

Früher Milizler, jetzt Profi

Pascal Fiscalini ist seit Jahrzehnten Gewerkschafter im SEV. Jetzt wechselt er vom engagierten «Amateur» zum Gewerkschaftssekretär.

Interview Seiten 6 und 7

Unzufriedenheit und Demotivation

Die neuen Berufsbilder im SBB-Bereich P-OP und vor allem die Art ihrer Umsetzung führen bei vielen Betroffenen zurecht zu Frust.

Seite 9



Mehr Lohn

Die längst fällige Lohn-erhöhung im Gleisbau: ein Erfolg des SEV.

Fokus Seite 19

SBB und SBB Cargo

Mitglieder schätzen GAV sehr

Der GAV SBB / SBB Cargo wird von den Mitgliedern sehr geschätzt, wie aus der vom SEV durchgeführten Umfrage hervorgeht. Heute stellen wir euch die wichtigsten Resultate vor.

Die Sozialleistungen des GAV erhalten in der Umfrage die besten Bewertungen, darunter jene, die erst anlässlich der letzten GAV-Verhandlungen 2014 erreicht werden konnten. Die Arbeit der Gewerkschaften zahlt sich also aus! Eine andere Erkenntnis: Die Mitglieder sind mehrheitlich zufrieden mit den Arbeitsbedingungen, ausgenommen jene bei SBB Cargo – was nicht erstaunt angesichts der sich dort jagenden Reorganisationen. Neben den Resultaten der Umfrage haben wir deshalb das Schwergewicht auf SBB Cargo gelegt.

Die GAV-Verhandlungen beginnen Anfang 2018, sie dürften schwierig werden.



Seiten 2, 3, 10 und 11

Um den GAV SBB/SBB Cargo gegen die kommenden Angriffe zu schützen, braucht der SEV seine Mitglieder.

2 x Ja: Die letzten 10 Tage

Wieder steht uns eine wichtige Abstimmung bevor, eine, in der es um unsere Altersvorsorge geht. Die SGB-Gewerkschaften sprechen sich mit Überzeugung für ein Ja für beide Vorlagen «AV2020» aus. Noch bleiben uns allen 10 Tage, um Kolleg/innen zu überzeugen, aber auch, um die eigene Stimme abzugeben. Hilf mit, dass wir am 24. September einen Schritt in die Zukunft machen können.

Seiten 13 und 18

Zwei Konzessionsgesuche für den Fernverkehr

BLS und SBB zanken sich um Strecken

■ Die SBB und die BLS haben sich mit ihrer Uneinigkeit in Bezug auf die Fernverkehrskonzessionen in den letzten Monaten überboten und schliesslich zwei unterschiedliche Konzessionsbegehren eingereicht. Der SEV bedauert diese Entwicklung, die weder für das Personal der beiden Unternehmen, das in eine ungewisse Situation gerät, noch für die Bahnkundschaft vorteilhaft ist.

Nach unserer Auffassung rührt der Erfolg des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz daher, dass die Beteiligten zusammenarbeiten, statt sich zu bekämpfen. «Unser System des öffentlichen Verkehrs hat international einen ausgezeichneten Ruf und erhält aus ganz Europa höchstes Lob», ruft SEV-Präsident Giorgio Tuti in Erinnerung. Wenn diese Zusammenarbeit zwischen SBB und BLS nun fehlt, so

entsteht beim Personal beider Unternehmen ein Klima der Unsicherheit. Der SEV appelliert deshalb einmal mehr an Verkehrsministerin Doris Leuthard, alles zu tun, um eine Aufteilung der Fernverkehrskonzession zu verhindern. Dies wäre ein starkes verkehrspolitisches Zeichen!

Editorial Seite 3

NEWS

Krise der Bahnlogistik

Seit dem 12. August ist die Rheintalstrecke bei Rastatt/D unterbrochen, weil die mit Eis stabilisierte Decke des Tunnels für die Neubaustrecke einstürzte. Da eine Betonplatte gebaut werden müsse, bleibe die Linie wohl bis 7. Oktober gesperrt, teilte die DB mit. Für die Bahnen, die verladende Wirtschaft und zunehmend deren Kunden werden die Folgen täglich dramatischer. Am 4. September schrieben 24 Verbände der verladenden Wirtschaft aus mehreren Ländern, in einem offenen Brief an den deutschen Verkehrsminister und die EU, die Bahnen könnten aktuell nur 25 % des Normalvolumens über Umfahrungen bewältigen. Dies vor allem mangels geeigneter Lokführer. Würden solche vom Personenverkehr freigestellt und gepoolt, steige die Umfahrungskapazität auf 50–60 %. Es sei auch nicht nachvollziehbar, warum in Rastatt die Strecke nicht behelfsmässig einspurig geöffnet werden könne.

Das findet auch **Edith Graf-Litscher**, Vizepräsidentin der nationalrätlichen Verkehrskommission und Gewerkschaftssekretärin beim SEV. Denn so liessen sich hohe volkswirtschaftliche Schäden vermeiden. Und die Bahnen und Logistikunternehmen, die zur verfassungsmässig vorgeschriebenen Verlagerung auf die Schiene beitragen, müssten vom Bund Vorleistungen erhalten, bis die Haftungsfrage geregelt ist, falls sie sonst in der Existenz bedroht wären. Für die Zukunft fordert Graf-Litscher, dass vor allem Deutschland sein Netz so ausbaut, dass Streckensperren besser umfahrbar sind.

BLS Cargo kostet die Sperre pro Woche mehrere 100 000 Franken an Erlösausfällen, fehlender Fixkostendeckung und Zusatzkosten für Umleitungen. Sie hat bei DB Netz Haftung angemeldet. Von 140 betroffenen Zügen pro Woche konnte BLS Cargo bisher ca. 70 umleiten, SBB Cargo und SBB Cargo International von 60 bzw. 80 Zügen pro Tag weniger als 50 %. Das ganze Cargo-Personal sei «stark mit der Sperre beschäftigt», die Lokführer «zeigen sich sehr flexibel», erklärt die BLS. **Fi**

SBB Cargo wieder in den roten Zahlen

SEV lehnt unzumutbaren Stellenabbau ab

Die SBB-Gütertöchter hat im ersten Halbjahr mit dem neuen Wagenladungsverkehr einen zweistelligen Millionenverlust eingefahren. Dazu kommt nun die Sperre bei Rastatt/D, die sie viele weitere Millionen kosten wird. Die Leitung spart sofort, vor allem beim Büropersonal, das schon jetzt überlastet ist. Der SEV fordert Augenmass beim Sparen und mehr Realismus der Politik: Wenn diese von SBB Cargo jedes Jahr eine schwarze Null verlangt, spart sich das Unternehmen zu Tode.

2013 schien sich der harte Sparkurs des Unternehmens endlich zu lohnen: Nach über 40 Jahren erreichte die SBB-Gütersparte erstmals einen Gewinn in der Höhe von 14,7 Mio. Franken. 2014 resultierte gar



Aarepark in Olten: erneut führt ein Stellenabbau zu Ungewissheit.

ein Plus von 33 Mio., wozu auch SBB Cargo International beitrug: Zum ersten Mal seit ihrer Gründung im Jahr 2011 schrieb die gemeinsame Tochter von SBB Cargo (75 %) und Hupac (25 %) ein kleines Plus von 1 Mio. Doch schon 2015 führten der starke Franken, die konjunkturelle Abschwächung und die Desindustrialisierung wieder zu Verlusten, die SBB Cargo nur dank sofortigem Sparen und Effizienzsteigern

auf 22 Mio. beschränken konnte. 2016 folgte wieder ein kleiner Gewinn von 1 Mio. – also eine «schwarze Null», wie sie der Bund als Eigner in der Leistungsvereinbarung mit der SBB verlangt. Aber 2017 ist schon wieder ein zweistelliges Millionendefizit zu erwarten.

Neuer Wagenladungsverkehr schlecht gestartet

Probleme gibt es vor allem mit dem im Dezember eingeführ-

ten neuen Wagenladungsverkehr: Dieser lief schlecht an, verärgerte viele Kunden und erforderte laufend Korrekturen und Notlösungen. So stieg der Aufwand an Personal und Rollmaterial, während der Umsatz sank. Heute laufe der WL17 recht stabil, erklärte die Leitung im August gegenüber Gewerkschaften und Personalkommission. Viele Kunden und Mitarbeitende sind aber weniger optimistisch (siehe Box).

Overhead-Abbau im Rückstand

Als weiteren Grund für den Ergebniseinbruch nannte die Cargo-Leitung den Rückstand beim laufenden Abbau von Stellen im «Overhead». Dieser Begriff umfasst alles, was nicht direkt zur Produktion gehört. Bereits im April 2016 lancierte SBB Cargo das Projekt «Strukturkosten» mit dem Ziel, die Overhead-Kosten unter 20 % des Umsatzes zu senken. Mit «Struko» sollten in einem ersten Schritt 75 «White-Collar-Stellen» per 1. Januar 2017 verschwinden.

RANGIERER ZUM WL17: «MAN HAT ZU VIEL GEWOLLT»

Wer die Rangierer von SBB Cargo fragt, was sie vom «Wagenladungsverkehr 2017» halten, bekommt harte Kritik am Fahrplanwechsel 2016/17 zu hören: zu knappe Fahr- und Rangierzeiten, zu knappe Zugkapazitäten, sodass Lasten stehen blieben, fehlende Loks, ineffiziente Leerfahrten. Vor allem aber waren Personal und Kunden schlecht informiert. «Wir bekamen eine Flut schriftlicher Informationen, doch gelesen ist noch nicht verstanden. Nach ein paar Wochen Learning by doing ist dann der Aha-Effekt gekommen.»

Schlechte Information

«Man hat zu viel gewollt und die Kunden heillos überfordert. Viele wussten nicht, dass wir ihre Wagen nicht mitnehmen dürfen, wenn sie sie im System nicht eingebucht haben. Das hat

zu vielen Reaktionen geführt, natürlich direkt bei uns Arbeitern.» Viele Kunden haben auch lange nicht begriffen, dass ihre Wagen nicht mehr am Morgen kommen, sondern am Abend für den nächsten Tag. «Deshalb war und ist es wichtig, dass wir Arbeiter mit den Kunden sprechen. Regelmässig ein freundliches Telefon bewirkt viel und braucht nicht viel Zeit.»

Den Arbeiter/innen zuhören und vertrauen

Wichtig ist auch eine gute Kommunikation bei SBB Cargo selber. «Am Anfang mussten wir uns für alles rechtfertigen, die statistische Kontrolle war übertrieben. Inzwischen lässt man unser Team Dinge wie zum Beispiel das Umbuchen von Wagen auf andere Züge selber machen, weil das effizienter ist. Und un-

ser Chef hört uns genau zu, wenn wir ihm bessere Lösungen vorschlagen, und prüft, ob sie umsetzbar sind. So geht es in kleinen Schritten vorwärts.»

Besorgnis bleibt

Doch das Ende des Tunnels ist noch nicht in Sicht. «Noch gibt es viel Verbesserungsbedarf. Bei gewissen Zügen haben wir weiterhin regelmässig viel zu wenig Zeit für das Lokanhängen, das Füllen der Bremsleitungen, die Bremsprobe und das Abschreiten des Zuges zur Zugdatenerfassung. Und wir wissen nicht, wie der neue Fahrplan aussieht. Hoffentlich wurde erkannt, dass es nicht so weitergehen darf.» Laut einer Cargo-Umfrage vom August sind noch immer 39 % der Kunden unzufrieden mit dem WL17. Da sorgen sich die Rangierer, dass die Tonnagen, die

mit dem WL17 gesunken sind, nicht wieder steigen, und sind frustriert, dass alle Anstrengungen nur mässig fruchten.

Belastung gestiegen

Ganz zu schweigen vom Arbeitsdruck durch das ständige Improvisieren und Korrigieren bei zu knappem Personalbestand. Es gibt viele Langzeitranke und massive Zeitkonto-Überschreitungen. «Wir sind am Anschlag», ist rundum zu hören. «Die Älteren warten sehlich auf den Tag, an dem sie in Pension gehen können.» Diese Aussagen bestätigt die SEV-Umfrage vom Juni, worin die Zufriedenheit punkto Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bei Cargo am tiefsten ausfiel: Nur 44 Prozent der Mitglieder bei SBB Cargo fanden, dass ihre Arbeit ihre Gesundheit nicht beeinträchtigt. **Fi**

Dank dem im GAV enthaltenen Schutz vor Kündigung aus wirtschaftlichen Gründen mussten die Betroffenen (sofern sie vier Dienstjahre bei der SBB erreicht hatten) auf dieses Datum das Unternehmen aber nicht verlassen, sollten jedoch eigentlich ins Arbeitsmarktcenter (AMC) der SBB übertreten, sofern sie noch keine neue Stelle gefunden hatten. So hatte SBB Cargo für das laufende Jahr 574 Bürostellen budgetiert, hat aber zurzeit immer noch rund 20 Bürostellen mehr besetzt. Dies hat einerseits damit zu tun, dass die Arbeitslast nicht zurückgegangen, sondern gestiegen ist, bedingt durch die aufwendigen Korrekturen im WL17, durch die verspätete Einführung des neuen Informatiksystems «Caros» (für die Dienstplanung und Arbeitszeit-Abrechnung) sowie aktuell durch die Rastatt-Sperre. Andererseits muss SBB Cargo dem AMC für dort platzierte Mitarbeitende je einen hohen fünfstelligen Beitrag entrichten. SBB Cargo fährt besser

damit, einen Teil der «Abgebauten» zu behalten. Das wäre an sich auch vernünftig.

Unzumutbares Forcing

Doch nun will die Leitung unter dem Finanzdruck nicht nur diesen ersten Teil von «Struko» rasch zu Ende führen, sondern auch gleich den zweiten Teil vorziehen und bereits auf den 1. April 2018 rund 80 weitere Overhead-Stellen abbauen. Auch wenn davon einige schon nicht mehr besetzt sind, schüttelt Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn den Kopf: «Dieses Ziel ist völlig unrealistisch. Viele Mitarbeitende sind am Limit oder haben schon gesundheitliche Probleme. Nun sollen sich Dutzende neben der Arbeit beruflich neu orientieren, und ab April sollen massiv weniger Leute etwa die gleiche Arbeit stemmen wie heute. Das ist für alle schlicht unzumutbar!»

Eigenwirtschaftlichkeit macht SBB Cargo kaputt

Philipp Hadorn findet es auch bedenklich, dass SBB Cargo

dieses Jahr einen Ausbildungstag streicht, weil das Personal allzu knapp bemessen ist, und aus finanzieller Not innovative Projekte wie «Smart Rail» und die «Digitale Kundenschnittstelle» aufgeben muss.

«Die Probleme beim WL17 sind zum Teil auch durch mangelnde Ressourcen bedingt», sagt Hadorn, und betont auch als Nationalrat: «Um die schwarze Null zu erreichen, die der Bund als Eigner fordert, muss SBB Cargo seit Jahren ständig Ressourcen einsparen, Zustellpunkte streichen und immer mehr Verkehr der Strasse überlassen. Dabei wäre es für die Volkswirtschaft, die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung besser, möglichst viele Güter auf der Schiene zu transportieren. Darum muss die Politik zumindest dann, wenn widrige Rahmenbedingungen wie eine Streckensperre oder plötzliche Währungsschwankungen bei SBB Cargo Verluste verursachen, bereit sein, dem Unternehmen unter die Arme zu greifen.» **Markus Fischer**

EDITO

Keine Einigung im Fernverkehr! Die SBB und die BLS haben je ein Konzessionsgesuch eingereicht. Die Ausschreibung, die das Bundesamt für Verkehr haben wollte, hat ausser einem wüsten Gerangel nichts gebracht. Auch wenn sich das BAV nun über die «Innovationen» freut, die der Konzessionsmurus gebracht hat: Fakt ist, dass eine Aufteilung der Fernverkehrskonzession dem Schienenverkehrssystem der Schweiz

«Das Trauerspiel um die Fernverkehrskonzession.»

Giorgio Tuti

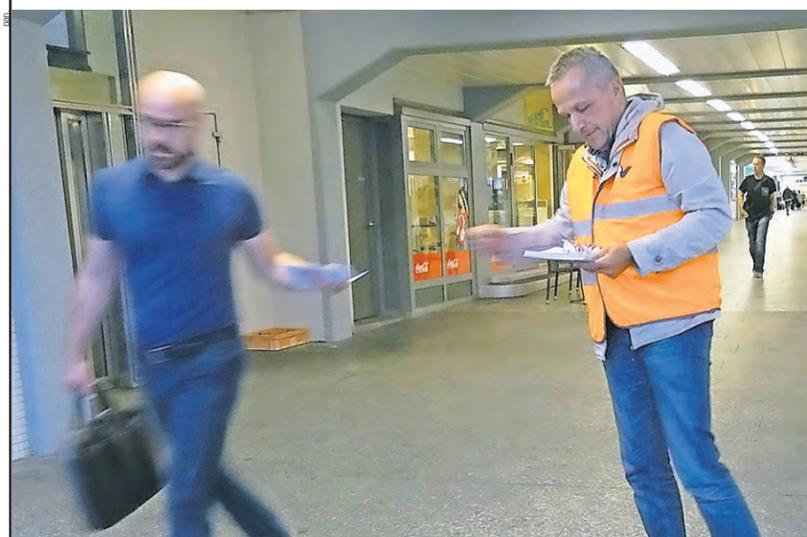


schadet. Wer diese Situation aus einem europäischen Blickwinkel anschaut, versteht sehr schnell, dass eine Marktöffnung den Appetit multinationaler Verkehrsunternehmen anregen wird, und das zu Lasten der Qualität des Systems und der Dienstleistung, der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen und der Sicherheit.

Seit Jahren schlagen wir Alarm. Wir versuchen die Politik aufmerksam zu machen auf die Folgen, die die Liberalisierung für das Bahnsystem hat. Zu unserem letzten Kongress im Mai haben wir den schwedischen Journalisten und Bahnkennner Mikael Nyberg eingeladen. Er hat uns die katastrophale Situation des Eisenbahnsystems in Schweden vor Augen geführt. Es ist nur ein Beispiel von vielen. Obschon in verschiedenen europäischen Ländern negative Erfahrungen gemacht wurden, ist die Schweiz im Begriff, das Gleiche zu tun. So läuft sie Gefahr, ihr Eisenbahnsystem zu demontieren. Das System also, das bisher als vorzüglich galt und überall in Europa Anerkennung gefunden hat.

Bis im Dezember muss das Bundesamt für Verkehr entscheiden. Es ist Verkehrsministerin Doris Leuthard, die eine Aufteilung der Fernverkehrskonzession noch verhindern kann. Ist sie dazu bereit? Ist sie vor ihrem Rücktritt aus dem Bundesrat dazu bereit, ein starkes Signal zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu setzen? Das ist im Moment die grosse Frage.

Bild der Woche



Glückskekse für Altersvorsorge 2020: Früh auf die Piste gingen engagierte Mitglieder und Profis des SEV (im Bild Gewerkschaftssekretär Martin Allemann in Olten) am 30. August, um mit Flyern und Glückskeksten möglichst viele eilige Pendler/innen von einem Ja zur AV 2020 zu überzeugen.

Der Hintergrund der «WC-Geschichte»

Ein Berufsstand unter Druck

Manche Ideen verschwinden schneller, als sie entstehen. Und haben dann doch eine lange Nachwirkung.

Es war eine Geschichte so richtig nach dem Gusto der Boulevard-Medien: «BLS-Lokführer sollen die Zugs-WCs bald selber leeren» titelte das Pendler-Blatt «20 Minuten» am 24. August. Ein «anonymer Lokführer» hatte die Zeitung über die Pläne unterrichtet, die bei der BLS seit längerer Zeit hinter den Kulissen ausgearbeitet wurden.

Unausgereifte Idee

René Knöpfel, Präsident des LPV BLS, der betroffenen Sektion des SEV-Unterverbands des Lokomotivpersonals, ist über die Hintergründe im Bild. Er hält klar fest: «Es geht nicht um Fäkalien, es geht um Wertschätzung.» Der massive Widerstand der betroffenen Lokführer führte beim Leiter



René Knöpfel, Präsident LPV BLS.

Bahnproduktion zur Einsicht, dass es klüger wäre, auf die Neuerung zu verzichten.

Symbolhandlungen

Für Knöpfel steht ausser Frage, dass auf beiden Seiten viel Symbolisches mitspielte. Die Bahn möchte gerne die produktive Leistung der Lokführer steigern. Die Zeit zwischen der Ankunft beispielsweise mit der

S1 in Thun und der Rückfahrt Richtung Freiburg könnte also «sinnvoll» oder eben produktiv genutzt werden. Also als Ersatz für das Berner Depot in der Aebimatt in Thun, Neuenburg und Burgdorf Ver- und Entsorgungsanlagen bauen und die Lokführer während der «Wartezeit» gleich mit ein bisschen Entsorgungsarbeit beschäftigen.

Praktische Fragen ungeklärt

Und wie soll das praktisch gehen? Wo verstauen die Lokführer die Handschuhe, um nur ein kleines Detail zu nennen? Rennen sie künftig nach der Ankunft in Thun zu einer Schrankanlage, entnehmen die Handschuhe und einen Schmutzschutz (womöglich ein Wegwerfmodell aus Plastik?), gehen zurück zum Zug, manövrieren diesen vor und zurück und gehen dazwischen raus, um die Schläuche anzuhängen? Wurden sie dafür 4 Jahre lang ausgebildet? Ganz abgesehen davon, dass die Zeit dafür zu knapp ist. Mithilfe einer zweiten Person auf dem Perron ginge es vielleicht. Und diese Leute gibt es, die eingesparten Weichenwärter beispielsweise, was wird aus denen? Und es gibt weitere offene Fragen: Wird für die Lokführer künftig eine Hepatitis-B-Impfung obligatorisch erklärt? Die Lokführer fürchten, dass die WC-Leerung nur ein erster

Schritt wäre. «Müssen wir bis in zwanzig Jahren den ganzen Zug reinigen? Wir haben gar nicht anders gekonnt, als ein Zeichen zu setzen, ein Stoppsignal aufzustellen.», so Knöpfel.

Grosses Interesse der Belegschaft

Über 50 Mitglieder des LPV BLS folgten der Einladung zu einer Versammlung. Sie diskutierten ihre Reaktion, angefangen bei einer Resolution und einer Unterschriftensammlung. Schliesslich konnte darauf verzichtet werden. Die Anlage in Thun wird zwar gebaut, jedoch wohl von Reinigungspersonal bedient. Doch Knöpfel sieht sich vor: «Aufgeschoben ist nicht aufgehoben», meint er. Das Unternehmen wird nach diesem missglückten Versuch nach anderen Möglichkeiten der «Produktivitätssteigerung» suchen – wie andere Unternehmen auch.

Peter Anliker

MEINE MEINUNG

Letzter Aufruf

Bei der Abstimmung vom 24. September über die Altersvorsorge-Reform 2020 fällt auf, wie verbissen die FDP sie bekämpft. Die SVP dagegen hat ihre Nein-Parole erst am letzten August-Samstag beschlossen. Ohne grosse Kampfansage, ungewöhnlich zahm. Die SVP-Führung hält sich während der ganzen Kampagne zurück. Sie operiert fast passiv und nur mit ganz leiser Stimme. Das ist kein Zufall. Der Schweizerische Bauernverband sagt Ja zur AHV-Reform. Viele wählen SVP wegen der Asyl-, Ausländer- oder

EU-Politik, sicher nicht, damit die AHV geschwächt wird. Die SVP will weder die Bauern noch ihre Protestwähler zu stark brüskieren. Die FDP dagegen schreckt vor nichts zurück, wenn es darum geht, die AHV schlechtzureden. Besonders den Jungen wird vorgelogen, sie seien die grossen Verlierer. Warum das? Es gibt handfeste Gründe. Wer eine Million verdient, bezahlt mit dem Arbeitgeber 8,4 Lohnprozent AHV-Beiträge. Macht 84 000 Franken. Für einen Manager, der drei Millionen kassiert, sind es

252 000 Franken. Im Jahr! Für dereinst eine Rente von maximal 3550 Franken (Stand 2017). Grossverdiener kommen bei der AHV an die Kasse. Und das wie. Da findet eine Umverteilung von oben nach unten statt. Genau das passt der FDP nicht. Die Vorlage hat noch Bundesrätin Ruth Dreifuss verfasst. Als «Botschaft über die 11. AHV-Revision» vom 2.2.2000. Die zwei FDP-Bundesräte Pascal Couchepin und Didier Burkhalter übernahmen dann das AHV-Dossier. Sie versprachen eine bürgerliche Sozialpolitik. Beide sind grandios gescheitert. Couchepin mit seiner Abbauvorlage 2004 beim Volk haus-

«Die FDP schreckt vor nichts zurück, wenn es darum geht, die AHV schlechtzureden.»

Helmut Hubacher

hoch. Burkhalters verschlimmbesserter Versuch wurde 2010 von der «unheiligen Allianz» SVP-SP schon im Nationalrat versenkt. Der SVP ging der Abbau zu wenig und der SP viel zu weit. Alain Berset fasste den Auftrag, endlich eine mehrheitsfähige Lösung zu erarbeiten. Dank dem Ständerat gelang ein Kompromiss, der im Nationalrat mit nur einer Stimme mehr durchkam. Gegen FDP und SVP. Nachdem die



zwei FDP-Bundesräte Jahre verplempert haben, kommt diese Partei und behauptet, eine bessere Alternative zu haben. Nach dem Motto, das Bessere ist der Feind des Guten. Nach 17 Jahren im Stau wieder eine Nulllösung? Antwort: Zweimal Ja.

Fernverkehrskonzession

BLS will das Duell mit der SBB

Der letzte Freitag war das Stichdatum, bis zu dem Gesuche um die auslaufende Fernverkehrskonzession eingereicht werden konnten.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hatte im Frühjahr die Neuverteilung am runden Tisch aushandeln wollen. Nachdem diese Verhandlungen gescheitert waren, verhandelten einerseits SBB und SOB und andererseits SBB und

BLS. Im ersten Fall kam es zu einer Einigung, im zweiten dagegen nicht. Die BLS «offeriert mehr Bahn und neue Züge», wie sie selber sagt, die SBB beansprucht für sich eine «Top-Leistung» und «Mehrwert für Kunden, den öffentlichen Verkehr, die Kantone und den Bund». Nun wird das BAV entscheiden müssen. Der SEV hat seit längerem Stellung gegen das «wüste Gezerre um die Fernverkehrskonzessionen» bezogen und sich gegen eine Aufteilung der Konzession ausgesprochen.

Gegenseitige Schuldzuweisung Leicht dürfte die «Ausmarchete» nicht werden, denn die CEOs der beiden Unternehmen üben sich vorderhand in gegenseitigen Schuldzuweisungen. Die BLS, die noch Anfang Sommer einen umfangreichen Forderungskatalog vorgestellt hatte, hat diesen in der Zwischenzeit redimensioniert – und offenbar hatten sich die Bahnpraktiker und die Verwaltungsratsspitzen schon geeinigt gehabt, als der Plan schliesslich doch noch scheiterte. Die SBB war zu einer «Ei-

nigung» bereit, bei der sie allerdings das Sagen behalten wollte und ganz am Schluss mit Zusatzforderungen und Druckversuchen für Verwirrung und Stirnrünzeln sorgte. Offenbar haben beide Seiten recht hoch gepokert. Und wenn die SBB jetzt droht, «je nach Ausgang des Konzessionsverfahrens Anträge für einzelne Linien anzupassen oder gegebenenfalls zurückzuziehen», so ist das bestenfalls schlechter Stil – ganz sicher aber eine Kampfansage nicht nur an die BLS, sondern auch an BAV.

Politik ist gefordert

In dieser Situation muss die Politik für klare Verhältnisse sorgen. «Die Ausschreibung bringt nur Verlierer hervor», befürchtet der SEV aufgrund von Erfahrungen im Ausland. Das Bahnpersonal, die Kundenschaft und die ganze Bevölkerung dürfen nicht zum Spielball auf dem Feld der Privatisierungsideologie werden. *pan.*



Auf Konfrontationskurs: Ein Zug der SBB trifft einen der BLS.

Genfer Verkehrsbetriebe (TPG)

Personal entscheidet über nächste Schritte

Am 2. Dezember letzten Jahres gab das Personal der Genfer Verkehrsbetriebe (TPG) eine Streikwarnung heraus. Doch bei den Verhandlungen zur Bereinigung der Situation trödelt das Unternehmen. Heute beschliesst die Belegschaft über die weiteren Schritte.



Am 14. September beschliesst das Personal, wie es auf den Fahrplanwechsel bessere Arbeitsbedingungen erkämpfen will.

Zwar hat es Neueinstellungen von Fahrer/innen bei den TPG gegeben, doch diese machen kaum die Abgänge und aufgelaufenen Überstunden wett. Die TPG wollen die nötigen Massnahmen nicht an die Hand nehmen und spielen auf Zeit. Neben dem Personalmangel geben Re-

organisationen in der Verwaltung und Parkfelder zu reden. Besonders gravierend sind die Probleme des Fahrpersonals: Fehlende Eigentrasse bzw. reservierte Spuren, ein rasant zunehmender Verkehr und verrohende Verkehrsitten verursachen mehr Stress als andern-

orts. «Um die minimalen Sicherheitsbedingungen zu bewahren, sollte nicht länger als vier Stunden am Stück gefahren werden», erklärt Valérie Solano, die zuständige SEV-Gewerkschaftssekretärin. Die Wendezeiten sollten von vier auf fünf Minuten erhöht werden.

Unerträgliche Situation

Die fast 300 «Springer», die mehr als ein Drittel des Betriebspersonals ausmachen, leiden besonders unter der aktuellen Situation. Der Wechsel im Schichtturnus (Früh-, Tages- oder Spätschicht) gilt für sie nicht und sie wissen erst vier Tage im Voraus, wie sie arbeiten müssen. Das verursacht Verdauungs- und Schlafprobleme sowie schwerwiegende Störungen im Sozial- und Familienleben. Die Folge sind Erschöpfungszustände, manchmal schwere Erkrankungen und Absentismus, sagt Solano. Das Personal verlangt, dass sich das Unternehmen dieser Probleme endlich annimmt. Über Beschlüsse informieren wir in der nächsten Ausgabe.

Yves Sancey/pan.

NEWS

Kursbuch lebt weiter

■ Viele öV-Benutzende in der Schweiz bedauern das Verschwinden des Kursbuches, wie Zuschriften an die Redaktion zeigten. Für sie gibt es jetzt eine gute Nachricht: In Zusammenarbeit mit der SBB geben die Schweizerische Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV), die Kundenorganisation Pro Bahn und der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) gemeinsam ein Kursbuch in einem «kompakten Band» heraus. Die SBB stellt dabei die Fahrplandaten zur Verfügung und verkauft das Kursbuch an den 30 grössten Bahnhöfen. Bezogen werden kann es auch direkt beim VCS für 19 Franken zuzüglich Versandkostenanteil von 5.90.

Keine Subvention für Steuersenkungen

■ Der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB steht der vom Bundesrat vorgelegten neuen USR III («Steuervorlage 17») kritisch gegenüber. Zwar ist mit der Erhöhung der Familienzulagen eine soziale Verbesserung eingebaut worden, doch gleichzeitig sollen die Gewinnsteuern für alle Firmen in den Kantonen und Gemeinden im Ausmass der USR III gesenkt werden.

Die von den Kantonen geplanten generellen Gewinnsteuersenkungen waren bereits in der USR III die teuerste und ineffizienteste Massnahme. Das klare Volksnein zeigte, dass Bund und Kantone hier zurückbuchstabieren müssen. Der SGB setzt sich für eine sozialere, kostengünstigere Vorlage ein.

Grenzwächter gegen höheres Rentenalter

■ An einer nationalen Versammlung haben die Schweizer Grenzwächter/innen eine Resolution verabschiedet, mit der sie sich gegen die vom Bundesrat geplante Erhöhung ihres Rentenalters von 60 auf 65 Jahre wehren. Sie leisten einen psychisch und physisch sehr anspruchsvollen Einsatz. Deshalb solle der Bundesrat sein Vorhaben stoppen, finden sie.

Interview mit Pascal Fiscalini, dem neuen Gewerkschaftssekretär in Bellinzona

«Ich bin voller Enthusiasmus, mir aber der Grenzen bewusst»

Es ist ein bekanntes Gesicht im SEV: seiner früheren Funktion als Zugchef wegen, seiner Rolle als Vize-Zentralpräsident des ZPV und als Mitglied des SEV-Vorstands. Pascal Fiscalini hat ein sonniges und offenes Gemüt. Und mit diesem Geist tritt er seinen neuen Job an. Die Feuertaupe war nicht zu verachten: es begann gleich mit einem Streik. Jenem der Belegschaft der NLM auf dem Langensee.

Man konnte ihn nicht übersehen an jenem Morgen des 25. Juni in Locarno: Die Dämmerung grüsste die Akteure der Vorgänge, die bald zum erfolgreichen Streik werden sollten. Nach der ersten Arbeitswoche im Regionalsekretariat in Bellinzona kam Pascal leichten, aber entschlossenen Schritts auf die Lände von Locarno mit der ihm eigenen Wärme in persönlichen Beziehungen. Im Laufe weniger Stunden gelang es ihm, von allen geliebt zu werden. Man hätte meinen können, all die Leute, die er zum ersten Mal sah, habe er schon immer gekannt. Das ist das Wesen von Pascal: zugänglich, direkt, mit sicherem und höflichem Händedruck, einem gewinnenden Lächeln, hellen und aufmerksamen Augen, denen kaum etwas entgeht. Mit dem Streik bei der NLM, der an diesem Junisonntag begann, hat Pascal seine wahre Feuertaupe erlebt.

Pascal, hast du einen derart bewegten Einstand erwartet? Nie und nimmer. Aber es war der beste Anfang, den man sich vorstellen kann: mitten im Geschehen. Wirklich eine Feuertaupe!

Was brachte dir diese Erfahrung?

Es hat mir bestätigt, wie wichtig es für eine Gewerkschaft ist, wirklich bei den Leuten zu sein, was das Betriebliche wie das Menschliche betrifft. «Ein Streik ist keine Sonntagsschule»: Momente der Euphorie wechseln sich ab mit solchen der Entmutigung, der Angst und Sorgen. Der Kampf des Arbeiters trifft auch seine ganze Familie. Da sein, zuhören, Hoffnungen und Ängste teilen, das gehört auch zur Gewerkschaftsarbeit. Der Streik auf dem Schweizer Becken des Langensees war zweifellos eine Bereicherung für mich und er hat mir erlaubt, Kollegen anderer Gewerkschaften kennenzulernen, mit denen wir eine gute Zusammenarbeit hatten.

Nach vielen Jahren als aktiver Gewerkschafter bist du in Zukunft Gewerkschaftssekretär. Wie erlebst du diesen Rollenwechsel?

Manche Dinge ändern sich nicht. Ich will weiterhin nahe bei den Leuten bleiben, wie ich es schon als Milizgewerkschafter war. Auf der andern Seite bin ich mir bewusst, dass ich als Gewerkschaftssekretär andere Pflichten habe als früher. Ich bin jetzt in der Rolle desjenigen, der Lösungen finden und die Mitglieder rundum betreuen muss. Als Milizler hingegen

konnte ich die Suche nach Lösungen bei Problemen und Konflikten ein Stück weit anderen überlassen; jetzt muss ich sie selber lösen.

In welcher Geisteshaltung willst du diese neue Herausforderung angehen? Hast du schon Ideen, wie du vorgehen willst?

Ich bin voller Enthusiasmus und offen für die Herausforderungen, aber ich bin mir auch meiner Grenzen bewusst. Ich habe einen unstillbaren Durst, zu lernen und meine Wissenslücken zu füllen, besonders auf dem Gebiet der Sozialversicherungen und des Rechts. Ich bin ein Mensch, der den Dingen gern auf den Grund geht. Und daran wird meine neue Arbeit nichts ändern, im Gegenteil. Mein Ziel ist es, alles zu tun, um Lösungen zu finden. Im Moment schwirren mir tausend Ideen durch den Kopf, vielleicht zu viele. Deshalb sage ich mir, dass es am besten ist, einen Schritt nach dem andern zu tun. Sicher kann ich im von SEV meinen Kenntnissen des Eisenbahnwesens, des öffentlichen Verkehrs und der Gewerkschaft Gebrauch machen. Die vielen Jahre, die ich als Milizfunktionär in der Gewerkschaft verbracht habe, haben es mir nicht nur ermöglicht, zahlreiche Leute aus allen

vier Ecken der Schweiz kennenzulernen, sondern auch die Mechanismen innerhalb unserer Gewerkschaft. Dieser Rucksack wird mir sicherlich helfen, denn schliesslich hat es immer etwas mit den Leuten zu tun. Deshalb ist die Arbeit aus der Nähe zentral in der gewerkschaftlichen Arbeit. Im übrigen habe ich lange Zeit als Zugchef gearbeitet, wodurch ich gelernt habe, gut mit Leuten umzugehen – auch in Stresssituationen.

Was sind deine Prioritäten als Gewerkschaftssekretär?

Immer das Maximum zu geben, sei es bei Verhandlungen, bei Personalfragen oder in der Gewerkschaftspolitik. Das Maximum geben unabhängig davon, was am Ende herauskommt, so dass ich, auch bei einem bescheidenen Ergebnis, sagen kann, dass ich alles getan habe, was ich konnte. Für mich ist es besonders wichtig, den SEV immer in gutem Licht erscheinen zu lassen, unseren Gewerkschaftsgeist wie auch unsere Arbeitsweise, denn das gehört unabdingbar zur Identität unserer Gewerkschaft.

Was sind deiner Meinung nach die dringendsten Probleme bei der Eisenbahn?

Gegenwärtig das ganze Programm Railfit 20/30 mit seinen

nachteiligen Auswirkungen für die Mitarbeitenden der SBB. Es geht hier um Stellenstreichungen und Restrukturierungen mit massiven Auswirkungen auf die Angestellten. Auch die Verhandlungen über den GAV sind ein heisses Eisen. Die gegenwärtigen Bedingungen halten zu können, wird eine grosse Herausforderung sein, auf die sich der SEV mit dem gewohnten Ernst vorbereitet ...

Worin hat sich die Eisenbahn laut dir verändert?

Ich habe 27 Jahre bei der Eisenbahn gearbeitet; es floss viel Wasser den Fluss hinunter. Hm, was soll ich sagen? Vieles hat sich geändert. Der Druck hat sich geändert, der auf dem Buckel der Angestellten lastet, wenn sie heute ihre tägliche Arbeit verrichten. Die Anforderungen sind gestiegen, die Erwartungen, die Forderung nach höherer Produktivität, und dies alles in einem Klima des Sparens, das vor allem das Personal trifft. Aber auch die Unternehmenskultur der SBB hat sich verändert. Es hat seit einigen Jahren ein rücksichtsloser Managementstil Einzug gehalten, durch den die sogenannten «Human Resources» aus dem Blickwinkel der Produktivität behandelt werden und nicht aus jenem der Wertschätzung.



Pascal Fiscalini in seinem neuen Büro in Bellinzona, «Büro Van Gogh» genannt: eine himmelblaue Wand vorn, eine gelbe Fläche hinten.

Das Personal trägt dank seiner Motivation und seiner Erfahrung viel zum Erfolg des Unternehmens bei. Die SBB ist nicht privat, denn obschon sie eine AG ist, gehört sie zu 100 % dem Bund. Aber der heutige Umgang mit dem Personal erinnert stark an die Privatwirtschaft.

Heute leiden alle Gewerkschaften an einer Krise der Repräsentativität. Eine ganze Generation, deren Gewerkschaftsgeschichte auch durch die Migration geprägt wurde, verschwindet. Alle Gewerkschaften haben mehr oder weniger Mühe, Neumitglieder zu gewinnen, insbesondere jüngere. Was müssen die Gewerkschaften angesichts dieses Wandels tun, um den Jungen näher zu kommen?

Die Gewerkschaften machen in der Schweiz wie im Ausland einen epochalen Wandel durch. Der Neoliberalismus, der die Liberalisierungsprozesse fördert, hat viele Regeln und Arbeitsbeziehungen ausgehebelt. Der technologische Wandel und die Digitalisierung sind für manche Gewerkschaften eine enorme Herausforderung, weil die Aus-

wirkungen aufs Personal so gross sind und sein werden. Offensichtlich kann eine Gewerkschaft heute nicht die gleichen Rezepte liefern wie vor dreissig Jahren. Ebenso klar wartet auf die Arbeitnehmenden ein grosser Paradigmenwechsel. Natürlich hat jede Branche ihre eigene Geschichte, aber Hauptziel einer Gewerkschaft ist und muss es sein, konkrete, solide und nachhaltige Lösungen zu finden. Die Vertretung wird nur stärker, wenn die gewerkschaftlichen Instanzen spüren, was die Mitglieder bewegt. Und die Struktur des SEV, wo die Milizorgane für einen Austausch zwischen der Basis und dem Profiaparat sorgen, ist gut gerüstet für diese Herausforderungen. Dennoch muss man vor allem der jungen Generation, die – verglichen mit der vorhergehenden – weniger politisiert ist, besonderes Augenmerk widmen. Zusammen mit den Jungen muss auch die Kommunikation neu gedacht werden; der Zugang kann nicht der gleiche sein wie noch vor zehn Jahren. Trotzdem bin ich überzeugt, dass seine Erfolge das beste Werbeargument des SEV bleiben.

Die Arbeitswelt hat sich stark gewandelt, gerade im Tessin. Der Arbeitsmarkt steht unter Druck. Wie denkst du darüber?

Der Druck auf Arbeitswelt und auch auf den Gesichtern vieler Leute zu sehen. Die Wirkung eines Riesen wie der Lombardei ist enorm und eine Konfliktquelle. Viele Arbeitgeber profitieren vom Grenzängertum, nutzen den Wechselkurs und die Arbeitskräfte aus und schaffen perverse Effekte auf dem Arbeitsmarkt, von dem viele Einheimische ausgeschlossen werden. Diese wiederum, statt das System anzuklagen, wenden sich gegen die Grenzgänger – die ja nicht schuld sind. Deswegen verfolgt die gesamte Tessiner Gewerkschaftsbewegung mit grösster

Aufmerksamkeit die Umsetzung der Volksinitiative «Retten wir die Arbeit im Tessin», die vom Volk 2015 angenommen worden ist. Sie verlangt die Einführung eines Mindestlohns. Im Tessin könnte man ihn auf 21 Franken pro Stunde festlegen. Wir werden sehen, was der Staatsrat vorschlägt. Unter diese Zahl darf man nicht gehen, obschon auch sie schon einen Teil der Politik zu erschrecken scheint. Es ist eine Frage der Würde.

Du wurdest angestellt, um Pietro Gianolli zu ersetzen, ein SEV-«Urgestein». Was heisst das für dich?

In einer solchen Situation verspürt man natürlich immer ein bisschen Angst, vor allem wegen Pietros enormer Erfahrung und seiner beneidenswerten

Gewandtheit auf dem Gebiet der Sozialversicherungen. Er ist wirklich ein Kollege, der dem SEV äusserst viel gegeben hat.

Was wird deine Losung sein? Stets durchhalten, auch wenn die Dinge einmal nicht so laufen, wie sie sollten oder wie wir es wünschen.

Wie war deine Aufnahme ins Regionalsekretariat in Bellinzona?

Es war ein Fest der Farben (lacht): das Sekretariat in Bellinzona wurde neu gestrichen, jeder Raum etwas anders. Und wir haben über Farbtherapie gesprochen (lacht erneut). Du siehst, Verbindungen ergeben sich auch über solche Momente des Einverständnisses.

Françoise Gehring/pan.

LEIDENSCHAFTEN, LASTER UND TUGENDEN

In zweiter Ehe mit Christine verheiratet, hat Pascal Fiscalini (geboren 1968) zwei Kinder und ist schon Grossvater. Als der gelernte Koch als Zugchef über die Gleise fuhr, sagte er sich, dass die Welt auch anderswie zu entdecken wäre. Der leidenschaftlich Reisende kocht und

gärtner auch gern in seinem Zuhause in Cresciano. Pascal ist neugierig, denkt positiv, ist redegewandt und kontaktfreudig. Als «meditativer Pfeifenraucher» – bitte in solchen Momenten nicht stören! – zieht er sich zum Aufladen der Batterien gern in die Natur zurück.

Die «Uberisierungs»-Seuche greift immer mehr um sich

Faire Arbeit für Velokurriere

«Uberisierung» ist zum Schlagwort geworden für Arbeitsbedingungen, die das Risiko den Angestellten aufbürden.

Wer im Anstellungsverhältnis arbeitet, hat Anrecht auf einen Vertrag, auf regelmässige Arbeit und einen regelmässigen Lohn, Ferien, eine Abrechnung der Sozialversicherungsbeiträge, eine Unfallversicherung und Lohnfortzahlung bei Unfall und Krankheit. Immer wieder versuchen Firmen, diese klare Rechtslage zu umgehen, indem sie die Angestellten zu «Selbständigerwerbenden» erklären. Der Velokurrierdienst «Notime» ist ein besonders krasses Beispiel für diese Masche.

Der Konflikt zwischen den Velokurier/innen von Notime und dem Unternehmen dauert nun schon zwei Jahre. Die Angestellten wehren sich dagegen, dass sie das Unternehmen als Selbständigerwerbende behandelt. Sie fordern die Bezahlung von Sozialversicherungsbeiträgen für die vergangene Zeit, eine

Unfallversicherung sowie die Übernahme der Kosten fürs Rad und fürs Handy. Sie fordern einen Gesamtarbeitsvertrag.

Nur «Einzelgespräche»

Nun ist Notime endlich bereit, auf die Forderungen der Fahrer/innen einzugehen. Wenigstens scheinbar. Zwar sollen

jetzt Arbeitsverträge ausgestellt werden, aber Gespräche mit den gewählten Personalvertretern verweigert das Unternehmen – nur Einzelgespräche soll es geben, und im Gegenzug zu den Verträgen sollen die Fahrer/innen auf alle aufgelaufenen Forderungen verzichten.

Kein verlässlicher Partner

Dazu kommt, dass das Unternehmen wiederholt Gespräche kurzfristig platzen liess. Keine gute Voraussetzung für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit... Deshalb haben sich die Fahrer/innen entschlossen, ihren Protest öffentlich zu machen, ihn auf die Strasse zu tragen. Sie sind der Meinung, dass der «Uberisierung» Einhalt geboten werden muss und dass sie Anrecht auf faire Arbeitsbedingungen haben. Die Belegschaft von Notime wird bei ihrem Protest von den Gewerkschaften SEV, Syndicom und Unia unterstützt. Denn mit Unterstützung der Profis verspricht der Konflikt grössere Erfolgschancen.



«Notime»-Fahrer/innen protestieren in Bern, unterstützt von Gewerkschaftsvertreter/innen.

pan.

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Starten Sie durch!
www.login.org

Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskennntnisse 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 2018 in Olten.

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter www.login.org/spoew

Die Schweizerische Südostbahn AG ist ein eigenständiges, in der Ost- und Zentralschweiz verankertes Bahnunternehmen, das jährlich rund 13 Millionen Fahrgäste bewegt.

Wir suchen ab 1. Januar 2018 oder nach Vereinbarung in Herisau einen

Disponenten Verkehr 70-100% (w/m)

Ihr Profil

- Ausgewiesene Erfahrung im Bereich Disposition oder Planung
- Vertiefte Kenntnisse im öV-Umfeld
- Schnelle Auffassungsgabe, lösungsorientierte Arbeitsweise und vernetztes Denken
- Ausgeprägte Belastbarkeit sowie Kommunikations- und Konfliktfähigkeit
- Schnelle Auffassungsgabe und grosses Engagement
- Teamfähigkeit und Diskretion
- Bereitschaft zu unregelmässigen Arbeitszeiten und Wochenendeinsätzen
- Sehr gute mündliche und schriftliche Kenntnisse in Deutsch und von Vorteil Italienischkenntnisse
- Sichere Anwendung von MS-Office Programmen

Weitere Informationen finden Sie unter www.sob.ch/stellen.

Schweizerische Südostbahn AG | Human Resources



SOB SÜDOSTBAHN
gerade unterwegs

Projekt «Berufsbilder Operating» beim Personenverkehr SBB

Grosse Unzufriedenheit und Demotivation

Der SBB-Bereich P-Operating will auf Ende Jahr in den Berufsfeldern Kaizen, Instandhaltung, Reinigung, Rangier, Fahrzeugindustrie und Logistik neue Berufsbilder einführen. Der SEV und die Personalkommission fordern Korrekturen, doch P-OP setzt bisher einfach um.

In die Erarbeitung der Berufsbilder wurde die Personalkommission (Peko) im Herbst 2016 miteinbezogen, doch ihre Inputs blieben unberücksichtigt. Überhaupt nicht mehr mitreden konnte die Peko bei der folgenden Umsetzung: Im Frühling 2017 verfasste HR die Stellenbeschriebe, legte deren Anforderungsniveaus (AN) fest und teilte zuerst die Teamleiter/innen und danach die Mitarbeitenden den Stellenbeschrieben bzw. Funktionen zu. Im Begleitausschuss kritisierte der SEV im Juli 2017 vor allem

- die fehlende Klarheit und Realitätsnähe mancher Berufsbilder, beispielsweise was die Abgrenzung der neuen vier Levels der Instandhaltungstechniker betrifft;
- die fehlende Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Einreihung der Funktionen wie auch der Zuteilung der Funktionen an die Mitarbeitenden;
- die Rückstufung von 227 der 2774 betroffenen Mitarbeitenden, weil der Verdacht nahe liegt, dass die Anforderungen an sie gar nicht sinken.

Chef darf alles befehlen

HR hat sich bis heute gewei-gert, dem SEV die Stellenbeschriebe zuzustellen, doch kommt dieser natürlich inzwischen über die Mitglieder dazu. Was Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni darin zu sehen bekommt, wirft viele Fragen auf. Insbesondere findet man in den meisten eine Lizenz für Sonderaufgaben, die so lautet: «Erledigt (Spezial-)Aufgaben im Auftrag des Linienvor-

setzen mit Sachverantwortung.» Jürg Hurni warnt: «So kann man alle für anspruchsvollere Aufgaben einsetzen, ohne ihnen ein höheres Anforderungsniveau zu geben.»

Manchmal wird der neue Stellenbeschrieb aber nicht abgegeben, und der bisherige häufig auch nicht. «Das ist völlig intransparent», moniert Jürg Hurni, «denn so bleibt unklar, was an den Aufgaben konkret ändert und warum das Anforderungsniveau sinkt.»

Deshalb fordern SEV und Peko die Mitarbeitenden auf, von den Vorgesetzten zu verlangen, dass sie ihnen aufzeigen, was in den entsprechenden Anforderungen geändert hat. Diese elementaren Informationen hat die SBB an der Sitzung des Begleitausschusses vom 3. August zugesichert.

Projektleitung bisher stur

Unbeeindruckt von der Kritik von SEV und Peko begann der Bereich Zugbereitstellung (ZBS) am 7. August mit Infoveranstaltungen und dann mit den Einzelgesprächen. Der Besuch der Veranstaltungen war fakultativ, und sie fielen in die Ferienzeit, sodass viele gar nicht daran teilnehmen konnten. An den Infoveranstaltungen der Peko Fläche ZBS, wo auch der SEV eingeladen war, sagten viele Teilnehmende, sie hätten vom Projekt noch keine Ahnung.

Schlechte Information und Druckversuche

Weiter wurde berichtet, dass die Teamleiter/innen bei den Einzelgesprächen viele Fragen nicht beantworten konnten. Und viele Mitarbeitende – aber auch Teamleiter/innen – wurden von den Vorgesetzten unter Druck gesetzt, sie müssten den Stellenbeschrieb sofort unterschreiben, sonst riskierten sie ihre Stelle. Oder wenn sie Aufgaben ablehnten, sei dies Arbeitsverweigerung, die zu arbeitsrechtlichen Schritten führe. Dabei hatte die SBB den Sozialpartnern im Begleitausschuss versichert, dass durch dieses Projekt niemand die

Stelle verliert, dass die Frist für die Unterschrift der 30. September ist und dass alle das Recht haben, ihre neue Funktion anzufechten. Die SBB kann diese dann verfügen. Und gegen die Verfügung kann vor Bundesverwaltungsgericht geklagt werden, wobei SEV-Mitglieder über ein Rechtsschutzgesuch von der Gewerkschaft unterstützt werden. Beim SEV sind bereits viele Gesuche eingegangen, obwohl noch keine Verfügungen vorliegen.

Interne Ausbildungen und Erfahrung nicht berücksichtigt

Der SEV bekam auch zu hören, dass bei den Funktionszuweisungen langjährige Berufserfahrungen und interne Ausbildungen schlicht ignoriert wurden. Letztere scheinen in den Personaldossiers oft nicht dokumentiert zu sein. Gewichtet wurde vielfach einzig die ursprüngliche Grundausbildung, also das Eidgenössische Berufsattest, der Eidgenössische Fähigkeitsausweis oder eine andere landesweit anerkannte Ausbildung.

«So wurden Kollegen ins Level 1 oder 2 des Instandhaltungstechnikers eingeordnet, obwohl sie aufgrund ihrer bisherigen Tätigkeit in Werkstätten und Serviceanlagen der SBB sicher eine höhere Einreihung verdient hätten», berichtet Jürg Hurni. «Dies empfanden sie zu recht als willkürlich und respektlos. Auch hier gilt es, sich

von den Vorgesetzten aufzeigen zu lassen, welche Ausbildungen und Qualifikationen berücksichtigt wurden.»

Oberflächliche Berufsbilder

«Offensichtlich ist unklar, wie die Levels genau abgegrenzt sind», sagt Christoph Geissbühler, Mitglied der Peko Fläche ZBS. «Jeder Standort muss nun schauen, wie er sie bei sich umsetzt, und tut dies auf seine Weise, was der beabsichtigten Standardisierung zuwiderläuft. Ins Level 4 wurden nur wenige Mitarbeiter eingereiht, da man auch deren Aufgaben zuerst noch definieren muss. Ursprung des Übels ist, dass HR nicht gut genug analysiert hat, welche Funktionen und Kompetenzen vor Ort gebraucht werden.»

HR scheint auch nicht mit dem Ausbildungsverbund Login gesprochen zu haben. Von dort kamen überraschte Reaktionen, weil die Berufserfahrung, welche die Login-Lernenden in den Bahnwerkstätten erwerben, nichts wert sein soll.

Vor allem ein Sparprojekt?

«Aufgrund der Art, wie das Projekt angegangen wurde, haben wir den Eindruck, dass dieses nicht wie behauptet in erster Linie auf eine Anpassung der Personalkompetenzen an die gestiegenen Anforderungen abzielt, sondern vor allem auf die Einsparung von Personalkosten», sagt SEV-Vizepräsi-

dent Manuel Avallone. «Darum wurden beim Instandhaltungstechniker Level 1 die Anforderungen bewusst tief gehalten und möglichst viele Mitarbeitende hier eingereiht.»

Ins Kapitel Sparen und Kleinlichkeit gehört auch die Weigerung der SBB, die Teilnahme an den Infoveranstaltungen der Peko Fläche ZBS als Arbeitszeit anzurechnen.

Der SEV wird auch noch genau prüfen, ob einige Mitarbeitende durch die neuen Berufsbilder die Möglichkeit verlieren, sich nach dem Modell «Valida» vorzeitig pensionieren zu lassen. Dies könnten gewisse Aufgabenänderungen und die 727 Höhereinreihungen bewirken. Letztere führen übrigens nicht automatisch zu einer Lohnerhöhung auf Anfang 2018, weil die Anforderungsniveaus sehr breite Lohnbänder haben.

Wie weiter?

Manuel Avallone hofft, dass die SBB doch noch den Mut findet, die geforderte Transparenz herzustellen und auch Korrekturen vorzunehmen.

Markus Fischer

Infoanlässe der Peko Fläche ZBS mit SEV-Präsenz: Nach den Regionen Zürich, Basel und Luzern sollen wenn möglich auch noch Genf und das Tessin abgedeckt werden.

Kontaktpersonen:

- juerg.hurni@sev-online.ch, Zentralsekretariat SEV;
- christoph.geissbuehler@sev-ts.ch, Mitglied Peko Fläche ZBS und Vizezentralpräsident TS



Im Berufsfeld der Instandhaltung wirft die Abgrenzung der Technikerlevels 1 bis 4 viele Fragen auf.

Umfrage GAV SBB und SBB Cargo

«Die GAV-Verhandlungen, die 2018 beginnen, werden kein Spaziergang.»

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV



«Die Resultate zeigen die Qualität unserer Arbeit»

Im Hinblick auf die GAV-Verhandlungen im nächsten Jahr hat der SEV eine Umfrage bei seinen SBB-Mitgliedern gemacht. Ziel der Umfrage war, einen Forderungskatalog zu erstellen, der im Einklang mit den Bedürfnissen der Mitglieder steht. Die Resultate sind bei einer Beteiligung von 36% sehr erfreulich. Dieses Dossier fasst die wichtigsten Resultate zusammen und SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, der für die SBB-Geschäfte verantwortlich ist, wagt einen Ausblick auf die kommenden GAV-Verhandlungen.

Mehr als ein Drittel der beim SEV organisierten SBB-Angestellten hat an der Umfrage teilgenommen, die vom Institut GfK im Auftrag vom SEV durchgeführt wurde. Die Resultate der Umfrage bieten Einblick in die Bedürfnisse des SBB-Personals und zeigen, wie wichtig die gewerkschaftliche Arbeit des SEV ist. Der Forderungskatalog wird an der GAV-Konferenz SBB und SBB Cargo am 2. November diskutiert. kontakt.sev sprach mit SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, der die Verhandlungen leiten wird.

Manuel, 4730 Mitglieder haben die Umfrage ausgefüllt. Welche Prioritäten ziehst du aus den Resultaten?

68% der Befragten finden den GAV gut, das steht für mich an erster Stelle. Aber es wird noch besser: Die Verbesserungen, die wir in den letzten GAV-Verhandlungen erreichen konnten – zum Beispiel die Erhöhung der Sonntagszulagen oder die Frühpensionierungsmodelle – erzielten in der Umfrage bessere Resultate als vor vier Jahren. Das beweist die gute Qualität unserer gewerkschaftlichen Arbeit, denn wir haben Verbesserungen erzielt, die wichtig sind für das Personal.

Damit sprichst du etwas sehr Wichtiges an: Man muss die Mitglieder bei den Forderungen miteinbeziehen... Ja, denn so haben wir ein klares Mandat von der GAV-Konferenz erzielt, die wichtig sind für das Personal.

Die GAV-Verhandlungen, die 2018 beginnen, werden kein Spaziergang. Das wissen wir, weil die SBB im Rahmen von Railfit 20/30 beim Personal 500 Millionen sparen will, einschliesslich der GAV-Kosten. Um den GAV verteidigen und Verbesserungen erreichen zu können, werden wir die Mitglieder mobilisieren müssen. Deshalb ist folgendes Umfrageergebnis besonders wichtig: 41% der Befragten sind bereit, an Versammlungen oder Demonstrationen teilzunehmen.

renz, das sich auf die wahren Bedürfnisse unserer Mitglieder stützt. Die sehr hohe Beteiligungsrate der Umfrage bestärkt uns in diesem Vorgehen. Gemäss dem Umfrageinstitut GfK befinden wir uns mit einer Beteiligung von 36% über dem Durchschnitt für Umfragen dieser Art.

Weiter hat die qualitative Analyse der gut 1000 Kommentare, die wir erhalten haben, gezeigt, dass die Mitglieder diese Befragung schätzen. Sie wollen ernst genommen werden und sie wünschen sich, dass der SEV für sie und ihre Sorgen da ist und ihre Interessen verteidigt.

■ Wenn der SEV für die Mitglieder da ist, dann gäbe es ihn gar nicht ohne sie...

Die GAV-Verhandlungen, die 2018 beginnen, werden kein Spaziergang. Das wissen wir, weil die SBB im Rahmen von Railfit 20/30 beim Personal 500 Millionen sparen will, einschliesslich der GAV-Kosten. Um den GAV verteidigen und Verbesserungen erreichen zu können, werden wir die Mitglieder mobilisieren müssen. Deshalb ist folgendes Umfrageergebnis besonders wichtig: 41% der Befragten sind bereit, an Versammlungen oder Demonstrationen teilzunehmen.

Ihre Kampfbereitschaft haben unsere Mitglieder bereits Ende letzten Jahres gezeigt, als es um die Verteidigung der Berufsunfähigkeit und um die Risikoprämien bei der Pensionskasse ging. Jetzt geht es darum, den Leuten aufzuzeigen, wie wichtig dieser GAV ist.

■ Aus der Umfrage geht hervor, dass die Befragten mit ihren Arbeitsbedingungen zufrieden sind. Braucht es wirklich eine Mobilisierung?

Es wäre ein fataler Fehler, sich mit dem Status quo zufriedenzugeben! Wie bereits gesagt: Die SBB wird den GAV angreifen, denn sie findet ihn im Hinblick auf die branchenüblichen Bedingungen zu grosszügig. Man muss die Resultate deshalb differenziert betrachten. Bei SBB Cargo ist das Klima eindeutig schlechter als in den übrigen Divisionen. Das ist wenig überraschend, denn dort jagt eine Reorganisation die nächste – ohne Unterbruch, und das seit zehn Jahren. Und selbst wenn die Mitglieder grundsätzlich zufrieden sind: das Verbesserungspotenzial bleibt gross.

■ Die Mitglieder wurden aufgefordert, Prioritäten für die Verhandlungen zu setzen. Was kam dabei heraus?

Allen voran die Löhne und die ungenügenden Aufstiegsmöglichkeiten. Eine weitere Priorität – und davon gingen wir aus – sind die Lohngarantien, die der SEV bei der Einführung des Lohnsystems Toco verhandelt hat. An ihnen gibt es nichts zu rütteln, denn sie waren die Gegenleistung dafür, dass wir das neue Lohnsystem akzeptiert haben. Es kommt also nicht in Frage, dass eine Verbesserung der Löhne mit irgendeinem Kompromiss an die Lohngarantien gekoppelt wird.

■ Bei der Prioritätensetzung in der Umfrage sind die Werte für die 2014 verhandelten Sozialleistungen in die Höhe geschwollen – die Bedürfnisse in diesem Bereich scheinen noch aktuell zu sein. Wie erklärst du dir das?

Die Frühpensionierungsmöglichkeiten haben 17 Punkte mehr erhalten als vor vier Jahren; das ist enorm! Aber dieser Fortschritt zeigt noch nicht, ob die gefundene Lösung gut ist oder nicht. Dass dieser Bereich heute für die Mitglieder wichtiger ist, hängt auch mit der Erschöpfung gegen Ende der Karriere in einer immer härteren Arbeitswelt zusammen.

■ Die Kommentare zeigen, wie wichtig der Contrat social

«Ich danke dem SEV für seine tolle Arbeit. Ohne den SEV wären die Arbeitsbedingungen bei der SBB noch schlechter.»

«Wenn wir den Kündigungsschutz irgendwann verlieren, dann werden wir keine Arbeiter mehr sein, sondern nur noch Sklaven der Willkür.»

«Diese Umfrage ist eine wunderbare Idee. So fühlt man sich ernst genommen.»

«Der SEV muss strenger sein und weniger Kompromisse eingehen. Wir werden kämpfen müssen, um unsere Forderungen durchzubringen.»

Kommentare aus der Umfrage

ist, auch wenn gewisse Leute diesen Kündigungsschutz als veraltet betrachten...

Ja, für unsere Mitglieder ist er heute sogar noch wichtiger als vor vier Jahren, und zwar wegen der Unsicherheit, die ein Stellenverlust in Monopolberufen mit sich bringt und auch aufgrund der Angst vor Railfit 20/30.

■ Auch die Leistungsbeurteilung war Thema in der Umfrage. Wo hapert es in diesem Bereich?

Die Befragten sind der Meinung, dass die Beurteilung korrekt abläuft, jedoch finden 61% das Mittel nicht geeignet. Es kam heraus, dass sich vor allem die Jungen zwischen 15 und 29 Jahren sowie Perso-

nen, die seit weniger als vier Jahren bei der SBB tätig sind, eine stärkere Verbindung zwischen dem Lohn und der Leistungsbeurteilung wünschen.

■ Jetzt, wo die Resultate bekannt sind – wie geht es weiter?

Die GAV-Konferenz muss am 2. November einen Forderungskatalog erstellen. Die Verhandlungen beginnen Anfang 2018 und müssen vor dem Sommer beendet sein, damit der neue GAV auf den 1. Januar 2019 für vier Jahre in Kraft treten kann.

Aber davor werden wir Mitglieder wie auch Nicht-Mitglieder treffen und sie auf die Qualität des GAV aufmerksam machen.

Vivian Bologna/kt

DIE WICHTIGSTEN ZAHLEN DER UMFRAGE

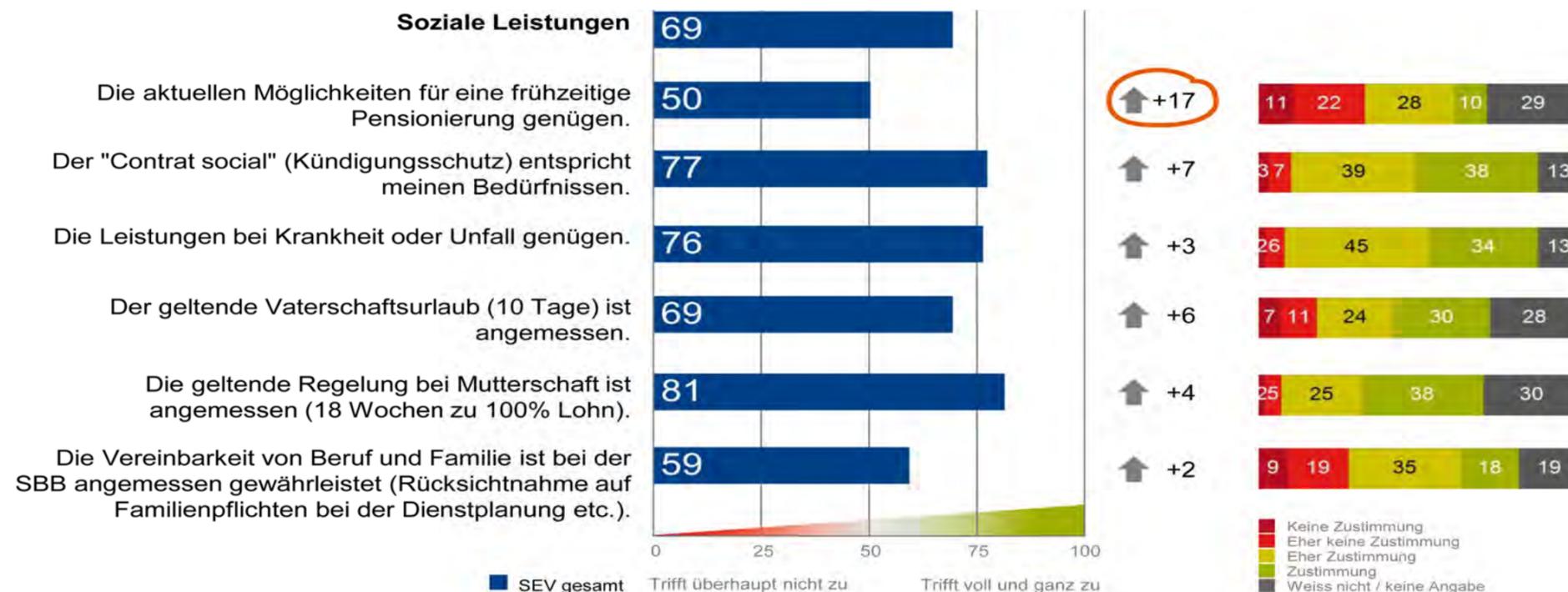
Die Sozialleistungen haben die Nase vorne

Die Umfrage bei den SEV-Mitgliedern dauerte vom 29. Mai bis am 23. Juni. Die Beteiligungsrate betrug 36%. Die Befragten sind grundsätzlich zufrieden mit ihren Arbeitsbedingungen, die sie mit 65 Punkten bewerten (von 100 möglichen Punkten, dabei gelten Bewertungen über 80 als sehr gut). Diese Zahl bleibt im Vergleich zu 2013 stabil. Bei Cargo ist die Note mit 56 Punkten eindeutig tiefer.

Der GAV ist mit 71 Punkten gut bewertet. Hier ist kein Vergleich möglich, weil diese Frage vor vier Jahren nicht gestellt wurde. Von den evaluierten Themen erhalten die Sozialleistungen mit 69 Punkten die

höchste Bewertung, an Bedeutung gewinnen vor allem die Frühpensionierungsmodelle (+17 auf 50 Punkte) und der Kündigungsschutz «Contrat social» (+7 auf 77 Punkte). In diesem Bereich ist zu bemerken, dass die Elternschaftsurlaube viel bessere Resultate erzielten als 2013. Der Vaterschaftsurlaub, der bei den Verhandlungen für den aktuellen GAV von 5 auf 10 Tage erhöht wurde, erhält 6 Punkte mehr als vor vier Jahren (neu 69 Punkte). Der Mutterschaftsurlaub von 18 Wochen (früher waren es 16) erhält sehr gute 81 Punkte (+4). Jedoch sind es vor allem die 50- bis 65-Jährigen, die hier

gute Noten verteilen, die 15- bis 29-Jährigen sind weniger enthusiastisch. Für sie muss der Vaterschaftsurlaub unbedingt verbessert werden. Nach den Sozialleistungen stehen Arbeitszeit und Arbeitsorganisation mit 67 Punkten auf dem zweiten Platz. Bemerkenswert ist hier, dass die Möglichkeiten zur Teilzeitarbeit um 7 Punkte besser bewertet wurden als 2013 (neu mit 67). Die Männer verteilen hier klar weniger Punkte (64) als die Frauen (78). Darauf folgen Gesundheitschutz sowie Arbeitssicherheit mit 63 Punkten, die Personalentwicklung (59 Punkte), Löhne und Zulagen (56 Punkte) und die Personalbeurteilung (51).



Die Sozialleistungen im GAV erhalten bei der Umfrage die besten Noten von den SEV-Mitgliedern. In diesem Bereich gab es in vier Jahren die meisten Verbesserungen. (Grafik: GfK)

Treffen der «Diskussionsplattform» zur Zukunft der Officine

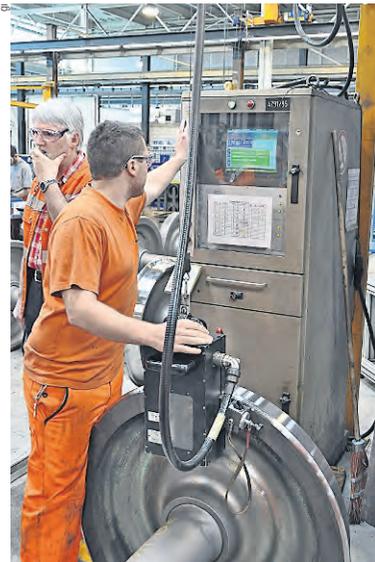
SBB-Werk Bellinzona am Scheideweg?

Die Anzeichen werden immer konkreter: Die SBB will im Tessin ein neues Werk für den Unterhalt von Reisezügen bauen. Auf den ersten Blick ist dieses Projekt attraktiv, doch genauer betrachtet hat es auch Haken.

Am Dienstag, 5. September, traf die Personalkommission der Officine, erweitert durch Vertreter der Gewerkschaften SEV, Unia und Transfair, die Entscheidungsträger der SBB, um über Ideen zu diskutieren, die das Unternehmen neulich präsentiert hatte.

Seit Jahren fordert die erweiterte Peko die Erhöhung des Auftragsvolumens für die Officine. Dass dies nötig ist, hat die SBB sogar selbst im Rahmen der Verträge von 2013 für die Realisierung des Kompetenzzentrums für Bahntechnik schriftlich festgehalten. In diese Richtung hatte die Peko diverse Vorschläge gemacht, darunter jenen, in den Officine die neuen «Giruno»-Züge von Stadler zu unterhalten, die ab 2019 nach und nach alle Fernverkehrsverbindungen durch den Gotthard-Basistunnel gewährleisten sollen.

Die SBB hat diesen Vorschlag immer wieder zurückgewiesen, weil in den Officine hohe Investitionen nötig seien und weil diese angeblich nicht dafür geeignet seien, komplette Züge aufzunehmen. Dieses Argument wurde jedoch letztes Jahr widerlegt, als eine einfache, praktische Prüfung zeigte, dass die Of-



Die erweiterte Peko fordert, im Tessin langfristig Drehgestelle aufzuarbeiten.

ficine problemlos auch ganze Reisezugskompositionen wie zum Beispiel die Flirt aufnehmen können. Dennoch hielt die SBB daran fest, dass dies keine Option sei.

Eine völlig neue Ausgangslage

Doch jetzt hat die SBB ihr Konzept auf den Kopf gestellt und zeigt sogar Interesse daran, für die Instandhaltung aller Züge, die im Tessin und auf der Gotthard-Achse verkehren, ein völlig neues Werk zu bauen, und zwar «irgendwo im Raum Bellinzona», wie dieser Tage ein Mediensprecher der SBB präzisierte. Diese Idee stösst beim Personal auf grosses Interesse, da diese Aufträge einen wichtigen Mehrwert und langfristig konstante Aufträge sichern könnten.

Bisherige Aktivitäten nicht integrieren?

Das SBB-Projekt hat aber auch Nachteile. Insbesondere sollen langjährige Aktivitäten der Officine nicht ins neue Werk integriert, sondern durch die neuen Aktivitäten ersetzt werden. Betroffen sind neben dem Unterhalt an den alten Stufenschalter-Loks auch alle Aktivitäten rund um die Güterwagen und um die Lokomotiven der neuen Generatio-

nen sowie die Aufarbeitung von Drehgestellen. Werden sie aufgegeben, würden viele Arbeitsplätze verloren gehen.

Projektgrundlage überprüfen

Die erweiterte Peko forderte die SBB an der Sitzung mit Nachdruck auf, zu prüfen, ob sie die bisherigen Aktivitäten ins neue Werk integrieren kann, statt sie langfristig aufzugeben. Moderator Franz Steinegger unterstützte diese Forderung. Nach Meinung der Personalvertretung haben die bisherigen Aktivitäten auch in Zukunft eine Daseinsberechtigung, zumal sie für den regionalen Arbeitsmarkt wichtig sind und einen ansehnlichen Beitrag an die Finanzierung der Werkinfrastruktur leisten. Zudem könnten sie zweifellos durch eine Neukonzeption wettbewerbsfähiger gemacht werden, so etwa mit der Drehgestell-Aufarbeitung, die nach wie vor private Auftraggeber anzieht.

Ein weiteres Treffen im Oktober

Die Parteien haben ein weiteres Treffen Mitte Oktober vereinbart, um die Diskussion weiterzuführen. Bei diesem Treffen wird auch die Tessiner Regierung dabei sein. **Pietro Gianolli/kt**

Erneuerung des GAV MOB

Nun wird verhandelt

Die Sozialpartner haben sich am 6. September zum ersten Mal getroffen, um über die Erneuerung des GAV MOB zu sprechen. Dabei wurden gemeinsam die zu verhandelnden Bereiche festgelegt.

Die Delegation der Gewerkschaft setzt sich zusammen aus den Co-Präsidenten der Sektion Heinrich Disch und Daniel Gfeller, den Delegierten Florian Schaller und Jean-Louis Tena sowie den Gewerkschaftssekretär/innen Tony Mainolfi, Lucie Waser und Christian Fankhauser.

Zweistufiges Verfahren

Für die Verhandlungen sind zwei Phasen vorgesehen: in der ersten sollen alle Elemente des GAV angesprochen werden; dies wird bis Ende Jahr geschehen und Änderungen sollen soweit möglich auf den 1. Januar 2018 bereits in Kraft tre-

ten. Im zweiten Schritt geht es um das Entschädigungssystem, die Löhne und Zusatzleistungen. Die Direktion hat zwar ihren Willen bekundet, Verbesserungen für die Angestellten zu verhandeln, auf der andern Seite aber auch auf die finanziellen Beschränkungen verwiesen, die durch die Besteller gesetzt werden.

Konstruktives Verhandlungsklima

Am ersten Tag wurde über den GAV-Inhalt als solchen gesprochen, ohne finanzielle Aspekte. Dies hat es erlaubt, im einen und andern Punkt die Erwartungen der beiden Verhandlungsdelegationen auszuloten. Dies geschah in einem konstruktiven Klima. Die nächste Verhandlungsrunde wird am 26. September und am 17. Oktober stattfinden, dabei wird es um die Problematik des Pikett-Dienstes gehen.

Die SEV-Delegation wird die Mitglieder regelmässig über den Stand der Diskussion in Kenntnis zu setzen. **SEV**

Pensioniert: Beat Jurt verlässt Diagnose und Helpdesk

Am 28. und 30. August lud ein SEV-weit bekannter «Visiteur» – Pardon, Diagnostiker – zum «Abschiedshappen» in die Diagnose Bern und in den Helpdesk Rollmaterial im OPC. «Obwohl die Vorgesetzten heute noch weniger auf die Mitarbeitenden hören als früher, gehe ich nicht frustriert in Pension» sagt Beat Jurt. «Ich habe bis jetzt gern bei der SBB gearbeitet.» Der gelernte Maschinenmechaniker kam 1981 zur Bahn, machte die damals dreijährige Visiteurlehre und engagierte sich stark im SEV, wo er seit 1994 seine Sektion präsidiert. Nach mehreren Fusionen heisst sie heute TS Mittelland. Jurts Nachfolger/in wird noch gesucht... Die Aufteilung der Visiteure zwischen Personen- und Güterverkehr (2000) sei wegen dem technischen Fortschritt unvermeidlich



Der Neurentner betrachtet mit Drca Nenad den Abschiedshappen, den die Kollegen der Diagnose Bern signiert haben.

gewesen, sagt Jurt, nicht aber die zwischen Kontrolleur und Diagnostiker (2007): Personal und SEV waren dagegen, u. a. wegen der Synergieverluste; sie wurde ab 2010 wieder aufgehoben. Die kleine Berufsgruppe musste ständig gegen die Abschaffung, für ihre Anerkennung und eine gute Ausbildung kämpfen, was Beat Jurt 2001–2016 auch in der Peko tat. Das von ihm lancierte Projekt «Ausbildung Diagnostiker», das er an Drca Nenad übergibt, ist auf gutem Weg. **Fi**

Abstimmung vom 24. September

Wichtige Zahlen zur AV 2020

Die Berechnungen zeigen in aller Klarheit: Das Projekt Altersvorsorge 2020 bringt Verbesserungen vor allem für jene mit tiefen Löhnen, wie unsere Beispiele zeigen.

Die Zahlen des Bundesamtes für Sozialversicherungen zeigen etwa, dass ein alleinstehender 24-jähriger Mann, der 3500 Franken brutto verdient, monatlich 40 Franken mehr bezahlt: 28 Franken mehr AHV-Beiträge und 12 Franken mehr in der zweiten Säule. Im Gegenzug wird seine Rente 237 Franken höher ausfallen als das, was er heute kriegen würde! Ein anderes Beispiel: ein Ehepaar mit zwei Kindern und einem Einkommen von 8700 Franken brutto wird 478 Franken mehr erhalten, während die Reform sie 78 Franken im Monat kostet. Allerdings gibt es auch Verlierer, insbesondere Junge, die ein Einkommen von über 7000 Franken haben und alleinstehend sind.

Frauen mit tiefem Einkommen gewinnen

Man muss einmal darauf hinweisen, dass die Frauen nicht einfach die grossen Verliererinnen sind, wie gewisse Gegner immer wieder behaupten. Natürlich ist die Erhöhung des Rentenalters für Frauen inakzeptabel, wenn man nur dieses eine Element der Reform anschaut. Aber das Reformpaket muss als Ganzes betrachtet werden. Gegenwärtig haben 500 000 Frauen überhaupt keine zweite Säule. Für sie ist eine Erhöhung der AHV-Rente um 840 Franken jährlich (also die von der SVP und der FDP schlecht geredeten 70 Franken monatlich) keine Lappalie. Im weiteren können

dank dieser Erhöhung um 70 Franken jene, die höchstens 1700 Franken AHV-Rente monatlich erhalten, mit 64 in den vorzeitigen Ruhestand gehen, ohne einen einzigen Franken zu verlieren.

Teilzeitarbeit wird besser abgedeckt

Es ist wichtig, sich in Erinnerung zu rufen, dass Teilzeitarbeitende – also in erster Linie die Frauen – dank der Senkung des Koordinationsabzuges in der zweiten Säule besser versichert sind.

Die Kampagne der Rechten spielt die Jungen und die heutigen Rentner/innen gegeneinander aus. Die Jüngsten haben kein Interesse daran, den AHV-Fonds wie Schnee in der Märzsonne dahinschmelzen zu sehen. Und ab dem heute noch fernen Renteneintritt werden sie 70 Franken monatlich mehr bekommen. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund hat ausgerechnet, dass die 3. Säule sie bedeutend teurer käme als die Erhöhung der AHV-Beiträge.

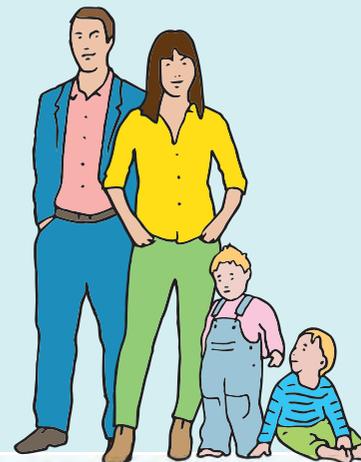
Die heutigen Rentner/innen haben kein Interesse daran, die AHV in die roten Zahlen rutschen zu sehen. Die Erhöhung um 70 Franken betrifft zwar nur die Neurentner, also diejenigen, die die Senkung des Mindestumwandlungssatzes von 6,8% auf 6% zu ertragen haben. Die heutigen Rentner/innen werden eine sehr leichte Verringerung der Kaufkraft ertragen müssen infolge der Erhöhung der MWSt um 0,3%.

Wer würde denn von einer Ablehnung der AV 2020 am 24. September profitieren? Die Notwendigkeit einer Reform der Altersvorsorge ist unbestritten. Nur die Gründe und Mittel sind unterschiedlich. *vbo/pan. mit Work*

Ehepaar (24), zwei Kinder

Einkommen pro Monat
8700 Franken

Mann 5800 Franken, Frau 2900 Franken



Die Reform kostet sie

78 Franken

pro Monat



Ihre Rente erhöht sich um

478 Franken

pro Monat



Alleinstehender Mann (24)

Einkommen pro Monat
3500 Franken



Die Reform kostet ihn

40 Franken

pro Monat



Seine Rente erhöht sich um

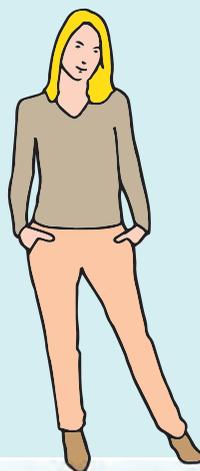
237 Franken

pro Monat



Alleinstehende Frau (34)

Einkommen pro Monat
5200 Franken



Die Reform kostet sie

60 Franken

pro Monat



Ihre Rente erhöht sich um

227 Franken

pro Monat



Ehepaar (54)

Einkommen pro Monat
8700 Franken

Mann 5800 Franken, Frau 2900 Franken



Die Reform kostet sie

143 Franken

pro Monat



Ihre Rente erhöht sich um

302 Franken

pro Monat



10%
Prämien
sparen

Ich will beides.

Eine einfache Online-Krankenkasse und persönliche Beratung?
Als Mitglied des SEV bekommen Sie beides und erst
noch günstiger. Jetzt mit nur ein paar Klicks wechseln:
kpt.ch/sev-online

KPT
CPT

**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

Mit Reka liegt mehr drin.

reka+

7%
Rabatt!

Reka-Geld: beim SEV mit Rabatt

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

■ SEV bi de Lüt

Tour in Chur, Landquart und Sargans

Bei strahlendem Sonnenschein besuchten SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, die Gewerkschaftssekretäre Peter Peyer und Felix Birchler sowie Sachbearbeiterin Anita Mattes am 23. August die öV-Mitarbeiter an ihren Arbeitsplätzen in Chur, Landquart und Sargans. Diese freuten sich über die Schoggiprügeli und auch die Werbebeschenke fanden Anklang.

Im Gespräch mit dem Schalterpersonal der RhB und SBB in Chur kamen auch Probleme zur Sprache, die der SEV aufgenommen und weiterverfolgt wird. Im Personalraum des Lok- und Zugpersonals hatte Manuel Avallone auf der ersten Tour, die er begleitete, ein Erfolgs-

erlebnis: Er konnte gleich ein neues Mitglied gewinnen. Beim Reinigungspersonal brachten die Schoggiprügeli Freude – nicht aber andere Themen. Peter Peyer wurde auf mehrere Unstimmigkeiten hingewiesen, die er weiterbearbeiten wird. In Landquart trafen wir leider nicht sehr viele Leute an. Am SBB-Schalter in Sargans wurden wir dafür herzlich empfangen. Der bald neu auszuhandelnde GAV war bei den SBB-Mitarbeitenden auf dieser Tour immer wieder ein aktuelles Thema. Manuel Avallone wies darauf hin, dass in diesen Verhandlungen der Organisationsgrad des SEV eine wichtige Rolle spielt. Je mehr Leute im SEV dabei

sind, desto stärker ist die Position der Gewerkschaft in den Verhandlungen. Auch im Sarganser Personalraum der SOB ergaben sich Gespräche. Danach bestückte die Truppe noch den Personalraum des Lok- und Zugpersonals der SBB mit Schoggi und anderem. Zum Schluss besuchten Felix Birchler und Anita Mattes das neue Depot der Bus Ostschweiz. Es gab angeregte Gespräche über diverse Themen, die das Personal seit längerem beschäftigen.

Anita Mattes SEV-Vizepräsident Manuel Avallone (3. von links), SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer (links) mit dem Schalterpersonal der RhB und SBB in Chur.



Unsere Verstorbenen

Aerni Ernst, pensionierter Zugführer, Frick; gestorben im 93. Altersjahr. PV Aargau.

Baumgartner André, Steffisburg; gestorben im 65. Altersjahr. VPT STI.

Beeler Albert, pensionierter Gleismoniteur, Emmen; gestorben im 91. Altersjahr. PV Luzern.

Blum Elsa, Witwe des Hans, Koblenz; gestorben im 87. Altersjahr. PV Aargau.

Brunner Robert, pensionierter Bahnhofsvorstand-Stellvertreter, Glattbrugg; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Burkhard Peter, pensionierter Fachbeamter, Häfelfingen; gestorben im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Casutt Reto, pensionierter Visiteur, Flims Waldhaus; gestorben im 76. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Giauque Edith, Witwe des Raymond, Porrentruy; gestorben im 88. Altersjahr. PV Jura.

Götz Anna Maria, Witwe des Otto, Adliswil; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Hänsler Anna-Maria, Witwe des Ernst, Maggia; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zürich.

Käch-Jäggi Gertrud, Witwe des Max, Seon; gestorben im 96. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Kleiner Beat, pensionierter Betriebsdisponent, Dürrenäsch; gestorben im 63. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Koller Hans, pensionierter Rangierangestellter, Staad SG; gestorben im 86. Altersjahr. PV St. Gallen.

Kuster Karl, pensionierter Handwerkermeister, Effretikon; gestorben im 95. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Liechti Kurt, pensionierter Schienentraktorführer, Niederuzwil; gestorben im 87. Altersjahr. PV St. Gallen.

Muheim Adelheid, Witwe des Bruno, Oberengstringen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Zürich.

Niederer Alice, pensionierte Hausangestellte, Pratteln; gestorben im 87. Altersjahr. PV Basel.

Petrini Raymond, pensionierter Depotangestellter, Attiswil; gestorben im 67. Altersjahr. VPT RBS.

Schegg Albert, pensionierter Stellwerkbeamter, Neukirch (Egnach); gestorben im 79. Altersjahr. PV Thurgau.

Schiffmann Ernst, Erlen; gestorben im 90. Altersjahr. VPT FW Bahn.

Schläpfer Alfred, pensionierter Stellwerkbeamter, St. Gallen; gestorben im 95. Altersjahr. PV St. Gallen.

Schmid Franz, pensionierter Rangiermeister, Basel; gestorben im 85. Altersjahr. PV Basel.

Schürch Lina, Witwe des Hans, Basel; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

Schultz Karl-Heinz, Basel; gestorben im 79. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Siegenthaler Gertrud, Witwe des Hans, Langnau im Emmental; gestorben im 96. Altersjahr. PV Bern.

Stadler Hans, pensionierter Rangierlokomotivführer, Schaffhausen; gestorben im 84. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Süssmilch Rudolf, pensionierter Rangiermeister, Grosshöchstetten; gestorben im 90. Altersjahr. PV Bern.

Wehrli Lilli, Witwe des Fritz, Küttigen; gestorben im 85. Altersjahr. PV Aargau.

■ PV Buchs-Chur

Sektionsreise auf den Weissenstein

Bei schönstem Spätsommerwetter trafen sich am 23. August 58 Kolleg/innen am Bahnhof Sargans zur Sektionsreise auf den Weissenstein.

Wir fuhren mit dem modernen Brunner Fernreiseocar nach Oberdorf SO und von dort mit der neuen Gondelbahn auf den Weissenstein. Nach dem feinen Mittagessen genossen wir auf der Terrasse oder bei einem kleinen Spaziergang die herrliche Aussicht. Bald ging es mit der Gondelbahn wieder nach Oberdorf und

von dort auf einem spontan beschlossenen Umweg via Sursee–Sempach–Küsnacht am Rigi–Schwyz-Sattel zurück nach Sargans. Der auf der Hinfahrt im Restaurant Möwenpick in Würenlos offerierte Kaffee mit Gipfel und das auf der Rückreise im Car verteilte Getränk schmeckten allen wunderbar. Herzlichen Dank an Marco Blaser und Bruno Tanner für die ausgezeichnete Organisation.

August Mettler

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, Pascal Fiscalini, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Yves Sancey, 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: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

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

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

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 28. September 2017.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 21. September 2017, 8 Uhr.

Inserateschluss: 18. September 2017, 10 Uhr.

Jetzt den Newsletter kontakt.sev abonnieren:
sev-online.ch/de/newsletter



■ Unterverband ZPV «Probleme ansprechen»



Der Pilot Kundenbegleitung 2020 neigt sich dem Ende zu. Der ZPV bietet Infositzungen mit den Beteiligten in Genf und Zürich an, damit diese erfahren, wie der Pilot abgelaufen ist. Danach werden die weiteren Schritte eingeleitet, was umsetzbar ist oder nicht. Der Mitgliederbestand stagniert. Wir sind gefordert, dass die Mitgliederzahlen wieder steigern. Dafür brauchen wir die Unterstützung jedes einzel-

nen Mitglieds. Werbemassnahmen werden geprüft, damit es wieder aufwärtsgeht. Es kann und darf nicht sein, dass sich Mitarbeitende nicht frei äussern dürfen. Immer wieder kommt es vor, dass Mitarbeitende, wenn sie ihre Meinung gegenüber ihren Vorgesetzten kundtun, ins Büro zitiert werden. Das darf nicht sein! Es heisst immer: «Wir sind eine Einheit». Wieso spüren wir das nicht? Wenn wir al-

les gut machen, dann sind wir eine Einheit, dann sind es «unsere Leute». Spricht man jedoch Probleme an, dann wird versucht, die Leute zum Schweigen zu bringen. Wir lassen uns nicht unterkriegen und kämpfen für unsere Stimme und unsere Rechte. Im Sopre wurde die Arbeitszeittabelle für Teilzeitmitarbeitende wieder aufgeschaltet. Die Peko reichte einen Zeitantrag für die Einführung des neuen Elaz. Wann darf die BAV-Prüfung durchgeführt werden? Vor der Prüfung darf keine Tour eingeteilt werden, nach der Prüfung kann es jedoch eine Leistung geben, doch keine Z-Tour. Wer nicht arbeiten möchte, erhält sechs Stunden gutgeschrieben, jedoch darf man nicht nach Hause, sondern soll die Zeit am Arbeitsplatz als Lernzeit für LMS etc. nutzen. **Roger Tschirky**

■ Unterverband ZPV Dankeschön-Tour: Bellinzona



Die Dankeschön-Tour durch die Schweiz führte uns am 23. August ins Tessin, wo wir herzlich empfangen wurden. Gemeinsam mit Bruno Castaldo, Marco Belloli sowie Alan Perli dankten wir in Bellinzona unseren Mitgliedern mit Kaffee und Kuchen für ihren Einsatz und ihre Treue. Im Laufe des Tages kam Besuch vom SEV-Regionalsekretariat in der Person von Pascal Fiscalini. Zwischen Alt- und Neu-

mitgliedern entwickelten sich interessante Gespräche. Wir wissen nun, wo in der Region der Schuh drückt. Ein herzliches Dankeschön an die Sektion Ticino für die grossartige Unterstützung. Wir freuen uns schon auf den nächsten Besuch in der Sonnenstube der Schweiz. Tipp: Dank des neuen GBT ist man schnell in Bellinzona, es lohnt sich für einen Tagesausflug allemal. **Carlo Dürr**

■ PV Olten und Umgebung

AV 2020-Abstimmung: Überzeugende Argumente für ein doppeltes Ja

Pünktlich eröffnete Präsident Heinz Bolliger die Sommerversammlung, begrüusste die 41 Teilnehmenden und hiess die neu in den PV übergetretenen Kollegen sowie SEV-Präsident Giorgio Tuti als Gast willkommen. Mit zwei Liedern stimmte der PV-Männerchor auf die Versammlung ein.

Giorgio Tuti informierte über Aktuelles aus dem SEV und hielt einen flammenden Vortrag über die AV-Abstimmung vom 24. September. In überzeugenden Worten erläuterte er die Vorlage und zerstreute etliche gegnerische Argumente. Die kurze Pause beendete der Chor mit zwei Liedern. Seit der

HV sind 29 Mitglieder verstorben. Dadurch nimmt der Mitgliederbestand weiterhin ab. Alle Kolleg/innen sind aufgerufen, Werbung zu machen und speziell vor der Pensionierung stehende Kolleg/innen auf den PV aufmerksam zu machen. Die Delegiertenversammlung und der SEV-Kongress wurden

von Heinz Bolliger und Fritz Suter besucht. Beim Dauerbrenner FVP ist keine Bewegung festzustellen. Beim SEV-Kalender ist eine Trennung von Kalender und Versicherung in der Vernehmlassung. Für unsere Sektion würde das eine Einnahmenreduktion bedeuten.

Nach der Beantwortung einiger Fragen schloss der Präsident die Versammlung mit dem nochmaligen Appell, die Abstimmung am 24. September nicht zu versäumen. Nächster Anlass ist die Weihnachtsfeier am 12. Dezember im Stadttheater Olten.

Fritz Suter

■ SEV Jugend

Kanufahren auf dem Schiftenensee



Bei herrlichem Sommerwetter fand der SEV-Jugendanlass «Kanufahren» statt. Die junge Gruppe startete unterhalb der

Altstadt von Freiburg in der Saane. Unter Führung eines fachkundigen Guides paddelten die motivierten Teilnehmenden jeweils zu zweit oder zu dritt auf einem Kanu zügig dem Schiftenensee entgegen.

Bei einem kurzem Zwischenstopp konnte die Gruppe am Ufer die Magdalena-Einsiedelei

erkunden. Am Mittag erreichte die Gruppe den Picknick-Platz, wo sie bereits mit einem grosszügigen Mittagessen empfangen wurde. Nachdem sich die Teilnehmenden gestärkt hatten, blieb noch genügend Zeit, um im See zu baden. Pünktlich erreichte die Gruppe am Nachmittag das Ziel und zum Abschluss gab es in einem Restaurant noch etwas zu trinken, bevor es mit dem Bus und Zug wieder nach Hause ging.

Wir danken den Organisatoren und den Helfern für den tollen Anlass. **Manuel Grünig**

■ PV Aargau

Den 100. Geburtstag gefeiert



Präsident Ueli Röthenmund (links) und sein Vorgänger Willi Fischer (rechts) gratulieren Maria Geissmann von Herzen.

Am 24. August konnte eine Delegation des PV Aargau Maria Geissmann zum 100. Geburtstag gratulieren. Bei bester Gesundheit und mit fröhlichem Humor empfing die Jubilarin die Delegation. Sie hat sieben Kinder aufgezogen und sei immer noch der «CEO» des Familienclans, erklärte sie. Wir wünschen Maria Geissmann weiterhin gute Gesundheit und alles Gute! **PV Aargau**

SEV und Unterverbände

28. Oktober ■ **Unterverband AS**
9.30 bis 16.30 Uhr, Olten, Hotel Olten
www.as-online.ch
Branchentagung Personenverkehr 2017

Tagungsthema: «Umgang mit Stress und Ängsten durch berufliche Veränderungen». Inhalt: Immer schnellere Veränderungen im Berufsbild, damit verbundene Ängste; Druck bzw. Stress, Unsicherheit; Umgang mit Digitalisierung. Anmeldung: p@as-online.ch. Details siehe Website.

**Bildungstagung SEV-Frauen:
«Umgang mit Gewalt –
gewaltfrei im Alltag»**



Sektionen

17. Oktober ■ **ZPV Luzern**
17 Uhr, Luzern, Wirtschaft zum Schützenhaus
www.zpv-luzern.ch
Herbstversammlung

Einladung zur Herbstversammlung. Auf der Traktandenliste stehen wieder spannende und informative Punkte, die euch bestimmt auch interessieren. Wir freuen uns auf euch.

Sektionen VPT

20. September ■ **VPT RBS, Pensionierte**
Bern ab 7.32 Uhr; Solothurn ab 7.34 Uhr, Nussbaumen TG an 9.39 Uhr
Wanderung Nussbaumen TG–Kartause Ittingen

Angenehme Wanderung, entlang der drei Seen zur Kartause Ittingen; +144/–200m, 3 Stunden. Wanderstöcke empfohlen. Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Warth um 15.28 Uhr. Anmeldungen bis spätestens 18. September an Ruedi Rufer 031 761 26 44, ruedi.rufer@bluewin.ch.

21. September ■ **VPT Appenzellerland**
18.15 Uhr, St. Gallen, Rest. Dufour
Herbstversammlung

Die Einladungen mit Traktandenliste sind an den üblichen Orten ausgehängt.

22. September ■ **VPT Waldenburg**
20 Uhr, Waldenburg, Rest. Post
Herbstversammlung

Die Traktandenliste wird jedem Mitglied persönlich zugestellt. Der Vorstand hofft, viele Kolleg/innen und Pensionierte begrüßen zu können.

29. September ■ **VPT BLT**
18.30 Uhr, Flüh, Restaurant Rose
Sektionsversammlung

Jedes Mitglied erhält eine persönliche Einladung.

6. Oktober ■ **VPT Frauenfeld–Wil-Bahn**
17 Uhr, Matzingen, Restaurant Rössli
Herbstversammlung

Einladung zur Herbstversammlung. Die Einladungen mit den Traktandenlisten hängen an den üblichen Orten aus.

Pensionierte SBB

19. September ■ **PV Fribourg**
10 Uhr, Arconciel, Parkplatz Rest. des Trois Sapins (Fribourg ab 9.38)
Herbstwanderung: Von Monternau nach Arconciel (bei jeder Witterung)

Leichte Wanderung (1¼ Stunden) mit Apérohalt. Mittagessen im Restaurant, CHF 20 (ohne Getränke). Anmeldung bis 15. September an Joël Terrapon, 026 660 53 70, terrapon.joel@bluewin.ch oder Eric Pont, 026 660 59 63, niric@sunrise.ch.

21. September ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**
Ausfall der Wanderung

Wegen vieler Abwesenheiten fällt die Zusammenkunft vom Monat September 2017 aus. Unsere nächste Wanderung findet am Donnerstag, 19. Oktober statt.

21. September ■ **PV Biel**
14 Uhr, Brugg, Rest. Bahnhof (ab Biel mit Bus Nr. 7 oder S-Bahn)
www.sev-pv.ch/biel-bienne
Mitgliederversammlung

Statutarische Traktanden. Lieder des Männerchors der pensionierten Eisenbahner. Ehrungen für 40, 50, 60 und 70 Jahre SEV-Zugehörigkeit. Infos über den Jubiläumsanlass vom 9. November. Danach bleibt genug Zeit zum Gespräch.

21. September ■ **PV St. Gallen**
14.15 Uhr, Rorschach, Stadthof
Herbstversammlung

Referentin ist Kantonsrätin und Juristin Bettina Surber. Hans Heule informiert über den Kongressbeschluss Besteuerung FVP. Hilferuf: Der Vorstand sucht einen Aktuar, Vizepräsidenten, Mutationsführer und ein GPK-Mitglied. Willkommen ist auch Mithilfe für einzelne Projekte (organisieren Ausflug oder Anlass) ausserhalb des Vorstands.

3. Oktober ■ **Pensioniertes Zugpersonal der Depots Basel, Bern, Olten, Luzern, Aarau und Seetal**
Wichtige Mitteilung

Das Restaurant Züribeck in Reinach AG, wo wir zehn Jahre gute Gastfreundschaft geniessen durften, ist ab sofort für immer geschlossen, was wir sehr bedauern. Das für Dienstag, 3. Oktober vorgesehene Treffen findet demzufolge nicht mehr statt.

5. Oktober ■ **PV Biel**
8.40 Uhr, Biel, Bahnhof, Gleis 7 (Abfahrt: 8.52 Uhr bis Trubschachen; Biel an 17.05 Uhr)
www.sev-pv.ch/biel-bienne
Herbstwanderung: Emmental, der Ilfis entlang; Trubschachen–Langnau–Emmenmatt

Wanderzeit 3 Stunden; evtl. bis Zollbrück (+45 Minuten). Zeit für Kaffee/Gipfeli, Töpfereibesichtigung. Mittagessen im Restaurant, CHF 19. Billette selber besorgen. Details/Anmeldung bis 2. Oktober bei Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brügg 032 373 16 73, fritzemmi@lerchs.org.

9. Oktober ■ **PV Aarau**
14.30 Uhr, Wildegg, Hotel Aarehof – ab 13.30 Uhr Verkauf SEV-Agenda 2018
www.sev-pv.ch/aargau
Herbstversammlung

Kurze statutarische Traktanden. Anschliessend Fotoreportage von Max Hintermann, der auf seinen zahlreichen Bahnreisen alles mit der Kamera festhielt. Röbi Sturzenegger zeigt die interessantesten Bilder (viele aus dem Kanton Aargau). Wir haben Gelegenheit, den Aufnahmeort zu erraten.

13. Oktober ■ **PV Wallis**
Brig, Simplonhalle
www.sev-pv.ch/wallis-valais
100 Jahre PV Wallis

Die Einladung mit Programm und Einzahlungsschein wurde den Mitgliedern persönlich zugestellt. Anmeldung erfolgt mit Einzahlung des symbolischen Betrags von CHF 10 pro Person mit Einzahlungsschein bis spätestens 30. September.

VPT-Tagungen Zentralschweiz und Ostschweiz – jetzt anmelden!



Thema: «Die Digitalisierung im öffentlichen Verkehr. Was bedeutet die Digitalisierung für die Angestellten im öffentlichen Verkehr?»

11. November – VPT-Tagung Zentralschweiz in Fiesch
organisiert durch die Sektion VPT MGB

Referent/innen und Diskussionsteilnehmende:

- Giorgio Tuti, Präsident SEV
- Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV
- Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP
- Daniel Schlatter, Leiter Markt Schweiz Postauto Schweiz AG

19. November – VPT-Tagung Ostschweiz in Rebstein
organisiert durch die Sektion VPT Bus Ostschweiz

Referent/innen und Diskussionsteilnehmende:

- Giorgio Tuti, Präsident SEV
- Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV
- Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP
- Thomas Küchler, Vorsitzender Geschäftsleitung Schweizerische Südostbahn AG

Anmeldung jetzt via deinen Sektionspräsidenten – Tagesprogramm auf www.vpt-online.ch

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. und 22. September
Oberdorf SO, Fortbildungszentrum
Seminar «Medienarbeit: professionell und praxisnah»
Kurs Nr. D1.8.1715

Inhalt: Grundlagen der Medienarbeit, die richtige Botschaft in der richtigen Form, Körpersprache, Sprechregeln, Atemtechnik, Umgang mit Lampenfieber.

25. und 26. September
Bern, Computerschule Bern
Seminar «Schreibwerkstatt»
Kurs Nr. D1.8.1716

Inhalt: Texte kritisch lesen, lustvoll und sorgfältig schreiben, komplexe Verhältnisse verständlich und ohne Phrasendrescherei darstellen, Artikel und Leserbriefe in frischer Sprache verfassen

6. November
Bern, Hotel Ambassador
Zusatzkurs: «Rentenplanung: Welches Einkommen habe ich im Alter?»
Kurs Nr. D2.3.1708

Inhalt: Planung der finanziellen Situation im Alter, Rentenberechnung der AHV, BVG-Renten gemäss Vorsorgeausweis, Antrag auf Ergänzungsleistungen.

Link zum Recht

Vor den Ferien ist nach den Ferien

Ferien dienen der Erholung. Dazu gehört auch, dass die anfallende Berufsarbeit während dieser Zeit von jemand anderem im Betrieb erledigt wird.

Für unaufschiebbare Arbeiten während der Ferien ist eine sinnvolle Stellvertreterregelung auszuarbeiten.

Da sind sie nun, die schönsten Tage des Jahres. Sonne, Sand oder hohe Gipfel und grüne Täler oder Städte, Kunst, Kultur und Shopping. Und natürlich machen, worauf man gerade so Lust hat. Doch schnell sind sie wieder vorbei. Es bleiben schöne Erinnerungen, die einen in den Arbeitsalltag begleiten. Maria kann fast noch die Sonne auf der Haut spüren, aber nach zwei Stunden bei der Arbeit ist sie schon wieder ferienreif. Es waren drei

wunderbare Wochen – und nun stapelt sich genau für diese Zeit auch die Arbeit auf ihrem Pult, in ihrem Mail-Eingang und im Postfach. Den Tränen nahe erklärt sie ihrem Vorgesetzten, dass dies einfach nicht gehen kann. Für die nächsten Abwesenheiten muss eine Regelung her.

Ein Recht auf Stellvertretung?

Eine Abwesenheit kann dann zu einem Problem werden, wenn die Arbeit liegen bleibt oder für die Kundenschaft kein Ansprechpartner greifbar ist. Entscheidungen müssen gefällt und Fristen eingehalten werden. Gibt es da auch ein Recht auf Stellvertretung?

Den Einzelfall regeln

Das Recht kennt die Stellvertretung dort, wo auch durch eine andere Person gehandelt werden kann, aber der Vollmachtgeber in der Verantwortung bleibt. Es wird zwischen direkter und indirekter Stellvertretung unterschieden.

Grundsätzlich besteht im Arbeitsrecht die Pflicht zur persönlichen Erledigung der übertragenen Aufgaben. Das ist stellvertreterfeindlich, will heissen, der Stellvertretung nicht förderlich. Auf der anderen Seite hat der Arbeitgeber seinen Betrieb so zu organisieren, dass die Arbeiten auch innerhalb der normalen Arbeitszeit erledigt werden können.

So kann es betrieblich Sinn machen, eine Stellvertretung einzuführen.

Der Arbeitgeber sollte also in seinem eigenen Interesse eine Stellvertreterregelung einführen. Dies überall dort, wo Arbeiten «in-time» erledigt werden müssen, wo Kunden einen Ansprechpartner benötigen oder Fristen zu wahren sind. Die Mitarbeitenden haben Anspruch auf Ferien und somit müssen diese Abwesenheiten aufgefangen werden. Es macht also Sinn, dies im Team und mit den Vorgesetzten zu besprechen, wenn es noch nicht geregelt ist. Dabei steht das betriebliche Interesse vor dem Interesse des Mitarbeiters.

Ein Recht auf ein aufgeräumtes Pult gibt es somit nur dort, wo betrieblich die Stellvertretung geregelt ist. In allen andern Bereichen wird es nach Rücksprache mit dem Vorgesetzten möglich sein, mindestens die wichtigen oder fristgebundenen Arbeiten an eine Vertretung zu übergeben. In allen andern Fällen ist es zumindest nicht verboten, sich persönlich so zu organisieren, dass sich die «Ferienstrafe» in Grenzen hält. Wie bei vielen andere Fragen im Arbeitsalltag kommt es auch hier immer auf die betrieblichen Verhältnisse an. Das RS-Team kann im Einzelfall weiterhelfen.

Rechtsschutzteam SEV

Altersguthaben, Mindestzinssatz, Umwandlungssatz – was steckt dahinter?

Die berufliche Vorsorge – (k)ein Buch mit sieben Siegeln

Wer im Rahmen der beruflichen Vorsorge versichert ist, kriegt jährlich seinen «Vorsorgeausweis» – und weiss oft doch nicht, was draufsteht.

Vor der Abstimmung über die «Altersvorsorge 2020» werden viele Begriffe gebraucht, deren Bedeutung auch die betroffenen Versicherten nicht kennen. Die Vorlage vereinigt Änderungen in der ersten und zweiten Säule, wobei sich Verbesserungen und Verschlechterungen teilweise ausgleichen.

Klare Sache bei der AHV

Die meisten wissen, was bei der ersten Säule, der AHV, bezüglich Beiträge (AHV-Lohnabzug), Rücktrittsalter und Beitragsjahre gilt. Im Internet kann man sich gratis einen Auszug seines «Individuellen Kontos» bestellen. Das macht man am besten regelmässig, weil man fehlerhafte oder fehlende Bu-

chungen nur fünf Jahre lang korrigieren lassen kann. Auch eine Rentenvorausberechnung kann man sich machen lassen, was allerdings erst etwa zehn Jahre vor der Pensionierung sinnvoll ist, da sich viele Grundlagen (z.B. Höhe des Lohnes, Erziehungs- und Betreuungsgutschriften) im Lauf eines Berufslebens ändern.

2. Säule: nicht für alle gleich

Die zweite Säule (berufliche Vorsorge) ist ein gutes Stück komplizierter. Denn das betreffende Gesetz legt nur das Minimum fest; Arbeitgeber können bessere Bedingungen für die Angestellten vorsehen. Wesentlich dafür ist der jeweilige *Vorsorgeplan*. Und der sieht immer wieder anders aus. Auch die zweite Säule wird über Lohnprozente finanziert. Diese teilen sich auf in *Sparbeiträge* (auf denen die Rente beruht), *Risikobeiträge* (Vorsorge für Invalidität und Tod) und die *Verwaltungsbeiträge*. Je nach Alter der Versicherten

sind die Beiträge unterschiedlich hoch (zwischen 7% und 18% für die Altersgutschrift), laut Gesetz muss der Arbeitgeber mindestens die Hälfte davon übernehmen.

Wichtige Begriffe im Gesetz

Zu beachten ist, dass die BVG-Lohnprozente anders als jene für die AHV nicht auf dem ganzen Lohn erhoben werden. Vom *AHV-Lohn* (dem gesamten Lohn inkl. Zulagen) wird der *Koordinationsabzug* von 24675 Franken abgezogen. Bei Teilzeitbeschäftigten kann dieser Abzug entsprechend reduziert werden (er muss aber nicht). Wer die sogenannte «*Eintrittsschwelle*» von 21150 Franken jährliches Einkommen (1762.50 monatlich bei 12 Monatslöhnen) nicht erreicht, ist nicht *BVG-pflichtig*. Die Lohnprozente werden auf dem «*versicherten Verdienst*», also dem AHV-Lohn abzüglich Koordinationsabzug, erhoben. Die Obergrenze, für die BVG-Beiträge

abgerechnet werden müssen, beträgt 84600 Franken, die Obergrenze des obligatorisch versicherten Verdienstes demnach 59925 Franken.

Obligatorium und Überobligatorium

Die Minimalsparbeiträge (ohne Risiko- und Verwaltungsbeiträge) plus der auf diese angerechnete Mindestzins ergeben zusammen das *BVG-Altersguthaben*; dieses muss auf dem *Vorsorgeausweis* aufgeführt sein. Dies ist das *Obligatorium*. Dieses Guthaben muss von der PK jährlich verzinst werden, und zwar zum *Mindestzinssatz*.

Wie die Rente berechnet wird

Wesentlich für die Rente ist aber das *Altersguthaben*. Es ist höher als das BVG-Guthaben und berechnet sich aus den einbezahlten Beiträgen plus allfälligen Einkäufen und Freizügigkeitsbeiträgen sowie den effektiv berechneten Zinsen. Dieses Altersguthaben

wird mit dem *Umwandlungssatz* multipliziert, das Ergebnis ist die jährliche Rente. Die Differenz zwischen den beiden Guthaben wird «*Überobligatorium*» genannt. Dafür gibt es keinen Mindestzinssatz. Das gesamte Altersguthaben wird normalerweise zu einem einheitlichen (vom Stiftungsrat festgelegten) Zins verzinst. Ein praktisches Rechenbeispiel: Aus einem *BVG-Altersguthaben* von 300000 Franken entsteht eine jährliche Rente von 20400 Franken (300000 x 0.068) oder monatlich 1700 Franken. Wenn die gleiche Person aber ein *Altersguthaben* von 400000 Franken hat (also im Überobligatorium versichert ist), ergibt sich bei einem Umwandlungssatz von z.B. 5.4% eine Rente von 21600 Franken jährlich (1800 Franken monatlich), die erforderliche Minimalleistung ist damit gewahrt, auch wenn der *angewandte Umwandlungssatz* tiefer ist als der *Mindestumwandlungssatz*. pan.

Gleisbau Instandhaltung Infra SBB

300 Gleisbauer kommen voran

Die Mitarbeitenden und der SEV wussten es seit Jahren: Die Entlöhnung bei den Gleisbauern ist zu tief. Vor allem jüngere Mitarbeitende verdienen klar weniger als in Privatfirmen. Der Missstand wurde so offensichtlich und unhaltbar, dass die SBB handelte – ein echter Gewinn für die Mitarbeitenden.

Auch für die SBB wurde klar: Nach einer Analyse mit Vertretern der Linie wurde festgestellt, dass im Marktvergleich die Saläre bei Einstiegsfunktionen tief sind. Um die Laufbahn attraktiver zu gestalten, wurden die Anforderungen bei den Funktionen Gleismonteur/Vorarbeiter sowie Polier präzisiert und die Stellenbeschriebe dem Markt angepasst. Durch eine gezielte Beschleunigung der Laufbahn soll jungen Mitarbeitenden mit Potenzial für die Schlüsselfunktionen Polier und

Bauführer eine schnellere Entwicklung ermöglicht werden. Der SEV ist hoch erfreut, dass die SBB die Situation endlich nicht nur analysiert, sondern auch konkrete Massnahmen ergriffen hat, die sie schnell umsetzen will. Im Klartext: Schon ab dem 1. Januar 2018 gibt's neue Funktionen und höhere Löhne.

Von 350 Mitarbeitenden in den Zielfunktionen sollen 300 mehr Lohn erhalten, 250 erfüllen schon jetzt die Bedingungen, 50 folgen später. **uh**

KOMMENTAR

Höchste Eisenbahn!

Das gab es schon lange nicht mehr. Ich muss, respektive ich darf die SBB rühmen! Meist hat der SEV ja das Gefühl, dass sich, wenn wir Probleme schildern, wenn wir Handlungsbedarf thematisieren, Lohnprobleme von ganzen Berufskategorien auf den Tisch legen und ähnliches mehr, dass sich also in einer solchen Situation die SBB-Chefs auf der andern Seite des Tisches aus Prinzip die Ohren zuhalten und zur Sicherheit noch ein paar Ohrstöpsel reinstossen. Nun wird aber gehandelt, wenigstens bei den Gleisbauern. 300 von 350 Mitarbeitern bekommen auch wirklich höhere Löhne. Gut so! Die neuen Stab bilden dabei nur ab, was an Anforderungen in der ganzen Branche normal ist.

Zwei Bemerkungen sind trotzdem angebracht:

1. Hoffentlich ist es nicht zu spät! Wie doziert die SBB-

Chefetage immer wieder: Wer zu lange wegschaut, den bestraft der Markt. Jahrelang hat man weggeschaut, wollte man nicht wahrhaben, was Mitarbeitende, Basiskader und SEV thematisierten. Zuerst mussten offensichtlich massive Personalabgänge, die in gewissen Regionen zum Stillstand führen können, eintreten.

2. Bei den Gleisbauern wurde gehandelt. Die SBB musste merken, Mehrausgaben für das Personal kommen eben manchmal billiger als gar kein Personal. Das gilt für viele Bereiche bei Infrastruktur. SBB Infra leidet bis heute unter den Folgen von Toco. Der Slogan «wir wollen Marktlöhne» wurde so umgesetzt, dass viele Stellen am Markt nur noch schlecht oder gar nicht besetzt werden können.

Unser Fazit: Gleisbauer gibt es überall! Der SEV bleibt dran, zuerst freut er sich jetzt aber mit den Gleisbauern!

Urs Huber



Das freut die Mitarbeitenden und den SEV: Endlich mehr Lohn!

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte einen RhB-Zug auf der Brücke zwischen Versam-Safien und Trin in der Rheinschlucht. Ein grösserer Bildausschnitt ist auf der Internetseite des SEV zu finden: www.sev-online.ch.

Das Taschenmesser gewonnen hat **Hanswerner Ammann, Wettlingen, Mitglied PV Aargau.**

Diesmal fragen wir: Wo – auf welcher Linie der TPF – ist das?

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, 20. Sept., an:

**SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6**

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

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

Lassen Sie die historische Gotthard-Lokomotive hochleben

Der Bierkrug „Ein Prosit auf die C 5/6 Elefant“

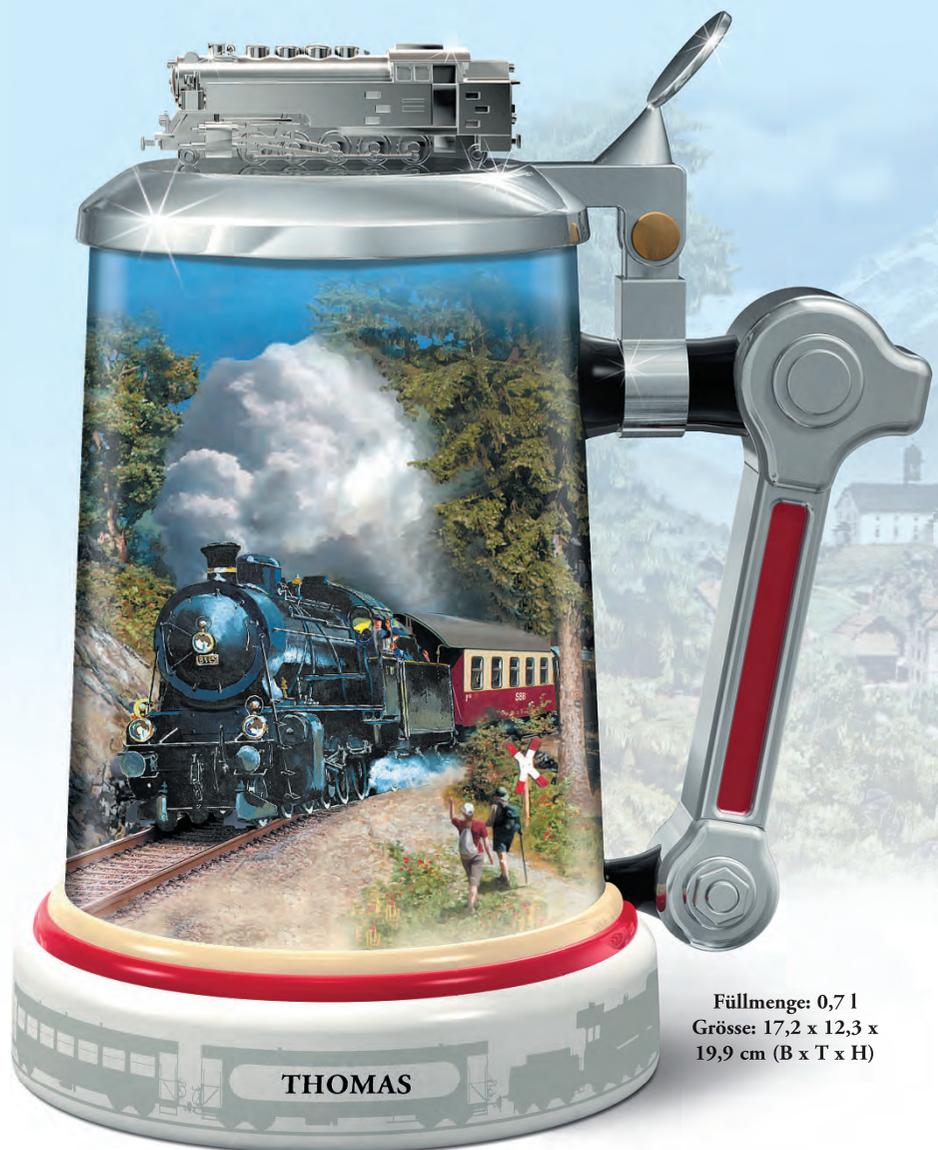
GRATIS
Personalisierung

- Aus hochwertigem Steinzeug
- Von Hand gefertigt
- Deckel aus Zinkguss
- Dampflok-Modell auf dem Deckel
- Griff in Form einer Kuppelstange
- Weltweit limitiert

1917 wurde die legendäre C 5/6 in Betrieb genommen, die wegen ihrer Leistungsfähigkeit schon bald den Beinamen „Elefant“ bekam. Sie gilt als die grösste und wohl bekannteste Dampflokomotive in der Schweiz und verrichtete vor 100 Jahren treu ihren Dienst. So liegt es nahe, die wohl schönste Dampfisenbahn der Schweiz mit diesem besonderen Bierkrug zu feiern: Prosit!

Der Krug „Ein Prosit auf die C 5/6 Elefant“ wird aus hochwertigem Steinzeug von Hand gefertigt und ist verziert mit einem Gemälde der C 5/6, wie sie unter Volldampf Richtung Gotthard fährt. Die Rückseite ist dekoriert mit einer malerischen Impression der Kirche von Wassen. Die Sockeldekoration zeigt eine Dampfisenbahn-Zuggarnitur. Aber das Beste ist: auf dem Sockel steht auf Wunsch ein Name Ihrer Wahl! **Bestellen Sie jetzt gleich Ihren eigenen Bierkrug und erleben Sie Gotthard-Geschichte zum anfassen und geniessen.**

Produktpreis: Fr. 129.90
oder 2 Raten à Fr. 64.95
(zzgl. Fr. 11.90 Versand und Service)



Füllmenge: 0,7 l
Grösse: 17,2 x 12,3 x 19,9 cm (B x T x H)



Die Rückseite ist verziert mit einer malerischen Impression der Kirche von Wassen



EXKLUSIV-BESTELLSCHHEIN

Reservierungsschluss 30. Oktober 2017

Ja, ich bestelle den Bierkrug „Ein Prosit auf die C 5/6 Elefant“

Gravieren Sie folgenden Namen:

_____ (Name mit max. 10 Zeichen)

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen

Ich wünsche

eine Gesamtrechnung Monatsraten

Ich bezahle per MasterCard oder Visa

Gültig bis: _____ (MMJJ)

Vorname/Name *Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen*

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift

Telefon

58014

THE
BRADFORD EXCHANGE

Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange, Ltd.**
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

GRATIS

nach Ihren Wünschen
personalisiert

Personalisierte Produkte sind vom Umtausch ausgeschlossen

Der Bierkrug ist auch ohne Personalisierung und mit einer 365-Tage-Rücknahme-Garantie erhältlich.

www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: **58014**

The Bradford Exchange, Ltd. • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar
Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch