

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 15

28. September
2017

kontakt.sev

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

Neues von der URH

Das URH-Schiffspersonal ist nach wie vor verunsichert.

Seite 4



Interview

Nach 28 Jahren beim SEV geht Pietro Gianolli in Pension.

Seiten 6 und 7



Nicht auf dem Rücken des Personals!

SEV und Syndicom kämpfen gegen Dumping im Jura. Dort sollen im Frühling 2018 alle bestellten Buslinien ausgeschrieben werden.

Fokus Seite 16

Suizidpräventionskampagne

Kein Tabu – Reden kann retten!

Wer sich umbringt, ist ein Opfer, und ein Suizid trifft immer mehrere Leben. Deshalb unterstützt der SEV die Präventionskampagne «Reden kann retten» der SBB.

«Wir wollen mit dem Tabu brechen und über das Thema sprechen», beschreibt Tobias Ebinger, Initiant der Kampagne, deren Ziel. Dass man einen Suizid auslösen könnte, wenn man darüber redet, ist ein Mythos. Vielmehr kann es gefährdeten Menschen helfen, eine suizidale Krise zu überwinden, wenn sie über ihre Probleme sprechen. Tobias Ebinger erläutert im Interview die Hintergründe und Ziele der Kampagne.

«Wenn damit auch nur ein einziges Leben gerettet wird, dann war es ein Erfolg», findet Lokführer Vincent Barraud. Das finden wir auch – und deshalb reden wir über Suizid.



Dossier Seiten 8 und 9

Ein Suizid, mehrere Opfer: Die SBB will mit ihrer Kampagne vor allem das Redetabu brechen.

SBB spart weiter

Die roten Zahlen bei Cargo bekämpft die SBB sofort mit einem «Sanierungsprogramm» – zusätzlich zum «Effizienzprogramm» Railfit20/30, das sie «dringlich» weiterführen will, trotz der erfreulichen Halbjahreszahlen der andern Divisionen. Das Sparen darf nicht auf Kosten der Bahnsicherheit und der Personalgesundheit gehen, warnt der SEV. Auch Serviceabbau und Frust beim Personal wären letztlich sogar finanziell kontraproduktiv.

Seiten 2 und 3

«Altersvorsorge 2020» relativ knapp gescheitert – das Problem bleibt

Allzu viele Einwände gegen die Reform

■ Wie sind die 52,7% Nein zum Bundesgesetz zur Rentenreform und die 50,05% zur Mehrwertsteuer-Erhöhung (bzw. die 13,5 ablehnenden Ständestimmen) zu interpretieren? Noch bevor die Vox-Analyse vorliegt, beansprucht die Rechte den Sieg für sich und will eine Reform allein nach ihrem Gusto. Dabei hat das linke Nein zumindest in Genf (2x Nein) und Waadt (Nein zum Bundes-

gesetz) sicher eine wichtige Rolle gespielt. Zumal die andern welschen Kantone beide Vorlagen annahmen, ebenso das Tessin. Möglicherweise hat die linke Nein-Parole auch etliche Wähler/innen demobilisiert, jedenfalls war die Stimmbeteiligung mit 47% erstaunlich tief für eine so wichtige Abstimmung. Sicher ist, dass es neben dem rechten Nein zu höheren AHV-Renten weitere

Einwände gab: gegen die Erhöhung des Frauenrentenalters, gegen die Leistungssenkungen in der 2. Säule (wogegen Konsumentenblätter mobilisierten), gegen die Nichtberücksichtigung bisheriger Rentner/innen bei der AHV-Rentenerhöhung... Diese Einwände muss eine neue Reform ebenfalls berücksichtigen, wie auch die zahlreichen Ja-Stimmen. **Fi**

Edito Seite 3

SBB will Cargo «sanieren» und «Railfit 20/30» weiterführen

SEV warnt: Sparen kann sich rächen

Bei der SBB haben Personenverkehr, Infrastruktur und Immobilien im ersten Halbjahr eine gute Performance erzielt, Cargo aber 25 Mio. Verlust gemacht. Dort wurde bereits ein «Sanierungsprogramm» gestartet – zusätzlich zum «Effizienzprogramm» Railfit 20/30. Dieses ist laut SBB «dringlich weiterzuführen». Doch zu viel und am falschen Ort zu sparen birgt Risiken.



Trotz erhöhtem Druck macht das SBB-Personal einen guten Job.

«Das Personal leistet unter schwierigen Bedingungen sehr gute Arbeit», sagt SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. «Die SBB hat grösstes Interesse daran, dass dies so bleibt. Die Effizienzsteigerung darf nicht auf Kosten der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit gehen, zum Beispiel in den Stellwerken. Und auch nicht auf Kosten der Gesundheit der Mitarbeitenden: Wir hören immer mehr nicht nur von Dienstälteren, sondern auch von Jüngeren, dass der Druck

zu Burnouts und psychischen Problemen führt. Eine weitere Enthumanisierung der Bahn, hohe und Züge beschert der Kundschaft Serviceabbau und Unsicherheit, die sie letztlich vom Zugfahren abschreckt.» Der für Cargo zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat Philipp Hadorn ergänzt: «Bei SBB Cargo sind Personal und Rollmaterial bereits jetzt knapp, was beim neuen Wagenladungsverkehr dazu führte, dass bei Problemen Reserven und Flexibilität

fehlten. Wenn das Sparen zu so viel Leistungsabbau führt, dass die Kunden abspringen, droht eine Abwärtsspirale, die dem öffentlichen Interesse an möglichst viel Gütertransport auf der Schiene zuwiderläuft. Die Politik muss einsehen, dass SBB Cargo keine schwarze Null erzielen kann, schon gar nicht, wenn zur Dumpingkonkurrenz der Strasse weitere negative Einflüsse wie die Streckensperre bei Rastatt hinzukommen.»

Markus Fischer

SBB BLEIBT UNTER DRUCK

Gute Halbjahreszahlen bei Personenverkehr, Infra und Immobilien – aber Defizit bei Cargo

Im Personenverkehr stieg das Halbjahresergebnis gegenüber der Vorjahresperiode von 29,9 auf 59,8 Mio. Franken. Dies vor allem dank der Preiserhöhung im letzten Dezember und der gestiegenen Erträge im internationalen Verkehr. Die Zahl der Fahrgäste nahm um 1,3 % zu, die Zahl der Personenkilometer nur um 0,27 %, dies zum Teil wegen der kürzeren Fahrwege durch den Gotthard-Basistunnel. Die Kundenpünktlichkeit und die Anschlusspünktlichkeit stiegen trotz Baustellen in der Westschweiz leicht an, ebenso die Kundenzufriedenheit. Auch die Infrastruktur verbesserte ihr Ergebnis von –75,5 Mio. auf +15 Mio. Franken, u. a. dank tieferen Verwaltungskosten und erhöhter Produktivität. Das Ergebnis von Immobilien sank trotz höherer Mieterträge von 173 auf 127 Mio., weil weniger Immobilien verkauft wurden. Dank dieser positiven Ergebnisse stieg das Konzernergebnis von 72 auf 152 Mio., und die verzinlichte Nettoverschuldung stieg noch leicht um 0,2 % auf 8,834 Mia. an.

Railfit «zeigt Wirkung»

Dank dem «Effizienzprogramm» Railfit 20/30 sei das Wachstum des operativen Aufwands auf 0,5 % gedrosselt worden und die Zahl der Mitarbeitenden um 242 auf 32 875 gesunken. «Die Dringlichkeit für weitere Einsparungen ist jedoch weiter gegeben», schreibt die SBB. «Dies zeigen das Ergebnis von SBB Cargo oder der steigende Betriebsaufwand durch Inbetriebnahmen wie z. B. den Gotthard-Basistunnel.» Das 25-Mio.-Defizit von Cargo erklärt die SBB so: «Vor allem im Export-/Importverkehr war ein starker Einbruch zu verzeichnen, auch der Wagenladungsverkehr entwickelte sich rückläufig.» Die Desindustrialisierung führe zu Umsatzrückgang, beschleunigt durch den schwachen Euro. Dazu komme nun noch die Streckensperre bei Rastatt. SBB Cargo sei für die Veränderungen im Markt nicht flexibel genug, habe noch zu hohe Strukturkosten und zu aufwendige Prozesse. Darum sehe ein «Sanierungsprogramm» bis 2020 nachhaltige Einsparungen von 80 Mio. vor.

Fi

SBB gibt Kadern mehr Spielraum für Belohnungen

Stellvertretungen besser honorieren

SBB-Vorgesetzte haben nun genug Spielraum, um Mitarbeitende, die sie vorübergehend vertreten, angemessen zu entschädigen. Der SEV fordert die Kader auf, diesen Spielraum auch wirklich zu nutzen.



Manuel Avallone ist froh, dass Belohnungen einfacher werden.

«Per sofort können Vorgesetzte über Belohnungen bis maximal 500 Franken für ausserordentliche Leistungen von Mitarbeitenden selber entscheiden», schreibt die SBB-Konzernleitung im Newsletter «Flash Kader SBB» vom 11. September. Und für Belohnungen von über 500 bis höchstens 2000 Franken sei nur noch die Zustimmung des nächsthöheren Vorgesetzten nötig. Bisher brauchten die Vorgesetzten für Belohnungen jeglicher Höhe zusätzlich eine Bewilligung durch das HR, die nun bei Belohnungen bis 2000 Franken entfällt.

«Der SEV ist sehr erfreut, dass die SBB dem Kader mehr Spielraum für Belohnungen gibt», sagt SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. «Dies deshalb, weil wir immer wieder zu hören bekommen, dass Mitarbeitende, die ihre Vorgesetzten vertreten, während diese in den Ferien, im Militär, krank oder unfallbedingt abwesend sind, nicht angemessen entschädigt werden.»

Stellvertretungen schlecht honoriert, trotz GAV-Artikel 96 Bis 2006 kannte die SBB für die Verwendung in einer höher eingereichten Funktion eine

spezielle Zulage, die mit dem GAV 2007 abgeschafft wurde, «unter anderem mit der Begründung, dass die Stellvertreter/innen nicht den ganzen Job ihrer Vorgesetzten inklusive Mitarbeitergespräche und Budgetverantwortung übernehmen», erklärt Manuel Avallone. Im Gegenzug wurde im GAV-Artikel «Zulagen in Form von Prämien und Belohnungen für besondere Leistungen» (heutiger Art. 96) neu festgehalten, dass «die vorübergehende Übernahme einer Funktion mit deutlich höheren Anforderungen» mit Prämien und Belohnungen honoriert werden kann. «Leider haben die Vorgesetzten von dieser Möglichkeit bisher viel zu wenig Gebrauch gemacht», bedauert Manuel Avallone. «Nun hindert sie kein unnötig komplizierter Bewilligungsprozess mehr daran, Mitarbeitende für Stellvertretungen und andere besondere Leistungen zu belohnen, wie im GAV-Artikel 96 vorgesehen. Das müssen sie nun umsetzen!» Markus Fischer

Streckensperre bei Rastatt: Bund sagt Kombi-Operateuren zusätzliche Abgeltungen zu

Der wohl erst am 2. Oktober endende Unterbruch der Rheintalbahn hat für die Infrastrukturbetreiberinnen, für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), für die Operateure im kombinierten Verkehr und für die verladende Wirtschaft grosse Auswirkungen. Verminderten Umsätzen stehen höhere Kosten gegenüber.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat zur Unterstützung der Verlagerungspolitik und zur Abfederung der Auswirkungen folgende Massnahmen per sofort beschlossen:

■ Erhöhung der abgeltungsberechtigten Mengen auf Verbin-

dungen, die von der Sperre nicht betroffen sind und als Ausweichrouten verwendet werden;

■ Abgeltung von Zügen und Sendungen, die via Brenner oder andere Alpenübergänge im Ausland umgeleitet werden;

■ Erhöhung der Betriebsabgeltung auf den von der Sperre betroffenen alpenquerenden Relationen um 300 Franken pro Zug.

Empfänger dieser zusätzlichen Abgeltungen des Bundes sind die Operateure im kombinierten Verkehr. Der Bund erwartet, dass sie einen bedeutenden Teil der zusätzlichen Mittel zur finanziellen

Entlastung an die im alpenquerenden Verkehr tätigen EVU weiterreichen.

Auch nach Umsetzung dieser Massnahmen wird der Kredit von rund 150 Millionen Franken zur Abgeltung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs im Jahr 2017 aufgrund des Unterbruchs bei Rastatt nicht ausgeschöpft werden. Deshalb schlägt das BAV für 2018 eine Kreditaufstockung durch den Bundesrat vor. Dadurch würde der seit längerem geplante schrittweise Abbau der Abgeltungen im nächsten Jahr moderat ausfallen. Dies würde es dem Schienengüterverkehr durch die

Alpen ermöglichen, sich nach der einschneidenden Sperrung der Rheintalstrecke wieder im Markt zu verankern und entstandene Verluste wettzumachen. Ein entsprechender Kredit müsste im Januar 2018 vom Bundesrat und im Juni 2018 vom Parlament genehmigt werden.

BAV

Kommentar

Es ist richtig, wenn der Bund mitteilt, den unverschuldeten Schaden der Güterbahnen und deren Kunden mitzutragen. Das Ereignis von Rastatt gilt für die Schadensbetroffenen als «höhere Gewalt». Aufhorchen lässt, dass auch mit dieser Kostenübernahme die re-

servierte «Abgeltung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs» nicht einmal ausgeschöpft wird. Nebst der Kostendeckung des aktuellen Schadens gilt es für die längerfristige Sicherung der Verlagerung der Güter auf die Schiene neue Anreize zu schaffen, auch finanzielle Unterstützung. Nur so können Verlagerungs- und Klimaziele, aber auch ein sicherer Verkehrsfluss auf unseren Strassen garantiert werden, selbstverständlich mit positiven Auswirkungen auf die Qualität von Arbeitsplätzen und Arbeitsbedingungen.

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Nationalrat

Bild der Woche



Am 24. September ging der Solidaritätsmarsch «Pink Ribbon Walk» im Zürcher Letzigrund in die zehnte Runde. Auch die SEV-Frauen, begleitet von der SEV-Gleichstellungsbeauftragten Lucie Waser, waren dabei und zeigten ihre Solidarität mit Brustkrebsopfern. Wir sagen bravo!

EDITO

Das Volk hat die Altersvorsorge 2020 knapp abgelehnt. Die Gründe, die zu diesem Nein geführt haben, sind noch genau zu analysieren. Ein Grund ist aber sicher die grosse Komplexität der Vorlage, die viele Stimmbürgerinnen und Stimmbürger verunsichert hat. In einer solchen Situation tendiert man eher zu einem Nein, weil einem der Status quo sicherer erscheint als das Neue. Das Problem ist jedoch, dass bei der Altersvorsorge nicht einfach alles beim Alten bleiben kann. Der Reformbedarf ist unbestritten.

«Eine generelle Erhöhung des Rentenalters und eine Rentensenkung sind keine Lösung.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV



Nein gestimmt haben sicher auch Frauen, welche die Erhöhung des Frauenrentenalters als ungerecht empfunden haben wegen der noch immer bestehenden skandalösen Benachteiligung der Frauen beim Lohn. Nein gestimmt haben wohl auch Pensionierte, die mit einer bescheidenen Rente auskommen müssen und es ungerecht fanden, dass sie künftig mehr Mehrwertsteuer bezahlen sollten, ohne dafür eine Rentenverbesserung zu erhalten wie die neuen Pensionierten. Nein gestimmt haben gewiss auch viele Jüngere, weil sie befürchteten, sie würden durch diese Reform gegenüber den Älteren benachteiligt. Und die Gegner haben die Vorlage wirksam schlechtgeredet.

Aus Sicht des SEV war die Altersvorsorge 2020 insgesamt eine akzeptable, ausgewogene und für alle Beteiligten ziemlich gerechte Kompromisslösung für die anstehenden Probleme, die nun leider vom Tisch ist.

Jetzt ist es erst mal an den Abstimmungssiegern, aufzuzeigen, wie sie die Probleme der Altersvorsorge lösen wollen. Die Rechte fordert mehr oder weniger offen eine generelle Erhöhung des Rentenalters und eine Senkung des Umwandlungssatzes in der 2. Säule ohne vollständige Kompensation – denn allein in der 2. Säule kommt diese so teuer, dass sie sich niemand leisten kann.

Eines ist klar: Eine Reform, bei der das Rentenalter rauf- und die Altersrente runtergeht, kann der SEV niemals unterstützen. Wir werden uns weiterhin mit aller Kraft für gute Renten für unsere Mitglieder einsetzen.

Wie geht es weiter auf Untersee und Rhein?

Stimmung bleibt angespannt

Verschiedentlich mussten wir an dieser Stelle über unerfreuliche Entwicklungen bei der Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein berichten. Wo stehen wir heute?

■ Felix Birchler, du bist als SEV-Gewerkschaftssekretär unter anderem für die SEV-Mitglieder zuständig, die bei der Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein arbeiten. In den letzten Jahren war das Klima in diesem Unternehmen öfters angespannt. Kannst du nochmals kurz zusammenfassen, woran das lag?

Anfangs 2016 setzte der Verwaltungsrat einen Sanierer ein, der das Defizit der Schiffahrt beseitigen sollte. Die Kantone Thurgau und Schaff-



hausen wollten Beiträge für neue Schiffe nur unter der Bedingung einer Sanierung leisten. Dem Sanierer Benno Gmür ging ein denkbar schlechter

Ruf voraus wegen seiner Radikalkalkulation in der gleichen Funktion auf dem Bodensee. Der Firmenarbeitsvertrag des SEV mit URh schützte zwar vor Schnell-

schüssen, doch die Unternehmensleitung war nicht zu ernsthaften Verhandlungen bereit. Gmür versuchte es mit einem Ultimatum, Erpressungen und Druckversuchen.

Die Belegschaft lehnte die Forderungen einstimmig ab, der SEV intervenierte via die Kantonsparlamente. Schliesslich konnte eine Lösung gefunden werden, bei der die Schiffsleute zwar von der sogenannten «unproduktiven» Arbeitszeit opfern, dafür bleibt die finanzielle Seite mehr oder weniger unangetastet. Es kam zu Personalabgängen und in dieser Saison half sich der Betrieb mit vielen Saisonarbeitskräften.

■ Jetzt neigt sich ein überdurchschnittlicher Sommer seinem Ende entgegen. Wo stehen wir heute?

Die Passagierzahlen sind dem Vernehmen nach – wie überall

– gut, wir erwarten ein überdurchschnittliches Resultat. Die Betriebsleitung wird dies wohl als Erfolg der «Sanierung» darstellen. Wir anerkennen Fortschritte beim Marketing.

■ Kannst du noch einen Blick in die Zukunft wagen? Haben wir das Schlimmste überstanden, oder stehen uns die härtesten Proben noch bevor?

Die Stimmung beim Personal bleibt angespannt. Der Geschäftsführer hat sich mit unverständlichen Entscheiden ins Abseits manövriert. Das Personal fühlt sich übergangen und nicht ernst genommen. So wurde beispielsweise ein Spesenreglement ohne Anhörung des Personals erlassen. Durch die Kündigung einer langjährigen und beliebten Mitarbeiterin auf der Geschäftsstelle droht der Konflikt nun zu eskalieren. pan.

MEINE MEINUNG

Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte

Es ist ein Drama, welches sich gerade bei der Wahl in Deutschland abspielt: Zwei streiten sich, und wer freut sich? Der Dritte, und zwar die Alternative für Deutschland (AfD). Während Mutti Merkel und Schulz bockige Kinder spielen, brüten machthungrige Rechtsorientierte im Hintergrund und packen Deutschland dort, wo es am meisten weh tut – an der Arbeitslosigkeit. In der EU spielt sich die deutsche Wirtschaftsmacht als die Grösste auf, die die anderen ernährt, fördert und schützend ihren Schirm

über sie aufspannt wie über Griechenland, aber das eigene Volk macht sie kaputt. Wie kann es sein, dass eine Frau, die als Bäckerin arbeitet, am Ende weniger Lohn bekommt als einer, der jahrelang Sozialleistungen bezieht? Das bedeutet **arm trotz Arbeit!** Während sie noch zusätzlich jobben gehen muss, um ihre Kinder durchzubringen, drückt er sich jeden Tag seinen Hintern auf der Couch mit Sky-Fernsehen breit. Kein Job ist ihm gut genug, als ob er wählen könnte. So lässt er sich Zeit und erzieht seine Kin-

der nach diesen Massstäben, die dann antworten, ich will mal so werden wie Papi. Die Bäckerin hingegen schuftet wie ein Tier und hat trotz des Zweitjobs am Ende des Monats nicht genug Geld übrig. Das ist ungerecht. Doch anstatt hier etwas zu unternehmen, wo es wirklich wichtig ist, streitet Schulz mit Mutti Merkel rum wie ein zänkisches Kind, und sie gibt ihm auch noch das Zepter in die Hand, indem sie resigniert. Das wirkt unglauwbüdig. Da treffen die immer lauter Versprechen der ande-

«Wie kann es sein, dass eine Frau, die als Bäckerin arbeitet, am Ende weniger Lohn bekommt als einer, der jahrelang Sozialleistungen bezieht?»

Sabrina Tessmer



ren Partei, der AfD, auf mehr offene Ohren, weil sie genau das sagen, was die Leute hören wollen. Doch sie schieben die Schuld anderen zu, vor allem den Ausländern, statt die Wirtschaft zu zähmen und die Faulen auf die Arbeit zu schicken. Es gibt aber auch viele, die einen Job möchten, aber keinen bekommen. Solche Gutgläubige holt die AfD

dann ab, das sollten wir nicht unterschätzen. Denn das kann sehr gefährlich werden, wenn sie zu viel Macht erhalten. Doch wen trifft die eigentliche Schuld an der ganzen Misere? Schlussendlich ist Deutschland als aussenwirtschaftliche EU-Macht «hui», aber in der Art, wie es das eigene Volk innen behandelt, einfach nur «pfui».

Projekt « Berufsbilder Operating » beim Personenverkehr SBB

«Schritt 2 vor Schritt 1»

Im Bereich Zugbereitstellung (ZBS) bereitet die Umsetzung der neuen Berufsbilder Frust und viele Probleme. «Man hat die effektiv vorhandenen und künftig benötigten Tätigkeiten nicht gut genug analysiert», sagt Christoph Geissbühler, Mitglied der Personalkommission Fläche ZBS und Vizepräsident des SEV-Unterverbands TS. «Korrekturen sind unvermeidlich.»

■ **kontakt.sev: Konnte die Peko bei der Erarbeitung der Berufsbilder mitreden?**

Christoph Geissbühler: Man legte uns eine fixfertige Grobbeschreibung der Berufsbilder vor, zu der wir unsere Änderungen und Inputs eingaben. Zwei Monate später erklärte man uns bei einem Treffen, wieso man auf viele Forderungen nicht einging. Eine Ausnahme war unsere Forderung, Informatikkenntnisse in die Stellenbeschriebe der Instandhaltung aufzunehmen. Obwohl heute

jeder Level-1-Mitarbeiter mit dem Tablet arbeiten muss, waren diese zu Beginn nicht aufgeführt. Zu den ignorierten Inputs gehören auch jene nach Berücksichtigung der Sprachanforderungen und der vielfältigen Spezialfunktionen.

■ **Was sind das für Funktionen?**

Das sind etwa Ausbildungstätigkeiten. Oder in der Serviceanlage Oberwinterthur die Bereitstellung des Materials für die Mechaniker durch Materialsupporter wie auch weitere Aufgaben zur Unterstützung der Mechaniker bei ihrer Kernaufgabe. Man hat einfach mal die Berufsbilder gemacht und schaut jetzt im Nachhinein, wie man ihnen die effektiv vorhandenen Tätigkeiten zuordnen kann. Man hat Schritt 2 vor Schritt 1 gemacht.

■ **Wie hätte man richtig vorgehen müssen?**

Man hätte zuerst genau schauen müssen, welche Tätigkeiten es gibt und künftig brauchen wird, und dann, welche Berufsleute man benötigt, um diese Tätigkeiten abzudecken. Beides ist heute noch nicht klar. Man weiss nicht, wie die



Christoph Geissbühler trat vor acht Jahren als Spezialmonteur in die SBB-Serviceanlage Oberwinterthur ein und ist seit fünf Jahren in der Aus- und Weiterbildung tätig. Er ist gelernter Polymechniker, Maschinenbautechniker HF und Erwachsenenbildner.

Teams neu zusammengestellt werden sollen und wie sich das Ganze auf die Betriebsorganisation und Tourenpläne auswirkt. Es ist nun Aufgabe jedes einzelnen Standorts, dies bis zum Fahrplanwechsel im Dezember herauszufinden.

■ **Wird man die neuen Berufsbilder abändern oder ergänzen müssen, weil sie den realen Tätigkeiten nicht entsprechen werden?**

Ja, bestimmt, Korrekturen sind unvermeidlich. Insbesondere sind eben die Spezialtätigkeiten nirgends berücksichtigt, in der Instandhaltung z. B. auch der Betriebsmittelunterhalt.

■ **Konnte die Peko mitreden bei der Umsetzung der Berufsbilder, also bei der Einreihung der Funktionen in Anforderungsniveaus sowie der Zuordnung der Mitarbeitenden zu den Funktionen?**

Nein. Es gab zwar den Begleitausschuss, doch wurde das

Meiste, was wir dort sagten, ignoriert. Und die Verantwortlichen hielten nicht immer ein, was sie dort versprochen. Zum Beispiel wurden unbequeme Teamleiter mit dem neuen Stellenbeschrieb abgestraft und erhielten den neuen Arbeitsvertrag mit einer fünfjährigen Frist zum Unterschreiben.

■ **Was erwartest du von den Verantwortlichen nun?**

Sie sollen die offenen Fragen gegenüber den Mitarbeitenden schnell klären und zumindest jene Funktionszuordnungen, die zu Rückstufungen geführt haben, nochmals neu vornehmen. Dass es Weiterentwicklungsschritte braucht, bestreitet niemand, doch hätte man die Umsetzung auch sozialverträglich gestalten, bestehende Mitarbeitende in ihren Anforderungsniveaus lassen und die neuen Berufsbilder nur bei neuen Mitarbeitenden anwenden können.

Markus Fischer

Bahnschalter: Parlament vs. SBB

Der Ständerat hat sich für den Erhalt der sogenannten Drittverkaufsstellen von SBB-Fahrkarten ausgesprochen. Das wird leider nicht viel nützen.

Der Ständerat hat einer Motion zugestimmt, die von der SBB ein «Moratorium für den Serviceabbau» will – konkret geht es darum, die von «Dritten» bedienten Bahnschalter nicht zu schliessen, sondern bis mindestens 2020 offen zu halten.

Doch nachdem der Nationalrat die Motion schon im Juni gutgeheissen hatte, trieb die SBB die Schliessungen weiter, als ob nichts geschehen wäre. Und Bundesrätin Leuthard findet, sie sei nicht befugt, der SBB Weisungen zu erteilen, sie werde die Motion aber «thematilisieren». Die SBB behauptet gleichzeitig, «den Entscheid der Politik» ernstzunehmen, aber an der bisherigen Strategie festzuhalten. Das heisst: Die Drittverkaufsstellen sollen schliessen, die Betroffenen erhalten auf Wunsch eine zweijährige «Gnadenfrist», in der sie «öV-Beratungsleistungen» erbringen, d. h. überforderten Kunden Automaten und Online-Kanäle erklären und dafür von der SBB entschädigt werden.

Doch nicht nur die SBB, auch die **Appenzeller Bahnen** schliessen Schalter: in Teufen und Speicher gehen bald die Rollladen runter. Der Ostschweizer SEV-Gewerkschaftssekretär Felix Birchler ist nicht erstaunt: «Wir haben befürchtet, dass das kommt. Insbesondere der Swisspass, der automatisch erneuert wird, führt zu einem Umsatzrückgang.» Betroffen vom Entscheid der AB sind drei Mitarbeitende, es kommt zu zwei Pensionierungen und einer Versetzung. **pan.**



Mit diesem Signet sammeln die privaten Stationshalter 1750 Unterschriften gegen die SBB-seitige Kündigung der Kooperation.

ZBS PRÜFT KORREKTUREN

Zu den Problemen des Projekts «Berufsbilder Operating» fand am 20. September ein Treffen von SEV- und Peko-Vertretern mit Claudio Pellettieri, Leiter Zugbereitstellung (P-OP-ZBS) statt. Zur Sprache kamen insbesondere folgende Themen:

■ Der Leiter ZBS sagte zu, dafür zu sorgen, dass die Vorgesetzten den Mitarbeitenden den neuen und den bisherigen Stellenbeschrieb geben und ihnen die Unterschiede in den Funktionen erklären müssen, wo dies noch nicht geschehen ist.

■ ZBS prüft die Streichung des Satzes «Erledigt Aufgaben im Auftrag des Linienvorgesetzten» aus allen Stellenbeschrieben.

■ Weil viele Funktionszuordnungen

weiterhin nicht nachvollziehbar sind, sagte der Leiter ZBS zu, im Dezember zusammen mit dem SEV die Dienstorganisation mit den Zuordnungen zu prüfen.

■ Da einzelne Mitarbeitende den Anspruch auf eine Frühpensionierung mit «Valida» verlieren sollen, will der SEV das weitere Vorgehen diesbezüglich regeln.



Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni erhielt zu den Berufsbildern schon Dutzende von Anfragen.

Gespräch mit dem frisch pensionierten Pietro Gianolli



Pietro an vorderster Front.

Eine halbe Revolution – erlebt aus nächster Nähe

Während den 28 Jahren seiner Laufbahn beim SEV als Gewerkschaftssekretär und Redaktor hat sich Pietro Gianolli zu einer Art Weisen des öffentlichen Verkehrs entwickelt, der diesen à fonds kennt und manche radikale Veränderung gesehen und erlebt hat. Diese Umwälzungen hatten nicht nur Folgen für das Verkehrspersonal, sondern auch für die Gewerkschafter/innen: ihre Rollen als bissige Verteidiger des Personals einerseits und als Vermittler andererseits sind immer schwieriger miteinander zu vereinbaren.

«Siehst du diesen weissen Bart?» sagt mir Pietro oft, wenn ich ihm naiv eine Frage über dieses oder jenes Thema stelle. Wie um zu sagen, dass die Erfahrung einem erlaubt, alles etwas zu relativieren, und dass man auf der andern Seite auch nicht allzu verbittert wird. Denn, so sagt es der gleiche Pietro, «die Arbeit als Gewerkschafter nutzt einen ab, auch wenn man sie voller Leidenschaft ausübt, aber sie erlaubt es einem, Werte wie Solidarität, soziale Gerechtigkeit, Gleichheit von der Theorie in die Praxis umzusetzen.» Sicher ist in den letzten Jahren alles viel komplizierter und konfliktgeladener geworden. Profunder Kenner des öffentlichen Verkehrs, Meister auf dem Gebiet der Reglemente (es entgeht ihm nicht einmal ein Komma), sattelfest im Gebiet der Sozialversicherungen ebenso wie in den Landessprachen: Pietro hat dem SEV viel gegeben – 28 Jahre lang! Wenige Tage vor seiner Frühpensionierung stöbern wir im Album der Erinnerungen, in dem der Streik bei den Officine zwangsläufig einen gewichtigen Platz einnimmt – sowohl in beruflicher wie in persönlicher Hinsicht.

Wir werden in Bellinzona sein «las-mich-parlaa» (im Dialekt «lass mich reden») vermissen, sein «ul problema l'è mia quel» («das ist nicht das Problem»), sein «venum a drè» («folge mir»).

■ Während 28 Jahren Arbeit beim SEV hast du eine gewaltige Veränderung in der Welt der Eisenbahn gesehen...

Da kann ich klar ja sagen, es hat sich praktisch alles verändert. Nachdem ich beim SEV angefangen

hatte, war noch zehn Jahre das Beamtenstatut in Kraft, alles war wohlgeordnet, Rechte und Pflichten. Auch die Beziehung zwischen den Sozialpartnern war eine andere: der Wille, Lösungen zu finden, war viel stärker als heute und in den Auseinandersetzungen gab es viel mehr Respekt vor den Bedürfnissen des Gegenübers. Seit der Jahrtausendwende haben wir die Deregulierung, das Beamtenstatut ist abgeschafft, aber im Gegenzug wurde ein Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt, der anfangs sehr «garantista» war, wie wir auf italienisch sagen, das heisst, dass es weitgehende Garantien und Schutzbestimmungen gab. Leider hat der Liberalisierungswahn im Lauf der Jahre auch zu einer Verschlechterung des GAV geführt. Eines GAV, der trotzdem im Vergleich mit andern noch gut abschneidet. Kurz gesagt habe ich meine Laufbahn bei der Bahn begonnen, als die Bahnhöfe von Airolo und Chiasso noch rund um die Uhr offen und

besetzt waren. Jetzt steht in Pollegio eine Kommandozentrale, die von Chiasso bis Goldau alles steuert, es gibt immer weniger geöffnete Schalter und eine zunehmende Entmenschlichung. Man muss aber

gefragt, insbesondere bei der SBB. Es wird gewissermassen versucht, einen Konflikt zu schaffen, bevor man das Problem lösen will; nach meiner Ansicht wirklich eine Schande. Bei den konzessionierten Trans-

portunternehmungen ist es etwas anders: der gegenseitige Umgang ist offen und ehrlich, geprägt von

gen für das Personal pflegen können. Unter dem Vorwand der Digitalisierung und der Effizienzsteige-

■ **Wie beurteilst du diese Entwicklung aus dem Blickwinkel des Gewerkschafters?**
Der Druck am Arbeitsplatz ist gestiegen, kein Zweifel. «Tote Zeit» gibt es nicht mehr, der Takt ist gedrängt und kräftezehrend. Das stellt man im gesamten öffentlichen Verkehr fest. Dies ist die unerfreuliche Kehrseite der Medaille. Zudem haben sich auch die Beziehungen in der Sozialpartnerschaft stark verändert und sie sind oft äusserst konfliktreich. Früher reichte es oft, ein Problem auf den Tisch zu bringen – und man spürte sofort den Willen, es zu lösen. Wenn man heute nicht ein Problem des Gegenübers schaffen kann, werden die Gewerkschaften öfter gar nicht an-

■ **«Das Personal meiner Generation sieht mit Erstaunen, dass immer häufiger Züge wegen fehlendem Personal ausfallen, dass Strecken für Unterhaltsarbeiten vollständig gesperrt werden. Bis vor wenigen Jahren wäre so etwas einfach unvorstellbar gewesen. Und ich frage mich wirklich, wohin es mit dem öffentlichen Dienst geht.»**

der Suche nach einer Lösung. Sicher ist, dass wir in einer Zeit leben, in der es schwieriger wird, erworbenen Rechten Nachachtung zu verschaffen, weil die Spielräume kleiner geworden sind. Oft müssen die Gewerkschafter/innen streitbar das Erklärte bewahren und Rückschritte abwehren.

■ **Wie stark haben die Veränderungen im Transportmarkt, der durch eine starke Konkurrenz gekennzeichnet ist, deine Arbeit beeinflusst?**

Die stärker werdende Digitalisierung, die zunehmende Digitalisierung und die Liberalisierung führen auch zu neuen Möglichkeiten, aber sie werden nur in einer Richtung ausgenutzt. Man könnte sie auch auf andere Art nutzen, um den Menschen zu helfen statt sie zu benachteiligen. Auf die tägliche Arbeit wirkt sich auch die absichtlich stark hierarchisch gestaltete Arbeitsorganisation der SBB aus. Mit ihr wurden die Vermittlerfiguren beseitigt, mit denen wir offen über die Probleme der Mitarbeitenden sprechen konnten. Uns geht es ja vor allem um die Menschen, nicht um Zahlen. Zwischen jenen, die Entscheidungen treffen, und jenen, die sie ausführen müssen, gibt es keine vermittelnden Personen mehr, mit denen wir einen Dialog über Lösun-

gen für das Personal pflegen können. Unter dem Vorwand der Digitalisierung und der Effizienzsteige-

«Früher oder später werden wir einen Zug ohne Lokführer sehen.»

■ **Kannst du dir führerlose Transportmittel vorstellen?**

Früher oder später werden wir einen Zug ohne Lokführer sehen. Die Frage ist, bis wann das wünschenswert ist. Ich erinnere daran, dass wir immer noch den Streit um die Begleitung der Züge auf der Gotthard-Bergstrecke austragen, nur schon weil ein Lokführer allein Mühe hätte, eine allfällige Zugvakuumierung bewältigen zu können. Stellen wir uns nun vor, auch diesen Lokführer gäbe es nicht mehr: Da frage ich mich, inwiefern sich ein Transportunternehmen die völlige Abwesenheit von Personal auf seinen Fahrzeugen erlauben kann.

■ **Wie erleben die Kolleg/innen, die du bei ihrer Arbeit begleitest, diese Veränderungen?**

Unter den «alten Matrosen», wenn ich mir diesen Ausdruck erlauben darf, scheinen mir Bedauern und Resignation vorzuherrschen. Und wenn sie die heutigen Probleme sehen, sagen sie oft, dass früher alles besser war – auch wenn dies natürlich nicht immer stimmt. Heute haben die Kolleg/innen oft den Eindruck, dass man nicht recht weiss, wohin alles führen soll, und diese Unsicherheit begünstigt kein sachli-

■ **Wie erleben die Kolleg/innen, die du bei ihrer Arbeit begleitest, diese Veränderungen?**

bei Volksabstimmungen, den öffentlichen Verkehr unterstützt. Aber wenn es in Zukunft in der geschilderten Richtung weitergeht, frage ich mich wirklich, wo das alles enden soll.

■ **Haben angesichts aller dieser Umwälzungen die Gewerkschaften noch genügend Mittel, um ihre Aufgaben zu bewältigen? Wie können sie ihren Organisationsgrad verstärken?**



Pietro Gianolli mit seiner Frau Andrée am Ersten Mai auf der Piazza Riforma in Lugano. Ab dem ersten Oktober kann Pietro seiner Familie mehr Zeit widmen.

ches Arbeitsklima. Das Personal meiner Generation sieht mit Erstaunen, dass immer häufiger Züge wegen fehlendem Personal ausfallen, dass Strecken für Unterhaltsarbeiten vollständig gesperrt werden (wie die Hauptachse Lausanne–Bern, die sieben Wochen lang geschlossen bleibt, um die Arbeiten konzentriert ausführen zu können). Bis vor wenigen Jahren wäre so etwas einfach unvorstellbar gewesen. Und ich frage mich wirklich, wohin es mit dem öffentlichen Dienst geht. Diese Entwicklung beunruhigt mich. Die Bevölkerung hat bisher immer, auch

«Die Beziehungen in der Sozialpartnerschaft haben sich stark verändert und sind heute oft äusserst konfliktreich.»

gebunden war. Heute haben sich viele Dinge verändert, sodass wir unser Handeln neu ausrichten müssen. Dabei müssen wir von einem Punkt ausgehen, dessen Notwendigkeit heute vor allem bei Jungen verleugnet wird: die kollektiven Verhandlungen mit dem Arbeitgeber, um die Anstellungsbedingungen festzulegen. Ich habe den Eindruck, dass deren grundlegende Bedeutung von vielen nicht erkannt wird. Viele reduzieren die Gewerkschaft

auf den Rechtsschutz. Sie ist aber viel, viel mehr: ein wertvoller Akteur

man sowohl die einen wie die andern enttäuscht.

■ **Du hast in all den Jahren viel erlebt, aber sicher in Erinnerung bleibt dir der Streik bei den Officine in Bellinzona.**

Mehr als sicher! Dies ist ein Ereignis, das mich tief gezeichnet hat, sowohl beruflich wie als Mensch. Man könnte wirklich ein Buch darüber schreiben. Und für diejenigen, die es erlebt haben, ist es unvergesslich. Ich erinnere mich an die Leute, die Schlange standen, um Teigwaren, Reis, Kaffee in die Malerei zu bringen [eine Halle in den Officine, wo die Streikenden ihren Hauptstützpunkt betrieben, Anm. d. Red.]. Es gab eine Frau, die vierzehn Torten auf ihr Fahrrad lud, die sie zugunsten der Streikenden verkaufen wollte. Ich denke an die finanziellen Zuwendungen vieler Personen, die zwar selber jeden Franken zweimal

■ **Was machst du im Ruhestand?**
Ich werde mich mehr meiner Familie und meinem kleinen Enkel widmen und froh sein, mehr Zeit zu haben und darüber frei verfügen zu können. Zeit ist etwas, das mir ungenügend gefehlt hat.

«Viele reduzieren die Gewerkschaft auf den Rechtsschutz.»

bei der Festlegung der Arbeitsbeziehungen und des sozialen Schutzes. Diese Diskussion hört nie auf. Es gibt aber noch einen anderen Aspekt. Heute erleben wir wie schon gesagt eine Verhärtung der Fronten, und um in Konfliktsituationen bestehen zu können, muss man heute viel radikalere Positionen einnehmen. Auf einem Gebiet wie dem öffentlichen Verkehr, wo vieles gut geregelt ist und wo die Dinge sehr gut miteinander und mit andern Sektoren verzahnt sind, werden radikale Positionen aber nicht immer geteilt und manchmal auch nicht einmal verstanden. Es kommt vor, dass eine Gewerkschaft Positionen zum Schutz des Personals gegenüber dem Arbeitgeber einnehmen muss, ohne dass dies die direkt Betroffenen verstehen. So findet man sich zwischen Hammer und Amboss wieder, eine wahrlich unbequeme Situation. Die einen Mitglieder wollen eine kämpferische Gewerkschaft, die andern eher eine vermittelnde. Es besteht die Gefahr, dass

«Es gibt immer weniger geöffnete Schalter und eine zunehmende Entmenschlichung.»

umdrehen müssen, die Sache aber unterstützen wollten. So etwas vermisst man nicht. In der Bevölkerung gab es eine riesige Sympathiewelle für die Officine, weil die SBB aus

men und froh sein, mehr Zeit zu haben und darüber frei verfügen zu können. Zeit ist etwas, das mir ungenügend gefehlt hat.

Françoise Gehring/pan.

Suizidpräventionskampagne «Reden kann retten»

«Nichts tun ist keine neutrale Option!»

Tobias Ebinger, Kampagnenleiter



«Niemand bringt sich gerne um»

Das Thema Suizid ist in unserer Gesellschaft nach wie vor ein Tabu. Dagegen kämpfen die SBB und ihre Partner mit ihrer Präventionskampagne «Reden kann retten». Der SEV hat diese wichtige Kampagne mit einem finanziellen Beitrag unterstützt, denn ein Suizid trifft immer mehrere Leben.

Tobias Ebinger – so heisst der Initiator der SBB-Suizidpräventionskampagne «Reden kann retten». Der Vater zweier Kindern wohnt in der Berner Eisenbahner-Baugenossenschaftssiedlung Weissenstein.

Tobias Ebinger, Sie leiten die Suizidpräventionskampagne «Reden kann retten» der SBB. Wie kam es dazu?

Ich habe vor 19 Jahren bei der SBB angefangen. Damals zog ich ins Eisenbahner-Quartier Weissenstein, wo viele Lokführer wohnen. Ich habe mich immer gerne mit ihnen über den Gartenzaun unterhalten. Dabei haben mir fast alle irgendwann erzählt, dass sie bereits einen Personennunfall erlebt hatten oder Angst davor haben, dass es passieren könnte. So merkte ich, dass dies eine enorme Belastung für das Lokpersonal und weitere Berufsgruppen ist. Ich war im Marketing tätig und hatte die Idee, dass die SBB eine Suizidpräventionskampagne starten sollte, aber mein damaliger Chef wollte nicht.

Warum nicht?

Aus Respekt vor dem Werther-Effekt. Man war damals noch der Ansicht, dass Kommunikation über Suizide zu Nachahmungstaten führt, unabhängig von der Herangehensweise. Doch mich hat die Idee nicht losgelassen und ich habe mich weiterhin damit beschäftigt. Dabei bin ich auf zahlreiche Studien gestossen, die zeigen,

dass man den Werther-Effekt mit lösungsorientierter Kommunikation ins Gegenteil kehren und den Betroffenen helfen kann. Also entwickelte ich das Konzept weiter, bis die Konzernleitung meine Kampagne schlussendlich abgesegnet hat. Mit dem Kanton Zürich fand ich gleich zu Beginn einen starken Partner, denn auch sie planten eine Suizidpräventionskampagne. Also riefen wir zusammen einen Fachbeirat ins Leben, der uns bei der Umsetzung beriet, und setzten die Kampagne gemeinsam um.

Die Kampagne heisst «Reden kann retten». Weshalb? Suizid ist nach wie vor ein Tabuthema. Es ist ein Mythos zu glauben, dass man einen Suizid erst recht auslöst, wenn man darüber spricht – das Gegenteil ist wahr, zeigt die Forschung. Über Suizidgedanken zu sprechen ist die beste Prävention, und zwar beidseitig: wenn's jemandem in deinem Umfeld oder dir selbst schlecht geht. Doch die Hürde ist gross. Dieses Stigma wollen wir mit unserer Kampagne brechen.

Warum setzt sich die SBB überhaupt für die allgemeine Suizidprävention ein? Sie könnte sich doch auf Schiennsuizide beschränken...

Die SBB macht diese allgemeine Suizidpräventionskampagne in der Hoffnung, die ganze Suizidrate zu senken, was ja automatisch zu weniger Schienn-

suiziden führen würde. Alles andere wäre zynisch – als würden wir an die Suizidenten appellieren, es einfach auf andere Weise zu tun. In Japan wurden sogar Schilder aufgestellt, man solle nicht zu Hochfrequenzzeiten springen...

Im Ernst?

Ja! Und zwar, weil es den Verkehr dann am meisten stört. Doch auch bei uns darf nie vergessen werden, dass es sich bei dem- oder derjenigen, der einen Suizid begeht, in erster Linie um ein Opfer handelt, auch wenn andere Beteiligte in Mitleidschaft gezogen werden. Jemand, der so verzweifelt ist, macht sich keine Gedanken mehr darüber, ob er es jetzt hier oder dort tun sollte und mit welcher Methode. Oder welche Menschen er damit in Mitleidschaft zieht. Der Suizid ist einfach der letzte Ausweg, den die Person noch sieht. Niemand bringt sich gerne um!

Wann startete die Kampagne und wie lange dauert sie?

Die Kampagne wurde am weltweiten Suizidpräventionstag, dem 10. September 2016, lanciert und dauert bis Ende 2018. Sie ist in drei Phasen gegliedert: In der ersten Phase ging es um die Enttabuisierung. Jetzt befinden wir uns in der zweiten Phase, deren Zielgruppe Erwachsene und ihr Umfeld sind. Hier steht die Notfallnummer und 143 der Dargebotenen Hand im Vordergrund. 2018 werden wir

an Jugendliche richten und Hand in Hand mit Pro Juventute und ihrer 147-Notfallnummer zusammenarbeiten.

Warum dieser Fokus auf Jugendliche?

Bei Jugendlichen ist Suizid besonders tragisch, weil die Opfer noch ihr ganzes Leben vor sich haben und es sich häufig um Affektsuizide handelt, also um eine Kurzschlusshandlung. Bei Erwachsenen ist Suizid vielfach auch das Ende eines langen Leidenswegs, zum Beispiel einer Krankheit. Egal ob bei Erwachsenen oder Jugendlichen, am Ende geht es immer darum, ob man sich traut, über sein Leiden zu sprechen und Hilfe zu suchen respektive auf jemanden in Not zuzugehen – egal ob das jetzt Mobbing, Burnout oder eine Depression ist.

Und wie wollt ihr die Jugendlichen erreichen?

In der Erwachsenen-Kampagne haben wir auf Testimonials gesetzt, also auf Aussagen von Menschen, die eine Krise überwältigt haben, indem sie darüber geredet haben. Jugendliche müssen wir in einer anderen Sprache ansprechen. Also werden wir die Perspektive umdrehen und eher auf Aussagen von Personen setzen, die jemand anderem aus einer Krise geholfen haben. Ausserdem kooperieren wir mit den Organisationen «Stop Suicide» und «Children's Action» aus Genf, die seit über zehn Jahren sehr

erfolgreiche Suizidpräventionskampagnen für Jugendliche durchführen. Sicher werden wir weiterhin auf die Online-Kanäle setzen. Wir prüfen auch, ob wir einen kurzen Film zum Thema machen können – für die sozialen Netzwerke.

Gut zwei Drittel der Kampagne sind um. Können Sie aus den ersten zwei Phasen bereits ein Fazit ziehen?

Ja, die Kampagne ist ein Erfolg! Auf der Webseite www.reden-kann-retten.ch informieren sich täglich 500 Besucher/innen. Auch die Verweildauer ist hoch. Ob die Suizidrate aufgrund der Kampagne langfristig zurückgehen wird, lässt sich wohl erst in ein paar Jahren sagen. Aber die erfreulichen Besucherzahlen weisen darauf hin, dass die Sensibilisierung in der Gesellschaft funktioniert.

Wie geht es weiter, wenn die Kampagne zu Ende ist?

Wir hoffen natürlich, dass die Kampagne einen nachhaltigen Effekt haben wird. Ganz wichtig ist, dass die Webseite auch über die Kampagne hinaus bestehen bleiben kann.

Karin Taglang

IM NOTFALL

Die Dargebotene Hand: 143

Pro Juventute: 147

www.reden-kann-retten.ch

«Ein Suizid betrifft mehrere Leben», lautet die Botschaft der Suizidpräventionskampagne «Reden kann retten».

Vincent Barraud

Weg mit dem Tabu

Der 28-jährige Vincent Barraud ist Lokführer in Genf. Vor acht Jahren musste er einen Personennunfall erleben. Darauf folgte ein Prozedere, das «relativ gut funktionierte». Dank einer persönlichen Begleitung und seinem Umfeld, das immer ein offenes Ohr hatte, konnte Vincent Barraud nach drei Tagen wieder in den Führerstand steigen. «Trotzdem war es ein traumatisches Erlebnis, besonders in einer Zeit, in der man kaum noch mit dem Tod konfrontiert wird – geschweige denn mit einem so gewaltigen Thema», erzählt er. «Aber das Thema wird unter dem Lokpersonal nicht mehr so stark tabuisiert wie vor einigen Jahren. Heute kann man zusammen darüber reden.» Doch von der Präventionskampagne hörte er nur in den Medien. Seitens der SBB erhielt er keine spezifische Ausbildung zu diesem Thema.

Die Kampagne unterstützt Vincent Barraud gerne: «Es ist wichtig, darüber zu reden. Und wenn damit auch nur ein einziges Leben gerettet wird, dann war es ein Erfolg.» Die Erfolgs-

chancen beurteilt er allerdings nicht skeptisch: «Wenn ich Pause habe, halte ich Ausschau nach Personen, die sich trödelnd am Ende des Perons bewegen. Natürlich funktioniert diese Kontrolle nur theoretisch; mit all den Leuten an den Bahnhöfen ist es eine praktisch unmögliche Mission.» Und er findet: «Eine simple Kampagne kann das Problem nicht lösen.» Seiner Meinung nach gibt es zu wenig Informationen über die Gründe, warum jemand Suizidgedanken hat und allenfalls zur Tat schreitet. Zwar erkläre die Kampagne den Zusammenhang von Suizidgedanken mit Depressionen, und dass es sich dabei um eine Krankheit handelt, die geheilt werden kann, wenn sie rechtzeitig behandelt wird. Doch für Vincent Barraud ist die Kampagne in diesem Punkt «noch zu wenig bei den Leuten».

ysa/kt

Sven Zimmermann

Glück im Unglück

Sven Zimmermann aus Bern ist seit vier Jahren Lokführer bei der SBB. Vor einem Jahr hatte auch er einen «Personennunfall». Das ist seine Geschichte: Es geschah mitten am Tag, als der junge Lokführer aus einem Bahnhof hinausfuhr und beschleunigte. «Ich sah die Person schon von weitem und konnte deshalb richtig reagieren. Also habe ich die Schnellbremse eingeleitet, gepufft und mir die Ohren zugehalten. Von da an habe ich fast keine Erinnerungen, also nichts, was sich eingebrannt hätte», erzählt er. Zimmermann hatte Glück im Unglück. Er war nicht alleine im Führerstand, sondern er hatte noch einen Auszubildenden dabei. Auch das Zugpersonal konnte ihn gut unterstützen. «Der Zugchef hat sofort seinen Kollegen zu mir nach vorne geschickt und der blieb die ganze Zeit bei mir. Ich war deshalb nie allein, das hat mir sehr geholfen.» Den Umständen entsprechend ruhig konnte Zimmermann seine Checkliste abarbeiten. «Schwierig wurde es eigentlich erst, als ich nichts mehr zu tun hatte», erinnert er sich. «Ich habe dann ein-

fach in einen Apfel gebissen. Es hat mich beruhigt, etwas normales mit den Händen zu tun.» Deshalb ging Sven Zimmermann auch noch am gleichen Abend ganz normal mit Kollegen essen. «Ich habe von Anfang an viel darüber geredet und bin zwei Tage danach wieder begleitet fahren gegangen. Das würde ich auch jedem Kollegen raten, denn so habe ich es geschafft, mich bei meiner Arbeit wieder wohl und sicher zu fühlen.»

Schlafen kann Sven Zimmermann ruhig; Flashbacks hat er keine. «Ich fahre nach dem Unfall noch gleich wie davor. Ich bin nur viel schreckhafter geworden. Aber auf jeden Fall bin ich noch immer gerne Lokführer», sagt er zum Schluss. Sven Zimmermann ist mit dem Schrecken davongekommen, doch andere kämpfen monate-, jahrelang gegen die schrecklichen Erinnerungen und Schuldgefühle an. kt

NEWS

Willich verlässt BLS

Der Leiter Personenverkehr der BLS, Andreas Willich, verlässt das Unternehmen. «Mit der Einreichung des Konzessionsgesuchs für den Wiedereinstieg in den Fernverkehr wurde vor Kurzem ein wichtiger Meilenstein für die BLS erreicht. Diese Gelegenheit möchte er nutzen, um sich nun eine Auszeit zu gönnen und sich beruflich neuen Herausforderungen zuzuwenden», schreibt die BLS. «Die Geschäftsleitung bedauert diesen Entscheid.» Willich habe die Ausweitung des Regionalverkehrs nach La Chaux-de-Fonds und Domodossola, den «Turnaround» bei der Schifffahrt, die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Unternehmensgeschichte sowie die Entwicklung digitaler Verkaufskanäle geprägt.

Plus und minus für RailAway

Die Freizeitreiseangebote von RailAway haben 2016 mehr Passagiere angezogen, aber weniger Umsatz gebracht. Schlechter abgeschnitten haben wetterbedingt die umsatzstarken Skiangebote sowie Mehrtages- und Gruppenreisen. Auch «Ruhe und Entspannung» wurde offenbar weniger über die entsprechende RailAway-Linie gesucht. Dagegen entwickelten sich die Angebote «Natur / Attraktionen erleben», «Sommer aktiv erleben» sowie insbesondere die Kunst- und Kulturangebote positiv.

TPF lanciert selbstfahrende Busse

Seit Montag verbinden zwei selbstfahrende Busse das Marly Innovation Center mit der 1,3 km entfernten nächsten Busstation der Freiburger Verkehrsbetriebe.

GAV Personalverleih wird neu verhandelt

Unia, Syna, Angestellte Schweiz und Kaufmännischer Verband wollen für die landesweit über 300 000 Temporärangestellten vor allem höhere Mindestlöhne erreichen und missbräuchliche Temporärstellungen reduzieren.

SBB Infrastruktur

Neue BAR für die Intervention

Seit März 2017 hat der SBB-Bereich Intervention eine neue Organisation und eine neue Einsatztaktik. Im Nachgang handelten die Sozialpartner eine neue bereichsspezifische Arbeitszeitregelung (BAR) aus, die per 1. Januar 2018 in Kraft tritt.

Die Interventionsleute eilen bei Bahnereignissen wie beispielsweise Kollisionen mit Tieren, Personunfällen etc. vor Ort und organisieren alles Nötige, damit die Züge schnellstmöglich wieder fahren. Nachdem Organisation und Einsatztaktik

der Intervention auf März 2017 geändert wurden, machte sich eine Arbeitsgruppe daran, die beiden bestehenden BAR «5x24-Stunden-Standorte» und «7x24-Stunden-Standorte» zu überarbeiten. Ziel war es, diese in einem gemeinsamen Dokument zusammenzuführen sowie zu vereinheitlichen.

Die Arbeitsgruppe bestand aus Standortleitern, Vertretern der Gewerkschaften (mehrheitlich Praktiker, nämlich Einsatzleiter und Lokführer) sowie Spezialist/innen für Arbeitsrecht. Sie erarbeiteten in weniger als sechs Monaten eine für alle Beteiligten überzeugende neue Regelung, welche die Verhandlungsrunde am 31. August pa-

raphieren konnte. Inzwischen haben die Entscheidgremien von Gewerkschaften und SBB die neue BAR I-13106 ohne grosse Diskussion genehmigt.

Ausgewogene, gute Regelung

Die wichtigsten Anpassungen sind unter anderem die einheitliche Zeitvergütung für beide Arbeitsmodelle, die Regelung der Arbeits- und Mittagszeit, das Vorgehen bei Nachtübungen sowie die Möglichkeit von Tagdiensten nach Schichten. Neu sind an den Wochenenden der 7x24-Stunden-Standorte auch an Sonntagen vier Stunden Arbeitszuweisung möglich. Ausserhalb der BAR wurde ausserdem die Verpflegung an

Übungstagen einheitlich geregelt.

«Die neue BAR ist eine ausgewogene, gute Regelung, die den Bedürfnissen der Arbeitnehmenden wie auch jenen der Arbeitgeberin Rechnung trägt», sagt der SEV-Gewerkschaftssekretär und Arbeitszeitspezialist Martin Allemann, der in der Arbeitsgruppe mitarbeitete und die Verhandlungsdelegation der Gewerkschaften leitete. «Mit der Zusammenführung der zwei bisherigen BAR konnten wir Vereinheitlichungen vornehmen, die Sinn machen. Und wir haben Dinge aufgenommen, die im Arbeitsablauf die Zusammenarbeit erleichtern.»

Fi

Genfer Verkehrsbetriebe (TPG)

Ziel ist vor allem ein gutes Verhandlungsergebnis

Am 14. September beschlossen zwei Personalversammlungen bei den TPG einstimmig, gewerkschaftliche «Massnahmen zu aktivieren», um bei den allzu langwierigen Verhandlungen bald zum Ziel zu kommen. Doch wichtiger als ein rasches Resultat ist dem SEV ein gutes Resultat.

Im Depot Bachet versammelten sich über Mittag rund 90 Mitarbeitende, überwiegend aus dem Rollmaterialunterhalt. Mehrere Kollegen beklagten, dass die Direktion den hohen Arbeitsdruck, den Personalmangel, die vielen Langzeitkranken und die hohe Abwesenheitsrate zu wenig ernst nehme und sich insbesondere mit der Anstellung des fehlenden Personals zu viel Zeit lasse. Für zusätzliche Verärgerung sorgte, dass die Direktion das Personal offenbar nicht an die im Oktober geplante 40-Jahr-Feier der TPG einladen will. Einstimmig wurde eine Resolution ver-



Das Personal des Depots Bachet votierte einstimmig für allenfalls nötige Kampfmassnahmen.

abschiedet, welche die Forderungen, darunter jene nach einer raschen Behebung des Personalmangels, auflistet und den Personalvertretern das Mandat erteilt, «die nötigen Massnahmen zu aktivieren».

Schwierige Verhandlungen

Auch die zweite Versammlung im Depot Junction mit ca. 70 Teilnehmenden – darunter vor allem Fahrer/innen – verabschiedete die Resolution einstimmig. In der Diskussion beklagten «Springer» einmal mehr, dass sie ständig allzu kurzfristig die Lücken im Personalkörper stopfen müssen. «Die Direktion sagt, sie verstehe unsere Situation, unternimmt aber nichts dagegen», ärgerte sich ein Kollege.

Bei den laufenden Verhandlungen stösst der SEV mit seinen Forderungen nach mehr Vorhersehbarkeit für die «Springer» noch immer auf ungenügendes Entgegenkommen. So will die Direktion den «Springern» ihre Einsatzzeiten weiterhin erst am Abend vor dem Einsatztag bestätigen. Auch mit seinen Forderungen nach mindestens fünf Minuten Wendezeit an Endstationen und nach höchstens vierstündigen Fahreinsätzen ist der SEV noch nicht am Ziel.

«Die von der Direktion vorgeschlagenen Teilzeitmodelle sind interessant, nehmen aber auf die Verpflichtungen von Eltern mit Kleinkindern zu wenig Rücksicht», bedauert SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Sola-

no. Zudem soll das Einteilungsbüro einen Teil der Kompensationstage ohne Einverständnis der Teilzeiter/innen festlegen können. Das kommt für Personal und SEV nicht infrage. In weiteren Punkten stehen die Verhandlungen ebenfalls noch immer an.

Mehr Subventionen für TPG

Zusätzlichen finanziellen Spielraum für die Lösung dieser Probleme bringt hoffentlich ein neues Gesetz vom 21. September: Darin spricht das Kantonsparlament den TPG die nötigen Mittel zu, um wieder die gleichen Leistungen wie bis 2014 – vor der Tarifsenkung – erbringen zu können. Die TPG hoffen deshalb auf zusätzliche 20 bis 25 Mio. Franken vom Kanton. ysa/Vas/Fi

Unterverband AS / Jugendkommission

Die Jugend kämpft um ihre Wertschätzung

Die jungen Mitarbeitenden der SBB sind frustriert: Häufig sind ihre Arbeitsverträge befristet, die Löhne tief und die Aufstiegsmöglichkeiten verschwindend klein. Das muss sich jetzt ändern.

In Zusammenarbeit mit dem Unterverband AS hat die SEV-Jugend am Montag, 25. September, eine Resolution an die SBB übergeben. Der HR-Leiter der SBB, Markus Jordi, nahm die Resolution von den zehn Vertretern der Jugendkommission entgegen. Auch SEV-Vizepräsident Manuel Avallone sowie AS-Zentralpräsident Peter Käppler waren vor Ort und unterstützten das Anliegen der Jugend.

Die Resolution des Unterverbands AS hält fest, dass die SBB jungen Berufstätigen «grosse Hoffnungen» macht, die jedoch aufgrund von befris-



Die SEV-Jugend übergibt ihre Forderungen an Markus Jordi: Die Jungen wollen sichere Arbeitsstellen, Aufstiegschancen und faire Löhne.

teten Arbeitsverträgen, unzureichenden Aufstiegsmöglichkeiten und niedrigen Einstufungen bzw. Löhnen meist enttäuscht werden.

Die Lehrzeit zählt nicht

So werden Lernende, die nach der Ausbildung bei der SBB bleiben wollen, unter dem Basiswert eingereiht und sind da-

durch benachteiligt. Die Erfahrung aus der Lehrzeit wird nicht berücksichtigt. Auch werden die Lehrjahre beim Zugang zu Treueprämien und Kündigungsschutz nicht angerechnet. Diese Ausgangslage ist schlecht für die Motivation der jungen Angestellten; sie fühlen sich nicht respektiert und wertschätzt. Dabei haben sie,

wie die Resolution auflistet, «eine top Ausbildung», sind dank häufiger Auslandsaufenthalte sehr sprachgewandt und aufgrund der gesellschaftlichen Anforderungen «an Höchstleistungen gewöhnt». SBB-Personalchef Markus Jordi nahm sich bei der Übergabe viel Zeit und zeigte ein offenes Ohr für die Anliegen der Jugend.

Mit der Resolution wollte die SEV-Jugend erreichen, dass man sich dieses Themas nun endlich annimmt und dass der Dialog über die Arbeitsbedingungen der Jungen in Gang kommt. Zuhanden der GAV-Konferenz wurden daher konkrete Forderungen formuliert.

Karin Taglang

Jetzt neue Mitglieder werben – es lohnt sich!

Bis zu 200 Franken pro Neumitglied!

Der Vorstand SEV hat entschieden, dein Engagement für die Mitgliederwerbung bis Ende Jahr besonders zu belohnen.

Für jedes neue Mitglied erhältst du neu

- Reka-Gutscheine im Wert von 100 Franken, die in allen Reka-Ferieneinrichtungen gültig sind (z. B. im Brenscino);
- als Mitglied von einem der Unterverbände VPT, AS, LPV und ZPV zusätzliche 50 Franken in bar;
- sowie die übliche Werbepremie von 50 Franken vom SEV.

Und das ist noch nicht alles! Wenn du ein Treffen mit Nichtmitgliedern organisierst, erhältst du

- Reka-Gutscheine im Wert von 100 Franken. Eine Information an den/die zuständige/n Gewerkschaftssekretär/in genügt.

Jede und jeder von euch kann Neumitglieder werben! Mach den Anfang und lade auch deine Kolleginnen und Kollegen ein, uns bei der Verbesserung eurer Arbeitsbedingungen zu helfen.



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

Langenseeschifffahrt (NLM)

Die NLM-Schiffsleute leben für den See

Beim ersten Treffen mit den Unternehmensspitzen hat sich nichts getan. Durch das Treffen mit den Gewerkschaften konnte der Dialog nach dem langen Streik der Angestellten auf dem Schweizer Seebecken wiederhergestellt werden, doch wurde kein einziger Streitpunkt beseitigt. Die Gewerkschaften fordern ein Treffen mit dem Kanton.

Die NLM befindet sich wieder in ruhigen Gewässern, aber der Schein trügt. Einige zentrale Punkte fehlen noch in der Zukunftsplanung. Am Donnerstag, 21. September, traf die Verhandlungsgemeinschaft von SEV, Unia, OCST und Peko der NLM unter der Leitung von SEV-Gewerkschaftssekretär **Angelo Stroppini** auf die Unternehmensspitzen der Luganersee-schifffahrt (SNL) sowie der Langenseeschifffahrt (NLM). Das Treffen wurde spontan einberufen und war das Erste seit dem Streik auf dem Langensee. Weitere Gespräche werden folgen. Nachdem das Eis gebrochen war, erklärten sich



Die Gespräche mit den Unternehmungen haben begonnen, aber die Unsicherheit bleibt.

die Parteien bereit, das gegenseitige Misstrauen beiseite zu schieben und so die Basis für offene und konstruktive Verhandlungen zu schaffen.

Einige Stolpersteine im Weg

Agostino Ferrazzini, CEO der SNL, deklarierte gleich zu Beginn, dass er noch auf den Businessplan warte und dass er ohne dieses strategische Dokument noch keine wirklichen Informationen über die Zukunft der Schifffahrt geben könne. Des Weiteren konnte das Konsortium, das von den italienischen wie auch von den Schweizer Ministern dringend erwünscht ist, noch nicht gebildet werden. Es steht nämlich

eine Bestätigung aus, welche die Sicherheit garantiert. Zur auf den 27. September verschobenen Ministerkonferenz sagt **Agostino Ferrazzini**, «dass damit noch ein weiterer wichtiger Mosaikstein fehlt, ohne den wir die Nachhaltigkeit des ganzen Unterfangens nicht beurteilen können». Obwohl das Schiff der Zukunft noch im Hafen steht, brachten **Angelo Stroppini**, **Enrico Borelli** (Unia) und **Lorenzo Jelmini** (OCST) brennende Fragen auf den Tisch, und zwar vor allem die Bedingungen des Personalwechsels von der NLM zur SNL. Die Zeit drängt und am Horizont zeichnet sich noch keine

Lösung ab. Deshalb wandte

sich **Angelo Stroppini** direkt an **Angelo Ferrazzini** und erinnerte ihn daran, dass auch er das Abkommen und die Bedingungen der Konzession kenne: «Herr Ferrazzini, Sie sind ein guter Unternehmer. Wir haben gesehen, dass Sie viele Ideen für den Neuaufbau haben und die Branche kennen. Sie müssen doch eine Idee haben, wie es für das Personal weitergehen soll?» Die Gewerkschaften konnten die von den beiden Unternehmensspitzen vorsichtig umschifften Fragen bezüglich der Stellen, der Vertrags- und der Arbeitsbedingungen nicht einfach übergehen und riefen diese in Erinnerung. Wie auch, dass sich der Staatsrat

zum Garant für die oben genannten Punkte erklärt und die Finanzierung der Linie Locarno–Magadino garantiert hat, um den Service public zu sichern. In Anbetracht des undurchsichtigen Ausgangs des Treffens verlangen die Gewerkschaften jetzt vom Staatsrat ein Gespräch, um die Unklarheiten zu beseitigen.

Noch immer grosse Sorgen

Bei der Personalversammlung tat die Belegschaft ihre Sorgen und Unsicherheiten kund. «Wir sind Menschen, Väter, Ehemänner und Freunde mit familiären Pflichten. Wir wollen wissen, wie es mit uns weitergeht.» Die Angestellten fühlen sich als Spielbälle der verschiedenen Akteure und spüren das Damokles-Schwert über ihren Köpfen. Nichtsdestotrotz sind sie bereit, mit dem üblichen Stolz für ihre Rechte zu kämpfen.

Die Rolle der Gewerkschaften ist und bleibt der Schutz der Mitarbeitenden, der in einem soliden GAV verankert werden soll. Aber auch die politische Unterstützung ist unentbehrlich; schliesslich geht es um die Aufrechterhaltung des Service public und um den Tourismus. *Françoise Gering/Kt*

Güterverkehr

Gespernte Gleise in Chiasso

Nach den enormen Problemen, die aufgrund der Rastatt-Sperre entstanden sind, gibt es schon die nächste Kapazitätseinschränkung – diesmal in Chiasso.

Früher pflegte man zu sagen: «Stilles Wasser bricht die Brücken», und genau das ist in Chiasso passiert. Unter den Gleisen, auf der Höhe der Überführung der Via Favre, gibt es einen Stollen, der das Wasser des Baches Faloppia sammelt. Dort hat sich das Wasser auf einer Seite eingefressen, was die Stabilität des Gleisbet-

tes bedroht. Eine kurzfristige Sanierung wurde nötig, was zur Sperrung von sechs Gleisen (C32 bis C37) im Startsektor nach Italien führt. Der Chef des Rangierbahnhofs Chiasso, **Renzo Dolfini**, beteuert: «Im Moment wird diese Blockierung keine grösseren Konsequenzen haben, vor allem weil der Verkehr wegen der Rastatt-Sperre immer noch eingeschränkt ist. Jedoch wird die Linie in Deutschland am 2. Oktober wieder geöffnet, und dann brauchen wir alle Kapazitäten, um den angestauten Verkehr

zu bewältigen. Deshalb müssen wir uns ins Zeug legen und unser Bestes tun.»

Die SBB hat mitgeteilt, dass sie mit Trenitalia vereinbart hat, in Hochfrequenznächten auf den Unterbruch der Linie südlich von Chiasso, der für Bauarbeiten am 4-Meter-Korridor vorgesehen war, zu verzichten. Man wird die Situation in der Zukunft analysieren müssen, um festzustellen, ob diese Massnahmen ausreichend sind. Die Arbeiten in Chiasso sollten Mitte Dezember beendet werden. *Gi/Kt*

Bundesgerichtsentscheid

Zugang für Gewerkschaften

Die Gewerkschaft VPOD hat im Tessin einen wichtigen Sieg erlangt: Das Bundesgericht hat den Gewerkschaften – entgegen dem Entscheid des kantonalen Verwaltungsgerichts vom Mai 2015 – das Recht auf Zugang zu den kantonalen Verwaltungsgebäuden zugesprochen. Im Januar 2012 hatte das Tessiner Verwaltungsgericht einer Stellungnahme des Staatsrats zugestimmt, der den Gewerkschaften den unbedingten Zugang zu den Arbeitsplätzen der öffentlichen Verwaltung nicht erlaubte. Die einzige Aus-

nahme waren Streiksituationen und Sonderbewilligungen. Gegen dieses Urteil hat der VPOD Rekurs eingelegt. Diesem hat das Bundesgericht nun stattgegeben und gewährt den Gewerkschaften nun den bedingungslosen Zugang zu den kantonalen Verwaltungen. **Raoul Ghisletta**, Gewerkschaftssekretär beim VPOD, hofft, dass der Entscheid in Zukunft auch das Recht auf Zugang zu privaten Unternehmen beeinflussen wird, denn für sie gilt der vorliegende Bundesgerichtsentscheid bisher nicht. *SEV*

■ Unterverband AS, Branche Personenverkehr Branchentagung P: Das Personal verlangt Fairness und Wertschätzung

An der 3. Branchentagung Personenverkehr vom 12. September behandelten die Teilnehmenden diverse Themen:

■ Die Umsetzung der Reorganisation OCP ist ein Paradebeispiel dafür, wie es nicht laufen sollte. In diesem für die Mitarbeitenden schwierigen Prozess vermissen wir eine wertschätzende Kommunikation und Umsetzung.

■ Die Branche P verlangt von der Leitung P-VS, dass die Regelung vom Bezug von CTS-Zeit gesamtschweizerisch einheitlich gehandhabt wird. Dieser Forderung wird sie an der Aussprache mit der Leitung P-VS vom 14. September Nachdruck verleihen.

■ In der Defekt-App kann Lob und Kritik abgegeben werden. Bei der Rubrik «Dienstleistungsmangel Personal» stellt sich die Frage, ob sie Sinn macht, da es sich nicht um einen eigentlichen Defekt handelt. Sicher ist jedoch, es soll daraus unter keinen Umständen ein «Lob-

App» mit «Sternen»-Vergabe entstehen.

■ Die Rahmenbedingungen zum Ferienbezug bei P-VS-BEV haben bezüglich Bezug von «Flexa» grossen Unmut ausgelöst. Es geht nicht an, dass ein Geschäftsbereich den Bezug von «Flexa» in den Monaten von Juni bis Ende Schulferien im Oktober verbietet und «Flexa» grundsätzlich erst in 3. Priorität bezogen werden kann. Wird im ersten Jahr der Flexa-Bezug abgelehnt, so muss er im zweiten Jahr ohne Einschränkung zeitlich festgelegt und bewilligt werden.

■ Gemäss der P-VS-BAR-Regelung sind Pausen auf 90 Minuten begrenzt. Ausnahme bilden kundendienstliche und betriebliche Bedürfnisse wie einmännig bediente Vertriebsstellen und Verbindungsverpflichtungen. Der Nachweis, dass die BAR-Regelung in allen Fällen korrekt umgesetzt wird, ist noch ausstehend.

Clemens Cola

■ LPV BLS

Gut besuchte Mitgliederversammlung

Präsident René Knöpfel konnte eine grosse Anzahl Mitglieder zur Mitgliederversammlung in Thun begrüßen und informierte über Aktuelles. Mit dem Leiter Bahnproduktion fand eine Diskussion über angeordnete und nicht angeordnete Weiterbildung statt. Zudem wurde der Stellenbeschrieb verhandelt sowie über die «dEVA» (WC-Entleerung) in Thun und an weiteren Standorten diskutiert. Der Stellenbeschrieb konnte bereinigt werden und wird mit einem Zusatzblatt über angeordnete Weiterbildung ergänzt. Verbesserungen bei FDV-Änderungen in Bezug von AAWB sind versprochen, jedoch wird ein geforderter jährlicher Instruktionstag nicht mehr gewährt. Die Bedienung der «dEVA Thun» wird nicht dem Lokpersonal auferlegt – ein Thema, das

beim Lokpersonal grosse Emotionen und kontroverse Diskussionen auslöste. Die Frontview-Scheibe in der Rückwand der Führerstände der neuen Stadler-Fahrzeuge wird nicht realisiert. Die Versammlungsteilnehmenden kritisierten den Vorgang zur Anmeldung der periodischen medizinischen Untersuchung erneut stark. Im Weiteren diskutierten sie über die Pausenlänge. SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti berichtete über aktuelle Themen des SEV. LPV-Zentralpräsident Hans-Rudolf Schürch informierte über Aktualitäten im LPV, im Speziellen über die SBFI-Zulassung des Lokführerberufs. Mit der Info über eine Werkführung in der Zuckerfabrik Aarberg vom 2. November schloss der Präsident die Versammlung.

René Knöpfel

■ PV Luzern

Schöne Wanderungen im Oetzal

Am 4. September brach eine Gruppe Wanderlustiger mit einem modernen Reiscar der Firma Gössi zur Wanderwoche ins Oetzal auf. Schon am ersten Tag hatten wir mit der Fahrt durch den Bregenzerwald und über den Hochtannbergpass einen ersten Höhepunkt.

Bei den Wanderungen versuchten wir immer, für alle etwas anzubieten. Das ortskundige Wanderleiterteam Anemarie und André Charrière brachte

uns auf verschiedenen Wanderungen das Oetzal näher. Höchster Punkt war mit 3040m die Bergstation der Gaislachkogbahn. Ein reichliches Frühstücksbuffet sowie kulinarische Abwechslungen beim Nachtessen im Hotel rundeten das Angebot der Wanderwoche ab. Detaillierte Beschreibungen der Tagesausflüge und einige Fotos sind auf der Website www.sev-pv.ch/luzern zu finden.

René Wolf

Unterverband LPV: Gemeinsame Ressortversammlung

Am 13. September führte der LPV in Brig seine gemeinsame Ressortversammlung durch. Diskutiert wurden Themen wie Sprachkompetenz, Neuvergabe der Fernverkehrskonzession(en), Führung von Fanextrazügen, Digitalisierung/Automation im Berufsbild des Lokführers und Veränderungen bei den Zugsicherungssystemen bei der RhB.

Angeht die Fülle an wichtigen Themen wird die Redaktion in einer späteren Ausgabe detailliert darauf eingehen.

Die Redaktion

SEV und Unterverbände

28. Oktober
9.30 bis 16.30
Uhr, Olten,
Hotel Olten

■ **Unterverband AS**
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.

11. November
Fiesch

■ **Unterverband VPT**
www.vpt-online.ch

VPT-Tagung Zentralschweiz:
«Die Digitalisierung im öV»

Was bedeutet die Digitalisierung für die öV-Angestellten? Diskussion mit Giorgio Tuti, Präsident SEV, Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV, Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP, Daniel Schlatter, Leiter Markt Schweiz, Postauto Schweiz AG. Tagesprogramm siehe Website. Anmeldungen ab sofort an eure Sektionspräsidenten.

19. November
Rebstein

■ **Unterverband VPT**
www.vpt-online.ch

VPT-Tagung Ostschweiz:
«Die Digitalisierung im öV»

Was bedeutet die Digitalisierung für die öV-Angestellten? Diskussion mit Giorgio Tuti, Präsident SEV, Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV, Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP, Thomas Küchler, Vorsitzender Geschäftsleitung SOB AG. Tagesprogramm siehe Website. Anmeldungen ab sofort an eure Sektionspräsidenten.

Sektionen

6. Oktober
20 Uhr, Chur,
Sitzungszimmer
in der Gürtel-
strasse 20

■ **ZPV Calanda**
Herbstversammlung

Alle aktiven und pensionierten Kolleg/innen sowie alle Lernenden vom Zuggpersonal Norden der RhB sind eingeladen. Anmeldung bis 5. Oktober auf der im Depot ausgehängten Anmelde-Liste eintragen oder an calanda@zpv.ch. Später eintreffende Kolleg/innen sind herzlich willkommen.

12. Oktober
14.15 Uhr,
St. Gallen, Res-
taurant Dufour

■ **LPV Nordostschweiz**
Herbstversammlung

«Die SOB in der Bahnlandschaft Schweiz», zum aktuellen Thema der Fernverkehrskonzessionen informiert Thomas Küchler, CEO der SOB.

14. Oktober
10 Uhr, Olten,
Pizzeria La Carbo-
nara (beim Bahn-
hof, Gleis 12)

■ **Bau Nordwestschweiz**
Herbstversammlung 2017

Infos zu aktuellen Themen, ihr könnt mitdiskutieren und Fragen stellen. Wegen Veränderungen im Vorstand muss neu gewählt werden. Es wird ein Mittagessen offeriert. Pensionierte Kollegen sind herzlich eingeladen. Anmeldung bis 6. Oktober an thomas.sev@bluewin.ch.

18. Oktober
14 Uhr, Olten,
Rest. Kolping

■ **LPV – Freie Sektion LPV**
Versammlung

23. Oktober
14.30 Uhr,
Bern,
Restaurant
Beaulieu

■ **LPV Bern**
Herbstversammlung

Alle aktiven Mitglieder und die Pensionierten sind eingeladen. Die Themen sind der Traktandenliste zu entnehmen, die alle Mitglieder der Standorte Bern, Fribourg, Thun und Interlaken per E-Mail erhalten. Als Gastreferent begrüßen wir Peko-Vertreter Markus Kröpfl.

23. Oktober
18.15 Uhr,
Lausanne,
Hotel Continen-
tal (vis-à-vis
Bahnhof)

■ **AS Ouest**
Mitgliederversammlung

Claude Héche, Ständerat (SP/JU) und Präsident OuestRail stellt das Entwicklungsprogramm 2030/35 Prodes vor und spricht über Erwartungen und Prioritäten der Westschweiz. Anschließend offeriertes Abendessen. Anmeldung bis 18. Oktober an ouest@as-online.ch, 078 825 66 90.

28. Oktober ■ **AS Securitrans**
10 Uhr, Olten, Restaurant Gleis 13
Herbstversammlung
www.as-online.ch

4. November ■ **BAU Bern/Wallis**
10.30 Uhr, Brig, Rest. Du Pont
Herbstversammlung

Sektionen VPT

3. Oktober ■ **VPT RBS, Pensionierte**
Verschiebedatum: 10. Oktober; Worb Dorf ab 7.45, Solothurn ab 7.49, Bern ab 8.34 Uhr
Wanderung Niederstocken-Reutigen-Wimmis (*Wanderung wird nicht nach Jahresprogramm durchgeführt*)

10. Oktober ■ **VPT SGV, Pensionierten-gruppe**
9.45 Uhr, Luzern, Bahnhof, Kiosk bei den Perrons
Ausflug

11. Oktober ■ **VPT BLS, Pensionierte**
8.50 Uhr ab Bern (S2) nach Laupen; Rückfahrt ab Kerzers 3x stündlich
Leichte Wanderung: Laupen, entlang der Saane, Gümnenen, Kerzers

6. November ■ **VPT STI**
8.15 Uhr, Thun, Bahnhof, vor dem Aperto
Sektionsausflug
www.sev-sti.ch

10. November ■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte**
9.07 ab Burgdorf, 9.34 ab Bern, 10.44 ab Brig (Domodossola an 11.12 Uhr)
Herbstausflug Domodossola mit Partner/innen (*Durchführung bei jedem Wetter*)

Zu Gast ist Desirée Baer, seit einem halben Jahr CEO der Firma Securitrans. Sie spricht über ihren Eindruck nach dem Start und wirft einen Blick in die Zukunft. Eingeplant ist Zeit für Fragen und zum Diskutieren mit Desirée Baer. Auch du bist herzlich eingeladen, wir freuen uns auf deinen Besuch! Auch Nichtmitglieder sind willkommen.

Alle Mitglieder sind eingeladen.

Einfache Wanderung, +90/-120m, 2½ Stunden. Verpflegung im Restaurant Löwen in Wimmis. Thun, Bahnhof (Bus) ab 09.00 Uhr, Niederstocken, Stockhorn an 9.23 Uhr. Rückfahrt ab Wimmis um 15.40 Uhr. Anmelden bis 29. September an Kurt Bühler, 031 839 11 15, kurtbu@bluewin.ch.

Luzern ab 9.57 Uhr, Escholzmatt ab 10.40 Uhr, Marbachegg, Talstation 10.52 Uhr, Gondelbahn nach Marbachegg. Rückreise: Marbachegg ab 14.50 Uhr Luzern an 16.43 Uhr.

Wanderzeit ca. 3 Stunden. Kaffee in Laupen, Mittagessen im Restaurant Kreuz in Gümnenen. Anmeldung bis 9. Oktober an Erich Gutknecht, 031 755 54 97, erich.gutknecht@bluewin.ch.

Ein Tag in Solothurn mit Stadtführung, Mittagessen im Restaurant Roter Turm und Besichtigung der Brauerei «Üfuf-Bier». Führung/Besichtigung für Mitglieder gratis, Unkostenbeitrag für Nichtmitglieder CHF 20 (excl. Essen und Anreise). Anmeldung bitte an Stefan Mooser, 078 808 43 26.

5-Gang-Mittagessen «tutto compreso» im Ristorante Fontana, 35 Euro, Euronoten bereithalten. ID oder Pass. 5 Minuten bis zum Restaurant. Rückfahrt um 16.48 Uhr, Bern an 18.23 Uhr. Hin und zurück reservierte Plätze. Anmeldung bis 31. Oktober abends an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58, 079 364 92 80, oscar.siegenthaler@gmx.ch.

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

7. Oktober ■ **PV Thurgau**
14.15 Uhr, Romanshorn, Restaurant
Herbstversammlung
www.sev-pv.ch/thurgau

10. Oktober ■ **PV Bern**
13 Uhr (Saalöffnung), Bern, Restaurant Union (Brunngasse 36)
Herbstjasturnier
www.sev-pv.ch/bern

10. Oktober ■ **PV Bern**
8.06 Uhr ab Bern Hauptbahnhof (Fiesch an 9.55 Uhr)
Höhenwanderung Bettmeralp (2200m. ü. M.)
www.sev-pv.ch/bern

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

18. Oktober ■ **PV Luzern**
14 Uhr, Luzern, Allmend, AAL
Herbstversammlung
www.sev-pv.ch/luzern

25. Oktober ■ **PV Basel**
14.30 Uhr, Basel, Restaurant L'Esprit (Laufenstrasse 44)
Herbstversammlung
www.sev-pv.ch/basel

27. Dezember bis 6. Januar ■ **PV Ticino e Moesano**
Abano Terme (Italien), Hotel Terme Paradiso
Thermalferien in Italien
www.sev-pv.ch/ticino

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.

SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer richtet einige Worte an uns. Unsere Sektion wurde umgeteilt, zuständig ist nun das Regionalsekretariat Chur. Anmeldung (wegen offeriertem Kaffee und Kuchen nötig) mit weissem Talon an Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.

Beginn 14 Uhr. Einsatz CHF 25, inklusive Nachtessen. Jassart: Schieber, Trumpf, Udenufe und Obenabe. Anmeldung erforderlich an Adolf Blunier, Wirt, 031 311 28 24 oder Erich Gerber, Organisator, 031 972 02 65, stbiker@hotmail.com.

Wanderung für trittsichere Personen von der Fiescheralp zur Riederalp, ca. 350m abwärts, teils entlang stillgelegter Wasserleitungen; 3 Stunden. Stöcke empfohlen. Verpflegung: Golfhotel Riederalp oder Restaurant Buffet. Anmeldung an Klaus Gasser, 033 437 35 10, klausxgasser@bluewin.ch.

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.

Ehrungen für 25, 40, 50, 60 und 70 Jahre SEV-Mitgliedschaft. Präsidentin und Sekretärin nehmen Anmeldungen bis 16. Oktober der persönlich eingeladenen Jubilar/innen gerne entgegen. Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich willkommen.

Anreise: Tram 15/16 «Heiliggeist-Kirche», Tram 10/11 «Münchensteinerstrasse», Bus 36 «Thiersteinerschule/Zwinglihaus». Anträge/Traktanden bei Walter Merz erfragen, 077 438 03 54 oder siehe Website. Wir freuen uns aufs Wiedersehen.

DZ CHF 1050 pro Person, EZ CHF 1200 p.P. (Anzahl EZ beschränkt). Im Preis inbegriffen: Carreise und Vollpension (inkl. Getränke). Thermalkur möglich. Weitere Infos und Anmeldung bis 30. September bei Eliana Biaggio, 091 857 49 19.

Pensionierte SBB

3. Oktober ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**
Basel, Restaurant Bundesbahn
Stammtisch

4. Oktober ■ **PV Bern**
14 Uhr, Bern, Bümpliz, Sternensaal (Tram Nr. 7 bis «Bachmätteli»)
Herbstversammlung
www.sev-pv.ch/bern

4. Oktober ■ **PV Zürich**
10 Uhr, Zürich, Restaurant Rheinfelder Bierhalle
Stamm
www.sev-pv.ch/zueric

5. Oktober ■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**
Ab 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn
Höck

5. Oktober ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**
14 Uhr, Olten, Rest. Bahnhof (Gleis 13)
Stammtisch

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

Übliche Traktanden. Referat von Georg Klingler, Greenpeace. Unter dem Titel «Harvey, Irma, José, Maria, Spalt im Eiger und Jungfraubahn» spricht er über die Wetterkapriolen der letzten Zeit und warum Klima, Klimaschutz und Klimawandel uns alle angehen. Mitwirkung des Männerchors.

Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

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

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

Unsere Verstorbenen

Bärenfaller Edmund, pensionierter Zugführer, Giswil; gestorben im 98. Altersjahr. PV Luzern.

Burri Hans, Landquart; gestorben im 92. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Diener Hans, Jona; gestorben im 95. Altersjahr. PV Zürich.

Eger Oskar, pensionierter Fahrdienstleiter, Muttenz; gestorben im 94. Altersjahr. PV Basel.

Frech Lydia, Witwe des Walter, Breitenbach; gestorben im 94. Altersjahr. PV Basel.

Fuchs Hans, Chur; gestorben im 88. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Haas Klara, Witwe des Adolf Josef, Entlebuch; gestorben im 90. Altersjahr. PV Luzern.

Hendry Rosa, Witwe des Alois, Mändorf; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Klaus Niklaus, pensionierter Monteur, St. Antoni; gestorben im 77. Altersjahr. PV Fribourg.

Levy Markus, Lokomotivführer, Untervaz; gestorben im 51. Altersjahr. LPV Landquart.

Roduner Hans-Peter, pensionierter Visiteur, Schlieren; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Schärer Hansruedi, pensionierter Betriebssekretär, Münchenstein; gestorben im 88. Altersjahr. PV Basel.

Schiesser Jeanne, Witwe des Hans, St. Gallen; gestorben im 91. Altersjahr. PV St. Gallen.

Schneider Betti, Witwe des Werner, Meiringen; gestorben im 96. Altersjahr. PV Luzern.

Schöb Paul, pensionierter Zugführer, Speicher; gestorben im 93. Altersjahr. PV St. Gallen.

Weber Margrit, Witwe des Kurt, St. Margrethen SG; gestorben im 91. Altersjahr. PV St. Gallen.

Link zum Recht

Keine «Kurzschlussbehandlung»!

Auch wenn es schwer fällt: Einen kühlen Kopf zu bewahren kann in einer beruflich belastenden Situation einen Unterschied von tausenden Franken machen.

«Genug ist genug – ich kann nicht mehr, ich kündige!»: Wer hätte das nicht schon gedacht! Doch ein solches Verhalten kann teuer sein.

In vielen Bereichen der SBB führt das ominöse Sparprogramm «Railfit 20/30» offenbar zum totalen Chaos, zu völlig entnervten und überforderten Mitarbeitenden sowie Kadern. Das SEV-Rechtsschutzteam wird deshalb seit einiger Zeit von hilfeschuchenden Mitgliedern aller Stufen geradezu überrannt. Die Mitglieder berichten – dies nicht selten unter Tränen und auch unter Vorlage von entsprechenden Belegen – über Burnouts, Mobbing,

unfaire Vorwürfe hinsichtlich Leistung und/oder Verhalten sowie daraus abgeleitete Ziele und Drohungen, psychisch bedingte Krankschreibungen sowie nicht nachvollziehbare Stellenaufhebungen.

Kündigung als letzter Ausweg?

Oft sehen die Hilfesuchenden im Interesse ihrer Gesundheit die möglichst rasche Auflösung des Arbeitsverhältnisses als einzigen Ausweg. Wir haben im «Link zum Recht» schon wiederholt vor einem solchen vorzeitigen «Befreiungsschlag» gewarnt und wiederholen diese Warnung hiermit ausdrücklich!

Aufgrund der Vertragsfreiheit kann jeder Mitarbeiter oder jede Mitarbeiterin den

Arbeitsvertrag unter Einhaltung der Kündigungsfrist kündigen. Wie einige aktuelle Beispiele aus dem Bereich der SBB zeigen, werden solche Kündigungen nicht hinterfragt, sondern «sang- und klanglos» bestätigt, dies auch dann, wenn die Betroffenen noch in der zweijährigen Lohnanspruchsfrist stehen und/oder sich offensichtlich der Tragweite und Konsequenzen ihrer «Kurzschlussbehandlung» gar nicht bewusst sind.

Es droht Taggeldkürzung

Wir erinnern daran, dass die Arbeitslosenkassen bei einer Kündigung durch den Mitarbeiter oder die Mitarbeiterin und bei Austrittsvereinbarungen ohne Einhaltung der Kündigungs-

frist im Falle einer nachfolgenden Arbeitslosigkeit in der Regel von schwerem Selbstverschulden ausgehen und entsprechend Einstelltag verfügen.

Gründlich bedenken

Eine eingereichte Kündigung oder eine unterzeichnete Austrittsvereinbarung rückgängig zu machen, ist äusserst schwierig und nur in Ausnahmefällen überhaupt möglich. Bevor also mit einer Kündigung oder einer Austrittsvereinbarung eine schwierige Situation am Arbeitsplatz «beendet» wird, müssen die Chancen und Risiken eines solchen Schrittes sehr gut und in aller Ruhe gegeneinander abgewogen werden. Insbesondere sind dabei die Kündigungschutzfristen

im Krankheitsfall, Lohnfortzahlungspflichten des Arbeitgebers, Sozialversicherungsfragen, die SBB-Pensionierungsmodelle sowie arbeitsrechtliche Aspekte zu berücksichtigen.

Das SEV-Rechtsschutzteam steht den SEV-Mitgliedern in solchen Situationen selbstverständlich gerne beratend zur Verfügung.

Rechtsschutzteam SEV

Der «Link zum Recht» wird abwechselungsweise von den Mitgliedern der Rechtschutzabteilung des SEV geschrieben. Dieser Beitrag ist der letzte von René Windlin, der bald in den wohlverdienten Ruhestand treten wird. Wir werden unseren Kollegen in der nächsten Nummer gebührend verabschieden.

Kongressbeschlüsse 2017 in Kraft

Die Referendumsfrist für die am SEV-Kongress 2017 gefassten Beschlüsse ist am Freitag, 15. September 2017 unbenutzt abgelaufen.

Die Beschlüsse:

- zum Sozialbericht SEV 2017
- zu den Positionspapieren 2017–2019
- zu den neuen Kongressanträgen

sind demnach in Kraft getreten.

SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Christina Jäggi, Kongresssekretärin

Leserbrief

Das Tüpfchen auf dem i

Kürzlich erhielten wir Post von unserem ehemaligen Arbeitgeber mit Gutscheinen für Neukunden von Halbtaxabonnements, die wir in unserem Namen an sie verteilen können.

Zuerst kam die Versteuerung der GA und anschliessend die Abschaffung der Rail Checks. Die Pensionierten haben trotz heftiger Gegenwehr in den sauren

Apfel beissen müssen. Ich denke, die SBB hat viel Geschirr zerschlagen im Umgang mit den Pensionierten.

Als Tüpfchen auf dem i sollen wir jetzt auch noch für die SBB die Kohlen aus dem Feuer holen und Neukunden anwerben. Wo bleibt hier der gesunde Menschenverstand?

Kurt Egloff, Pensionierter SBB

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



Letzte Plätze! Anmeldefrist: 31.10.2017

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 12. Oktober 2017.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 5. Oktober 2017, 8 Uhr.

Inserateschluss: 2. Oktober 2017, 10 Uhr.

Ausschreibung der jurassischen Buslinien

Dumping-Offerten verhindern

Syndicom und SEV haben am Dienstag eine Petition lanciert, um den öffentlichen Verkehr im Kanton Jura vor Dumping zu schützen. Solches droht bei der im kommenden Jahr geplanten Ausschreibung der Buslinien im Jura. Die Gewerkschaften fordern, dass die Ausschreibung mit der Auflage verknüpft wird, mit den Sozialpartnern einen GAV abzuschliessen. Diese Forderung unterstützen auch Vorstösse im Kantonsparlament.

Die jurassische Regierung hat beschlossen, sämtliche von ihr bestellten Buslinien im Frühling 2018 auszuschreiben. Damit droht Ungemach für die Benutzer/innen, die Bevölkerung und das Personal der Unternehmungen Chemins de fer du Jura (CJ) und Postauto, die bisher je einen Teil der Linien betrieben haben. Syndicom und SEV arbeiten in dieser Angelegenheit eng zu-



SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique am Mikrofon des Westschweizer Radios.

sammen und betrachten es als äusserst wichtig, dass in die Ausschreibung Elemente zum Schutz der Arbeitsbedingungen der Busfahrer/innen aufgenommen werden. «Deshalb verlangen wir, dass Offerten mit der Pflicht verbunden werden, einen GAV auszuhandeln, worin die in der Region üblichen Arbeits- und Anstellungsbedingungen abgebildet sind», erklärt Gewerkschaftssekretär

Jean-Pierre Etique, der beim SEV für die CJ zuständig ist. «Ohne diese Garantien laufen wir Gefahr, dass eine Nivellierung der Anstellungsbedingungen nach unten stattfindet.»

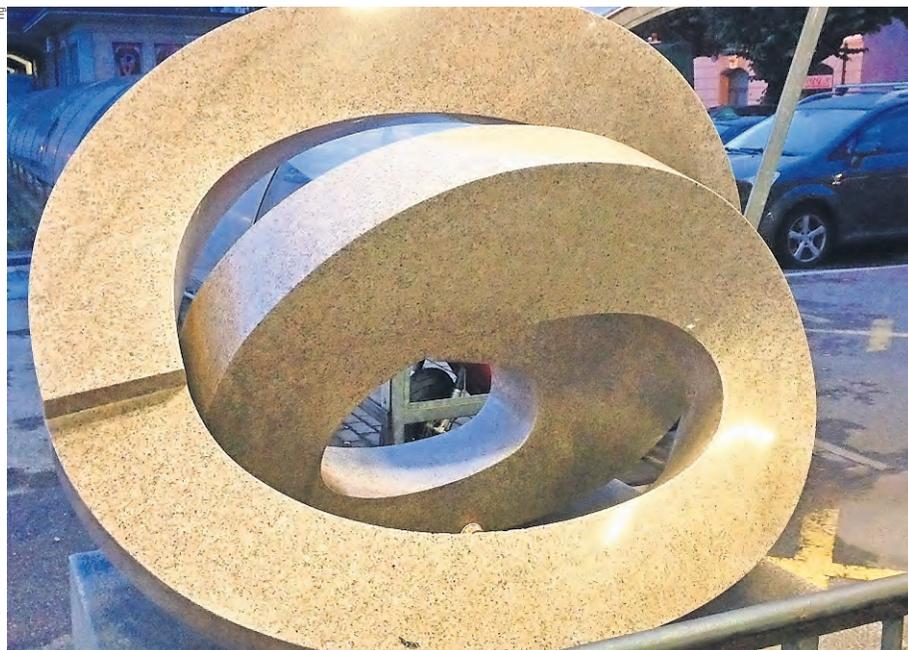
Es geht nicht nur um die Löhne
«Auf dem Spiel stehen neben den Löhnen auch die Dienstpläne des fahrenden Personals», präzisiert Jean-Pierre Etique. «Wenn die tägliche Fahrzeit zu-

nimmt, leidet darunter auch die Sicherheit der Passagiere.» Am selben Strick zieht Syndicom-Regionalsekretär Jean-François Donzé: «Wir rufen die Benutzer/innen, die Bevölkerung und alle Mitarbeitenden von Postauto und CJ auf, für diese Forderung möglichst viele Unterschriften zu sammeln. Es geht um die Qualität der Arbeitsbedingungen und des Angebots.»

Politische Vorstösse

Nicht nur die Gewerkschaften mobilisieren, sondern auch Politiker/innen. Nach der Interpellation unseres Kollegen Vincent Hennin vom PCSI hat im Kantonsparlament nun auch der Abgeordnete Pierluigi Fedele eine Motion der Fraktion von Grünen, Christlichsozialen und Partei der Arbeit eingereicht. «Bei öffentlichen Ausschreibungen ist heute der Preis eines der wichtigsten oder gar das einzige Auswahlkriterium», hält er fest. «Dieser Auswuchs, der nicht nur im Jura zu beobachten ist, steigert den Druck auf dem Arbeitsmarkt und kommt meistens Unternehmen zugute, die die GAV oder die in der Branche bzw. Region üblichen Anstellungsbedingungen nicht einhalten. Man darf sich keine Illusionen machen: Preisunterschiede von 10%, 20% oder mehr bei einer Offerte sind nur mit Druck auf die Arbeitsbedingungen oder schlechteren Leistungen möglich», sagt Pierluigi Fedele, der das öV-Personal auch als Unia-Regionalsekretär unterstützt. Der SEV zählt beim Unterschriftensammeln auf seine Mitglieder im Jura. **Vivian Bologna/Fi**

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte den Bahnhof Remaufens (Linie Palézieux – Châtel St-Denis). Ein grösserer Bildausschnitt ist auf der Internetseite des SEV zu finden: www.sev-online.ch.

Das Caran d'Ache-Schreibset gewonnen hat

Karlheinz Winzer, Prilly, Mitglied AS Ouest.

Diesmal fragen wir: Wo wurde dieses Foto gemacht?

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Reka-Checks im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat, und die Lösung, verraten wir im nächsten *kontakt*. 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, 4. Oktober, 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.