung und des Respekts aus der ganzen Schweiz zeigen. Diese richten die Entlassenen auf. Nicht die Pläne, ihnen den Boden unter den Füßen wegzuziehen, wie es mit dem geplanten Konsortium von SNL (die eben ihren GAV gekündigt hat) und NLM vorgesehen ist.

Der SEV kämpft an vorderster Front weiter, offen für jeden Dialog, aber entschlossen bei der Verteidigung der aktuellen Stellen und Arbeitsbedingungen im Schweizer Seebecken. Würde ist nicht verkäuflich, und Arbeit gibt's nicht zum Dumpingpreis.

## Manfred Brunner geht in Pension

## «SBB muss Know-how im Haus behalten»

**Am 30. Juni, just wenn das SBB-Werk Biel den 140. Geburtstag feiert, hat Manfred Brunner den letzten Arbeitstag. Um die Zukunft des Werks macht sich der SEV-Vertrauensmann und Peko-Vertreter Sorgen.**

Bevor der gelernte Metallbauschlossler 1990 35-jährig ins Industriewerk Biel (IW, heute einfach «Werk») kam, arbeitete er zwölf Jahre bei der Stahlbaufirma Alpha in Nidau. Schon dort war er Gewerkschaftsmitglied – beim SMUV – und führte als Präsident der Betriebskommission schwierige Lohnverhandlungen mit der Firmenleitung.

**Gewerkschaft im Blut**

«Mit dem Gewerkschaftsvirus hatte mich mein Vater angesteckt, der auch die SP Täuffelen präsidierte.» Kaum bei der SBB, trat Manfred Brunner dem SEV bei und wurde Ver-



Manfred Brunner lebt mit seiner Frau in Täuffelen. Er hat drei erwachsene Kinder und vier Grosskinder. Hobbys: Fischen, Garten.

trauensmann. Seiner SEV-Sektion, dem heutigen TS Mittelland, dient er bis heute als Verbindungsmann zum Gewerkschaftsbund Biel-Lyss-Seeeland. «Viele unterschätzen, wie wichtig politische Vernetzung für die gewerkschaftliche Arbeit ist.» Er war auch Delegierter der GAV-Konferenz und ab 2011 in der Personalkommission (Peko) Division Personenverkehr Mitglied der Fachgruppe Gesundheitsschutz und

Arbeitssicherheit und Betreuer der Peko Fläche des Werks Biel. Er ist skeptisch, ob die Verschiebung von Arbeitszeit von der Stufe Division zur Fläche die Peko-Arbeit wirklich stärkt.

**Nähe macht Peko-Arbeit nicht unbedingt einfacher**

Erstens seien engagierte, kompetente Peko-Leute nicht einfach zu finden. Zweitens würden die Mitglieder der Peko Fläche von ihren SBB-Gesprächspartnern –

ihren Vorgesetzten – nicht immer ernst genommen. «Für mich als Betreuer der Peko Fläche wäre es manchmal einfacher gewesen, wenn ich nicht vor Ort gearbeitet hätte. Anderen Peko-Betreuern ging es gleich.»

**Auslagerungen, Stellenabbau und Abfluss von Know-how**

Er begann in der Güterwagenabteilung als Schlosser, machte als Deviseur die Offerten für Reparatur- und Unterhaltsarbeiten an den Wagen, worunter viele Privatfirmen gehörten, und wurde Meister-Stellvertreter. Weil nach der Marktöffnung ausländische Billigkonkurrenz dem IW zu schaffen machte, wollte SBB Cargo es 2006 an Alstom verkaufen. Der SEV pochte auf einen GAV, der auch zustande kam, doch Alstom zog sich im Dezember 2007 plötzlich zurück. Im März 2008 übernahm der Personenverkehr den ganzen Rollmaterialunterhalt und damit auch das IW Biel und schloss dessen Güterwagenabteilung, gegen den

Widerstand des SEV, bei dem Brunner eine aktive Rolle spielte. So halbierten sich die Stellen im IW zwischen 2006 und 2009 auf rund 100. Nach der letzten Güterwagenreparatur trat Brunner 2009 als Schlosser in die verbliebene Lokabteilung über und musste in den letzten Jahren wegen Operationen an Hüfte und Herz beruflich kürzertreten. «Für mich wurden gute Lösungen gefunden, auch bei der Frühpensionierung. Dafür bin ich dankbar.»

Brunner macht sich um die Zukunft des Werks Biel Sorgen, u. a. weil der mit dem «Projekt Jura» zugesicherte Unterhalt der Infrastruktur-Fahrzeuge weniger Arbeit bringt als erhofft. Und weil mit jedem Mitarbeiter, der geht, Know-how abfließt. «Die SBB-Werke sollten mit weitsichtiger Personalentwicklung das Know-how im Haus behalten, Einrichtungen gemeinsam auslasten und Aufträge aktiver akquirieren. Der hohe Trassenpreis verbessert ihre Chancen.» **Markus Fischer**

**Weniger wäre besser**

Bahnhöfe sind Zeitzeugen. Auf meiner ersten Lehrstation Riedwil-Seeberg arbeiteten der Stationsvorstand, sein Stellvertreter, zwei Güterarbeiter und ich, der Stationsbeamtenlehrling. Heute sind Stationen durchwegs geschlossen und werden eisenbahntechnisch fernbedient.

Zu einem Bahnhof gehörten sämtliche Infrastruktur- und Kundendienste. Mit einem Buffet und dem Kiosk. In den 1960er-Jahren übernahm in Basel Emil Wartmann das Buffet. Er kam aus der Mövenpick-Schule und inszenierte die kulinarische Wende.

Statt Silberplatten und massigen Suppentöpfen stellte er auf Porzellangeschirr um. Dafür gab es frisch Salat und Tellerservice. Statt 28 verschiedene Gläser begnügte sich der neue Wirt mit sechs Sorten. Sein Vorgänger verabschiedete sich von der guten alten Zeit. Als internationale Züge etwa eine Stunde Aufenthalt hatten. So habe er um die 5000 Frühstücke umgesetzt.

Das Bahnhofbuffet ist inzwischen in den paar grossen Bahnhöfen noch präsent, sonst in verdünnter Form. Das grosse Geschäft heisst Take-away.

Mir fällt auf, eine Stunde Bahnfahrt überleben viele nicht ohne Wasser oder ohne Zwischenverpflegung.

Der Bahnhof heute? Immer noch ein Bahnhof. Mit Shoppingcenter. Und kundenfreundlichen Ladenöffnungszeiten. Alle sind zufrieden. Die Bahn mit den Mietzinseinnahmen, die Geschäftsleute mit dem attraktiven Standort und wir Konsumenten mit dem Angebot.

In Zürich ist halt die Bahnhofhalle fantastisch. Dort finde ich problemlos alle SBB-Kundendienste. In Bern ist wenigstens die Information zentral postiert.

«In Basel gibt es etwas gar aufdringlich viel Kommerz mit wenig Bahnhof.»

Helmut Hubacher

Der «Rest» liegt eine Rolltreppe höher. In Basel – ach Gott.

Der Zugang zur Bahnhofhalle ist frei geblieben. An den drei Wänden ist bis auf den letzten Meter Migros. Irgendwo hats zwei Geldautomaten. Aufmerksame Touristen, also Fremde, finden das i, Information. Sie ist mit den nötigen Kundendiensten raffiniert versteckt. Zwar nicht weit entfernt, aber diskret abseits. Empfangen wird man als

**MEINE MEINUNG**

Reisender vom Migros-Center. Die vier Rolltreppen führen automatisch durch das Shopping zu den Geleisen. Es hat etwas gar aufdringlich viel Kommerz mit wenig Bahnhof.

Vorstand SEV vom 16. Juni

# Kongress hat überzeugt

**An der letzten Sitzung vor der Sommerpause bilanzierte der Vorstand – erstmals unter Leitung von Danilo Tonina – den Kongress und die bisherige Arbeit in der Bergbahnbranche. Zu reden gab auch die Werbung.**

Mit dem Kongress vom 23./24. Mai zeigten sich alle Unterverbände und Kommissionen sehr zufrieden. Besonders gelobt wurden Organisation und Orchestrierung, die audiovisuellen Elemente, die diversen Aktionen von Unterverbänden und Jugend sowie die «grosse Disziplin der Delegierten», die «wirklich zuhören, wenn jemand spricht» und bei der Aktion aller gegen die Liberalisierungspolitik des BAV toll mitmachen. Lob fanden auch die Grussbotschaften der internationalen Gäste: «Sie geben dem Kongress eine zusätzliche Dimension.» Kritisiert wurden der knappe Platz an den Ti-

schen und das mässige mediale Echo trotz laufender Berichterstattung in Text und Bild via Communiqués, Web und Facebook. «Für die Öffentlichkeit ist ein Kongress eben nicht weltbewegend und nur von Interesse, wenn etwas passiert», sagte Giorgio Tuti dazu, «doch mit einigen Themen haben wir Tupper in der Medienlandschaft gesetzt, etwa mit der Forderung nach einer nationalen Meldestelle für Aggressionen.»

Die Tonaufnahmen des Kongresses haben bestätigt, dass beim Antrag 17.013 des AS Mitte zu den Modalitäten beim Austritt aus dem SEV über die Entgegennahme des Antrags zur Prüfung abgestimmt wurde, im Einvernehmen mit dem Antragssteller. Dieser Interpretation schloss sich der Vorstand einstimmig an. Somit arbeitet dieser nun zuhänden des Kongresses 2019 einen Vorschlag aus. Notiert wurde auch die Idee, 2019 den Delegierten den Kongressordner auf Wunsch digital abzugeben.

Weiter nahm der Vorstand Kenntnis vom Bericht zum Engagement des SEV in der Bergbahnbranche. Der Ende 2013 mit dem Regionalverband der Berner Bergbahnen abgeschlossene GAV hat sich bewährt, und der SEV will hier auch weiterhin aktiv sein. Doch sollen die Werbeanstrengungen, die bisher aus diversen Gründen relativ wenig Beiträge gebracht haben, im Moment nicht mehr forciert werden. Die Mitglieder werden aber wie bisher betreut.

Der Vorstand genehmigte zudem die Auflösung der nur noch kleinen Sektion Reka/Popularis sowie die Notfalkarte zum Beizug eines «Anwalts der ersten Stunde». Auch will er in Jahren ohne Kongress nur noch acht- statt zehnmal tagen. Der Werbegruppe SEV gab er den Auftrag, die Sektionen in einem Brief zum Weiterwerben im Sommer zu ermuntern und bis zum nächsten Vorstand am 18. August eine Werbeaktion für den Herbst vorzubereiten. **FI**

BLS

# Inakzeptable Entlassungen aus wirtschaftlichen Gründen

**Anfang Mai gab die Geschäftsleitung der BLS bekannt, dass sie vom Verwaltungsrat beauftragt wurde, im Bereich der Support- und Managementfunktionen 30 Vollzeitstellen (FTE) abzubauen. Dass dabei auch Kündigungen ausgesprochen wurden, kritisiert der SEV scharf.**

Am 21. Juni teilte die BLS dem Personal in einer Mitarbeiterinfo mit, dass in den Support- und Managementfunktionen «einzelne Kündigungen» ausgesprochen wurden – aus wirtschaftlichen Gründen.

**Acht Mitarbeitende gekündigt**

«Es wurde acht Kolleg/innen gekündigt», sagt Michael Buletti, SEV-Gewerkschaftssekretär. Die allermeisten von ihnen sind dem GAV unterstellt und dort in mittleren Funktionsstufen eingereiht, auch wenn man

bei der Beschreibung «Support- und Managementfunktionen» eher an Kaderpositionen denkt.

Der SEV begrüsst zwar, dass der Abbau so sozialverträglich wie möglich erfolgen soll, doch Michael Buletti stellt klar: «Wir werden das so nicht akzeptieren – bei den Härtefällen werden wir uns wehren.» In diesen Fällen fordert der SEV erneut unmissverständlich, dass den Betroffenen BLS-interne Alternativen angeboten werden. «Es ist nun schon das dritte Mal in den letzten fünf Jahren, dass es bei der BLS Entlassungen aus wirtschaftlichen Gründen gibt», ärgert sich Michael Buletti. Immerhin werde eine Art interner Sozialplan angewendet, der die Folgen der Entlassung ein wenig abfedert.

Der SEV empfiehlt den Betroffenen, sich umgehend beim SEV zu melden und Rechtsschutz zu beantragen. Der SEV wird ihnen unterstützend zur Seite stehen und helfen, ihre Rechte zu wahren. **kt**

Enthüllungen über Domo Reisen

# BAV muss Konzessionserteilung stoppen

**Was der «Beobachter» in seiner letzten Ausgabe über Domo Reisen aufdeckt, zeigt, wie weit das Unternehmen mit seinen Praktiken die Sicherheit von Fahrgästen und Personal gefährdet. Der SEV fordert das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf, die Prüfung einer Konzessionserteilung an Domo Reisen sofort abzubrechen. Die Firma will mehrere Fernbuslinien in der Schweiz betreiben.**



Domo Reisen hält die Vorschriften zu den Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer/innen nicht ein, wie der «Beobachter» recherchiert hat.

de, geht weit über das hinaus, was man sich vorstellen konnte», empört sich SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger. «Erschöpfte Chauffeure mussten

Passagieren das Steuer überlassen! Die Vorschriften zu den Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer/innen werden nicht eingehalten.» Mehrere Zeugen be-

richten von Verletzungen der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen.

**Dumping auf Kosten von Personal und Sicherheit**

Für SEV-Präsident Giorgio Tuti zeigen die Enthüllungen auf, dass die Billigtarife von Busunternehmen wie Domo Reisen völlig von der Realität abgehoben sind: «Diese Tarife haben einen Preis, den die Fahrer und Fahrerinnen bezahlen müssen, nämlich mit miserablen Löhnen und katastrophalen Arbeitsbedingungen. Aber auch die Reisenden bezahlen dafür die Zeche, indem ihre Sicherheit nicht immer gewährleistet ist. Dies zeigt deutlich, wohin

der Wettbewerb mit immer tieferen Preisen führt.» Deshalb fordert der SEV das BAV auf, das Konzessionsgesuch von Domo Reisen für Fernbuslinien in der Schweiz sofort abzuweisen. «Jeder andere Entscheid wäre unverantwortlich», stellt Giorgio Tuti klar.

**Bedrohung für die Bahn**

Der SEV hat stets vor der Konkurrenzierung von Bahnverbindungen in der Schweiz durch Fernbusse gewarnt. «Das einzigartige Bahnangebot der Schweiz ist der tragende Pfeiler ihrer Verkehrspolitik», ruft Giorgio Tuti in Erinnerung. Zudem will Domo Reisen nur auf den rentabelsten Strecken alternative Verbindungen zur Bahn anbieten. **SEV**

«Was heute über die Praktiken von Domo Reisen publik wur-

Wie funktioniert eigentlich der Stiftungsrat einer Pensionskasse?



## «Den Versicherten soll das Geld zugutekommen!»

Die Symova wurde 2010 gegründet; sie bietet Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und der Tourismusbranche Lösungen der beruflichen Vorsorge. kontakt.sev sprach mit SEV-Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin Edith Graf-Litscher, Mitglied des Stiftungsrates der Symova.

■ **Edith Graf-Litscher, wenn das Unternehmen, bei dem ich arbeite, seine Pensionskassenlösung bei der Symova hat, kann man mir dann eher gratulieren oder muss man mir kondolieren?**

In diesem Fall kann man dir gratulieren, da du bei einer finanziell gut aufgestellten Sammelstiftung versichert bist, bei der das Wohl der Versicherten und nicht der Profit im Vordergrund steht.

■ **Das musst du als Stiftungsrätin natürlich sagen, aber kannst du es auch mit einigen «hard facts» untermauern?**

Man kann das sehr gut aufzeigen. Deine Rente hängt von verschiedenen Faktoren ab: von den Einzahlungen, der Verzinsung, den Rahmenbedingungen und der Solidarität. Bei der aktuellen Rentenreform, über die wir im September abstimmen werden, soll ja wegen der demografischen Entwicklung der Umwandlungssatz sinken – das heisst, dass du weniger Rente kriegst. Die Symova hat nun beschlossen, das Alterskapital auf deinem Konto als Gegenmassnahme aufzustoeken.

■ **Die Höhe des Alterskapitals hängt ja auch vom Zinssatz ab ...**

Genau. Heute ist das allgemeine Zinsniveau ja sehr tief. Das ist gut für dich, wenn du ein Einfamilienhaus oder eine Ei-

gentumswohnung besitzt und die Hypothek mit einem Zinssatz von einem Prozent oder sogar noch weniger bekommst. Auf der andern Seite kann aber das Kapital, das du ansparst für die Rente, nicht

«Es darf zu keinem Leistungsabbau für dich kommen, es kommt ja schliesslich darauf an, wie viel Geld du am Schluss im Portemonnaie hast.»

mehr so hoch verzinst werden. Die Symova hat im Vergleich mit andern Vorsorgeeinrichtungen eine überdurchschnittliche Performance, das heisst, dass dein Geld eine überdurchschnittliche Rendite erwirtschaftet. Trotzdem soll der sogenannte technische Zinssatz und damit der Zins, mit dem das vorhandene Rentendeckungskapital verzinst wird, gesenkt werden, da dieser Zins nicht höher als die erwartete Rendite ausfallen darf.

■ **Was hat denn diese Rentenreform, von der alle sprechen und von der auch du gesprochen hast, für eine konkrete Auswirkung auf die Symova oder auf einen Versicherten der Symova?**

Der Umwandlungssatz wird generell gesenkt, das betrifft alle Altersvorsorgeeinrichtungen. Aber trotzdem gehen die Vorsorgeeinrichtungen unterschiedlich damit um. Die Symova sagt: Es darf zu keinem Leistungsabbau für dich kom-

men, es kommt ja schliesslich darauf an, wie viel Geld du am Schluss im Portemonnaie hast. Deshalb hat die Symova beschlossen, das vorhandene Sparkapital zu erhöhen, und jetzt sind die einzelnen Unter-

nehmen bzw. in vielen Fällen die Kantone als deren Eigentümer daran, ihren Anteil für den Leistungserhalt zu begleichen. Es kommt aber noch dazu, dass die Symova tiefe Vermögensverwaltungskosten hat: Diese betragen bei der Symova 2016 nur 0,32%, während sie gemäss einer Erhebung der Swisscanto aus dem Jahr 2015 im Durchschnitt 0,51% ausmachen. Die Symova hatte Ende 2016 einen Gesamt-Deckungsgrad von 108,8%, auch das ist eine wichtige Grösse. Die Symova hat flankierende Massnahmen zur Kompensation der Senkung des Umwandlungssatzes und des technischen Zinssatzes ergriffen: Der Stiftungsrat hat beschlossen, den Versicherten die Altersguthaben im Umfang der Senkung zu erhöhen, sodass sie keine Leistungseinbusse erleiden.

■ **Woher kommt dieses Geld?**  
Die Erhöhung geht zulasten des Deckungsgrades der ein-

zelnen Vorsorgewerke. Dies wird durch das vorhandene Vermögen des einzelnen Vorsorgewerkes finanziert. Daher sinkt auch der Deckungsgrad.

■ **Wen vertrittst du eigentlich im Stiftungsrat und von wem wurdest du gewählt?**

Ich bin Arbeitnehmervertreterin und vertrete die Versicherten, also im weiteren Sinn (auch) die Mitglieder des SEV. Die Symova ist demokratisch organisiert, der Stiftungsrat hat gleich viele Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter/innen, ist also paritätisch zusammengesetzt. Das ist wie bei der Pensionskasse der SBB, wo ja im Frühsommer die Wahlen stattgefunden haben.

■ **Ich wähle ja periodisch die Mitglieder der Vorsorgekommission, ist das das Gleiche?**

Nein, das ist etwas anderes: Wir haben jetzt vom Stiftungsrat der Symova gesprochen. Dessen Arbeitnehmervertreter/innen wählen die Arbeitnehmervertreter/innen der Vorsorgekommissionen, als Delegierte der Versicherten.

■ **Was ist der Unterschied zwischen diesen Gremien?**

Die Unterscheidung ist sehr zentral: Der Stiftungsrat ist zuständig für die Sammelstiftung, also das «Dach», und hier wird über die Vermögensanlagen beschlossen – natürlich im Rah-

men der gesetzlichen Rahmenbestimmungen. Das Geld soll eine gute Rendite abwerfen, aber man darf nicht spekulieren. Das macht die Geschäftsführung der Sammelstiftung. Wir legen generelle Rahmenbedingungen fest, also beispielsweise den technischen Zinssatz. Jede Unternehmung, die bei der Symova versichert ist, hat ein eigenes Vorsorgewerk mit einer eigenen Kommission, die ebenfalls paritätisch zusammengesetzt ist. Diese Vorsorgekommission kann den Vorsorgeplan individuell wählen und damit auf die Bedürfnisse der eigenen Versicherten Rücksicht nehmen.

■ **Das ist sicher auch eine Frage, ob man sich das leisten kann. Ich habe manchmal das Gefühl, dass wir Versicherten wählen können, wen wir wollen – am Schluss verschlechtern sich auf jeden Fall die Leistungen, das ist so sicher wie das Amen in der Kirche!**

Tatsache ist, dass – auch aufgrund der tiefen Zinsen – das Kapital, das du einschiesst, nicht mehr die nötige Rendite abwirft. Dazu kommt die an sich erfreulich hohe Lebenserwartung, die auch nach mehr Geld ruft. Deshalb ist es wichtig, dass wirklich das ganze Geld, das die Versicherten einbringen, ihnen zugutekommt, und nicht noch hohe Kosten abgezweigt werden.



Die Rente soll eine gute Ruhebänk im Alter sein.

■ **Und wie viel kostet das konkret? Gehört die Symova eher zu den teuren oder billigen Kassen? Gibt es eine Benchmark, an der man sie messen kann?**

Vergleiche von Pensionskassen sind immer schwierig. Es ist wie bei den Zusatzversicherungen der Krankenkassen: Die Preise und die Leistungen sind alle unterschiedlich. Man kann aber festhalten, dass die Symova ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis hat. Dies gilt nicht nur für die Vermögensverwaltungskosten, son-

«Ein Einkauf lohnt sich und ist eine langfristige Anlage.»

dern auch für die Verwaltungskosten und insbesondere die Beiträge der Risikoversicherung gegen Tod und Invalidität. Nicht benötigte Beiträge werden übrigens den Vorsorgewerken jedes Jahr zurückerstattet. Hinzu kommen die über viele Jahre sehr guten Anlageergebnisse, die weit über dem Durchschnitt der Schweizer Pensionskassen liegen.

■ **Die Vorsorgegesetzgebung wird ja laufend den neuen Gegebenheiten und den gesellschaftlichen Entwicklungen angepasst, und die Vorsorgekommissionen können dann auch entsprechend die Vorsorgepläne anpassen. Kann man denn nun sagen, welche dieser Pläne für mich als Versicherten besonders gut sind, bei welchen ich mit guten Leistungen rechnen kann?**

Wichtig ist, dass man sich generell interessiert, etwas vorausschauend und bei Handlungsbedarf auch entsprechend reagiert. Als Arbeitnehmervertreter/in in der Vorsorgekommission sollte man darauf achten, dass sich bei Sanierungsmassnahmen auch der Arbeitgeber entsprechend engagiert. Und: Wie werden die Beiträge aufgeteilt, paritätisch, oder bezahlt der Arbeitgeber mehr als der Arbeitnehmer? Mitglieder der Vorsorgekommission sollten auch längerfristig denken,

sich wirklich in die zur Verfügung gestellten Unterlagen vertiefen und allfällige Fragen stellen.

■ **Kann ich als Angestellter denn die Situation der Pensionskasse, der zweiten Säule, für mich persönlich verbessern, oder bleibt mir nur die dritte Säule?**

Eine gute Möglichkeit besteht darin, bei der entsprechenden Gelegenheit – wenn du vielleicht eine Erbschaft gemacht hast – zusätzliches Kapital in die Kasse einzuzahlen, also einen entsprechenden «Einkauf» zu machen. Das lohnt sich und ist eine langfristige Anlage, also vielleicht ein Einkauf von vielleicht 10 000 oder 20 000 Franken, womit du die Höhe der Rente verbessern kannst.

■ **Und was ist eigentlich mit den ominösen 70 Franken, von denen jetzt im Zusammenhang mit der Rentenreform alle sprechen?**

Erstmals wurden bei dieser Reform die Leistungen der ersten und der zweiten Säule gemeinsam betrachtet. Die Senkun-

gen, die bei der zweiten Säule nicht immer vermieden werden können, werden mit der Erhö-

hung der AHV-Rente zumindest teilweise aufgefangen.

Die Fragen stellte Peter Anliker

### DIE SYMOVA

Die Sammelstiftung Symova ist eine im Jahr 2010 gegründete und registrierte Vorsorgeeinrichtung gemäss dem Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG). Sie wurde von zehn Unternehmungen neu gegründet, welche früher der in Schieflage geratenen Pensionskasse der Ascoop angehörten.

Sie ist eine unabhängige Vorsorgeeinrichtung, der sich alle in der Schweiz tätigen Unternehmungen anschliessen können. Allerdings bietet sie insbesondere Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, der Seilbahnen und des Tourismus «massgeschneiderte Lösungen» und «der Risikofähigkeit angemessene Anlagen». Die angeschlossenen Unternehmen haben die Möglichkeit, aus unterschiedlichen Vorsorgeplänen das ihnen passende Produkt auszuwählen. Je nach Wahl ändern sich die Kosten und die Leistungen.

Die Symova stellt sich selber wie folgt dar: «Mit langjähriger Expertise und persönlichem Engagement setzt sich die Symova in allen Belangen der Vorsorge für die Interessen ihrer Vorsorgenehmer ein. Ein gepflegter, zweisprachiger, auf kurze Antwortzeiten bedachter und trotzdem kostengünstiger Service sind Markenzeichen der Symova. So wird zum Beispiel bewusst auf Entschädigungen an Versicherungsbroker und andere Mittelspersonen verzichtet. Kostentransparennte Versicherungsleistungen und Anlagebewirtschaftung sind der Symova Verpflichtung. Sämtliche Anlagen werden im Mandatsverhältnis durch unabhängige Dritte bewirtschaftet, die in keinem Fall eine performanceabhängige Entschädigung erhalten. So wird sichergestellt, dass kein Beauftragter aus Eigeninteresse unverhältnismässige Risiken eingeht.»

## Transitgüterverkehr

«Ich bin sehr erstaunt über das Ausmass der Manipulation mit AdBlue und darüber, dass Stickoxide für die Luft in Europa die grösste Belastung darstellen.»

Manuel Hermann, Leiter Alpenschutzpolitik der Alpeninitiative



# Den Güterverkehr verlagern und Lastwagenkontrollen erhöhen

Die letzte Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr hat ergeben, dass 2016 zum ersten Mal seit 1995 weniger als eine Million schwere Nutzfahrzeuge die Alpen durchquert haben – genauer waren es 975 000. Gleichzeitig ist die Zahl der Schienengütertransporte um 6,4 % gestiegen. Die Verlagerungspolitik zeigt langsam konkrete, positive Resultate, aber es bleibt noch viel zu tun.

Das positive Resultat der Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr 2016 ist erfreulich. Allerdings hätte das Ziel, den Schwerverkehr auf der Strasse unter einer Million Fahrzeuge zu halten, bereits 2011 erreicht werden sollen (siehe Grafik).

Der Zeitplan, der sich seit der Einführung des ersten Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) 1999 bereits mehrfach verzögert hat, wurde somit noch einmal missachtet. Daher steht man dem Ziel, den Schwerverkehr im Jahr 2018 auf 650 000 Fahrzeuge zu beschränken, nun sehr skeptisch

gegenüber. Dieses Ziel wäre im GVVG jedoch vorgesehen.

## Ein gemeinsames Ziel

Doch das Schweizer Volk hat den Glauben nicht verloren und unterstützt dieses Ziel weiterhin, ist es doch ein Markenzeichen der Verkehrspolitik in unserem Land. Im Januar hatte der Verein Alpen-Initiative eine repräsentative telefonische Umfrage mit 1409 Teilnehmenden durchgeführt, davon 1009 aus der deutsch- und französischsprachigen Schweiz und 400 aus den Kantonen Uri und Tessin, die von der Thematik besonders betroffen sind. Die Umfrage führte zu überraschend klaren Ergebnissen: 70 % der Befragten wollen die Maximalzahl von 650 000 Transiten beibehalten, 10 % würden diese gar reduzieren. Von den verbleibenden 20 % befürworten 6 % eine Erhöhung, 7 % sind für die Aufhebung des Ziels und 7 % äusseren keine Meinung.

## Stütze für weitere Massnahmen

Im Rahmen dieser Umfrage brachten die Befragten auch ihre Haltung zu weiteren Massnahmen zur Senkung des Transitverkehrs zum Ausdruck. Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel, eine Abgabe auf Lkw zu erheben, die den Gotthard durchqueren. Auch hierzu war das

Resultat klar: 68 % der Befragten würden diese Massnahme unterstützen; in den Kantonen an der Gotthardachse, Uri und Tessin, lag die Zustimmung gar bei 71 % respektive 82 %. Die Abgabe für Schwerverkehrsfahrzeuge könnte weiter differenziert werden. Tatsächlich befindet sich die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) noch nicht auf dem zulässigen Maximum, das bei ihrer Einführung ausgehandelt wurde und könnte daher mit einer solchen Transitabgabe kombiniert werden. Des Weiteren sollten die aktuellen Berechnungskriterien für

die LSVA basierend auf den «Euroklassen» (Emissionsnormen) überarbeitet werden. Schätzungen zufolge werden bis 2020 mehrheitlich Fahrzeuge der Euroklassen V und VI unterwegs sein, auf welchen die LSVA geringer ist. Die sinkenden Abgaben schmälern gleichzeitig auch den Anreiz, Güter mit der Bahn zu transportieren. Bei einer Revision der Berechnungskriterien könnte man zum Beispiel die Massnahme prüfen, einen Zuschlag zu erheben für Lastwagen mit Containern, die nicht mit einem Kran manövrierbar sind. Oder man betrachtet die Sache

von der anderen Seite und begünstigt Lastwagen mit innovativen Techniken wie zum Beispiel geräuscharmen Reifen durch geringere Abgaben.

## Nein zum Dumping

Für den SEV sind natürlich die Arbeitsbedingungen ein besonders wichtiges Argument, denn gerade im Bereich des internationalen Strassenverkehrs fehlen einheitliche Regelungen praktisch komplett. So schreibt eine aktuelle EU-Norm zum Beispiel vor, dass Lastwagenfahrer/innen mindestens ein Wochenende haben müssen, während dem sie ihren



Die Verlagerung auf die Schienen wurde mit dem Gotthard-Basistunnel noch attraktiver, allerdings sind deren Auswirkungen noch begrenzt.

Lkw für 45 Stunden verlassen können. Einige Länder, wie Belgien, Frankreich und Deutschland, legen dies so aus, dass diese Stunden zu Hause verbracht werden müssen – der Bundesrat hat jedoch kürzlich entschieden, dass diese Regel nicht anwendbar ist und die Fahrer/innen in den Lkw schlafen können. Auf der Website der Alpen-Initiative gibt es ein Interview mit einem mazedonischen Lkw-Fahrer, das die Sonntagszeitung Anfang April publizierte. Dieser Fahrer ist seit Anfang Februar auf den europäischen Autobahnen unterwegs und wird nur für eine Sommerpause nach Hause gehen. Dann, von September bis Weihnachten, wird er seine Arbeit wieder aufnehmen und in dieser Zeit kein einziges Mal nach Hause zurückkehren.

Die Alpen-Initiative schätzt, dass rund ein Drittel der Lastwagen, die die Schweiz durchqueren, in osteuropäischen Ländern registriert sind. Der Autor dieses Artikels konnte vor ein paar Jahren an einer Konferenz teilnehmen, wo der Kommandant des Kontrollpos-

tens in Rippshausen (Kt. Uri) sprach. In seinem Referat bestätigte er, dass die aktuellen Löhne für Lastwagenfahrer/innen in den östlichen Ländern rund 900 Euro monatlich betragen. In einem anderen Rahmen berichtete kürzlich ein Beamter der belgischen Polizei von einer neuen Tendenz: Einige Transporteure würden Fahrer aus den Philippinen für einige Monate nach Europa holen – zu Tiefstlöhnen um 300 Euro im Monat.

## Eine Frage der Sicherheit

In solchen Fällen ist es schwierig, die Ausbildung der Fahrer/innen oder die Gültigkeit des Fahrausweises zu überprüfen. Zu diesen Faktoren kommt der technische Zustand der Fahrzeuge hinzu. Fast ein Drittel der Lastwagen, die am Kontrollposten im Kanton Uri kontrolliert werden, weisen gravierende Mängel auf, und diese Zahl beinhaltet nur den Nord-Süd-Verkehr. Der Kontrollposten für die Gegenrichtung, der in Giornico vorgesehen ist, existiert nach wie vor nur auf dem Papier. In dieser Ausgabe von kontakt.sev findet sich eine

Petition, die von Bundesrätin Doris Leuthard verlangt, die Schwerverkehrskontrollen zu intensivieren und das Netz an Kontrollposten zu vervollständigen. Dies auch deshalb, weil der Schienengüterverkehr schon laufend von modernen, automatischen Zugkontrollen überwacht wird. Besonderes Augenmerk gilt dem Kampf gegen die Manipulation von Abgasreinigungsanlagen, wie es mit dem Zusatzstoff AdBlue passiert ist (siehe Kasten). Der SEV unterstützt diese Aktion, da so die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse neu gewichtet werden, und zwar in Richtung einer Verkehrspolitik, wie sie unsere Gewerkschaft immer unterstützt hat. Und dass eine solche Politik für die Lebensqualität in unseren Regionen nötig ist, zeigt ein Beispiel aus dem erwähnten Verlagerungsbericht: Auf der Brenner-Achse überschritt die Zahl der Transite zwei Millionen, was einer Zunahme von 8,1 % entspricht; auf der Fréjus-Achse betrug die Zunahme 4,1 %.

Pietro Gianolli / kt

## AdBlue: der Skandal

Eine Untersuchung der Sendung «Kassensturz» hat ergeben, dass auch auf Schweizer Strassen Lkw mit manipulierten Abgasanlagen unterwegs sind.

Mithilfe des Harnstoffs AdBlue waschen Lastwagenmotoren die Stickoxide aus den Abgasen. Ist der AdBlue-Tank leer, verringert sich die Motorleistung um 20 Prozent. Die Montage eines elektronischen Emulators, den man problemlos im Internet erwerben kann, ermöglicht es jedoch, diesen Mechanismus zu blockieren und weiterhin mit voller Motorleistung zu fahren. AdBlue ist wesentlich für die Beseitigung der schädlichen Stickstoffoxide, und die Emissio-

nen von Lkw ohne AdBlue befinden sich auf dem Stand der 90er-Jahre. Nach Angaben von Manuel Hermann, Leiter Alpenschutzpolitik der Alpeninitiative, haben solche Manipulationen Konsequenzen auf drei Ebenen: Luftverschmutzung, verzerrte Wettbewerbsbedingungen (der Zusatzstoff kostet ca. 75 Rappen pro 100 Kilometer) und Missachtung von Vorschriften über die LSVA.

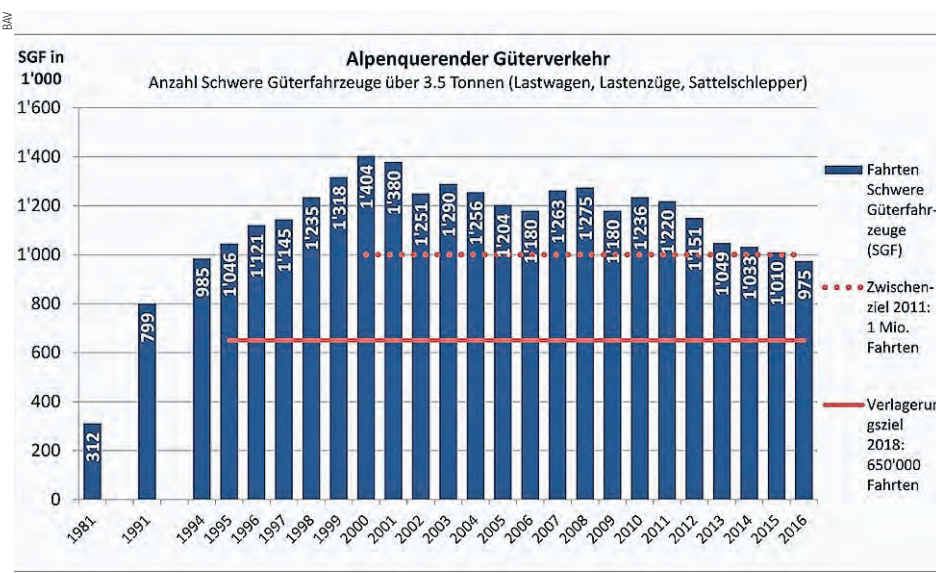
Die fraglichen Lastwagen sind alle in den Euroklassen V und VI, die von minimalen Schwerverkehrsabgaben profitieren, doch mit manipulierten Abgasanlagen sollten sie in der teuersten Klasse eingereiht werden. Gi/kt

## APPELL

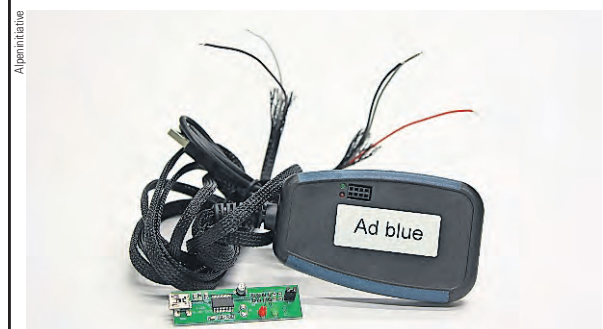
Der SEV unterstützt die Petition der Alpeninitiative, die dieser Ausgabe von kontakt.sev beigelegt ist.

Wir laden euch herzlich ein, die Petition zu unterzeichnen und auch Freunden, Verwandten und Bekannten vorzulegen. Die unterschriebene Petition bitte bis Ende Juli an die angegebene Adresse senden.

Jede Person darf die Petition unterschreiben, unabhängig von Nationalität und Wohnsitz.



Es geht in die richtige Richtung, doch auf dem Diagramm wird auch die Verzögerung deutlich.



SEV begrüsst Eintreten des Ständerats auf OBI-Vorlage

## SBB Cargo nicht auslagern

**Entgegen dem Nationalrat, der die Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) an den Bundesrat zurückwies mit der Forderung, die Auslagerung von SBB Cargo einzubauen, hat dies der Ständerat am 15. Juni abgelehnt. Der SEV ist froh über die Absage an die Zwängerei des Nationalrats, der nicht mal die Ergebnisse des Berichts abwarten will, den das Parlament dazu bestellt hat.**

«Das Parlament ist gut beraten, den für September angekündigten Bericht der Bundesverwaltung zu den Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo und den verschiedenen Eignermodellen abzuwarten», sagt **Daniela Lehmann**, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV.

«Die Forderung des Nationalrats nach sofortiger Auslagerung von SBB Cargo, angeblich zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene, ist auch deshalb überstürzt, weil mit dem gleichen Stärkungsziel auf Anfang 2017 schon das Gütertransportgesetz revidiert wurde», ergänzt **Philipp Hadorn**, Gewerkschaftssekretär SEV und Nationalrat. «Die Instrumente dieser Revision, die dem Güterverkehr u. a. bessere Trassen bringen sollen, sind eben erst in Kraft getreten, der erste Netznutzungsplan gilt erst für das Fahrplanjahr 2018. Da wäre es verfrüht, schon jetzt weitere Massnahmen zu ergreifen, bevor man weiss, wie diese Instrumente wirken.»

### Scheinwettbewerb bringt nichts

Gar keinen Sinn macht für Philipp Hadorn die Begründung der Auslagerung mit der Notwendigkeit von mehr Wettbewerb: «Den freien Zugang zum Schienennetz gibt es schon seit 1999.

Trotzdem ist der Einzelwagenladungsverkehr nach wie vor ein natürliches Monopol: Angesichts der hohen Fixkosten und der begrenzten Nachfrage ist hier das Verlustrisiko hoch und die Aussicht auf Ertrag gering, deshalb sind bisher Konkurrenten zu SBB Cargo ausgeblieben», erklärt Hadorn. «Daran wird sich auch mit einer Auslagerung von SBB Cargo nichts ändern.»

### Erfolgsmodell = integrierte Bahn

«Die Auslagerung von SBB Cargo wäre der erste Schritt zur desintegrierten Bahn», warnt SEV-Präsident **Giorgio Tuti**. «Die Expertengruppe, welche die Grundlagen für die OBI-Vorlage erarbeitet hat, unterstrich die Vorteile einer integrierten Führung von Verkehr und Infrastruktur: Sie ermöglicht ein hochstehendes Angebot, eine bessere Bewältigung von Störungen und eine optimale Netznutzung. Eine integrierte Bahn hat zudem ein grosses Interesse daran, das System als Ganzes zu verbessern und Innovationen zu fördern. Die integrierte Bahn ist neben einer langfristig gesicherten Finanzierung eines der wichtigsten Standbeine des schweizerischen öV-Systems als Service public.» **SEV**

Transportpolizei soll umziehen

## Bleibt der HB Zürich sicher?

**Die SBB-Transportpolizei zieht um: vom Hauptbahnhof Zürich nach Zürich-Altstetten ins «Westlink». Ein Sicherheitsrisiko, findet SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni.**

### Sicherheitsrisiko für alle

Hurni sieht ein Sicherheitsrisiko im Umzug: «Der Zürcher HB ist als grösster Bahnhof der Schweiz besonders gefährdet – auch im Hinblick auf mögliche Terroranschläge. Am HB sind nicht nur viele Reisende unterwegs, sondern auch viele



Die Transportpolizei hat keine Wahl: Es geht nach Altstetten.

Der Stützpunkt der Transportpolizei am HB Zürich wird grösstenteils zum Bahnhof Altstetten verlegt. Da der Stützpunkt im Hauptbahnhof der grösste in der Schweiz ist, betrifft dieser Umzug einen Grossteil der rund 190 Transportpolizist/innen. Garderoben und Büros werden neu in Altstetten sein. Somit verschiebt sich auch der Ort, wo sich die Transportpolizist/innen für ihre Einsätze bereit machen – im HB verbleibt nur ein kleiner Aussenposten. Dieser sei unerlässlich für die Zusammenarbeit mit andern Organisationen wie der Stadt- und Kantonspolizei, erklärt Jürg Hurni, Gewerkschaftssekretär SEV.

andere SBB-Mitarbeitende. Der Umzug des TPO-Stützpunkts gefährdet die Sicherheit aller.»

Die SBB selbst sieht im Umzug kein Sicherheitsrisiko, weil die Transportpolizist/innen trotz dem Umzug nach Dienstantritt den grössten Teil ihrer Arbeitszeit am Hauptbahnhof verbringen werden. Jürg Hurni kontert: «Da sich die Einsatzkräfte künftig in Altstetten bereit machen müssen, kommen nun für jeden Dienst mindestens zwei Dienstfahrten hinzu. In einer Notsituation kann dieser Zeitverlust entscheidend sein.»

Karin Taglang

## Bundesrat lässt zum Fernverkehr viele Fragen offen

Am 15. Juni kritisierte Paul Rechsteiner im Ständerat die bundesrätliche Antwort auf seine Interpellation 17.3085 «Fernverkehr. Erfolgsmodell Schweizerische Bundesbahnen nicht aufs Spiel setzen» scharf: «Ausgeblendet werden auch die Folgen für das Bundesunternehmen SBB und für die BLS und SOB, an denen doch der Bund auch massgebend beteiligt ist. (...) Wer trägt die finanziellen Verluste, wenn die SBB plötzlich auf einen Teil des Fernverkehrs verzichten müsste? Was soll das der Bevölkerung, als Kundinnen und Kunden und als Steuerzahler, bringen? Und was heisst das für das Personal, das plötzlich zum Spielball des Konkurrenzsystems würde? Und für die Pensionskasse der SBB, wo ja heute schon immer weniger Aktive für immer mehr Pensionierte aufkommen müssen? Fragen über Fragen, aber nicht nur bei der SBB. Als St. Galler frage ich mich bei der SOB, welche Risiken auf den Kanton St. Gallen als zweitgrösster Aktionär nach dem Bund zukommen, wenn die SOB über die Stammlinien hinaus, wo sie eine gute Arbeit macht, plötzlich einen Teil des nationalen Fernverkehrs bespielen will? Die Investitionen im Bahnbetrieb, nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch im Betrieb selber, sind gewaltig. Investitionen bedeuten auch Risiken. Die gleichen Fragen gelten bei der BLS für den Kanton Bern. Droht hier nicht bei einem Übergang in ein Wettbewerbssystem am Schluss der Einstieg einer grossen ausländischen Bahn, weil sie diese Investitionen dann auch effektiv stemmen kann? Vergessen wir nicht, dass der schweizerische Eisenbahnmarkt bei der grossen Verkehrsdichte im europäischen Vergleich hoch attraktiv ist. Solche fundamentalen Entscheide für die Zukunft unserer Bahnen kann doch nicht einfach die Verwaltung fällen.» [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch)

## KORRIGENDUM / LOHNGLEICHHEIT

### Korrigendum 1

■ Zur letzten Ausgabe schrieb uns der Oltner Lokführer und Stadtrat Peter Schafer: «Seite 4 unten ist eine lustige Ode an O. abgedruckt. Einfach nur eine Anmerkung, die Einwohnerzahl Oltens am 31.12.2016 betrug 18 191 Personen und nicht nur rund 15 000. Der offizielle Slogan lautet: Clevere Pendler wohnen hier.» Besten Dank!

### Korrigendum 2

■ Im Bericht zur Delegiertenversammlung des Unterverbands BAU stand fälschlicherweise, Jasmin Suter sei in den Zentralvorstand bzw. Zentralausschuss (diese Gremien haben wir auch verwechselt) gewählt worden. Sie wurde aber als BAU-Vertreterin in die Frauenkommission SEV gewählt.

### SGB-Tagung: Island geht voran – folgt die Schweiz?

■ Die Schweiz wartet, dass Bundesrat und Parlament die Lohngleichheit per Gesetzesrevision vorwärts bringen. Die isländische Regierung aber will die Lohnlücke zwischen Frauen und Männern bis 2022 schliessen: Künftig müssen isländische Firmen ab 25 Mitarbeitenden nachweisen, dass sie die Lohngleichheit einhalten. Die isländische Gewerkschafterin Marianna Traustadóttir hat für dieses Gesetz gekämpft. Sie diskutiert **am 5. Juli ab 18 Uhr im Hotel Bern in Bern** mit Vertreter/innen von Bund, Wirtschaft und Gewerkschaften über die Perspektiven in Island und der Schweiz. Anschliessend Apéro. Eintritt frei. *Anmeldung bis spätestens 30. Juni an: [albineta.qela@sgb.ch](mailto:albineta.qela@sgb.ch)*

asm

## Neuer GAV bei der Aare Seeland mobil AG



SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger (rechts) ist mit dem frisch unterzeichneten GAV zufrieden.

Anfang April kamen der SEV und die Aare Seeland mobil AG (asm) zu einem Verhandlungsabschluss. Das Resultat ist ein neuer Gesamtarbeitsvertrag, in dem die beiden bisherigen GAV Bahn und Bus zusammengeführt und verbessert wurden. Der Verwaltungsrat der asm sowie die Mitgliederversammlung des SEV haben den neuen GAV zur Unterzeichnung freigegeben; somit tritt er per 1. Januar 2018 in Kraft.

«Ziel der Zusammenführung der beiden GAV war, die Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden zu garantieren und transparen-

te Bedingungen zu schaffen. Dazu war uns wichtig, dass es bei der Zusammenführung der beiden GAV keine Verlierer gibt», sagt der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti. Im Wesentlichen wurden somit einheitliche Bedingungen für die Reduktion von Versicherungsprämien für die Mitarbeitenden geschaffen. Dazu wurden der Vaterschaftsurlaub von einer auf zwei Wochen und der gewerkschaftliche Bildungsurlaub erweitert. «Weitere Verbesserungen konnten vor allem bei der Entschädigung von Schichtarbeit

erzielt werden», erklärt Buletti. «Die Mitarbeitenden profitieren von besseren Sonntags- und Nachtzulagen sowie besseren Pikettentschädigungen.» Im Bereich der Sozialpartnerschaft wurden die Bestimmungen über das Schiedsgericht verändert, neu besteht zum Beispiel auch die Möglichkeit, ein Schiedsgericht bei Lohnverhandlungen anzurufen. Michael Buletti ist zufrieden: «Das Verhandlungsklima war sehr offen und konstruktiv – ein gutes Beispiel dafür, wie man zusammen gute Lösungen finden kann.»

Karin Taglang

## PV Uri

### Den Blausee mit markanter Bergwelt genossen

An die 50 Personen nahmen am 7. Juni an der Sektionsreise teil. Sie führte mit dem Car via Brünig nach Frutigen, wo uns im Gasthaus Adler ein feines Mittagessen serviert wurde. Anschliessend ging es weiter an den Blausee. Unterwegs erzählte der Präsident allerlei Wissenswertes über die Idylle im Berner Oberland. Der zweistündige Aufenthalt bot den Teilnehmenden die Gelegenheit zu einem Spaziergang rund um den See, einer kleinen

Seerundfahrt mit einem Fischerboot oder zu einem Besuch in der nahegelegenen Fischzuchtanstalt. Andere genossen die gemütliche Atmosphäre und bestaunten von der Terrasse aus den Blausee mit seiner markanten Bergwelt. Allzu früh traten wir die Rückfahrt an, wiederum über den Brünig, diesmal mit Kaffeehalt auf der Passhöhe. Die angenehme Stimmung auf der dortigen Terrasse leitete das Ende der tollen Reise ein.

Unser Dank geht an Reiseorganisator Koni Gamma mit seinem Team für die sehr gute Idee, das Carunternehmen Zraggen aus Schattdorf mit Chauffeur Urs Zraggen sowie an das Personal im «Adler» für den sehr guten Service. Der Anlass, der vom herrlichen Sommerwetter profitierte, wird uns noch lange in allerbesten Erinnerung bleiben. Eine Auswahl der Fotos wird an der Adventsfeier gezeigt.

Guido Lang



## SEV bi de Lüt

### Appenzellerland-Tour

Zu Beginn der «Appenzellerland-Tour» besuchten Gewerkschaftssekretär Felix Birchler und Sachbearbeiterin Anita Mattes die Turbo-Lokführer in Rorschach. Dabei stiessen sie zufälligerweise auf den kürzlich neu gewählten Sektionsvizepräsidenten Andreas Metzdorf, der eine Kurzpause hatte. Auch das Verkaufspersonal am Schalter wurde mit Süßigkeiten und Unterlagen eingedeckt. In Heiden stiess Thomas Eichmann, Präsident VPT Appenzellerland, zum Besuchsteam. Am Schalter freute sich Martin Künzli über den Besuch und das Schoggiprügeli. Die

guten Gespräche mit den Mitarbeitenden und die Freude über die Mitbringsel setzten sich im Depot fort. Nach der idyllischen Fahrt über die Appenzeller Hügel stand der Besuch im Depot Speicher an. Auch hier gabs wieder gute Gespräche zu aktuellen Themen, die sich am Bahnhofschalter fortsetzten. Mit Bus und Bahn gelangten wir über Teufen ins Depot der AB in Gais, wo viele Fragen an das Besuchsteam des SEV gerichtet wurden. Die Besuchstour schlossen wir in Appenzell ab, wo uns zwei Lokführer der AB in Empfang nahmen.

Anita Mattes



Felix Birchler (ganz links) und Thomas Eichmann (2. von rechts) beantworten die Fragen der Mitarbeiter des Depots Gais.

## Unterverband PV

### SEV-Berufsrechtsschutz – auch für die Pensionierten!

Für viele SEV-Mitglieder im Pensioniertenalter war seinerzeit der Berufsrechtsschutz, den die Gewerkschaft gewährt, der entscheidende Grund für einen Beitritt zum SEV – gerade bei Mitarbeitenden mit sicherheitsdienstlichen Verpflichtungen.

Was viele – zu viele – nicht wissen: Der «Berufsrechtsschutz» gibt auch uns Pensionierten Sicherheit: Der SEV gewährt auch seinen pensionierten Mitgliedern Rechtshilfe bei Streitigkeiten. Dieses Angebot kann insbesondere zur

Unterstützung in Fällen betreffend Ansprüche an Pensionskassen, AHV, IV, EL und Suva, Hilflosenentschädigung der AHV sowie Fahrvergünstigungen hilfreich sein.

Für alle weiteren Anliegen bietet der SEV in Zusammenarbeit mit Coop-Rechtsschutz einen umfassenden Privat- und Verkehrsrechtsschutz zu einem konkurrenzlosen Preis an. Diese Dienstleistung ist auch für die Pensionierten äusserst interessant, denn er umfasst auch das Mietrecht und das Opferhilfegesetz.

Sh

Jetzt den Newsletter  
kontakt.sev abonnieren:  
[sev-online.ch/de/newsletter](http://sev-online.ch/de/newsletter)





## ■ Unterverband AS

### Ein Dankeschön an die Werbeleute

Der Zentralvorstand (ZV) traf sich am 13. Juni zur ordentlichen Sitzung. Erfreut stellte Zentralpräsident Peter Kämpfer fest, dass die Delegierten des UV AS am Kongress stets präsent waren und verdankte die gelungene Aktion zur Digitalisierung. Der ZV gratuliert den Gewählten in die Personalkommissionen, wünscht ihnen alles Gute und freut sich auf die Zusammenarbeit. Bei P sind die Nachwahlen noch im Gange. Wir hoffen auf die Wahl von Marie-José Juillet.

Müssen wir uns schon auf GAV-Verhandlungen vorbereiten? Anträge der Sektionen und Unterverbände müssen bis 15. September via den Zentralpräsidenten eingereicht werden. Sind unsere Strukturen aktuell und funktioniert unsere Kommunikation? Diese und weitere Themen sollen an der Klausurtagung vom August den Unterverband weiter stärken.

Aus Reiseverkäufern werden Billettautomaten – wann folgt dem Reiseberater der digitale Reiseberater? In Kürze nehmen neue Reiseberater/innen ihre Arbeit auf, vorerst noch «mit Haut und Haaren». Enthalten die neuen Stellenbeschreibungen noch mehr Aufgaben für gleich viel oder weniger Geld? Weiterhin unbefriedigend ist für das Verkaufspersonal das unterschiedliche Vorgehen beim Videotraining sowie bei der Registrierung unserer Kund/innen.

Bei den Zugverkehrsleitenden wurden die ersten Sprachprüfungen abgehalten. Bei externen Prüfungsexperten ohne Fachwissen wird ein Bestehen nicht ohne Weiteres möglich sein. Das Prüfungsverfahren muss sofort geändert und angepasst werden. In Abklärung ist weiterhin, ob nun auch die welschen Kolleg/innen für den besuchten Vorbereitungskurs ZVL den berechtigten Bildungsurlaub erhalten. Die Kursdaten fürs Frühjahr 2018 stehen fest und werden in den nächsten Tagen veröffentlicht.

Nach wie vor läuft es beim neuen Wagenladungsverkehr nicht gut. Das Konzept sieht auf dem Papier gut aus, doch in der Praxis funktioniert immer noch vieles nicht. Cargo International ist auf gutem Wege, die Übernahme von Verkehren von Crossrail durch die Schweiz läuft stabiler.

Leider sind die Minuszeiten-Probleme bei Securitrans immer noch nicht gelöst, in einigen Regionen fehlen weiterhin genügend Aufträge für unsere Sicherheitswärter. Bauarbeiten werden aus diversen Gründen zurückgestellt oder nicht ausgeführt – fehlen die «Bauleute»? Im Mai konnten so viele SEV-AS-Neumitglieder begrüsst werden wie lange nicht mehr. Ein grosses Dankeschön an die Werbeleute. Das ist sehr erfreulich und motiviert auch Vertrauensleute und den Zentralvorstand.

Alex Bringolf

sev-online.ch sev-online.ch sev-online.ch

## ■ PV Winterthur-Schaffhausen

### Abstimmung: Ja zur Agenda und Nein zur Kalenderversicherung

Ernst Schefer konnte 60 Mitglieder zur Versammlung vom 10. Mai begrüßen. Speziell begrüßte er die alte Garde Winterthur unter der Leitung von Meinrad Lagler. Den Kranken und Verunfallten wünschte er baldige Genesung. Die SGB-Rentnerkommission und die Delegiertenversammlung SGB haben im März der Vorlage «Altersvorsorge 2020» eindeutig zugestimmt. Dieses «Ja» war demokratisch zustande gekommen, daher bittet PV-Zentralpräsident Roland Schwager, der Abstimmungsvorlage im Sinne von SEV und SGB zuzustimmen. Nelli Zingg und Ernst Schefer waren am SEV-Kongress in Bern und vertraten den Kongressantrag gegen die FVP-Besteuerung. In zwei Teilen stimmten die Versammelten ab über die Agenda und Kalender-

versicherung: Sie lehnten die Kalenderversicherung ab, weil sie den Pensionierten nichts bringt, auch nicht mit der höheren Versicherungssumme. Bei der Agenda waren sie einverstanden mit der kostenlosen Abgabe, aber nur nach vorausgehenden Bestellungen. Die Abstimmungsergebnisse wurden an Roland Schwager weitergeleitet. Nach einer Pause unterhielt uns die alte Garde Winterthur mit Stücken wie Festmusik, Silberstern, Jasmin, Juventus und vielen weiteren. Nach so schöner Musik bedankte sich Ernst Schefer bei den Musikanten und wünschte allen eine gute Heimreise. Die nächste Versammlung findet am 3. Juli im Restaurant Schützenhaus in Schaffhausen statt.

Ruth Schweizer

## ■ SGB Frauenkommission

### Frauen-Mahnwache zur Lohngleichheit

Nach Jahrzehnten des Wartens auf Lohngerechtigkeit halten Gewerkschaftsfrauen und Frauenorganisationen so lange auf dem Bundesplatz Wache, bis der Bundesrat seine Botschaft zur Umsetzung der Lohngleichheit präsentiert. Sie fordern Lohnkontrollen, Sanktionen bei Lohndiskriminierungen und Gerechtigkeit.

SGB/ame



Mahnwache am 14. Juni 2017, dem 26. Jahrestag des legendären Frauenstreiks. Weitere Mahnwachen finden jeweils mittwochs von 8 bis 9 Uhr statt.

## ■ PV Thurgau

### Wetterglück auf der Schleusenfahrt von Basel nach Rheinfelden

Bei idealem Wetter trafen sich die angemeldeten Kolleg/innen zur Sektionsreise im Bahnhof Romanshorn. Die Fahrt ging los Richtung Zürich und in Winterthur waren alle 48 Teilnehmenden beisammen. Im IR Zug von Zürich nach Basel wurde die Gruppe mit Kaffee und Gipfeli von der Minibar Elvetino bestens verpflegt. In Basel fuhr eine Gruppe mit dem Tram zur Schiffflände, die andere Gruppe genoss einen Fussmarsch durch die schöne Altstadt. Zur Schleusenfahrt

wurden wir von der M/S Christoph Merian abgeholt und während der Fahrt mit einem feinen Mittagessen und Dessert verpflegt. Alle waren sehr zufrieden mit der Leistung des Schiffspersonals. In Rheinfelden angekommen gab es einen kurzen Fussmarsch zum Bahnhof und mit dem Zug ging es über Zürich nach Romanshorn.

Es war ein wunderbarer Ausflug bei bestem Wetter, der alle begeistert hat.

Toni Arnold

## ■ PV Winterthur-Schaffhausen

### Sektionsreise mit grandiosem Ausblick

Nach einer genussreichen Fahrt mit dem Car durch Tössstal, Hinterthurgau, Toggenburg und Wasserfluhpass sowie einem Kaffeehalt in St. Peterzell konnte die Gruppe eine schöne Aussicht auf Rheintal und Bodensee geniessen. Nach einem guten Essen mit regionalen Speisen und wie seit Jahren untermalt durch Lieder des PV-Chors, ging es auf

die Rückfahrt dem Bodensee entlang. Mit einem Zwischenhalt in Mannenbach erreichten wir gut und entspannt Winterthur.

Ein ausführlicher Bericht dieser Reise mit Fotos befindet sich auf unserer Website [www.sev-pv.ch/wi-sh](http://www.sev-pv.ch/wi-sh) unter der Rubrik Berichte (Ausflüge).

René Bolzern



Mannenbach am Bodensee.

## ■ PV Buchs-Chur

## Eine fröhliche Zusammenkunft

Mit vier fröhlichen Volksmusikstücken eröffnete das Duo Edelweiss am 13. Juni in Buchs die Sommerversammlung. Präsident Marco Blaser freute sich, dass er 61 Kolleg/innen begrüßen durfte. Dann gab er die wichtigsten Punkte der Delegiertenversammlung und des Kongresses bekannt und verwies auf die ausführlichen Berichterstattungen im *kontakt.sev*. Mutationsführer Jan Sterma freute sich, dass sich der Bestand der Sektion seit der letzten Versammlung um 3 auf 396 Mitglieder erhöht hat. Die Versammlung gedachte der fünf Verstorbenen in einer stillen Minute. Die von Marco Blaser organisierte Sektionsreise führt am 23. August mit dem Car auf den Weissenstein. Im Hotel und Kurhaus essen wir Zmittag und geniessen den Panoramablick von den Bergen des Jura bis zu den Alpen. Kaffee und Gipfeli auf der Hinfahrt sowie ein Getränk auf der Rückfahrt werden von der Sektion offeriert. Bis Mitte Juli erhalten alle das Detailprogramm mit Einzahlungsschein für die Teilnahme.

SEV-Sektionscoach Elena Obreschkow vermittelte einen interessanten Einblick in ihre Arbeit. Hauptsächlich sollen die

Sektionen in ihren Aktivitäten unterstützt werden. Dabei stehen die Werbung und die Aktivierung der Mitglieder im Vordergrund. Der SEV unterstützt alle Sektionen mit Beratungen und Präsenz. Sie können diese Unterstützung jederzeit einfordern. Für eine gute Funktionsweise des SEV stellen die Sektionen das Kernstück dar. Elena Obreschkow wies speziell auf die im September stattfindende wichtige Abstimmung zur AHV 2020 hin und forderte uns zur unbedingten Teilnahme auf. Für langjährige SEV-Mitgliedschaft wurden Willi Gabathuler, Georg Rüegger, Ernst Tinner (50 Jahre), Albert Frei, Florian Schlegel, Karl Schöb und Karl Schwendener (60 Jahre) geehrt. Marco Blaser gratulierte allen Jubilaren und dankte ihnen für die langjährige Treue. Elena Obreschkow überreichte ihnen die Ehrenurkunde. Der Präsident hielt kurz Vorschau auf die Sommerwanderung auf Pardiel, die Herbstwanderung von Sedrun nach Disentis, die Herbstversammlung in Chur und auf unser 100-Jahr-Jubiläum am 21. März 2018 in Sargans. Er dankte allen fürs Erscheinen und wünschte guten Appetit beim offerierten Buchserteller. *August Mettler*

## ■ PV Luzern

## Ausflug von Schaffhausen–Bargen–Tannbüel–Neuhaus (D)–Bargen

Am 14. Juni bestiegen 34 wanderlustige Kolleg/innen den Zug nach Schaffhausen. Dort legten wir zuerst im Migros Restaurant eine Kaffeepause ein, bevor es mit dem Bus nach Bargen ging. Von Bargen wanderten wir bei sommerlichem, schönem Wetter hinauf zum Orchideenschutzgebiet Tannbüel. Leider war die Blütezeit des Frauenschuhs schon vorbei (ausser ein paar wenigen). An Infotafeln konnte man sich informieren über die verschiedenen Orchideen,

die hier wachsen und blühen. Nach einem Rundgang durch das Schutzgebiet wanderten wir weiter nach Neuhaus (D) zum China-Thai-Restaurant Tian-Fu. Nach einem ausgiebigen chinesischen Essen ging es am Nachmittag dem Grenzweg entlang zurück nach Bargen. Von hier reisten wir mit dem Bus nach Schaffhausen und via Zürich zurück nach Luzern.

Herzlichen Dank den Wanderleitern Josef Merz und Thadeus Galliker. *René Wolf*

## ■ PV Basel

## Hauptthema: Fahrt ins Blaue nach ...

An der Vorstandssitzung vom 19. Juni wurden als Hauptthema die Fahrt ins Blaue diskutiert und die notwendigen Beschlüsse gefasst. Mit dem öV geht es gemütlich nach... zum feinen Mittagessen. Details siehe Agenda in dieser Ausgabe. Auskünfte erteilen der Reiseleiter Alfred Lüthi, Walter Merz und Rolf Deller. Zudem ist die Fahrt ins Blaue auf der Website [www.sev-pv.ch/basel](http://www.sev-pv.ch/basel) publiziert.

Zwölf Neumitglieder wurden in die Sektion Basel aufgenommen. SEV-Mitglieder, die in Pension gehen, werden nach Möglichkeit durch Bezugspersonen angesprochen. Durch das Präsidium von Giorgio Tuti beim ETF erwarten wir positive Erfolge im europäischen Raum gegen Dumping und für die Aktiven im Bereich GAV. Vom Zentralausschuss des PV erwarten wir Umsetzungsvorschläge im Bereich Finanzen. *Walter Merz*

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

Wir suchen in Chur eine/n

## Leiter/-in Lokpersonal, Mitglied des Höheren Kadern

### Ihre Hauptaufgaben

- Personelle, finanzielle und fachliche Führung des Fachbereichs Lokpersonal mit rund 250 Mitarbeitenden
- Direkte Führung von 7 Dienstbereichsleitern
- Mitverantwortung für die Erarbeitung und Verantwortung für die Umsetzung der strategischen Vorgaben
- Verantwortung für die Ausbildung von rund 500 RhB-Triebfahrzeugführenden
- Leitung und Mitarbeit in Projekten

Voraussetzung für diese herausfordernde und vielseitige Aufgabe sind eine fundierte Fachausbildung sowie Weiterbildungen in den Bereichen Führung und Management. Langjährige Berufserfahrung in der Branche des öffentlichen Verkehrs, vorzugsweise in vergleichbarer Position, erleichtert Ihnen den Einstieg in diese vielseitige Aufgabe. Konzeptionelle und unternehmerische Denkweise sind für Sie eine Selbstverständlichkeit. Als entscheidungsfreudiger Mensch mit ausgeprägter Führungs- und Sozialkompetenz finden Sie ein einzigartiges, vielseitiges Umfeld vor, in welches Sie Ihre Geschicke sowie Erfahrungen auf pragmatische Weise einbringen können. Wir freuen uns auf Ihre Faszination und Begeisterung für die RhB!

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Markus Barth, Leiter Geschäftsbereich Produktion, gerne unter Telefon 081 288 63 40 zur Verfügung.

Bitte bewerben Sie sich unter:

<https://www.rhb.ch/de/arbeitsgeberin/offene-stellen>

## SEV und Unterverbände

- 26. August** ■ **SEV Jugend**  
www.sev-young.ch
- Kanoutour Fribourg: Ein Tag auf einem der schönsten Paddelseen der Schweiz

Nach einem Bummel durch die Altstadt von Fribourg übernehmen wir an der Saane die Kanus und geniessen nach kurzer Instruktion die rund vierstündige Fahrt auf dem Stausee. Auch eine Pause mit Verpflegung vom Grill fehlt nicht. Von Schiffen geht's mit dem öV wieder nach Hause.

## Sektionen

- 1. Juli** ■ **RPV Zürich**  
14 Uhr, Zürich, Volkshaus, Stauffacherstrasse 60, Sitzungszimmer 20
- Versammlung Clean

Alle Mitglieder und Nichtmitglieder von Clean P-OP-ZBS Zürich sind eingeladen. Juan José Colomer und Daniel Purtschert vom Sektionsvorstand sind an der Sitzung dabei, um die Themen aufzugreifen.

## Sektionen VPT

- 11. Juli** ■ **VPT SGV, Pensionierten-gruppe**  
8.45 Uhr, Luzern, Bahnhof, Kiosk bei den Perrons
- Ausflug Jaunpass

Organisation: Manfred Bucher. Keine Anmeldung. Luzern ab 9.00 Uhr via Bern, Boltigen, Jaunpass an 12.19 Uhr. Mittagessen im Restaurant Des Alpes. Rückreise um 15.19 Uhr, Luzern an 19 Uhr.

## Pensionierte SBB

- 29. Juni** ■ **Pensioniertes Zug-personal Luzern**  
Ab 14 Uhr, Luzern, Boccia-Stübli Pro Ticino (Bus Nr. 1 bis «Eichhof»)
- Wöchentlicher Treff

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 Beisammensitzen.

- 4. Juli** ■ **Pensioniertes Zug-personal Basel**  
Basel, Restaurant Bundesbahn
- Stammtisch

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

- 4. Juli** ■ **PV Buchs-Chur**  
13.30 Uhr, Bad Ragaz, Schwarzbüehl
- Leichte Sommerwanderung auf dem Heidiweg: Pizol–Schwarzbüehl

Abfahrt (Bus 456) um 13.38 Uhr zur Talstation der Pizolbahn. Fahrt nach Pardiell, CHF 17. Flachwanderung (ca. 1½ Stunden) auf dem Höhenweg mit Aussicht ins Rheintal und auf die Bündner Berge zum Alpbeizli Schwarzbüehl und zurück. Anmeldung bis 30. Juni an Marco Blaser, 081 723 39 54, 077 416 73 81, m.blaser46@bluewin.ch.

- 5. Juli** ■ **PV Zürich**  
10 Uhr, Zürich, Restaurant Rheinfelder Bierhalle
- Stamm

Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

- 6. Juli** ■ **Pensioniertes Rangier-personal Basel**  
Ab 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn
- Höck

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zu einem Höck mit einem «Zvieri-Plättli». Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

- 6. Juli** ■ **Pensioniertes Zug-personal Olten**
- Kein Stammtisch

Der Stamm fällt im Juli und August aus.

- 12. Juli** ■ **PV Luzern**  
Luzern ab 9.05 Uhr, Gleis 12 (auch Nichtwanderer)
- Leichte Wanderung: Brienz–Giessbach–Iseltwald

Wanderung dem Uferweg entlang nach Iseltwald; 1½ Stunden (Iseltwald 12.30 Uhr). Essen im Strandhotel Iseltwald. Gute Schuhe und Stöcke. Anmeldeschluss 7. Juli, an René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch. NW: Giessbach See ab 10.54 Uhr mit Standseilbahn.

- 9. August** ■ **PV Basel**  
8.30 Uhr, Basel SBB, Schalterhalle (Rückkehr nach Basel um 18 Uhr)
- Fahrt ins Blaue

(Teilnehmende der Jahre 2015 und 2016 werden persönlich angeschrieben.)

Mitglieder samt Partner/in sind zur gemütlichen Sektionsreise mit dem öV eingeladen (GA, Halbtax mit TK 2. Klasse). Kosten: CHF 60, inkl. Apéro, Mittagessen, Getränke (bis und mit Kaffee). Anmeldung bis 28. Juli durch Einzahlung auf PC 40-6925-4. Weitere Infos bei Reiseleiter Alfred Lüthi, 061 361 28 81, Walter Merz, 061 303 01 90, Rolf Deller, 079 619 51 58 oder auf der Website.

## kontakt.sev im Sommer 2017

kontakt.sev erscheint im Juli und August unregelmässig:

Ausgabe Nr. 12 erscheint am 13. Juli 2017

Ausgabe Nr. 13 erscheint erst am 31. August 2017.

Die Redaktion

## Unsere Verstorbenen

**Berdat Edith**, Witwe des Leon, Courroux; gestorben im 91. Altersjahr. PV Jura.

**Brändli Alfred**, pensionierter Stationsvorstand Stellvertreter, Reichenburg; gestorben im 93. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Burkhalter Jean**, pensionierter Lokomotivführer, La Neuveville; gestorben im 106. Altersjahr. PV Biel.

**Ehrenbolger Franz**, pensionierter Zugführer, Reiden; gestorben im 81. Altersjahr. PV Aargau.

**Gammenthaler Erika**, Witwe des Fritz, Berg TG; gestorben im 90. Altersjahr. VPT Thurbo.

**Geisser Rosa**, Witwe des Arnold, Rorschacherberg; gestorben im 88. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Geissmann Annemarie**, Witwe des Ernst, Disentis/Mustér; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zürich.

**Gertsch Robert**, pensionierter Lokomotivführer, Thun; gestorben im 73. Altersjahr. VPT BLS.

**Heiniger Max**, pensionierter Zugchef, Nidau; gestorben im 88. Altersjahr. PV Biel.

**Järmann Berta**, Herisau; gestorben im 96. Altersjahr. VPT Südostbahn.

**Jenny Walter**, pensionierter Bahnhofsvorstand Stellvertreter, Unterterzen; gestorben im 86. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Knuchel Rudolf**, pensionierter Lokomotivführer, Burgdorf; gestorben im 92. Altersjahr. VPT BLS.

**Löffel Armin**, pensionierter Spezialhandwerker, Brügg BE; gestorben im 89. Altersjahr. PV Biel.

**Meier Anton**, pensionierter Oberzugführer, Luzern; gestorben im 96. Altersjahr. PV Luzern.

**Mouttet Lucien**, pensionierter Zugchef, Courroux; gestorben im 75. Altersjahr. PV Jura.

**Mühlebach Ewald**, Thayngen; gestorben im 80. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

**Sander Rosa**, Witwe des Herbert, Frauenfeld; gestorben im 71. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Schwendemann Heidi**, Witwe des Fritz, Münchenstein; gestorben im 92. Altersjahr. PV Basel.

**Soloz Jean-Bernard**, Chippis; gestorben im 81. Altersjahr. PV Wallis.

**Steinmann Karl**, Winterthur; gestorben im 96. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Stricker Ernst**, pensionierter Stellwerkbeamter, St. Gallen; gestorben im 83. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Volken Emma**, Witwe des Emil, Glis; gestorben im 87. Altersjahr. PV Wallis.

**Weber Gottfried**, pensionierter Lokomotivführer, Stans; gestorben im 94. Altersjahr. PV Uri.

**Wirz Lydia**, Witwe des Paul, Lenzburg; gestorben im 88. Altersjahr. PV Aargau.

## IMPRESSUM

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

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, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

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

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

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

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

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 13. Juli 2017.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 6. Juli 2017, 8 Uhr

Inserateschluss: 3. Juli 2017, 10 Uhr

## Link zum Recht

# Von der Zuverlässigkeit eines Tachometers

*Alles begann mit zu schnellem Fahren oder einer «leichten Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln», wie die Jurist/innen sagen.*

Jean ist mit seinem Auto voll im Schuss – und überschreitet die Höchstgeschwindigkeit (60 km/h) um 26 km/h. Er erhält eine Busse von 600 Franken und muss die Verfahrenskosten übernehmen.

Jean ficht den Entscheid an, doch die Polizei hält an der Busse fest und übergibt das Dossier dem Polizeigericht. Dieses bestätigt die angeordnete Strafe. Aber Jean gibt nicht auf; er zieht den Fall vor das Kantonsgericht und schliesslich bis vors Bundesgericht.

Als Beweis, dass er im Recht ist, verlangt Jean ein Gutachten am Tachometer des Fahrzeugs, mit dem er zu schnell gefahren war. Die Vorinstan-

zen wollten kein Gutachten betreffend falscher Geschwindigkeitsangaben auf dem Tacho anordnen. Sie begründeten dies damit, dass Jean zuerst nur die Zuverlässigkeit des Radars und die Ausbildung des dafür zuständigen Polizeipersonals angezweifelt habe, nicht aber seinen Tacho. Zu einem so späten Zeitpunkt sei der damalige Zustand des Tachos nicht mehr zuverlässig zu eruieren.

## Verzicht auf Beweisprüfung möglich

Die Rechtsprechung erlaubt es dem Richter, gewisse Beweise nicht zu überprüfen, und zwar vor allem dann, wenn diese für die Lösung des Falls nicht relevant sind. In die-

sem Fall würde die Tatsache, dass der Geschwindigkeitsmesser eine zu tiefe Geschwindigkeit angezeigt hat, nicht ausreichen, um den Fahrer von seiner Schuld zu befreien. Dafür müsste Jean aufzeigen, dass er zu schnell fuhr, weil er sich in guten Treuen auf die falschen Angaben seines Tachos verlassen hatte.

## Fehlfunktion «zufällig» entdeckt

Aber genau dies hat Jean ursprünglich nie geltend gemacht. Zwar hatte er beim Erhalt der Busse angeblich gleich gemerkt, dass die Geschwindigkeit, die vom Radar angegeben wurde, viel höher war als jene auf seinem Tacho. Doch hätte er dies der Polizei oder den Untersuchungsbehörden sofort mitteilen sollen. Stattdessen erwähnte er das Thema

nicht und beschränkte sich darauf, die Funktionsfähigkeit des Radars und die Ausbildung dessen Bedieners anzuzweifeln. Erst im Nachhinein entdeckte er «zufällig» die Fehlerhaftigkeit seines Tachos. Ein Fahrer, der sich auf die Angaben seines Tachos verlässt, hätte eine solche Fehlfunktion nicht übersehen.

## Beweisprüfung zu Recht verweigert

Unter diesen Umständen hatte das Kantonsgericht das verlangte Gutachten zu Recht verweigert, und zwar ohne Willkür und ohne das Gesetz zu verletzen. Die allfällige Fehlfunktion des Geschwindigkeitsmessers hatte bei der Strafbemessung keine Rolle gespielt. Folglich wies das Bundesgericht Jeans Rekurs ab.

*Rechtsschutzteam SEV*

## Helvetia-Investitionstipp: Lebensversicherungen

### Sicher wie Versicherungen

*Wir haben uns überlegt, einen Teil einer Erbschaft in eine Lebensversicherung zu investieren. Doch wie sicher sind solche Versicherungen überhaupt?*

In Zeiten der mageren Rendite hat die Sicherheit von Finanzanlagen in der Tat einen höheren Stellenwert. Das sauer ersparte Geld oder eine unverhoffte Erbschaft möchte man nicht noch durch eine spekulative Finanzanlage aufs Spiel setzen.

Eine Lebensversicherung trägt Ihrem Sicherheitsbedürfnis gleich in mehrfacher Hinsicht Rechnung. Zunächst einmal enthält sie neben einem Sparteil eine Versicherung je nach Ausgestaltung gegen Tod oder auch gegen Erwerbsunfähigkeit. Sollte ein solcher Schicksalsschlag eintreffen, erhalten Sie die versicherte Leistung ausbezahlt. Beim Sparteil, also nach Abzug der Versicherungsprämie für dieses Risiko, ist eine bestimmte Ablaufleistung auf sicher. Sie entspricht je nach Wahl 80 % des Sparteils oder mehr.

Die Versicherungsgesellschaft selbst muss rigide Vorschriften erfüllen, um die Kundenguthaben zu sichern. So werden sie regelmässig von der Finanzmarktaufsicht Finma auf ihre Solvenz hin geprüft. Ebenso strenge Anlagevorschriften sorgen dafür, dass die Gelder der Kunden umsichtig verwaltet werden. Sollte trotzdem einmal eine Versicherung zu Fall kommen, sind die vorhandenen Kundengelder somit im «gebundenen Vermögen» gesichert.

Während Bankguthaben bloss bis zu einer Obergrenze von 100 000 Franken gesichert sind, erstreckt sich die Sicherheit bei Lebensversicherungen auf die gesamten versicherten Leistungen. Natürlich ist diese Sicherheit nicht ganz gratis zu haben. Mit einer Lebensversicherung binden Sie sich an eine feste Laufzeit. Bei vorzeitigem Ausstieg wird ein Abzug für die entstandenen Kosten der Versicherung vorgenommen. Die vorsichtige Anlagepolitik hat zur Folge, dass die Zinsschriften angesichts der tiefen Renditen von sicheren Anlagen wie Bundesobligationen bescheiden sind.

Etwas besser sind die Renditechancen bei modernen, anteilgebundenen Lebensversicherungen. Das Sparguthaben wird dabei beispielsweise in ein Indexzertifikat investiert, das über Anlagen an der Börse etwas mehr Rendite abwerfen kann. Das Guthaben wird bei diesen Produkten nicht durch die Versicherungen garantiert, sondern über pfandgesicherte Wertschriften bei der Börse. Die Risikoabsicherung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit erfolgt unverändert durch die Versicherung. Somit ist die Sicherheit einer solchen Lebensversicherung ebenbürtig mit den klassischen Produkten, bietet jedoch für die Kunden etwas mehr Flexibilität und Renditechancen. *Für weitere Infos wenden Sie sich an Ihre SEV-Berater von Helvetia: [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)*

*Ihr Helvetia Beratungsteam*

## ■ Werbeaktion in Chur

### Besuch bei RhW: Bahngastronomie mit besonderen Herausforderungen



*Werbeaktion am Bahnhof Chur (von links): Eleonora Wüthrich, Mijo Maric und Peter Peyer. Die Probleme des Personals im Bahngastrobereich sind dieselben wie jene der übrigen Bahnberufe.*

Kürzlich führte die Sektion VPT Bahndienstleistungen bei der Rhätia Werte AG (RhW), die für die Bahngastronomie auf der RhB-Albulalinie und in den Zügen des Glacier-Express verantwortlich ist, eine Werbeaktion durch. Eleonora Wüthrich, Präsidentin Sektion VPT Bahndienstleistungen, Mijo Maric, Vertreter der Gruppe RhW, und Peter Peyer, Regionalsekretär SEV, sprachen am Bahnhof Chur mit den Mitgliedern und potenziellen Neumitgliedern, insbesondere beim Glacier-Express. Dabei handelt es sich nicht um typische Bahnberufe, sondern um Kellner und Oberkellnerinnen, Köche, Blancheure und Railbar-Stewards. Zwar sind das für

den SEV nach wie vor eher untypische Berufsbilder. Die Probleme des Personals des Bahngastrobereichs sind aber dieselben wie bei den übrigen Bahnberufen: Unregelmässige Dienste, oft Übernachtungen auswärts, stark körperlich belastende Arbeit und die Weisung, trotzdem immer freundlich zu bleiben im Umgang mit den Kundinnen und Kunden. Speziell ist allenfalls, dass gerade bei der RhW die Löhne immer noch sehr tief sind, während der «Glacier-Express» gerne als Premium-Produkt mit entsprechenden Preisen dargestellt wird. Hier besteht spätestens bei den nächsten GAV-Verhandlungen Handlungsbedarf.

*Peter Peyer*

Zusammenarbeit von SBB und Uber

# Druck auf die SBB zeigt Wirkung

**Dank dem Druck seitens SEV, Unia und Syndicom verzichtet die SBB auf die vorgesehene Zusammenarbeit mit Uber. Die Gewerkschaften prangerten die Machenschaften des US-Grosskonzerns an, der die Gesetze der Schweiz systematisch umgeht. SEV-Präsident Giorgio Tuti analysiert diesen Erfolg im Interview.**

■ Giorgio, wie beurteilst du die Zusammenarbeit der Gewerkschaften im Dossier Uber?

Vor allem anderen liegt es mir am Herzen, zu betonen, wie wichtig dieses Resultat ist. Die SBB hat ihr Projekt mit Uber auf Eis gelegt, weil die Gewerkschaften, die in ihrem Aktionsbereich von Uber betroffen sind, gegen diesen Konzern mobilisiert haben: die Unia wegen den Taxis, der SEV und Syndicom als Sozialpartner von SBB und Postauto.

In diesem Dossier arbeiteten wir Hand in Hand, und es wa-



Giorgio Tuti und Aktivist/innen von SEV, Unia und Syndicom am 4. April vor dem SBB-Hauptsitz in Bern.

ren unsere vereinten Kräfte, die zu diesem Erfolg geführt haben. Anfang April haben wir unsere Entschlossenheit mit einer bemerkenswerten Aktion vor dem Hauptsitz der SBB unmissverständlich zum Ausdruck gebracht. Es wäre völlig inakzeptabel, dass einer unserer Sozialpartner mit Uber zusammenspannt, denn das Geschäftsmodell dieses Konzerns besteht darin, Gesetze zu umgehen. Uber bezahlt keine Sozialversicherungsbeiträge für

seine Angestellten, keine Mehrwertsteuern und fördert Schwarzarbeit. Was gibt es da noch zu überlegen? Dennoch – dieser Erfolg ist nur ein Etappensieg. Postauto hält bisher an seinem Kooperationsprojekt mit dem US-Riesen fest.

■ Postauto scheint seine Zusammenarbeit mit Uber nicht stoppen zu wollen, obwohl sich der Bundesrat klar gegen die Praktiken von Uber stellt. Was hältst du

von der Einstellung von Postauto?

Das Unternehmen Postauto Schweiz AG gehört der Post und somit dem Bund! Trotzdem missachtet Postauto die klare Position des Bundesrats, die als Antwort auf eine Interpellation unserer Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher kommuniziert wurde: Unternehmen, die dem Bund gehören, und deren Partner müssen sich an die Vorschriften halten. Indem die Post ihre Zusammen-

arbeit mit Uber weiterzieht, wird sie zur Komplizin für systematische Gesetzesbrüche.

■ Die Unterstützer von Uber sind gleichzeitig auch die Unterstützer von Fernbussen. Du scheinst nicht über-rascht...

Nein, in der Politik sind es immer dieselben Leute, welche die grenzenlose Liberalisierung fördern – aus reiner Ideologie. Für sie gilt: je weniger Regeln, desto besser. Die Schwächung unseres Bahnsystems oder die Arbeitsbedingungen interessieren sie nicht.

■ Wie wird sich der SEV in Zukunft gegen solche deregulatorischen Tendenzen wehren?

Wir beobachten jeden politischen Trend hin zur Marktöffnung scharf und werden, wo nötig, Lobbying betreiben. Und auf gewerkschaftlicher Ebene werden wir natürlich weitere Aktionen gegen jede Attacke auf das Schweizer Verkehrssystem durchführen. Es geht um die Verteidigung unserer Mitglieder und des Service public.

Vivian Bologna/kt

## Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte den nostalgischen Schalter der Oldtimer-Standseilbahn am Stanserhorn. Ein grösserer Bildausschnitt ist auf der Internetseite des SEV zu finden: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Das Taschenmesser gewonnen hat **Christoph Kilcher, Bretzwil, Mitglied AS Ost.**

Diesmal fragen wir: Wo wurde dieses Foto aufgenommen?

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir ein **Caran d'Ache-Schreibset.**

Wer gewonnen hat und die Lösung verraten wir im nächsten *kontakt.sev*. 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, 5. Juli, an:**

**SEV  
Photomystère  
Postfach  
3000 Bern 6**

**Per E-Mail:**

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