

## Unzufriedenheit bei der TPO

Die SEV-Umfrage bei der Transportpolizei zeigt: vier Fünftel der Belegschaft wollen das Unternehmen verlassen. Die SBB muss handeln!

Seite 5

## Das TPG- und VMCV-Personal hat genug

In beiden Betrieben herrscht seit Langem ein Personalnotstand, doch sie stellen nie genug Leute an. Das Personal verliert die Geduld.

Seite 5



## Zu hohe Belastung

Alex Bringolf kritisiert den Sparwahn bei der Verkehrssteuerung.

Interview Seiten 6 – 7

## SBB-Führung baut Hunderte Mitarbeitende ab und kündigt zugleich den Contrat social

# Minus 800 Stellen kein Problem?

**Bevor Andreas Meyer als Verwaltungsrat von SBB Cargo abtreten muss, will er das Netz des Einzel-Wagenladungsverkehrs noch rasch halbieren. Egal, was das für die Gleisanschlussbesitzer, die Bevölkerung und das Personal bedeutet. Hauptsache, die SBB spart.**

Einmal mehr streicht SBB Cargo Bedienpunkte und verschlechtert so die Auslastung des WLW-Systems: der alte Teufelskreis. Meyer sagt den Kunden als Monopolist arrogant: «720 Wagen pro Jahr bzw. zwei pro Tag genügen nicht mehr, es braucht fünf!» 750 Mitarbeitende gingen dank «natürlicher Fluktuation» von allein, behauptet Meyer. Und die meisten seien vor wirtschaftlicher Kündigung eh geschützt. Zugleich will der «sozialste Arbeitgeber im Land» diesen Kündigungsschutz aber kippen!



Seiten 2 – 3 zum GAV, Seite 19 zu Cargo

170 von 344 Bedienpunkten des Einzel-Wagenladungsverkehrs will der SBB-Chef «überprüfen» und mindestens 100 schliessen.

## VPT-Branche Bahn

«Digitalisierungsprojekte müssen die Bedürfnisse der Mitarbeitenden berücksichtigen und diese einbeziehen», lautet die Hauptbotschaft der Branchentagung Bahn 2018 des Unterverbands VPT an die Arbeitgeber. Ein Referent stellte das Projekt «SmartRail 4.0» vor, mit dem durch Automatisierung des Bahnsystems bis 2038 jährlich 450 Mio. Franken gespart werden sollen. Präsentiert wurde auch die Billett-App «Lezzgo» der BLS.

Seite 9

## VPT-Branchentagung Bus ruft alle Kolleg/innen zum Mitmachen auf

# Neue Umfrage zur Gesundheit der Busfahrer/innen

■ Aus vielen «Pneu-Sektionen» hört der SEV immer wieder, dass der Druck auf das Personal gestiegen ist. Dass Pausen wegen dem engen Fahrplan verkürzt werden müssen oder wegfallen. Dass die Hektik generell zugenommen hat. Und dass das Personal dafür mit gesundheitlichen Problemen zahlt. Die Gesundheit ist ein wertvolles Gut. Darum will es der SEV genau wissen



und führt bei den Busfahrer/innen im ganzen Land eine zweite (anonyme) Gesundheitsumfrage durch. Dies auch, um die Resultate mit jenen der Umfrage von 2010 zu vergleichen. Bitte macht mit unter [bit.ly/bus-de](http://bit.ly/bus-de). Oder übergebt den Papierfragebogen bis Ende Mai einem SEV-Sekretariat oder eurer Sektion.

Dossier Seiten 10 – 11

## NEWS

## TransN 1: Zwei Linien wechseln zu Postauto

Leider hat der Verwaltungsrat der Neuenburger Verkehrsbetriebe TransN entschieden, nicht gegen den Zuschlag der TransN-Linien 612 und 613 an Postauto zu rekurrieren. Dies zur Enttäuschung des SEV. «Das TransN-Personal hat Mühe, diesen Entscheid zu verstehen, da die Postauto-Affäre an den Umständen dieses Zuschlag zweifeln lässt», erklärt Jean-Pierre Etique, der für TransN zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär. «Doch wir begrüssen das Versprechen von TransN, den 17 betroffenen Mitarbeitenden der beiden Linien Lösungen anzubieten. Der SEV wird darüber wachen, dass sie Wort hält.»

## TransN 2: Petition für eigene Kontrolleure

Im Val-de-Travers hat der Parti ouvrier populaire gegen die von der TransN geplante Auslagerung der Fahrausweiskontrollen 1000 Unterschriften gesammelt. Die Bittschrift richtet sich an die Direktion der TransN. Für SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique zeigt der Sammelerfolg, dass die Auslagerung ein Fehler ist. «Die Kunden wollen Mitarbeitende, die die lokale Kultur und Mentalität kennen. TransN muss über die Bücher!»

## Parlament stoppt Railfit 20/30 nicht

Als die SBB im Herbst 2016 mit ihrem Railfit-Sparprogramm den Abbau von 1400 Stellen bis 2020 bekannt gab, reichte SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat Philipp Hadorn im Parlament die Motion «Den McKinsey-Express» bei den SBB stoppen» ein. Doch der Nationalrat lehnte es nun am 27. Februar auf Antrag des Bundesrats ab, Railfit zu stoppen und der SBB neue Vorgaben zu machen. Obwohl Hadorn vor dem Abbau von Leistungen und Qualität bis hin zu Sicherheitsproblemen warnte. Abgelehnt wurde auch Hadorns Motion, die den Bundesrat mit Massnahmen zum Erhalt der Gotthard-Bergstrecke inklusive Zugbegleitung beauftragt hätte.

## GAV SBB / SBB Cargo

## «Unsere Führung schätzt uns gering»

**Die GAV-Verhandlungen bei SBB / SBB Cargo sind mit den masslosen Arbeitgeberforderungen schlecht gestartet: Diese führten am 21. Februar bei der SEV-GAV-Konferenz zu empörten Reaktionen – und am 28. Februar auch bei den SBB-Mitarbeitenden, die der SEV vor Bürogebäuden, Werken, in Depots, Pausenräumen usw. mit Flugblättern informierte.**

Die Delegierten und die übrigen Mitarbeitenden, egal ob in der Gewerkschaft oder nicht, reagierten mit Kopfschütteln, Unverständnis und Ärger. «Unsere Führung schätzt uns und unsere Arbeit gering», fanden sie. «Die SBB wird als Arbeitgeberin immer unattraktiver! Da muss man sich nicht wundern, wenn die Leute davonlaufen, gerade die Jungen! Und

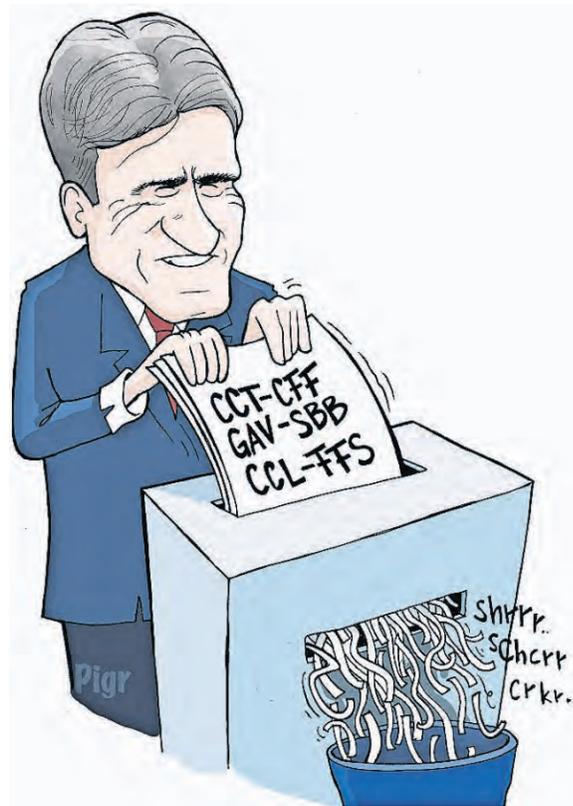
uns Alten streichen sie zum Dank eine Ferienwoche!» Man war sich einig: Diese Forderungen der SBB-Führung sind völlig überzogen und arrogant. «Sie behandelt uns wie Spielfiguren und glaubt, mit uns machen zu können, was sie will!»

## Das fordert die SBB-Führung

Die SBB-Führung will den GAV «weiterentwickeln» (wie sie es nennt), indem sie die Arbeitszeitregelungen weiter flexibilisiert und Ferien streicht. Mitarbeitende über 60 sollen auf eine ganze Ferienwoche verzichten! Wegfallen soll auch die Lohngarantie, die 2011 die Bedingung dafür war, dass der SEV dem neuen Lohnsystem Toco zustimmte, das die Handwerker durchs Band schlechter bewertete. Sparen will die Führung zudem durch Streichung der Regionalzulage und Reduktion der Dienstaltersgeschenke und Nachtzulagen.

## Kündigungsschutz im Visier

Weiter klagt die SBB-Spitze



## Lago Maggiore

## Schiffsleute noch immer arbeitslos

**Das geplante Konsortium der Schiffsbetriebe von Luganer- und Langensee, SNL und NLM, ist noch immer nicht geboren. Ihr Schwarzpeterspiel mit Bund und Kanton Tessin hält an – zum Schaden von Personal und Bevölkerung.**

Am 27. Februar organisierten die ehemaligen Schweizer Mitarbeitenden der italienischen NLM in Gambarogno eine Versammlung für die Bevölkerung, die sich wegen dem unterbrochenen Schiffsverkehr immer mehr Sorgen macht. Denn Pendlerinnen und Touristen können nicht mehr über den

See nach Locarno fahren. «Streiken ist unschweizerisch», war letzten Sommer während dem Ausstand der Schiffsleute gelegentlich zu hören. Doch es war ihr legales letztes Mittel, um sich gegen ihre kollektive Entlassung zu wehren. Zwar haben sie die Weiteranstellung für alle, gleiche Arbeitsbedingungen für ein Jahr und die Verpflichtung der Konsortiumsleiterin SNL zu GAV-Verhandlungen erreicht. Doch weder am 1. Januar, wie ursprünglich geplant, noch am 1. März ist das Konsortium gestartet. Bei Redaktionsschluss war noch immer unklar, wann die Schiffe endlich wieder fahren werden. Solch unplanmässige, zeitlich offene Unterbrüche des öffentlichen Verkehrs haben in unse-

rem Land auch nicht wirklich Tradition. Und diesmal liegt es wirklich nicht am Streik oder sonst an den Schiffsleuten, die sehnlichst darauf warten, endlich wieder einen Arbeitsvertrag unterzeichnen und arbeiten zu können. Und auch nicht an ihren Gewerkschaften SEV, Unia und OCST, die im Rahmen der nach dem Streik unterzeichneten Vereinbarung zu jedem Gespräch bereit sind. Es liegt auch nicht an den italienischen Wahlen, wie behauptet wurde. Leider hat die SNL bis Redaktionsschluss nicht bestätigen wollen, dass sie den Schiffsverkehr im Schweizer Becken des Lago Maggiore wirklich übernimmt. Sie und die NLM stellen sich weiterhin als Opfer

hin. Der Kanton Tessin tut nur das Minimum. Und Verkehrsministerin Doris Leuthard, die bereits am 31. Mai 2016 mit ihrem italienischen Amtskollegen Graziano Delrio eine Vereinbarung unterzeichnete und auf den 1. Januar 2017 die neue Konzession veranlasste, liess bisher nur mitteilen, es gebe zum Konsortium keine Alternative und es sei nicht Aufgabe des Bundes, die Verbindungen und Arbeitsplätze auf dem See zu garantieren. Falls bis 13. März noch immer nichts Verbindliches über den Start des Konsortiums bekannt sein sollte, wollen die verzweifelten Schiffsleute nach Bern fahren und das Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde zum Eingreifen auffordern. AS/FI

einmal mehr, dass sie ihre Mitarbeitenden nicht einfach entlassen könne wie andere Arbeitgeber auf dem «Markt». Darum will sie den Schutz vor Kündigungen aus wirtschaftlichen Gründen ab 2019 auf Mitarbeitende mit mindestens 15 Dienstjahren (heute sind es mindestens vier) und auf die Anforderungsniveaus A bis E beschränken. Zugleich will sie aber bis 2023 bei SBB Cargo 800 Stellen streichen (siehe Seite 19)! Und mit ihrem im Herbst 2016 lancierten Sparprogramm Railfit 20/30 in den kommenden Jahren Hunderte weitere Arbeitsplätze wegrationalisieren. Um einfacher kündigen zu können, will die SBB-Führung auch gleich noch die interne Rekursinstanz abschaffen, welche die Mitarbeitenden heute bei einer Kündigungsandrohung anrufen können.

Zudem will die SBB-Spitze den erst vor vier Jahren parallel zum GAV 2015 vereinbarten Anspruch der Temporärmitarbeitenden auf das Angebot einer

Festanstellung nach vier Jahren bei der SBB schon wieder streichen. Und das, obwohl dieser Anspruch auf Drängen der SBB bereits relativiert wurde.

## SEV bleibt bedürfnisgerechten, moderaten Forderungen treu

Auf die Masslosigkeit der SBB könnte eigentlich auch der SEV nach Basarlogik mit Maximalforderungen antworten: Lohn-erhöhung um 30 %, 35-Stundenwoche, mehr Ferien für alle, und so weiter. Einfach um mit dem Zaunpfahl zu winken. Doch der SEV hält sich weiterhin an die realen Bedürfnisse seiner Mitglieder, die diese in der SEV-Umfrage im letzten Sommer und in zahlreichen Anträgen an die GAV-Konferenz zum Ausdruck gebracht haben. In der Umfrage stellte sich übr-

gens eine klare Mehrheit hinter den Contrat social und die Lohngarantien 2011. Der SEV fordert weiterhin einen raschen Lohnaufstieg, vor allem für die Jüngeren, eine bessere Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf, Schutz- und Begleitmassnahmen zur Digitalisierung und Verbesserungen bei der Arbeitszeit. Doch die überzogenen, surrealen SBB-Forderungen verunmöglichen zurzeit jedes ernsthafte Verhandeln – was vielleicht ihr Ziel ist. Sicher ist, dass die SBB-Mitarbeitenden die Flyeraktion des SEV positiv aufnahmen. Denn sie sind sich bewusst, dass es hier um ihren GAV, um ihre Anstellungs- und Arbeitsbedingungen geht. Viele sagten, dass sie bereit sind, dafür auch persönlich einzustehen. vbo/FI

## PENSIONS-KASSE SBB

Die SEV-GAV-Konferenz vom 21. Februar befasste sich auch mit einer möglichen Vereinbarung mit der SBB zur Abfederung von Konsolidierungs-massnahmen, doch müssen noch einige Punkte abgeklärt werden.

## Bild der Woche



Am Montag feierten LPV-Pensionierte in Bern den Umzug dieses Wandteppichs vom Hotel Brenscino in die SEV-Zentrale. LPV-Zentralpräsident Hans-Ruedi Schürch und SEV-Präsident Giorgio Tuti luden zum Apéro. Im Bild fünf der rund 20 Lokführer-Partnerinnen, die 1989 zum 100. Geburtstag des LPV unter Anleitung der Künstlerin Kathlen Weber häkelten, strickten und nähten. «Unsere Frauen verdienen generell Worte des Dankes, denn jahraus jahrein werden sie mit den Problemen des unregelmässigen Dienstes ihrer Ehepartner konfrontiert», schrieb der LPV 1989.

## EDITO

SBB Cargo will sparen. Natürlich auch beim Personal: 800 Stellen sollen abgebaut werden. Doch SBB Cargo will auch investieren: 90 Millionen in die Digitalisierung. 10 Millionen in die Weiterbildung des Personals, das diese Digitalisierung stemmen muss. Und 20 Millionen in den Sozialplan für diejenigen, die bei der grossen Sparübung ihre Arbeit verlieren.

Es wird gespart, egal, wieviel es kostet. Warum? Weil man die Firma SBB Cargo zur schönen Braut machen will. Der abtretende SBB-Cargo-Verwal-

«Es wird gespart, egal, wieviel es kostet. Warum? Weil man die Firma SBB Cargo zur schönen Braut machen will.»

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV



tungsratspräsident behauptet zwar gern, mit allen «Stakeholdern», also Beteiligten, zu sprechen. Doch gehört wird nur auf Investoren, also auf mögliche «Shareholder».

Die Kunden? Unwichtig – wer nicht regelmässig Ganzzüge bringt, ist uninteressant. Das Personal? Nur ein Kostenfaktor! Doch ein abgemagerter Betrieb wird nicht fit genug sein, um der prognostizierten Nachfrage entsprechen zu können. Dann kommt die nächste Abbauübung, bis zum Abbauen nichts mehr da ist.

Das ist die Realität bei SBB Cargo. Und bei der SBB läuft nichts besser. Die grosse Abbauerei wird zur Zeit am GAV erprobt: Kündigungsschutz, Arbeitsbedingungen, Ferien, Löhne – Abbau überall. Und die Führungsriege spricht von «Wohlfühloasen», in denen sich die Mitarbeitenden angeblich befinden.

Der SEV ist bei den Leuten und hört, was sie von den Plänen der Führung halten: gar nichts. Tagtäglich treten im öffentlichen Verkehr Arbeitende dem SEV bei, weil sie der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen nicht tatenlos zuschauen wollen. Für ihre in einem schwierigen Umfeld erbrachte Arbeit wollen sie faire Bedingungen und eine respektvolle Behandlung. Mit ihnen zusammen bereiten wir die Antwort an die Führungsetage von SBB und SBB Cargo vor.

Noch hoffen wir auf ein Einsehen, setzen auf Verhandlungen auf Augenhöhe und auf echte Entwicklung. Doch wenn die Arbeitgeberseite nicht bereit ist, auf ihre Radikalforderungen zurückzukommen, wird ein Abschluss nicht möglich sein. Denn im SEV spielt die Solidarität!

## Fernbus-Konzessionen

# Nationalrat verpasst Chance, den Schweizer Fernverkehr zu schützen

**Der SEV bedauert, dass der Nationalrat die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes Art. 9 betreffend Konzessionserteilung für nationale Fernbuslinien abgelehnt hat. Der Schweizer Fernverkehr ist ein Erfolgsmodell, das durch die Konkurrenz von Fernbussen gefährdet wird.**

Am Dienstag, 27. Februar, hat der Nationalrat die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes Art. 9 trotz gegenteiliger Empfehlung der nationalen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) abgelehnt. Der SEV bedauert diesen Entscheid, denn es handelt sich um eine ver-

passte Chance, den erfolgreichen Schweizer Fernverkehr und die Arbeitsbedingungen zu schützen.

Die Änderung hätte festgehalten, dass vom Bund konzessionierte Verkehrsangebote durch nationale Fernverkehrsangebote nicht wesentlich konkurrenziert, sondern höchstens punktuell ergänzt werden dürfen. «Das Erfolgsrezept des Fernverkehrs in der Schweiz basiert auf einem kooperativen System, in welchem nicht eigenwirtschaftliche Linien mit den Gewinnen auf den rentablen Linien quersubventioniert werden, um eine flächendeckende Fernverkehrserschliessung garantieren zu können», erklärt Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV. «Dieses System wird nun gefährdet, da im Wettbewerb nur die rentablen Linien interessieren.»

## Angestellte unter Druck

Edith Graf-Litscher, SEV-Gewerkschaftssekretärin und Präsidentin der KVF-N, ist besorgt: «Jetzt ist grösste Vorsicht geboten. Wir dürfen unseren erfolgreichen öffentlichen Verkehr nicht leichtsinnig für den

Wettbewerb öffnen, denn so kommen die Anstellungsbedingungen und auch der Service public unter Druck.»

## «Scheinkonkurrenz» verhindern

Philipp Hadorn, SEV-Gewerkschaftssekretär und ebenfalls

Mitglied der KVF-N, doppelt nach: «Scheinkonkurrenz zu Lasten der Steuerzahlenden und der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten wollen wir auch in Zukunft nicht!» Nun gilt es, den Entscheid im Ständerat abzuwarten. **SEV**



Die Fernbusse von Domo sind startklar.

## MEINE MEINUNG

# Alle sind gefragt

*Wir wussten, es würde irgendwann so weit sein. Leider konnten wir uns nur das Ausmass nicht vorstellen und wo es uns noch treffen würde. Sparmassnahmen gehen immer zu Lasten der Mitarbeitenden, egal wo. Da brauchen wir uns nichts vorzumachen. Sie schauen in jede noch so kleine Nische, um etwas zum Sparen zu finden. Sie haben die Lücke gefunden und verbinden nun zwei Komponenten, die ihnen zugute kommen: Sparmassnahmen am richtigen Ort einsetzen und uns den Entwurf eines neuen GAVs mit extremen*

*Forderungen präsentieren. Friss oder stirb, heisst das Motto. Das ist ihrer Meinung nach der Preis, denn wir sind verpflichtet, den neuen GAV zu verhandeln und so nutzen sie unser eigenes Instrument für ihre Zwecke aus. Niemand fragt nach der Ursache für diese Sparmassnahmen. Warum sind sie notwendig? Was ist mit dem Gewinn der letzten Jahre passiert? Die Unternehmensleitung hat doch schon überall abgebaut und Veränderungen an den Berufsbildern vorgenommen – ist das denn noch nicht genug? Die SBB geht den scheinbar*

*einfachsten Weg: am leichtesten ist es, wieder dem Personal auf den Pelz zu rücken. Doch dieses Mal geht es uns allen an den Kragen. Jetzt sind das keine leeren Befürchtungen in ferner Zukunft mehr, sondern es ist aktuell im Hier und Jetzt. Was die SBB fordert, macht uns alle zu Verlierern und Verliererinnen. Echte Verhandlungen müssen aber zu einer Win-win-Situation führen. Ich bin erschrocken über das, was die SBB verlangt, und so wie mir geht es auch vielen andern Kollegen und Kolleginnen. Es ist schade, in wel-*



«Informieren und werben wir in unseren Reihen für den SEV!»

**Sabrina Tessmer**

*che Richtung sich das Ganze bewegt. Gibt es nicht noch andere Möglichkeiten, um zu sparen? Warum bei uns, beim Personal, beim Herzstück des Unternehmens? Motiviertes Personal hat das grösste Potenzial. Ich glaube nicht, dass die Reisenden das gut finden werden, denn auch für sie ist der Mensch wichtig. Jetzt sind wir alle gefragt, jede/r Einzelne von uns.*

*Der SEV wird sich für uns einsetzen und wir müssen ihn unterstützen. Zeigen wir den Leuten der Verhandlungsgemeinschaft, dass wir hinter ihnen stehen und sie stärken, damit sie das Beste aus den Verhandlungen für uns herausholen können. Informieren und werben wir in unseren Reihen für den SEV, damit alle Bescheid wissen, denn nur gemeinsam sind wir stark.*

## Unzufriedenheit bei der Transportpolizei (TPO)

# Die SBB muss jetzt handeln

**Bei der TPO besteht Handlungsbedarf, das zeigt eine Umfrage des SEV. In der Romandie ist die Personalfriedenheit auf einen Tiefstwert gesunken.**

Beim SEV waren seit einiger Zeit Meldungen über Missstände bei der Transportpolizei eingegangen. Um zu ergründen, ob es sich um ein allgemeines Problem oder «nur» die Unzufriedenheit Einzelner handelt, führte der SEV eine Umfrage in der ganzen Schweiz durch. Es wurden gegen 200 Fragebögen verteilt mit einem sehr guten Rücklauf von rund 60 Prozent. Das überraschende Ergebnis: Die Zufriedenheit mit den Be-

triebsabläufen ist regional völlig ungleichmässig verteilt.

## Zufriedene Tessiner

Denn die Auswertung wurde für die einzelnen Sprachregionen separat vorgenommen, was sicherlich Sinn macht, wenn man weiss, dass die Transportpolizei in Regionen organisiert ist. Die Mitarbeitenden im Tessin zeigten sich dabei bezüglich der Klarheit der Arbeitsanweisungen, der gut organisierten Arbeitsabläufe, der Korrektheit der Touren-einteilungen usw. mehrheitlich oder völlig zufrieden, während die Werte in der Deutschschweiz schlechter und in der Romandie katastrophal waren. Mit der Gesamtsituation im Beruf waren alle Antwortenden

im Tessin zufrieden, drei Viertel aus der Romandie dagegen unzufrieden.

## Begründete Unzufriedenheit

Bei der Umfrage wurde auch die Zufriedenheit mit den Chefs ergründet. Mit den Gruppenchefs oder Fachstellenleitern zeigten sich dabei die meisten sehr oder mehrheitlich zufrieden, und auch die Stützpunktleiter erhielten einigermassen zufriedenstellende Bewertungen. Anders sieht es auf Stufe Regionenleitung aus: Während die Tessiner mit dieser sehr zufrieden sind, steht es in den beiden andern Regionen äusserst schlecht. Die Zufriedenheit mit dem Kommandanten, dem obersten Chef, ist dagegen wiederum recht gut.

## Drohende Personalfucht

Wer mit den Bedingungen an seiner Arbeitsstelle unzufrieden ist, denkt über einen Stellenwechsel nach, das ist klar. Und so erstaunen die Antworten in diesem Bereich denn auch nicht: 9% der Antwortenden sagten, sie würden «auf jeden Fall» die Stelle wechseln, 36% wollen wechseln, wenn es eine entsprechende Möglichkeit gibt. 13% sehen schlicht keine Alternative zur jetzigen Stelle, während nur 42% der Antwortenden gern bleibt.

Auch bei dieser Antwort fielen die Ergebnisse je nach Region ganz unterschiedlich aus: Während im Tessin alle Antwortenden bei der TPO bleiben wollen, wollen in der Romandie

nicht weniger als 82% der Antwortenden das Unternehmen verlassen.

## Was tut die SBB?

Die Ergebnisse der Umfrage wurden von Jürg Hurni und René Zürcher, beide Gewerkschaftssekretäre beim SEV, der SBB präsentiert und von dieser entgegengenommen. Eine Antwort steht allerdings noch aus. Aufgrund der Umfrage zeigt sich ein Führungsproblem auf Stufe der Regionenleitung Deutschschweiz und noch ausgeprägter in der Romandie. Die SBB ist gefordert, sich der Problematik anzunehmen. Wenn vier Fünftel der Belegschaft ein Unternehmen verlassen wollen, ist das ein überdeutlicher Fingerzeig. pan.

## Genfer Verkehrsbetriebe (TPG)

## TPG: Streik in Sicht

Die Angestellten der Genfer Verkehrsbetriebe (TPG) haben genug von der Zerschlagung ihrer Arbeitsbedingungen. Bei einer Konsultation mit den Gewerkschaften SEV, Transfair und ASIP haben sie sich deutlich für einen Streik ausgesprochen. Der eintägige, verlängerbare Streik ist für den 21. März angesagt und basiert auf Forderungen betreffend die Arbeitsbedingungen in allen Bereichen der Unternehmung. Die Belegschaft von RATP, einer der drei Subunternehmer der TPG, will sich dem Arbeitskampf anschliessen.

«Wir befinden uns in einer festgefahrenen Situation, die uns keine Wahl lässt, ausser in den Streik zu treten», erklärte Valérie Solano, Gewerkschaftssekretärin SEV. «Alle Bereiche des Unternehmens sind betroffen: das fahrende Personal, aber auch die technischen sowie die administrativen Mitarbeitenden.»

Die TPG bedient immer mehr Linien, transportiert mehr Pas-

sagiere und bietet immer mehr Dienstleistungen an, doch das Personal wurde nie aufgestockt. Das führt zu Stress bei den Angestellten und gefährdet ihre Gesundheit.

Unter anderem fordern die Gewerkschaften deshalb eine unabhängige Instanz für die Arbeitsmedizin sowie die Bildung einer statutarischen Kommission, die sich um Fragen rund um das Arbeitszeitgesetz kümmert.

Am 28. Februar fand ausserdem ein Treffen mit dem Regierungsrat Luc Barthassat und der Unternehmensspitze statt. Dieser beauftragte das Unternehmen, mit den Personalvertretern zu verhandeln. Doch reden allein hilft nicht, denn seit Jahren wartet das Personal vergebens auf eine Verbesserung, die hauptsächlich durch die Aufstockung des Personalkörpers zu erreichen wäre. Mit dem Streik will man endlich erhört werden.

ysa/kt

## Verkehrsbetriebe Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve

## Die Chauffeure kochen vor Wut



Mit roten Armbinden zeigten die Chauffeure der VMCV: «Jetzt reicht's!»

Am 12. März haben die meisten Chauffeure des Waadtländer Verkehrsbetriebs VMCV ihre Unzufriedenheit kundgetan. Grund für ihre Wut ist die akute Unterbesetzung. Reisende wurden mit Flugblättern und Aufhängern in den Bussen über die Problematik informiert.

Es ist zu befürchten, dass das zukünftige Budget für genügend Chauffeure nicht ausreichen wird. Ausserdem wurden den Angestellten bis auf weiteres ihre freien Tage gekürzt, um die Unterbesetzung auszugleichen. «Die Direktion kann noch

nicht sagen, wann diese Massnahme fallengelassen wird», ärgert sich Tony Mainolfi, Gewerkschaftssekretär SEV. «Die Situation ist für das Personal schwer auszuhalten und die Direktion fordert immer mehr Flexibilität.» Tony Mainolfi sieht die Aktion als Erfolg, denn die Chauffeure haben ihre Entschlossenheit gezeigt: «Die Unterbesetzung ist unhaltbar. Es kann nicht sein, dass die Chauffeure auf ihre freien Tage verzichten müssen, um den Betrieb aufrechtzuerhalten.» Das Unternehmen missbraucht den

Berufsstolz seiner Angestellten. Aber was, wenn sie ihre freien Tage nicht mehr opfern?

Die bisher angekündigten Anstellungen werden nicht ausreichen, um die Unterbesetzung zu decken. Deshalb fordert das Personal – unterstützt vom SEV – die sofortige Anstellung von ca. 15 neuen Fahrer/innen, um der aktuellen Knappheit ein Ende zu setzen. Dabei geht es ihnen um die Sicherheit der Passagiere, aber auch um die Gesundheit des Personals und die Glaubwürdigkeit des Unternehmens. ysa/kt

## Spardruck in der Verkehrssteuerung



Alex Bringolf.

# «Die Belastung ist für viele zu gross geworden»

**Nach der Zentralisierung der Verkehrssteuerung in vier Betriebszentralen (BZ)\* und dauerndem weiterem Stellenabbau bei Betrieb hat die SBB mit dem Projekt «effort@betrieb» 2016 bis 2017 in den vier BZ nochmals 70 Stellen gestrichen, was die Arbeitsbelastung erhöhte. Und sie will beim Personal mit «Railfit 20/30» weiter sparen. Mitarbeitende werden krank, viele sind unzufrieden und immer mehr springen ab. Trotzdem setzt die SBB ihre Sparlogik fort. Wir sprachen darüber mit Alex Bringolf, langjähriger Zugverkehrsleiter und abtretender Leiter der Branche Infrastruktur des SEV-Unterverbands AS.**

**kontakt.sev:** Ist mit dem Stellenabbau in der Verkehrssteuerung die Arbeitsbelastung gestiegen? Und damit das Risiko, dass ein Fehler wie die irrtümliche Freigabe eines Gleises zu einem Unglück führt?

**Alex Bringolf:** Die verschiedenen Sparprogramme haben in der Verkehrssteuerung ihre

Spuren hinterlassen. Die durchschnittliche Arbeitsbelastung wurde bewusst erhöht, um Arbeitsplätze einzusparen. Die Mitarbeitenden in den BZ und Stellwerken der Rangierbahnhöfe sind hohen Belastungen ausgesetzt. Selbstverständlich sind sie sich der hohen Risiken bewusst, mangelnde Sorgfalt und fehlendes Sicherheitsbe-

wusstsein kommen in unserem Job gar nicht infrage. Dennoch und trotz moderner Sicherheitstechnik kann leider nicht ganz ausgeschlossen werden, dass wegen Fahrplan- und Arbeitsdruck und wegen der Komplexität der Sperrungen und Sicherungen zum Beispiel einmal ein Hinweistext oder -schild vergessen wird.

**Wie hat sich der Stellenabbau von 2016/17 in den BZ ausgewirkt?**

Man hat in den BZ je einen Sektor aufgelöst und diese Arbeitsplätze auf die anderen Sektoren verteilt. So konnte man verschiedene Dienste einsparen. Weil so den einzelnen Arbeitsplätzen mehr Stationen und Knoten zugeteilt wurden, ist die Belastung der Mitarbeitenden gestiegen, gemäss SBB nur durchschnittlich 14,3%. Man hat uns gesagt, dass so immer noch Reserven vorhanden seien, um Störungsfälle zu managen. Doch das ist heute bei weitem nicht mehr so. Bei Störungen ist zwar eine Verstärkung durch «ZVL Flex» vorgesehen, doch bis diese eingreifen, ist man zuerst überlastet. Dadurch hat die Kundeninformation draussen auf den Stationen gelitten. Kundenreklamationen und Medienberichte kritisieren immer wieder, dass Leute orientierungslos herumgestanden seien. Problematisch ist der Druck auch am Abend zwischen 20 und 22 Uhr, wenn für zwei oder drei Baustellen gleichzeitig gesichert werden muss. Dann musst du eine Baustelle an einen Kollegen nebenan abgeben, und wenn dieser auch überlastet ist, muss eine Baustelle warten. Dass in solchen Situationen einmal ein Fehler

passiert, ist leider nicht auszuschliessen. Eine zusätzliche Belastung sind neu auch Weiterbildungsmodul während der Touren.

**Inwiefern?**

Bisher hatten wir jeweils ganztägige Instruktionstage. Doch seit einigen Monaten werden diese acht Stunden auf zwei- bis dreistündige Module verteilt und in die Touren eingebaut, um die Instruktionstage einzusparen. Zum Beispiel am Morgen nach der Hauptverkehrszeit gibt es von 8 bis 11 Uhr ein solches Modul. Oder am Nachmittag vor 16 Uhr, bevor der Pendelverkehr wieder ansteigt und man am Arbeitsplatz wieder dringend gebraucht wird. Und falls es während der Instruktion eine Störung gibt, nehmen sie dich an deinen Arbeitsplatz zurück zum Aushelfen. Das hat den Vorteil, dass im Notfall eine Reserve von Leuten zur Verfügung steht. Aber für die Mitarbeitenden ist es eine grosse Belastung. Bisher hatten wir am Morgen nach der Hauptverkehrszeit eine etwas ruhigere Zeit, wenn es normal lief. Oder am Nachmittag konnten wir den Dienst vor der Rushhour etwas ruhiger anfangen. Jetzt mit diesen Lernmodulen haben wir immer seltener ruhige Phasen.



Alex Bringolf war seit 1990 im Stellwerk des Rangierbahnhofs Basel in Muttenz tätig. Am 2. März hatte er dort seinen letzten Arbeitstag und knipste diese Erinnerungsfotos.

**Was ist der Inhalt dieser Weiterbildungen, und wie sollte man sie besser organisieren?**

Ausbildungsinhalt sind zum Beispiel Neuerungen bei den Fahrdienstvorschriften oder bei den lokalen Betriebsvorschriften. Diese ändern jährlich, kaum ausgegeben folgen schon die ersten Ausnahmen und Anpassungen. Auch nehmen die aussergewöhnlichen Sendungen zu, im Rangierbahnhof Basel haben wir in jeder Schicht zwei und mehr solcher Züge. Der SEV-AS würde wieder ganztägige Instruktionstage begrüssen. Das würde unsere Touren etwas entlasten, und wir könnten uns so auch besser auf die Schulung konzentrieren. Denn wenn du vor der Instruktion vier Stunden voll am Anschlag gearbeitet hast, bist du nicht mehr frisch und lernfähig. Dazu kommt das Wissen, dass man im Fall einer Störung zu 100 Prozent da sein muss.

**Nicht neu, aber deshalb nicht weniger belastend ist für die Mitarbeitenden der**

**BZ die periodische Prüfung, die sie alle fünf Jahre absolvieren müssen...**

Ja. Nicht wenige Mitarbeitende opfern freie Tage und/oder ihre Ferien, um zu lernen. Der SEV-AS und die Personalkommission setzen sich für die Mitarbeitenden ein, und die SBB hat denn auch für eine bessere Vorbereitung schon einiges getan. Doch wer die Erstprüfung nicht besteht, erhält sofort eine Kündigungsandrohung. Dies ist für die Nachprüfung sehr belastend und löst noch mehr Prüfungsstress aus. Neu kommen in den nächsten Monaten in einigen Sektoren noch Sprachkompetenzprüfungen dazu. Der SEV-AS hat die Art der Durchführung schon früh bemängelt, aber ohne grosses Gehör seitens SBB. Betroffene Mitarbeitende müssen nun einen Sprachkurs absolvieren, um den Sprachtest bestehen zu können. Sogar zweisprachig Aufgewachsene fallen noch immer durch.

**Wie wirkt sich die gestiegene Belastung auf die Mitarbeitenden aus?**

Die Belastung ist für viele Mitarbeitende sicher zu gross geworden. Wenn man schon beim normalen Verkehr dauernd fast am Anschlag läuft, kann man eine Störung fast nicht mehr «handeln». Dann bist du über dem Anschlag. Das ist nicht mehr gesund.

**Führt die höhere Belastung zu mehr Krankheitsfällen?**

Das kann ich nicht mit Zahlen belegen, da solche nur zurückhaltend herausgegeben werden, doch wir haben immer wieder Krankheitsfälle. Natürlich gibt es neben der gestiegenen Arbeitsbelastung noch andere Gründe dafür, zum Beispiel die allgemeine Belastung des Schichtbetriebs. Auf jeden Fall hat die Unzufriedenheit beim Personal stark zugenommen. Ein Grund dafür ist auch die Tendenz, dem Personal immer kurzfristige Änderungen bei der Tourenplanung zuzumuten. Die Mitarbeitenden sollen immer flexibler werden, während ihre Wünsche und die Einwände der Personalkommission in den Wind geschlagen werden. Da muss man sich

dann nicht wundern, wenn viele unzufrieden sind, resignieren und davonlaufen. Letztes und vorletztes Jahr sind mehrere junge Kollegen nach der Ausbildung bald wieder gegangen. Wer eine Alternative hat, nutzt diese zunehmend. Ältere wie ich zum Beispiel gehen vorzeitig in die Pension. So muss man auch keine periodische Prüfung mehr machen...

\* Durch die Zentralisierung in den vier BZ wurden viele Stellen eingespart. Zum Beispiel im Gebiet der BZ Mitte (zwischen Basel, Bern, Brugg und Luzern) waren 2007 für die Betriebssteuerung an rund 30 Standorten (Fernsteuerzentren und Stellwerke) rund 630 Vollzeitstellen nötig, Ende 2017 waren es noch 469.

Markus Fischer

## GAV 2019

## Noch mehr Flexibilität bei der Einteilung?

**kontakt.sev:** Die SBB will mehr Flexibilität bei der Arbeitszeit. Sind die Mitarbeitenden der Verkehrssteuerung in den BZ und RB denn unflexibel?

**Alex Bringolf:** Nein, sie sind schon sehr flexibel. Schliesslich leisten sie Schichtdienste rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche. Und wenn der Einteiler fragt, ob sie an einem freien Tag für einen kranken Kollegen einspringen können, sagen sie zu, wenn Not am Mann ist. Doch wenn sie dann nicht sofort sagen, wann sie diese Tage beziehen, werden ihnen diese eingeteilt, ohne dass sie es wünschen. Man hat auch

angefangen, in den Jahreseinteilungen lediglich «Reservetage» festzulegen und erst zwei bis drei Monate vorher mitzuteilen, ob es ein Früh-, Mittel- oder Spätdienst ist. Auch verschiebt man Touren z. B. vom Mittel- auf den Frühdienst, teilweise ohne zu fragen, man teilt das einfach ein. All das schränkt die Mitarbeitenden in der Freizeitplanung ein und macht es für sie schwierig, Beruf und Familie unter einen Hut zu bringen. Deshalb müssen wir uns wehren, falls die SBB-Führung Ausnahmestimmungen in den GAV aufnehmen will, die noch kurzfristige Einteilungen und Änderungen von Touren ermöglichen.

## BIO

**Alex Bringolf** kam nach der Verkehrsschule 1977 zur SBB, lernte Betriebsdisponent und arbeitete fünf Jahre als Ablöser auf über 100 Stationen («die damals noch besetzt waren»). Danach war er ein Jahr bei der Zugüberwachung in Zürich, ab 1986 Sous-Chef in Rheinfelden und ab 1990 Fahrdienstleiter und Schichtleiter auf dem Rangierbahnhof Basel. Daneben war/ist er auch Ausbilder und in der Peko. Er geht Ende Juni in Pension. Im SEV engagierte er sich ab 1988 im Vorstand der SBV-Sektion Basel, die später SBV Nordwestschweiz hiess und von ihm bis 2010 präsidiert wurde. Er gehörte dem Zentralvorstand SBV und der SEV-GAV-Konferenz an. 2014-17 leitete er die AS-Branche Infrastruktur und führt zurzeit seinen Nachfolger Michele Corleto in diese Funktion ein.

## KOMMENTAR

## Infrastruktur Betrieb: dreimal Minus

1. Die Sparerei beim Personal hat Folgen. Wenn zum Beispiel Zugverkehrsleitende wegen einer Überlast einer Baustelle eine Freigabe erst 15 Minuten später geben können, stehen 15 Minuten lang unzählige Leute und teure Maschinen still. Der Betrieb hat gespart, und die Anderen zahlen die Zeche. Bei der Sicherheit gibt es zwar (hoffentlich) keine Kompromisse, aber bei der Qualität schon. Ganz zu schweigen von der Gesundheit und Zufriedenheit des Personals.

2. Dazu kommt, dass die Führung die Einreichungen innert kurzer Zeit – 2011 mit Toco und 2016/17 mit effort@betrieb – zweimal völlig durcheinandergewürfelt hat. Resultat: viel Unfrieden und gebrochene Versprechen.

3. SBB Betrieb hatte mal eine gute Betriebskultur. Das ist vorbei: Zu oft hört oder denkt man die Sätze: Wenn es dir nicht passt, kannst du ja gehen. Entsprechend steigt die Fluktuation.

Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV und Leiter Team Infra SEV

## Internationaler Frauentag

## «Lohnungleichheit jetzt!» 1/2 Mio. = zu wenig?

**Zum Internationalen Frauenkampftag am 8. März fanden zahlreiche Kundgebungen und Veranstaltungen statt.**

In deren Zentrum stand die Kritik am Entscheid des Ständerats, effektive Massnahmen zur Bekämpfung der Lohnungleichheit zwischen Frauen und Männern auf die lange Bank zu schieben.

In Bern demonstrierten über Mittag rund tausend Frauen gegen diese inakzeptable Verzögerungstaktik. An der Platzkundgebung machten die Frauen deutlich, dass freiwillige Massnahmen der Unternehmen nicht reichen, um das Lohngleichheitsgebot der Bundesverfassung in absehbarer Zeit zu erfüllen. Zu den Rednerinnen gehörte SEV-Frauensekretärin Lucie Waser.

37 Jahre nachdem der Grundsatz «gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit» in der Verfassung festgeschrieben wurde, ist es höchste Zeit, obligatorische Kontrollen und Durchsetzungsinstrumente zu verankern. Das Parlament muss mit dem revidierten Gesetz dafür sorgen, dass der Verfassungsauftrag endlich umgesetzt wird.



Stylish mit «Pussyhat» sprach Lucie Waser in Bern.

In Aarau, Genf und in anderen Schweizer Städten fanden weitere Kundgebungen und Veranstaltungen zum Frauentag statt. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund und seine Verbände intensivieren ihren Kampf gegen die Diskriminierung der Frau und stellen den 1. Mai 2018 unter die Losung «Lohnungleichheit. Punkt. Schluss!». *sgb*



Fanclub: Anja Meierhans, Brigitte Fanjak und Janine Truttmann.

**Der Ständerat will keine Lohnobergrenze für Kader bundesnaher Betriebe. Er lehnte eine Motion von Corrado Pardini ab.**

Die Motion von SP-Nationalrat und Unia-Geschäftsleitungsmitglied Corrado Pardini verlangte, dass in Betrieben, deren Mehrheitsaktionär oder Haupteigner der Bund ist, der höchste Lohn nicht über einer halben Million Franken liegen dürfe. Der Nationalrat hatte sie mit 111 zu 74 Stimmen angenommen, der Ständerat lehnte sie nun mit 34 zu 8 Stimmen ab.

**Linke Ständeräte dafür**

Für eine Annahme der Motion sprachen sich SP-Ständeräte wie Paul Rechsteiner (SG) oder Christian Levrat (FR) aus. Die Staatspolitische Kommission des Ständerats sah zwar das

Problem, wandte sich aber gegen die Lösung, da sie diese für «zu starr» hielt.

Sie schlägt mit einer eigenen parlamentarischen Initiative eine «Bandbreite» vor. Auch der Bundesrat lehnte die Motion ab, Finanzminister Ueli Maurer sagte, der Bund könne als Eigentümer der Betriebe «auf die Löhne Einfluss nehmen».

**Forderung der Stunde: Reden statt handeln**

Damit bleibt als Fazit, dass alle anerkennen, dass man etwas tun müsste, dass aber die Politiker/innen der Rechten und der Wirtschaft am Ende doch nichts tun wollen. Und dies zehn Jahre nach der weltweiten Finanzkrise, die die Diskussion über Lohn- und Boni-Exzesse erst richtig angestossen hatte. Das ist nichts anderes als Arbeitsverweigerung! *pan.*

## Die Alternative wird deutlich teurer

## Kritik an BR-Vorschlag

**Die Vorschläge des Bundesrates für eine Rettung der AHV ernten Kritik – praktisch von allen Seiten.**

Die Vorlage «Altersvorsorge 2020», die im letzten Herbst in der Volksabstimmung knapp verworfen worden war, hatte engagierte Diskussionen ausgelöst. Häufig wurde behauptet, es gebe bessere und billigere Lösungen. Danach sieht es nun aber gar nicht aus.

**Mehr bezahlen, länger arbeiten**

In der neuen Vorlage, die der Bundesrat nun auftragsgemäss vorgelegt hat, soll das Frauenrentenalter auf 65 Jahre und die Mehrwertsteuer um bis zu 2 Prozent erhöht werden. Eine Kompensation dagegen fehlt im Vorschlag.

Damit nimmt der «neue» Vorschlag jene Punkte wieder auf, die in der letztjährigen Vorlage

für Kritik gesorgt hatten. Entsprechend wird die vorgeschlagene Erhöhung des Frauenrentenalters vor allem von der Linken kritisiert, während die Erhöhung der Mehrwertsteuer als «viel zu hoch» auf klare Ablehnung der Rechten (FdP und SVP) stösst. Und dass der Bundesrat für die zweite Säule auf Lösungen von den Sozialpartnern wartet, wird wegen der dadurch drohenden Verzögerung nicht goutiert.

**Negative Punkte kombiniert**

Der «grosse Wurf», die gemeinsame Sanierung von AHV und 2. Säule in einer ausgewogenen Vorlage, wird mit der zweiten Vorlage klar verpasst. Und dass sie mit der Flexibilisierung des Rücktrittsalters zwischen 62 und 70 eine minimale Verbesserung (für beide Seiten) enthält, geht bei der grossmehrheitlichen Ablehnung weitgehend vergessen.

**Teurer, komplizierter und langsamer**

Die «schnelle, einfachere und günstigere» Reform, die die Rechte vor der letzten Abstimmung versprochen hatte, ist nicht in Sicht. Es wird im Gegenteil teurer, komplizierter und dauert länger. Die Hoffnung der Linken, eine Erhöhung des Frauenrentenalters verhindern zu können, hat sich ebenso zerschlagen wie jene der Rechten auf eine noch stärkere Erhöhung. Über eine Lösung der Pensionskassenprobleme wird nicht gesprochen.

**Gesucht:****Weg aus der Blockade**

Im Moment ist nur eine grosse Blockade zu sehen. Wie der Bundesrat noch in diesem Jahr eine Botschaft ans Parlament verabschieden will und ein Inkrafttreten der Reform aufs Jahr 2021 erreichen will, ist schwer nachvollziehbar. *pan.*

## Mehr Passagierrechte verankert

## OBI unter Dach

**Der Nationalrat will mehr Passagierrecht und eine unabhängige Trassenvergabe- und Fahrplanstelle.**

Interesse bei der OBI-Debatte fanden die beabsichtigten Hürden für Fernbusse, gegen die sich der Nationalrat aussprach (siehe separater Text Seite 4), die eigentliche Vorlage gab dagegen kaum zu reden. Beschlossen wurde folgendes:

■ Die Trassenvergabeestelle, die heute von den drei grossen Normalspurbahnen (SBB, BLS und SOB) sowie vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) getragen wird, soll in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführt und mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet werden, sie wird für alle Bahnen (ausgenommen Schmalspurbahnen) zuständig sein.

■ Die vorgeschlagene gesetzliche Basis für Systemführer-

schaften (wie beispielsweise ETCS oder im Tarifwesen) wurde abgelehnt, der Nationalrat will dafür einheitliche Branchenlösungen unterstützen.

■ Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE wird mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet und in RailCom umbenannt.

■ Um Benachteiligungen durch die Infrastrukturbetreiber zu verhindern, erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Mitwirkungsrecht.

■ Die Passagierrechte werden gestärkt. Anstelle der heute auf freiwilliger Basis ausgerichteten Leistungen (z.B. «Sorry-Bons») erhalten die Passagiere einen gesetzlich verankerten Anspruch darauf.

Stillschweigend gutgeheissen wurde die vom Bundesrat geplante Aufnahme von Externen in den Verwaltungsrat von SBB Cargo, die namentlich das Präsidium übernehmen sollen. *pan.*

VPT-Branchentagung Bahn zur Digitalisierung

# Personal will mitreden

«Die Digitalisierung muss die Bedürfnisse der Mitarbeitenden und Reisenden berücksichtigen!», lautete die Botschaft, die die Branchenversammlung Bahn am 8. März in Olten den Vertretern zweier Projekte der Mobilität 4.0 mit auf den Weg gab.

Mit ihrem Projekt «SmartRail 4.0» wollen die Bahnen SBB, SOB, BLS, RhB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) dank neuer Technologien bis



«Werden die Mitarbeitenden in eure Projekte SmartRail 4.0 und Lezzgo einbezogen?», fragte Daniela Lehmann, die SEV-Koordinatorin Mobilität 4.0, Daniel Schnetzer (links) und Adrian Stucki (beide BLS).

## Unterstützung für die Sektionen TPG & VMCV

Am Tag der Versammlung kündigte die SEV-VPT-Sektion TPG (Genfer Verkehrsbetriebe) einen Streik für den 21. März an, damit ihre jahrealte Forderung nach genügend Personal endlich erfüllt wird. Die über 70 Versammlungsteilnehmenden verabschiedeten daher einstimmig eine Solidaritätsbotschaft. In einer zweiten Solidaritätserklärung sagten sie auch der VPT-Sektion VMCV (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve) ihre Unterstützung zu bei ihrer Protestaktion gegen den anhaltenden ... Personalmangel. Weiter beauftragten sie den Vorstand der VPT-Branche Bahn damit, die Integration der bisherigen VPT-

Branche Touristik in die Branche Bahn vorzubereiten. Michèl Jaberg (BLS), der auf Ende 2017 aus dem Branchenvorstand zurücktrat, wurde mit viel Applaus und einem Präsent verabschiedet. Die Versammlung gedachte des engagierten Vorstandsmitglieds Andrea Sabetti (VPT Locarno), der letzten Sommer verstarb. Als Nachfolger von René Tschantz (TransN) wurde Laurent Juillerat (TransN) in den Vorstand gewählt. Weil seine Bahn Le Locle-Les Brenets seit letztem Sommer wegen Achsbrüchen nicht mehr fahren darf, hat er soeben Busfahren gelernt. So flexibel sind die Eisenbahner! **Fi**



Giorgio Tuti mit Ely Wüthrich (Elvetino, rechts), Christoph Locher (SOB) und Toni Feuz (SEV), die die Branchentagung organisierten.



Michèl Jaberg (BLS) wurde aus dem Vorstand verabschiedet.



Laurent Juillerat (TransN) rückt in den Branchenvorstand nach.



2038 den Bahnbetrieb weiter automatisieren und ihn produktiver, besser und sicherer machen, wie Daniel Schnetzer als «Delegierter» des Projekts erklärte. Dank dichter Trassenkapazität um bis zu 30 % steigen und die Verfügbarkeit der Sicherungsanlagen um 50 %. Dies, weil die Aussensignale wegfallen, die witterungsbedingt pannenfällig sind und aufwendig unterhalten werden müssen. Weiter soll dank neuer Kommunikations- und Sicherheitssysteme die schon tiefe Kollisionswahrscheinlichkeit um 90 % sinken, vor allem bei Rangier- und Baustellen. Stellen fallen z. B. bei den Sicherheitswärtern, in der Zuglenkung und Fahrplanerarbeitung weg. «Wir rechnen mit einer dauerhaften Kosteneinsparung von 450 Mio. Franken pro Jahr». Reisende erhalten bessere Informationen in Echtzeit und höhere Mobilfunkdatenraten auf den Zügen.

Ein Sparziel verfolgt letztlich auch die Ticket-App «Lezzgo», der BLS, mit der man sich mit

einem einfachen Fingerwisch auf dem Handy irgendwo «echeckt», durchs ganze Land reisen kann und dafür am Ziel den bestmöglichen Preis verrechnet erhält, «maximal den Preis einer Tageskarte», wie Co-Projektleiter Adrian Stucki präziserte. Er räumte ein, dass neben besserem Kundenkomfort («wie bei einem GA») auch der Wegfall der meisten teuren Billettautomaten angestrebt wird.

Daniela Lehmann, die beim SEV für das Dossier «Digitalisierung» zuständig ist, unterstrich gegenüber den Referenten die in kontakt.sev schon mehrfach vorgebrachten Forderungen des SEV: Die Arbeitgeber müssen ihre Mitarbeitenden und ihr Knowhow in Projekte einbeziehen, ihre Bedürfnisse berücksichtigen, sie weiterbilden, Produktivitätsgewinne an sie weitergeben, den «Change» sozial gestalten und die Entmenschlichung des öV vermeiden. «Die Digitalisierung betrifft uns alle!», betonte VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro. **Markus Fischer**

## FUSION

### Aus WSB und BDWM wird «Aargau Verkehr»

■ Vor mehr als 130 Jahren wurde mit der Strecke Wohlen–Bremgarten West das erste Teilstück der Bremgarten–Dietikon-Bahn eröffnet. Im Jahr 2000 fusionierte das Unternehmen mit der 1916 eröffneten Wohlen–Meisterschwanden-Bahn, die 1997 auf Busbetrieb umgestellt worden war, zur BDWM Transport AG. Auch die Wynental- und Suhrentalbahnhof AG ist durch eine Fusion entstanden: Vor 60 Jahren schlossen sich die 1901 eröffnete Aarau–Schöftland-Bahn und die 1904 in Betrieb genommene Wynentalbahn zusammen. Jetzt folgt der nächste Fusionsschritt: Die beiden



Regionalbahnunternehmen heissen neu «Aargau Verkehr». In der Praxis ist der Zusammenschluss bereits vollzogen, die Bestätigung durch die beiden Generalversammlungen im Juni ist eine reine Formsache.

Der neue Markenname ruft auch nach einem neuen Logo. Statt hellblau und orange wie die bisherigen Logos wird es blau sein – was im Aargau kaum erstaunt. Verschwinden wird dafür die Marke «AAR bus + bahn». Der Busbetrieb Aarau bekommt Anfang 2019 einen eigenständigen Auftritt und ebenfalls ein neues Logo.

Im Hinblick auf die Fusion müssen auch die Firmenarbeitsverträge angepasst werden. Ziel ist, dass es dabei für niemanden zu einer Verschlechterung kommt (vgl. kontakt.sev 1/2018). Der heutige Verwaltungsratspräsident der WSB, Kaspar Hemmeler, der bei Aargau Verkehr die gleiche Funktion übernehmen wird, gibt sich überzeugt, «dass diese Fusion eine positive Auswirkung für unsere Kunden und unsere Mitarbeitenden hat». Das hofft auch die für das Unternehmen zuständige SEV-Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher: «Die FAV-Verhandlungen verlaufen konstruktiv. Die grossen Brocken sind das Lohnsystem und die zukünftige einheitliche Pensionskassenlösung.» Bisher war die BDWM bei der BVK und die WSB bei der Symova. **pan.**

Branchentagung Bus in Olten

«Die gegenwärtige Politik des BAV ist fatal und widersprüchlich.»

Gilbert D'Alessandro, VPT-Präsident



# Vom Wert des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr steht im eisigen Gegenwind der Liberalisierung und macht schwierige Zeiten durch. Dies unterstrichen einhellig SEV-Präsident Giorgio Tuti und die Kolleg/innen der Branche Bus, die in Olten an der Branchentagung teilnahmen. Der öffentliche Dienst steht unter Druck; die Gewerkschaftsbewegung will ihn verteidigen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den Weg der Liberalisierung eingeschlagen. Die Erteilung der Konzessionen für Fernbuslinien wie jüngst jene für Domo Swiss Express lässt der Bahn Konkurrenz erwachsen. Das Volk hat namhafte finanzielle Mittel für die Bahn bereitgestellt. Die Billigbusse, die die Umwelt strapazieren, befahren unsere Strassen ohne GAV, und der SEV will die Bedingungen, unter denen gearbeitet wird, genau anschauen.

An der Tagung der Branche Bus am 27. Februar sah VPT-Präsident Gilbert D'Alessandro rot: «Die gegenwärtige Politik des BAV ist fatal und widersprüchlich. Während das Schweizer Volk für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur stimmt, schafft das BAV die Voraussetzungen für die Konkurrenzierung der Eisenbahnen, indem es Konzessionen für Fernbusse erteilt. Mir scheint, dass die Führung des BAV entgleist!» Doch damit nicht genug. Der Postauto-Skandal lastet als schwerer Brocken auf dem öffentlichen Verkehr. Schnell drängt die Rechte im Parlament auf Liberalisierungs- und Privatisierungsszenarien, als ob dies die Lösung für die Probleme wäre. «Vermittels dieses Skandals» fügte D'Alessandro hinzu, «will man den öffentlichen Dienst treffen; dieser muss allen in gleicher Weise

dienen, in den Zentren wie draussen auf dem Land.» Daher muss der öffentliche Dienst vor den immer häufigeren Angriffen geschützt und auch gestärkt werden. «Erinnern wir uns daran», betonte der VPT-Präsident, «dass die Steigerung der Rentabilität der Unternehmen sich als Druck gegen uns richtet, die Produktivität soll erhöht werden, was sich wiederum unmittelbar auf unsere Arbeits- und Gesundheitsbedingungen auswirkt.» (Siehe separaten Text S. 8) Der öffentliche Dienst, der auch Garant für den nationalen Zusammenhalt ist, steht allerdings nicht

nur in der Schweiz unter Druck. **Das Mantra der Privatisierung** SEV-Präsident **Giorgio Tuti** kann sich als Präsident der ETF-Eisenbahnbranche gut ein Gesamtbild der Situation in Europa verschaffen. «In Frankreich», so begann er, «will Präsident Macron den öffentlichen Dienst unter Druck setzen. In Österreich sind die Dinge durch den politischen Rechtsruck nicht besser. Und in Italien ist die Luft zum atmen sicherlich nicht günstig.» Deshalb hat die Gewerkschaftsbewegung die Pflicht,

den Schutz aufrechtzuerhalten und über alle Mittel zur Verteidigung des öffentlichen Dienstes nachzudenken (im Mai wird dies ein Thema an der Delegiertenversammlung des SGB sein). «Der Postauto-Skandal wird enorme Schäden anrichten und das Mantra der Privatisierung wiederbeleben, das in den Ländern, in denen es als Option gewählt wurde, nur Schaden angerichtet hat. Das Axiom ist einfach, erklärte Tuti: Zuerst wird alles billiger, dann beginnt die Qualität zu sinken und schliesslich muss alles saniert werden. Das Beispiel von Flixbus in Deutschland ist ty-

pisch: Um die Konkurrenz auszuschalten, hat das Unternehmen drastisch die Preise gesenkt, und als Flixbus dann allein war, hat es seine Preise um 30 % erhöht. Um den öffentlichen Dienst zu retten, müssten wir auch politische Bündnisse schaffen und eine Mauer gegen die Stösse der Liberalisierung bauen, die weder bessere Qualität noch grössere Sicherheit bringt, erklärte Tuti. Die Liberalisierung diene nur der Logik des Marktes und den Taschen der immer gierigeren Manager.

**Unterstützung für SBB-Angestellte**

Aber die Verteidigung des öffentlichen Dienstes, so warnt der SEV-Präsident, vollzieht sich auch über die Erneuerung des GAV SBB/SBB Cargo: «Wie ihr wisst, sind die Verhandlungen äusserst hart, weil wir vor einem Abbauprojekt im grossen Stil stehen.» Klare Worte fand auch VPT-Vizepräsident **Peter Bernet**. «Der GAV SBB ist das Modell, die Referenz für die GAV aller KTU. Ein Riss in diesem Leuchtturmvertrag würde bedeuten, dass auch die Verträge anderer öffentlicher Verkehrsunternehmen, die oft auf jenem der SBB basieren, gefährdet wären. Deshalb müssen wir alle im VPT mit unseren SBB-Kollegen und -Kolleginnen solidarisch sein und mit ihnen kämpfen.»

Françoise Gehring/pan.

## WERBUNG UND DIGITALISIERUNG

Ich weiss, dass das Werben neuer Mitglieder nicht einfach ist, aber wir kommen trotzdem nicht darum herum, weil wir nur mit einem hohen gewerkschaftlichen Organisationsgrad unsere Arbeitsbedingungen verteidigen können. **René Schnegg**, der Werbeverantwortliche im Zentralvorstand VPT, versuchte mit einer klaren Ansage die Kolleg/innen zu motivieren, die eigenen Reihen zu stärken. Dasselbe wiederholte **Vincent Leggiero**, Präsident der Sektion VPT-TPG. Als er die Entwicklung bei der TPG aufzeigte, wo die Gewerkschafter eine Streikdrohung deponierten, die von der Basis sehr gut aufgenommen wurde, betonte er die Wichtigkeit der Arbeit direkt bei den Leuten. «Nähe bedeutet, auf Platz sein, den Kolleg/innen zuhören und ihnen Antworten geben – das ist Gewerkschaft. Die Gewerkschaft besteht aus den Leuten, die genau das tun. Eine andere Zauberformel für den Erfolg gibt es nicht.»

«Was wird mit diesen Arbeitsplätzen im Zeitalter der Digitalisierung passieren?», fragte sich SEV-Vizepräsi-

dentin **Barbara Spalinger**. Eine zentrale Frage, wenn man sich daran erinnert, dass die Gewerkschaften historisch gesehen dort entstanden sind, wo die Arbeit erledigt wurde. «Wenn wir heute Plattformen haben, wie sie etwa von Uber oder Flixbus genutzt werden, wird das die Beziehungen zwischen Unternehmen und Beschäftigten und zwischen Gewerkschaften und Arbeiter/innen in ganz neue Bahnen lenken.

Digitalisierung heisst auch neue Berufsbilder, neue Produktionsformen und Organisationen, die immer individualistischer daher kommen. «Man versteht leicht, dass eine Gewerkschaft, die auf der Gemeinschaft gründet, auch die Beziehung zu den einzelnen Mitgliedern überdenken muss», ergänzte Spalinger, «und sie muss das heute tun. Die Herausforderungen der Digitalisierung sind gewaltig. Wir wollen nicht, dass solche Plattformen, die kaum etwas mit dem öffentlichen Verkehr zu tun haben, das heutige Schweizer System unfair konkurrenzieren und zerstören.»

trg/pan.



Der SEV lanciert eine neue, nationale Umfrage über den Gesundheitszustand der Busfahrerinnen und Busfahrer.

Der SEV wiederholt die 2010 zum ersten Mal durchgeführte Erhebung und erhält viele nützliche Informationen

## Die Gesundheit erneut unter der Lupe

**Eine Gewerkschaft, die Nähe postuliert, beschäftigt sich vor allem mit den Arbeitsbedingungen. Deshalb ist die Gesundheit ein zentrales Thema.**

**Christian Fankhauser**, Gewerkschaftssekretär und KTU-Koordinator, hielt klar fest: «Werbung findet am Arbeitsplatz statt und läuft vorwiegend über die Arbeitsbedingungen. Wir wissen nur zu gut, dass der Druck aufs Personal zunimmt, Pausen werden gekürzt und die beschleunigten Abläufe wirken sich unweigerlich auf den Gesundheitszustand aus.» Die Gesundheit, die für uns alle so ungemein wichtig ist, steht im Zentrum einer neuen Umfrage. «Die 2010 durchgeführte Umfrage war erfolgreich, auch, weil es in der Schweiz noch kei-

ne verlässlichen Studien zur Gesundheit am Arbeitsplatz gibt», so sagte Fankhauser an der Branchentagung Bus des VPT, «unsere Umfrage hat sogar in Québec ein Echo hervorgerufen, und unsere kanadischen Kolleg/innen liessen uns wissen, dass die Sorgen auf der andern Seite des Atlantiks die gleichen sind.» Acht Jahre später haben der SEV und der VPT deshalb beschlossen, erneut beim Personal den Puls zu fühlen. «Die Fragen sind die gleichen wie bei der Umfrage von 2010», so der Gewerkschaftssekretär, «und zwar, weil wir die Resultate objektiv miteinander vergleichen und Veränderungen des Gesundheitszustandes der Busfahrer/innen feststellen können möchten.» Vor der Analyse der Daten müssen diese allerdings erhoben und dazu die Fragebögen verteilt werden. Die Anony-

mität ist gewährleistet. Den Kolleg/innen muss aufgezeigt werden, wie wichtig ihre Teilnahme an dieser Umfrage ist, die die Gesundheit beleuchtet. Ideal wäre es, wenn die ausgefüllten Bögen bis Ende Mai zurückgeschickt würden. Die Resultate werden nicht nur eine Einschätzung der Gesundheit des Fahrpersonals erlauben, sondern es auch ermöglichen, auf Gewerkschaftsebene neue Forderungen zum Schutz der Arbeitsbedingungen zu formulieren.

**Die Umfrage 2010**

Eines der Resultate der auf Initiative einer Gruppe von Fahrern durchgeführten Umfrage von 2010 war, dass 80 % der 798 Berufsfahrer/innen, die an der Umfrage teilnahmen, darunter litten, wenn Arbeitsschichten länger als 10 Stunden dauerten. Drei Viertel der

Antwortenden beklagten auch die schwierigen Bedingungen im Verkehr, der sich zunehmend selbst im Weg ist und das Einhalten des Fahrplanes manchmal verunmöglicht. Das ganze wird noch verschlimmert durch die ständigen Baustellen für den Strassenunterhalt oder aus andern Gründen. Auch die Aggressivität gewisser Reisender und anderer Verkehrsteilnehmer, auch von Radfahrern, ist belastend. Ein weiterer Punkt, der sich auf die Gesundheit der Fahrer/innen auswirkt, sind lange Fahrzeiten und nicht immer optimal organisierte «Cockpits». Die Mehrheit der Antwortenden klagte 2010 über Muskel-Skelettschmerzen und beruflichen Stress, wogegen 34 % aller Arbeitnehmenden im Land darunter leiden. Eine neuerliche Bestandaufnahme ist deshalb wichtig.

trg/pan.



Christian Fankhauser.

## UMFRAGE

■ Nehmt teil an der (anonymen) Umfrage, möglichst online unter [bit.ly/bus-de](http://bit.ly/bus-de)

■ Ausgefüllte Papier-Fragebögen bis Ende Mai ans betreffende Regionalsekretariat oder den/die Präsident/in oder die Vertrauensleute eurer Sektion übergeben; die Bögen werden dann zentral in Lausanne gesammelt und ausgewertet.

## Sektion LPV BLS

## «Es geht um den Service public»

**Am 28. Februar traf sich die Sektion LPV BLS zur Hauptversammlung im Hotel Bern. Auch SEV-Präsident Giorgio Tuti war vor Ort und referierte über die Fernverkehrskonzessionen.**



SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Die Sektion LPV BLS wurde 2016 gegründet und ist aus der Fusion von ehemals drei Sektionen entstanden. Somit war dies die erste reguläre Hauptversammlung.

#### Miteinander statt gegeneinander

An der Versammlung zu Gast war SEV-Präsident Giorgio Tuti. Zunächst sprach er über seine bisherigen Erfahrungen als Präsident der Eisenbahnsektion der European Transport Federation (ETF): «Überall wo ich hingeh, sei es Brüssel, Deutschland oder Österreich, wird das Schweizer öV-System gelobt und gilt als eines der besten der Welt.» Doch das ist nicht selbstverständlich: «Unser Fernverkehr basiert auf einem kooperativen System», erklärt Giorgio Tuti. Es funktioniert nur, wenn die Beteiligten miteinander statt gegeneinander arbeiten.

Deshalb bezieht der SEV auch keine Stellung für oder gegen die eine oder andere Bahn, sondern plädiert für einen gemeinschaftlichen, starken Service public.

Am Beispiel FlixBus erklärt Tuti, wo die Marktöffnung hinführen kann: «FlixBus hat mit seinen Dumpingpreisen im Nu alle anderen Anbieter verdrängt, und als Marktleader kann das Unternehmen jetzt die Preise erhöhen.» So hat schlussendlich niemand etwas vom Wettbewerb – weder die Angestellten noch die Kund/innen.

#### Angeregte Diskussionen

Ausserdem kam die Änderung der Pausenregelung zur Sprache, die zu langen Diskussionen führte. LPV-Zentralpräsident Hansruedi Schürch brachte spannende Vergleiche mit der SBB ein. Der Kassenbericht wurde genehmigt.

kt

## Leserbrief

## Diametrale Politik im Güterverkehr?

Seit Jahren bemühen sich Politik und diverse Verbände, den schweizerischen Güterverkehr auf der Schiene zu fördern. Im Rahmen der Revision des Gütertransportgesetzes 2016 sollte für einmal auch der Güterverkehr in der Fläche gefördert werden. Dazu wurde die Finanzierung der Gleis-Anschlussvorrichtungen via die Bahninfrastruktur durch den Bund übernommen. Bei den vielen Bahnhofumbauten im Rahmen der BehiG-Vorgaben wurden und werden gleichzeitig viele Anschlüsse zu privaten Anschlussgleisen angepasst und oft mit zusätzlich nötigen Ausrüstungen (Einbau von Schutzweichen, Integration in neue Sicherungsanlagen usw.) versehen. Die Bahninfrastrukturbetreiber und die privaten Anschlussgleiseigentümer müssen ihre Investitionen für die nächsten 20 und

mehr Jahre planen. SBB Cargo kann dagegen von einem Jahr zum nächsten ihre Bediennpunkte reduzieren und die Kunden vor vollendete Tatsachen stellen. Natürlich gibt es Kunden mit zu wenig Verkehr. Problematisch sind die vielen mittleren Betriebe, die z.B. 200–500 Wagen pro Jahr abwickeln. Diese sind nicht mehr sicher, ob sie in Zukunft noch bedient werden. Durch die ewigen Strategiewechsel und Hiobsbotschaften werden viele dieser mittelgrossen KMU verunsichert. Kundenservice sieht anders aus. Es stellt sich die Frage, wie viele Millionen in den letzten Jahren in öffentliche und private Infrastrukturinvestitionen investiert wurden, die nun durch undurchdachte Entscheide von SBB Cargo zunichtegemacht werden?

Hans-Ulrich Hachen, Frutigen

## Mehr Fahrspass mit der richtigen Versicherung

**Ich möchte mir einen Roller anschaffen. So kann ich im Sommer bequem und rasch an den Bahnhof gelangen, von wo aus ich mit dem Zug zur Arbeit pendle. Was muss ich bei den Versicherungen beachten?**

Zunächst brauchen Sie für Ihren Scooter eine Haftpflichtversicherung. Diese ist wie bei Autos auch für motorisierte Zweiräder obligatorisch. Darunter fallen übrigens auch E-Bikes mit gelben Nummernschilder, also mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h. Ergänzend dazu ist zumindest eine Teilkasko-Versicherung ratsam. So sind Sie bei Diebstahl geschützt. Auch dies trifft auf E-Bikes mit gelben Nummernschildern zu. Sie fallen nämlich nicht mehr unter die Hausratsversicherung. Wie beim Auto können Sie auch hier einen Bonuschutz mitverschaffen. Ebenso den Schutz vor Leistungskürzungen bei Grobfahrlässigkeit. Dieser Schutz gilt aber nicht bei Drogenein-

fluss und eingeschränkter Fahrtauglichkeit durch andere Substanzen. Auch bei einem Geschwindigkeitsdelikt müssten Sie trotz eines solchen Zusatzes mit Leistungskürzungen rechnen.

Besonders bei grösseren Motorrädern sind unter Umständen Versicherungen für Extras sinnvoll, wenn damit der Preis der Maschine deutlich über den Katalogpreis hinausgeht. Auch für die persönliche Ausrüstung wie Helm und Lederkombi kann sich eine entsprechende Versicherung lohnen.

Eine Assistance-Versicherung kommt dann zum Zug, wenn Sie unterwegs eine Panne haben oder verunfallen und Sie und Ihr Motorrad nach Hause transportiert werden müssen. Werden Sie bei einem Unfall verletzt, trägt die obligatorische Unfallversicherung die Heilungskosten. Der Erwerbsausfall wird zwar ebenfalls gedeckt, aber nur zu 80 Prozent

Ihres Lohnes. Und da allenfalls eine MitfahrerIn, ein Mitfahrer ebenfalls nur ungenügend gegen Erwerbsunfall versichert ist, kann eine entsprechende, private Unfallversicherung eine sinnvolle Ergänzung sein.

Selbst bei einem optimalen Versicherungsschutz lohnt es sich jedoch, Pannen und Unfälle durch regelmässige und fachgerechte Wartung, aber auch durch angemessene Fahrweise zu vermeiden. Gerade nach der langen Winterpause oder nach der Anschaffung eines neuen Motorrades oder eines neuen Helms sollte zuerst mit kürzeren Fahrten Routine geschaffen werden, bevor es auf ausgedehnte Touren geht. Und auch bei nur kurzen Fahrten an den Bahnhof heisst es, die Fahrweise dem Verkehr und der Witterung anzupassen. Denn selbst beim besten Versicherungsschutz sorgen Pannen und Unfälle für Leid und Ärger.

Ihr Helvetia-Beratungsteam

## Leserbrief

## Teppichetage soll zuerst bei sich selber sparen

Wir sind ganz der Meinung des SEV: Wir alle müssen uns vehement gegen die von der Teppichetage geforderten GAV-Verschlechterungen wehren. Das ist Sklaventreiberei, das Ganze schreit zum Himmel! Wer sonst als all diejenigen aus der Kelleretage (Lok-, Zug-, Rangier-, Fahrdienst und Wagenreinigungspersonal) sind tagtäglich darum bemüht, unserer Kundschaft einen sauberen und pünktlich verkehrenden Zug zu bringen? Da hört man jahrein jahraus stets von der Teppichetage, wie gut, toll und wertvoll unsere Arbeit doch ist... Und was ist's? Nichts als eine Schönrederei! Wo bleibt die Wertschätzung uns gegenüber? Wo bleibt die Lebensqualität? Wo bleibt der Einklang zwischen Arbeit und Familie / Freizeit? Eine gute Le-

bensqualität bringt dem Unternehmen SBB motivierte Mitarbeitende, die mit Freude und Stolz ihre Arbeit im Dienste unserer Kunden tun.

Wir können uns nicht brüsten mit einem Gehalt von bis zu einer Million Franken und dann noch mit zusätzlichen Boni. Und so etwas winkt der Ständerat auch noch schön brav durch? Unglaublich! Wo bleibt da die Gerechtigkeit für die unteren Lohnklassen? Wenn die SBB sparen will, dann soll sie das gefälligst bei denen tun, wo ein paar Tausend Franken weniger nicht allzu sehr ins Gewicht fallen. Bei uns «Kleinen» geht es schlichtweg ums Überleben, um die Existenz und um die Abwendung von Sozialfällen.

Erwin Wessner, Zugchef  
und ehem. Präsident ZPV Luzern,  
Monika Jordi, RZB, Luzern

## ■ Unterverband LPV

### Erste Ideen zum neuen Logo und Webauftritt erarbeitet

Der Zentralaussschuss (ZA) LPV trifft sich einmal jährlich zu einer zweitägigen Re-traite, wo nebst den aktuellen auch strategische Geschäfte und Zukunftsaussichten besprochen werden. Mit dabei war deshalb auch Werbeobmann Christoph Erker.

Vorab galt es, die Delegiertenversammlung LPV vom 16. Mai in Bellinzona vorzubereiten. Die Anträge aus den Sektionen wurden ein erstes Mal besprochen. Der ZA stellt seine Empfehlungen dem Zentralvorstand und den Sektionsvertretern im März vor, sodass sie in den Sektionen diskutiert werden können.

Der LPV hat im Dezember bei SBB P interveniert, weil Umleitungsstrecken nicht wie in den AB Infra beschrieben geschult werden. In der Antwort von Anfang Februar werden wir auf die Kostenfolge aufmerksam gemacht. Deshalb will SBB P mit Infra nun klären, welche Strecken zukünftig wirklich ohne vorgängige Information an den Lokführer befahren werden dürfen. Man strebt wohl eine «Minderqualifizierung» der heutigen Listen an. Wir erwarten, mit-einbezogen zu werden.

Der ZA nahm weiter zur Kenntnis, dass zur Arbeitsort- und Mittagsspesenfrage in den Anstellungsverträgen der Lokführeranwärter auch im zweiten Anlauf seitens ZF noch keine GAV-konforme Lösung präsentiert wurde. Dazu findet im März eine nächste Sitzung statt.

Gewürdigt hat der ZA die Aussprache vom 12. Februar zum Planungspro-

gramm Sopre: Im Nachgang spricht die divergierende Kommunikation von SBB und Gewerkschaften Bände. Dass die Probleme mit Planungstools auch Forderungen der SBB bei der Weiterentwicklung des GAV zeitigten, ist ebenfalls bemerkenswert. Die Digitalisierung darf im Gegensatz zu anderen Bereichen viel kosten.

Auch die RhB steht vor FAV-Verhandlungen und wir sind gespannt, wie sich die Forderungen und Ideen dieser Unternehmung präsentieren. Der LPV RhB fordert zudem endlich BAR.

Bei der BLS nahm der ZA zur Kenntnis, dass u. a. ein neuer Kadermitarbeiter «Projekte, mit Schwerpunkt Beschaffung Fernverkehrszüge» gewählt wurde. Wir fragen uns, ob die BLS bereits Infos aus dem BAV zur Vergabe der Fernverkehrskonzession hat?

Schon länger wurden aus der Mitgliedschaft Stimmen laut, den Webauftritt des LPV zu modernisieren, die neuen Medien mehr zu nutzen und das schon etwas in die Jahre gekommene Logo zu überdenken. Der SEV überarbeitet zurzeit seine Info-Kanäle und hat uns eingeladen, den Schwung mitzunutzen. Das wollen wir tun und haben erste Ideen zu einem neuen Logo und Vorstellungen zur Website erarbeitet. Diese Ideen werden wir so weiterentwickeln, dass sie den Sektionen im März ein erstes Mal vorgestellt werden können und ihnen an der DV LPV hoffentlich zugestimmt wird.

ZALPV

## ■ Unterverband ZPV

### Die SBB soll den Einteilungsprozess nochmals überdenken

Die Sitzung des Zentralvorstands (ZV) im Februar stand im Zeichen der GAV-Verhandlungen sowie der neuen Einteilungsprozesse.

Der ZPV lebt. Dies sah man bei der Präsentation von Daniel Zwahlen und weiteren Mitarbeitenden der Einteilung. Sie stellten den neuen Einteilungsprozess vor, den die SBB einführen möchte. Die Präsentation brachte neues Licht in den Einteilungsdschungel. Leider zeigte sich wenig Positives. Wir gaben den Einteilern mit auf den Weg, dass wir mit diesem Einteilungsprozess nicht einverstanden sind, da nur die SBB davon profitiert und das Personal nur verlieren und stark in der Freizeitplanung eingeschränkt sein wird. Nicht mit uns! Nach der Präsentation folgte eine intensive Diskussion, bei der der ZV viele Nachtei-

le aufzeigte. Wir gehen davon aus, dass diese bei der SBB ankommen werden und sie den Einteilungsprozess nochmals überdenken. Unser Vorschlag mit Jokertagen wurde vorher ohne Diskussion abgelehnt, obwohl wir ihnen damit entgegengekommen sind. Wieviel Flexibilität benötigt VM? Wieviel Flexibilität ist für die Planung und Einteilung umsetzbar? Diese Fragen hat bis heute noch niemand beantwortet.

Im Weiteren waren die GAV-Verhandlungen ein grosses Thema. Die SBB will nur das Personal schwächen, sie will nur nehmen und nichts geben. Dies lassen wir nicht zu. Die Verhandlungen laufen und weitere Infos werden vom SEV folgen. Bei den Berichten aus den Regionen wurden wichtige Punkte erkannt, die weiterverfolgt werden. *Roger Tschirky*

## Adieu Daniel!

«Einmal Bähnler – immer Bähnler.» Daniel Froidevaux war erfüllt von der Welt der Eisenbahn. Unser Kollege und Gewerkschaftssekretär ist am 26. Februar nach kurzer, schwerer Krankheit von uns gegangen. Mit Daniel, der im Mai 58 geworden wäre, verlieren wir einen zuverlässigen, pflichtbewussten Kollegen, der immer für andere da war und ein offenes Ohr für die Mitglieder hatte.

Als begabter Kursleiter glaubte er an die Menschen. Und dies war die Grundlage seiner gewerkschaftlichen Arbeit. Es war ihm ein Herzensanliegen, dem von den Reorganisationen gebeutelten Personal der SBB Kraft zu spenden. Er vertraute den Mitgliedern, die den Kopf erhoben, sich behaupteten und selber eine Lösung ihrer Probleme suchten. Und er war bei ihnen.

Bei Bildungskursen trat er nicht mit fixfertigen Rezepten auf. Frontalunterricht? Nicht sein Ding. Die Kursteilnehmenden sollten selber Lösungen suchen, ihre eigenen Lehrmeister sein, und am Ende zeig-



ten diese sich erfreut darüber, wie die «Methode Daniel» ihre Fähigkeiten geweckt hatte. Ein wahrer Künstler und Meister seines Fachs!

Er beherrschte die Kunst der sanften Provokation in Vollendung und war gleichzeitig humorvoll – im SEV hinterlässt er eine grosse Leere.

Der SEV drückt der Trauerfamilie noch einmal sein tief empfundenen Mitgefühl aus.

*Vorstand, Geschäftsleitung und Kolleg/innen*

## ■ Unterverband TS

### Die GPK lobt den Geschäftsgang

Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) hat den Geschäftsgang 2017 sowie die Kasse des Unterverbands (UV) TS detailliert geprüft. Sie stellte fest, dass 2017 ein sehr intensives Jahr für den Zentralaussschuss und den Zentralvorstand war. Insbesondere die neuen Berufsbilder bei P-OP-ZBS / Kaizen / FZI & MLO beanspruchten einige Ressourcen, denkt man nur an die erfolgreiche Unterschriftensammlung zur Petition gegen die Rückstufungen im Anforderungsniveau. Die Komplexität der Geschäfte und Projekte fordert laufend mehr Ressourcen und Know-how. Aus diesem Grund lobte die GPK den guten Geschäftsgang und verwies auf die diversen Erfolge, die der UV zum Wohle der Mitglieder und Mitarbeitenden erzielen konnte. Nach Prüfung der Kasse kann gesagt werden, dass der UV dank dem sparsamen Umgang mit den Finanzen auf sehr guten Beinen steht. Auch das kommende Budget stimmt zuversichtlich. Die GPK dankte Kassier Kurt Wyss für die saubere Kassenführung und empfahl allen, die Geschäfte auch in diesem Jahr mit demselben Elan und Durchhaltewillen anzugehen.

### Die GAV-Verhandlungen SBB/SBB Cargo haben begonnen

Am 19. Januar fiel der Startschuss für die GAV-Verhandlungen. Die Arbeitgeberseite wie auch die Verhandlungsgemeinschaft der Gewerkschaften hatte die Möglichkeit, ihre Forderungen zu präsentieren.

Die SBB-Führung betonte in ihren Forderungen, dass das schwierige politische, wirtschaftliche und technologische Umfeld die GAV-Verhandlungen beeinflussen. Gleichzeitig beleuchteten sie ihre Konfliktfelder, wie zum Beispiel die Fernverkehrskonzession, Railfit 20/30 und die schwierige Situation bei SBB Cargo. Diese Themen würden die SBB zu tieferen Kosten, zu mehr Flexibilität und zu einer höheren Produktivität zwingen. Die Verhandlungsgemeinschaft (VG) brachte in ihren Forderungen klar zum Ausdruck, dass für sie keine Verschlechterung im GAV SBB/SBB Cargo infrage kommt. Denn in unsicheren Zeiten ist der GAV für die Mitarbeitenden sowie für die gesamte Unternehmung die einzige Garantie für Stabilität und Sicherheit. Die VG stellte folgende Forderungen für den GAV 2019: Verbesserung der Lohnentwicklung, vor allem für die jüngeren Mitarbeitenden; Gesundheitsschutz für das Personal in Anbetracht neuer, digitaler Arbeitsformen; Verbesserung der Arbeitszeit zur Steigerung der Lebensqualität; bessere soziale Leistungen bezüglich der Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf. Der SEV hat der Arbeitgeberseite klar die nicht verhandelbaren Themen deklariert: der Kündigungsschutz und die Lohngarantien, diese sind unantastbar.

Gemeinsam mit dem SEV werden wir während den GAV-Verhandlungen laufend offen und transparent informieren. Die nächste Zentralaussschusssitzung findet am 16. April statt. *Medienstelle SEV-TS*

## ■ Unterverband RPV

### Schwierige GAV-Verhandlungen

Der Zentralkassier (ZA) traf sich zur ordentlichen Sitzung im Februar. Der Jahresbericht des Unterverbands (UV) RPV wird demnächst verschickt. Der Zentralkassier hat bei der eidg. Steuerverwaltung die Verrechnungssteuer von CHF 283.53 Franken zurückgefordert. Die Rechnung der letzten GPK-Sitzung im Januar beläuft sich auf CHF 1752.60. Eingegangen ist auch die Liste der Sektionsmitgliederbeiträge 2018. Die Beiträge belaufen sich auf 3 Franken (UV) und 4 bis 10 Franken (Sektionen). Die Bilanz des RPV Basel ist eingetroffen.

Am 18. Januar verstarb Willi Streuli, Mitglied der RPV-Sektion Zürich. Der UV RPV spricht den Hinterbliebenen sein aufrichtiges Beileid aus.

Die GAV-Verhandlungen sind in vollem Gange und schwierig. Beim 2. Treffen der Verhandlungsdelegation mit der SBB am 2. Februar lagen die Forderungen der Parteien noch weit auseinander. Das Pilotprojekt für rauchfreie Bahnhöfe ist in den Bahnhöfen Basel, Nyon, Zürich Stadelhofen, Bellinzona, Chur und Neuenburg gestartet.

Medienstelle UV RPV

Fabbio Winiger

## ■ PV Luzern

### Spass beim PV-Jass



Siegerehrung (v.l.): Herbert Fritz (3. Rang), Christa Haas (6. Rang und beste Frau), Hans Klausner (1. Rang), Isidor Lottenbach (2. Rang) und Hansruedi Raemy (4. Rang).

Am 7. März trafen sich 32 Kolleg/innen zum traditionellen PV-Jass im Restaurant Kegelsporthalle Allmend in Luzern. Nach kurzer Begrüssung und Erläuterung der Spielregeln konnte das Spiel beginnen. Angestrebt wurde ein Ehrenplatz bei der Rangierung. Mit stolzen

4232 Punkten erreichte Hans Klausner den 1. Rang und durfte als Tagessieger den Wanderpokal entgegennehmen. Herzliche Gratulation!

Besten Dank an Edi Müller für die Organisation und Ernst Lieb für die Unterstützung.

René Wolf

## ■ PV Luzern

### Winterwanderung über das Hochmoorgebiet Rothenthurm

Bei idealen Wetter- und Schneebedingungen trafen sich zum Valentinstag 32 Kolleg/innen am Bahnhof Rothenthurm. Nach dem obligaten Startkaffee wanderte eine Gruppe von 25 TeilnehmerInnen während ca. 2¼ Stunden über die grosse Weite des Hochmoorgebiets in Richtung Steinthoss-Bibersteg zum Restaurant Distel. Immer wieder informierte Wanderleiter Thadeus Galliker über Interessantes aus dieser Region. Im Restaurant trafen wir uns mit

den 7 Nichtwanderern zum Mittagessen. Nach dem Mittagshalt begab sich ein Teil der Gruppe zu Fuss zurück nach Rothenthurm, während die restlichen Teilnehmenden sich noch etwas mehr Zeit für den Kaffee nahmen und mit dem Bus zurückfuhren. Die Rückreise mit dem Zug nach Goldau und Luzern traten wir mit vereinzelten Ausnahmen gemeinsam an. Ein herzliches Dankeschön an Wanderleiter Thadeus Galliker.

Gertrud Hofstetter

## ■ RPV Zürich

### Co-Präsidium gewählt

Präsident Martin Müller konnte am 2. März zur 121. Hauptversammlung 30 Mitglieder begrüssen. Mit einer Schweigeminute gedachten die Teilnehmenden der verstorbenen Sektionsmitglieder Willi Streuli und Zylqefli Beqiraj. Der Mitgliederbestand 2017 erhöhte sich dank Neuworbungen und belief sich per Ende Dezember auf 240 Mitglieder (8 Frauen und 232 Männer). Zu verzeichnen waren 35 Neueintritte und 1 Todesfall.

Für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft geehrt wurden Alim Redzep, Alkan Hüseyin, Sali Gashi, Thomas Gnos und Nicole Mächler sowie für 40 Jahre Daniel Keist. Die nicht Anwesenden erhalten ihr Geschenk nachgereicht. Der von Martin Müller verlesene Jahresbericht fand einhellige Zustimmung. Kassier Daniel Purtschert erläuterte die Jahresrechnung 2017, die erfreulicherweise mit einem Gewinn abschloss. Die Revisoren haben die Sektionskasse geprüft und für gut befunden. Weil niemand der Revisoren an der HV war, wird dieser Bericht erst von der Herbstversammlung abgenommen. Einstimmig nahm die Versammlung das vom Kassier erläuterte Budget an. Martin

Müller teilte mit, dass er als Sektionspräsident zurücktritt und ein Nachfolger gesucht wurde. Im Vorstand kamen zwei mögliche Varianten zur Sprache: Arben Rahmonaj als Sektionspräsident oder

ein Co-Präsidium von Martin Müller und Daniel Purtschert. Arben Rahmonaj lehnte ab, deshalb stimmte die Versammlung über das Co-Präsidium ab und nahm dieses einstimmig an. Gewählt wurden zudem Giuditta Purtschert für die Kassenführung sowie Philip Lüönd als neues GPK-Mitglied.

Pekos: Marina Agim informierte aus der Peko P-OP-ZBS, dass die Stimmung bei Clean sehr schlecht ist, wegen diverser Probleme, die den Mitarbeitenden Schwierigkeiten machen. Aus der Peko Cargo informierte Max Dürr, dass Cargo bis 2023 rund 800 Stellen streicht, weil der Einzelwagenladungsverkehr eingebrochen ist und Schulden da sind. Zudem ver-



Die Co-Präsidenten Daniel Purtschert (links) und Martin Müller leiten die Sektion neu gemeinsam.

schwinden durch Einführung von automatischen Kupplungen, automatischer Bremsprobe und Funkfernsteuerung weitere Arbeitsplätze und damit Mitarbeitende. Die Umgangssprache sei ebenfalls sehr schlecht, was die Motivation zusätzlich belastete. Unter Verschiedenem gab es weitere Wortmeldungen zu Clean wegen Problemen mit Temporärstellen sowie mit Festangestellten und Kündigungen. Dies muss man wohl noch etwas genauer ansehen. Die Rangiertagung findet am 14. April um 14 Uhr im Hotel Arte in Olten statt, zu Gast ist SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. Nach der HV wurde ein offeriertes Nachtessen serviert.

Ludwig Reyer

## ■ PV Basel

### HV im Zeichen des 100-Jahr-Jubiläums der Sektion

Die Mitglieder haben die Einladung für die Hauptversammlung (HV) vom 8. März und für die 100-Jahr-Feier erhalten. War das zu viel des Guten für 2018? Nein! Mit einem tollen Aufmarsch von 135 Teilnehmenden bedankten sich diese beim Vorstand für die im Jahr 2017 geleistete Arbeit.

Der Ablauf der Hauptversammlung verlief im statutarischen Rahmen. Leider sind auch im letzten Jahr viele verdiente Mitglieder verstorben. Ihrer wurde in einer stillen Minute gedacht. Der Jahresbericht des Präsidenten Rolf Deller zeigte die schönen und interessanten Momente des letzten Vereinsjahres auf. Einen speziellen Dank erhielt unser Ex-Präsident Sepp Bühler. Seine grosse Arbeit im Hintergrund für alle Pensionier-



ten kann nicht genug hoch eingeschätzt werden. Aber auch kritische Töne, speziell die Finanzen des PV betreffend, waren dabei. Der Bericht wurde aber trotzdem mit grossem Applaus angenommen. Wiederum für ein erfreuliches Resultat in der Rechnung sorgte Kassier Aldo Pavan. Daher können wir getrost die letzten Vorbereitungen für unser grosses

Fest vom 7. April in Angriff nehmen.

Zum Abschluss waren alle Teilnehmenden zu einem Apéro eingeladen. Da ergab sich die Möglichkeit, sich mit Kolleginnen und Kollegen auszutauschen. Sei dies über vergangene Zeiten oder gewerkschaftliche Themen. Wir freuen uns auf den 7. April, unsern runden 100. Geburtstag.

R.D.

## ■ PV Uri

## Gelungene Jubiläums-Hauptversammlung

140 Mitglieder kamen am 15. Februar in den Genuss einer würdigen Jubiläums-Hauptversammlung. Mit dabei die Ehrengäste Franco Faggioli von Coop Assurance, PV-Zentralpräsident Roland Schwager und Rebecca Wyler als Vertreterin der Gemeinde. Wegen Krankheit musste SEV-Präsident Giorgio Tuti seine Teilnahme kurzfristig absagen. Das Programm wurde mit der Versammlung eröffnet. Hier war zu hören, wie sich der PV Uri im letzten Jahr bewegte (5 Anlässe), dass er im Moment 295 Mitglieder zählt (9 Eintritte und ebenso viele Abgänge), dass die Kasse im Jahr 2017 mit einem Umsatz von knapp 8000 Franken ausgeglichen war und dass 15 Jubilare für längere SEV-Mit-

gliedschaft geehrt werden konnten. Ausserdem standen die zwei 100-jährigen Jubilare Margrit Hächler und Robert Schmid im Vordergrund. Leider konnte nur Robert dabei sein. Beide Jubilare leben im Altersheim Erstfeld und erfreuen sich guter Gesundheit. Die speditiv geleitete Versammlung war nach einer guten Stunde Vergangenheit und das Rahmenprogramm konnte beginnen. Nach einem Apéro folgte ein feines Mittagessen aus der Küche eines einheimischen Catering-Betriebes. Mit mehreren Reden wurde der Anlass gewürdigt. Unterhalten wurden die Teilnehmenden von den «Schattdorfer Nachtbüäbä», die mit ihren lüpfigen Klängen für gemütliche Stimmung sorgten. Verdankt wurde auch die von Fredi Wüest erstellte Festschrift, wo viele Anekdoten und alte Fotos der 100-jährigen SEV-Tätigkeit im Kanton Uri für die Nachwelt festgehalten wurden. Die Festschrift fand bei den PV-Mitgliedern grosse Beachtung.

Zum guten Gelingen trug auch die einheimische Gärtnerei Bürgin bei, die die Bühne und den Saal mit Blumenschmuck dekoriert hatte. Ihr sowie der Musik, aber auch der Festwirtschaft, der Gästeschar und allen, die bei der Organisation mithalfen, gebührt ein herzliches Dankeschön. Das war beste Werbung für unseren SEV-PV Uri! Die Fotos werden an der Advertsfeier 2018 gezeigt und sind auf der Website [www.sev-uri.ch/uri](http://www.sev-uri.ch/uri) abrufbar. **Guido Lang**



Die würdige 100-Jahr-Jubiläumsfeier war beste Werbung für die PV-Sektion Uri.

## ■ SEV Jugend

## Schlittelwochenende in Andermatt



22 Jugendliche aus der Deutschschweiz und der Romandie trafen sich dieses Jahr in Andermatt zum traditionellen Schlittelwochenende der SEV Jugend. Neben dem Spass im Schnee stand wie immer auch die Vernetzung unter den Teilnehmenden im Vordergrund. Neue Freundschaften wurden geschlossen

und alte aufgefrischt. Die SEV Jugend dankt für die Teilnahme und freut sich auf ein Wiedersehen an unserem nächsten Anlass am 24. März in Freiburg. Wie immer steht auch dieser Anlass allen offen die gerne junge Kolleg/innen kennenlernen möchten. Bis bald!  
**Stefan Bruderer**

## Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



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

## Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

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

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eid, 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/spoev](http://www.login.org/spoev)

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

**Auflage:** 28 101Ex. (Gesamtauflage 42 010 Ex.), WEMF-beglaubigt 24.10.2016

**Herausgeber:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

**Redaktion:** Vivian Bologna (Chefredaktor), Peter Anliker, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

**Redaktionsadresse:** kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [kontakt@sev-online.ch](mailto:kontakt@sev-online.ch); Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

**Abonnemente und Adressänderungen:**

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [info@sev-online.ch](mailto: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](mailto:kontakt@fachmedien.ch), [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)

**Produktion:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

**Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 6. April 2018.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 29. März, 8 Uhr. Inserateschluss: 26. März, 10 Uhr

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



← SBB CFF FFS

bbls

STP

VÖV UTP

login

**kontakt.sev – Terminplan bis Sommer 2018**

kontakt.sev erscheint derzeit im 3-Wochen-Rhythmus, ab 17. Mai und nach der Sommerpause wieder 14-tägig:

Ausgabe Nr. 4 erscheint am 6. April  
Ausgabe Nr. 5 erscheint am 26. April  
Ausgabe Nr. 6 erscheint am 17. Mai  
Ausgabe Nr. 7 erscheint am 31. Mai  
Ausgabe Nr. 8 erscheint am 14. Juni

Ausgabe Nr. 9 erscheint am 28. Juni  
Ausgabe Nr. 10 erscheint am 12. Juli  
Die Ausgabe Nr. 11 erscheint nach der Sommerpause am 30. August.

Der vollständige Terminplan 2018 ist auf [sev-online.ch](http://sev-online.ch) in der rechten Spalte unter «kontakt.sev» abrufbar.

Die Redaktion

**SEV und Unterverbände**

**16. März** ■ **SEV RhB**  
17.45 Uhr,  
Thuis, Restaurant/Pizzeria  
Bernina  
Gesamtversammlung  
SEV RhB

Die Geschäftsleitung SEV RhB lädt alle Mitglieder zur Gesamtversammlung ein. Zentrales Thema ist der FAV RhB. Gastreferent ist SEV-Präsident Giorgio Tuti. Anmeldung über Doodle-Link: <https://doodle.com/poll/sih8r3es3thqik52>.

**14. April** ■ **Unterverband RPV**  
14 Uhr, Olten,  
Hotel Arte  
Rangiertagung Mitte/Ost  
[www.uv-rpv.ch](http://www.uv-rpv.ch)

Gastreferent ist Manuel Avallone, Vizepräsident SEV (GAV-Verhandlungen, RCP, BAR, AZG-Erneuerung). Die Traktandenliste ist im Aushang an den Plätzen. Reserviert euch den Tag, Kolleg/innen, und nehmt rege teil an der Rangiertagung, um euch die Informationen abzuholen.

**Sektionen**

**17. März** ■ **ZPV Aargau-Solothurn**  
Ab 14.15 Uhr,  
Aarburg, Restaurant Krone (vis-à-vis Bahnhof)  
Hauptversammlung

Einladung zur HV. Statutarische Traktanden mit Wiederwahl des Vorstands sowie Ehrungen. Peko-Infos von René Furrer. Gastreferent: Stefan Müller-Altermatt (Nationalrat und Mitglied Verkehrskommission). Apéro ab 18 Uhr bei der Kegelhalle (offertiert von Roger Kurz). Nachtessen ab 19 Uhr, danach gemütliches Beisammensein.

**19. März** ■ **AS Ost**  
Ab 17.30 Uhr,  
Zürich, Restaurant  
Brasserie Johanner,  
Bankettsaal  
1. Stock, Niederdorfstrasse 70  
Frühjahrsversammlung

Der Sektionsvorstand lädt dich zur Frühjahrsversammlung ein. 17.30 Uhr Apéro; 18 Uhr Versammlungsbeginn: Referat von Ständerat Paul Rechsteiner zum Thema Zukunft AHV/Sozialversicherungen; Gesamterneuerungswahlen. Um 19.30 Uhr offeriertes Nachtessen. Anmeldung bitte bis 9. März unter [ost@as-online.ch](mailto:ost@as-online.ch).

**22. März** ■ **ZPV Biel**  
17 Uhr, Nidau,  
Genohalle  
Mitgliederversammlung

Einladung zur Mitgliederversammlung. Unsere pensionierten Kollegen sind ebenfalls herzlich willkommen.

**23. März** ■ **LPV Bern**  
14.30 Uhr,  
Bern, Restaurant  
Beaulieu  
Hauptversammlung

Alle aktiven Mitglieder und Pensionierten sind eingeladen. Themen und zeitlicher Ablauf siehe Traktandenliste in der Einladung. Gastreferent ist Jürg Hurni, Gewerkschaftssekretär SEV. Anmeldungen für das Nachtessen bis spätestens 17. März an Alfred Bigler, 051 281 22 40. Der Vorstand freut sich auf engagierte und zahlreiche Teilnahme.

**23. März** ■ **ZPV Zürich-Schaffhausen**  
14 Uhr, Zürich,  
Pfarreisaal  
St. Josef (Tram  
Linie 4, 13 oder  
17 bis Haltestelle  
Quellenstrasse)  
Generalversammlung 2018

Eingeladen sind alle Aktiven, Pensionierte, Lernende, CZP's. Dieses Jahr geht es um viel, sei dabei und komm an die GV – deine Meinung ist wichtig. Einschreiben/anmelden via Anschlagbrett im Depot oder [zuerich@zpv.ch](mailto:zuerich@zpv.ch). Apéro mit den Angehörigen/Partnern ab 18 Uhr. Bei Fragen: Reto Brüllhardt, 079 479 18 74, [zuerich@zpv.ch](mailto:zuerich@zpv.ch).

**6. April** ■ **LPV Zentralbahn**  
16.30 Uhr,  
Meiringen,  
Restaurant  
Bahnhof  
Generalversammlung

Alle aktiven Mitglieder sind eingeladen. Anmeldungen für das Nachtessen bitte bis 6. April an Präsidentin Barbara Gutfleisch. Ebenfalls sind nach der GV die Partner/innen und Pensionierten herzlich eingeladen. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen.

**26. April** ■ **LPV Basel**  
14 Uhr, Basel,  
Restaurant  
Bundesbahn  
Generalversammlung

Eingeladen sind alle Mitglieder. Die Einladung folgt per E-Mail und am Aushang. Ab 14.15 Uhr Referat von Mani Haller zu Sopre und der Sprachprüfung SBB+. An- und Abmeldung bitte an [damian.vogel@posteo.de](mailto:damian.vogel@posteo.de).

**28. April** ■ **Bau Zentralschweiz**  
10.15 Uhr,  
Goldau, Restaurant  
Gotthard  
Hauptversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

**Sektionen VPT**

**15. März** ■ **VPT Deutsche Bahn**  
18 Uhr, Basel,  
Casino Badischer  
Bahnhof  
Generalversammlung  
Basel

Beginn mit Imbiss, ab 19 Uhr geschäftlicher Teil mit Referat von SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger. Als Gast begrüßen wir Birgit Mehnert, Fonds Soziale Sicherung.

**16. März** ■ **VPT Deutsche Bahn**  
18.30 Uhr, Schaff-  
hausen, Restau-  
rant Falken  
Generalversammlung  
Schaffhausen

Beginn mit Imbiss, ab 19.30 Uhr geschäftlicher Teil mit Referat von SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger. Als Gast begrüßen wir Birgit Mehnert, Fonds Soziale Sicherung.

**16. März** ■ **VPT Appenzellerland**  
18.15 Uhr,  
Teufen,  
Restaurant  
Waldegg  
Hauptversammlung

Anmeldung sofort (Anreiseweg verbindlich angeben für Shuttlebus-Organisation ab Teufen und Speicher). Einladungen mit Anmeldelisten hängen an den üblichen Orten aus. Pensionierte melden sich an bei Walter Rusch, 071 794 12 01 oder einem anderen Vorstandsmitglied.

**23. März** ■ **VPT Zug**  
19 Uhr, Rotkreuz,  
Landgasthof  
Breitfeld  
Generalversammlung

Der Vorstand freut sich auf rege Teilnahme.

**4. April** ■ **VPT Deutsche Bahn**  
14.30 Uhr, Basel,  
Casino Badischer  
Bahnhof  
Pensionärstreff

Wir begrüßen Ulrich Boppré, Bezirksgeschäftsführer KVB Karlsruhe zu einem Referat mit Frageunde. Willkommen sind auch Aktive und Kolleg/innen aus dem Raum Schaffhausen.

**18. April** ■ **VPT Sihltal**  
19 Uhr, Zürich,  
Ref. Kirchgemein-  
de Friesenberg  
Frühjahrsversammlung

Die Mitglieder erhalten die Einladung und Traktandenliste für die Frühjahrsversammlung mit separater Post.

**26. April** ■ **VPT BLS**  
18.15 Uhr,  
Burgdorf,  
Wirtschaft zum  
Schützenhaus  
www.bls.vpt-online.ch  
Hauptversammlung

Der Vorstand lädt sämtliche Sektionsmitglieder zur Hauptversammlung ein. Nach den statutarischen Geschäften freuen wir uns im zweiten Teil auf den Gastreferenten VöV-Direktor Ueli Stüchelberger. Anschliessend Apéro riche.

**28. April** ■ **VPT Matterhorn  
Gotthard**  
10.45 Uhr, Müns-  
ter, Restaurant  
Walliserkanne  
Hauptversammlung

Wir laden alle Mitglieder zur Hauptversammlung mit anschliessendem Mittagessen ein. Die Einladung mit Traktandenliste folgt per E-Mail/Post.

**1. Juni** ■ **VPT Matterhorn  
Gotthard**  
10.15 Uhr, Luzern,  
Bahnhof  
Sektionsausflug:  
Wir feiern das 15-jährige  
Jubiläum der Sektion

Alle Mitglieder sind zum Sektionsausflug eingeladen. Die Einladung mit den Fahrplänen für die An- und Rückreise folgt per E-Mail/Post. Das Programm ab Luzern ist gespickt mit vielen Überraschungen. Eine Anmeldung an Willi Steiner ist zwingend erforderlich.

**Pensionierte SBB**

**15. März** ■ **PV Biel**  
14 Uhr, Brugg,  
Restaurant Bahn-  
hof (ab Biel mit  
Bus Nr. 7 oder  
S-Bahn)  
www.sev-pv.ch/biel-bienne  
Mitgliederversammlung

Traktanden gemäss Statuten. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner wird einige Lieder vortragen. Präsident Ruedi Flückiger wird u.a. über die Sektionsreise nach Champéry vom 16. August orientieren. Anschliessend bleibt genügend Zeit zum Gedankenaustausch.

**20. März** ■ **PV Fribourg**  
14.30 Uhr,  
Fribourg,  
NH Hotel  
www.sev-pv.ch/fribourg  
Frühjahrsversammlung

Statutarische Traktanden mit Ersatzwahl für den Vorstand. Vivian Bologna spricht über die Zukunft der Kommunikation SEV. Wie üblich sind die Partner/innen unserer Mitglieder herzlich willkommen.

**20. März** ■ **PV Olten und Umgebung**  
13.45 Uhr,  
Olten, Stadt-  
theater Olten,  
Konzertsaal  
www.sev-pv.ch/olten  
Hauptversammlung

Herzliche Einladung zur Hauptversammlung. Nationalrat und SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn informiert über aktuelle Themen. Im Anschluss wird ein Imbiss offeriert. Anmeldungen bis 17. März mit grüner Karte oder per E-Mail an [Heinz.Bolliger@yemnet.ch](mailto:Heinz.Bolliger@yemnet.ch).

**21. März**  
10 Uhr, Sargans, Hotel Post  
**PV Buchs-Chur**  
www.sev-pv.ch/bu-ch  
 Jubiläumsfeier 100 Jahre PV Buchs-Chur

**22. März**  
14.15 Uhr, St. Gallen-St. Georgen, Restaurant Adler, Saal (Bus 2 und 8, Haltestelle Kirche St. Georgen)  
**PV St. Gallen**  
www.sev-pv.ch/st-gallen  
 Hauptversammlung

**24. März**  
14.15 Uhr, Romanshorn, Restaurant Usblick (Brüggli), Churfirstensaal  
**PV Thurgau**  
www.sev-pv.ch/thurgau  
 Hauptversammlung

**3. April**  
Basel, Restaurant Bundesbahn  
**Pensioniertes Zugpersonal Basel**  
 Stammtisch

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

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

Gastreferenten: Jörg Tanner, Gemeindepräsident Sargans, SEV-Präsident Giorgio Tuti, alt Nationalrat Helmut Hubacher, Ständerat Paul Rechsteiner. Nach dem Apéro und Mittagessen Unterhaltung mit dem Alleinunterhalter Ueli und Zauberer KULL. Anmeldung mit dem persönlichen Anmeldeatol.

Die Einladung mit den Traktanden wurde allen Mitgliedern zugesandt. Am Schluss geniessen wir einen Imbiss. SEV-Jubilarer werden schriftlich zu einem Apéro (13.30 Uhr) eingeladen. Wir suchen immer noch eine/n Aktuar/in und eine/n Vizepräsident/in. Die Arbeit in unserem aufgestellten Team ist überschaubar und sicher für viele möglich.

Eröffnung mit Liedern vom Sängerbund Romanshorn. Nach den Traktandengeschäften geniessen wir den Film «Blickpunkte» von Paul Zurbuchen. Zum Abschluss Imbiss, wofür wir eure Anmeldung brauchen (mit dem weissen Talon an Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn, 071 463 41 85 albert.mazenauer@bluewin.ch.

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

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.

**5. April**  
14 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)  
**Pensioniertes Zugpersonal Olten**  
 Stammtisch

**5. April**  
14 Uhr, Luzern, Allmend, Armee - Ausbildungszentrum (AAL)  
**PV Luzern**  
www.sev-pv.ch/luzern  
 Hauptversammlung

**7. April**  
10.30 Uhr, Basel, Restaurant Safuran Zunft (Saal), Gerbergasse 11  
**PV Basel**  
www.sev-pv.ch/basel  
 Jubiläumsanlass

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

Die Einladung mit Traktandenliste wurde allen Mitgliedern zugestellt. Partner/innen sind herzlich willkommen. Aus organisatorischen Gründen muss eure Anmeldung bis 31. März bei der Sekretärin eintreffen, mit den Angaben gemäss zugesandtem Talon.

Die Sektionsmitglieder des PV Basel wurden zu diesem Anlass persönlich eingeladen. Sollte ein Mitglied die Einladung nicht erhalten haben, so meldet es sich bei Walter Merz, 077 438 03 54 oder Rolf Deller, 079 619 51 58.

## Bildung

**SEV 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.*

**11. Juni**  
Zürich, VPOD-Zentralsekretariat  
 TiSA, TTIP, CETA – Freihandel und Service public  
 Kurs D1.8.1813  
 Inhalt: Freihandelsabkommen und ihre Auswirkungen, gewerkschaftliche Strategien.

**25. bis 27. Juni**  
Nottwil, Hotel Sempachersee  
 Führungsseminar für Präsidien von Personalvertretungen  
 Kurs D1.7.1806  
 Inhalt: Rollenverständnis als Führungsperson, Führen ohne Weisungsrecht, Teamführung, Umgang mit schwierigen Situationen, Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften.

## Unsere Verstorbenen

**Anken Alfred**, pensionierter Spezialmonteur, Kandersteg; gestorben im 78. Altersjahr. VPT BLS.

**Balz Rudolf**, pens. Lokomotivführer, Burgdorf; gestorben im 93. Altersjahr. VPT BLS.

**Bieri Hans**, pens. Spezialmonteur, Hondrich; gestorben im 91. Altersjahr. VPT BLS.

**Blaas Helmut**, Lagermitarbeiter, Rickenbach ZH; gestorben im 64. Altersjahr. SEV GATA.

**Bohler Peter**, Zugchef National, Riedern; gestorben im 68. Altersjahr. ZPV Rheintal-Chur.

**Boillat Germain**, Courchavon; gestorben im 82. Altersjahr. PV Jura.

**Bruchez Floride**, Chamoson; gestorben im 83. Altersjahr. PV Wallis.

**Bürgi Hans Rudolf**, pens. Fachbeamter, Zürich; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.

**Flepp Erich**, pens. Zugführer, Olten; gestorben im 94. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Frei Josefine**, Witwe des Josef, Erstfeld; gestorben im 94. Altersjahr. PV Uri.

**Frey Peter**, Chauffeur, Givisiez; gestorben im 58. Altersjahr. VPT tpf Autobus.

**Froidevaux Daniel**, Gewerkschaftssekretär SEV, Biel; gestorben im 58. Altersjahr. AS Ouest.

**Fust Paul**, pens. Zugführer, St. Gallen; gestorben im 83. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Gamma Meinrad**, pens. Gleismonteur, Wassen UR; gestorben im 87. Altersjahr. PV Uri.

**Gander Josef**, pens. Handwerkmeister, Luzern; gestorben im 85. Altersjahr. PV Luzern.

**Gimmel Paul**, pens. Handwerkmeister, Untersiggenthal; gestorben im 87. Altersjahr. PV Aargau.

**Gloor Jürg**, pens. Rangierangestellter, Birr; gestorben im 70. Altersjahr. PV Aargau.

**Haas Werner**, pens. Meister, Starrkirch-Wil; gestorben im 94. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Huber Helena**, Witwe des Fritz, Olten; gestorben im 93. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Husi Otto**, pens. Rangiermeister, Wangen bei Olten; gestorben im 100. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Kaltenrieder Olga**, Witwe des Fritz, Kerkers; gestorben im 86. Altersjahr. VPT BLS.

**Kistler Willy**, pens. Wagenkontrollbeamter, Zürich; gestorben im 83. Altersjahr. PV Zürich.

**Knus Rosa**, Witwe des Jakob, St. Gallen; gestorben im 95. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Kunz Hansrudolf**, pens. Rangiermeister, Niederhasli; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.

**Locher Franz**, pens. Bezirksmeister, Gampel; gestorben im 87. Altersjahr. PV Wallis.

**Löffel Walter**, pens. Betriebsbeamter, Bonstetten; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

**Luchsinger Myrta**, pens. Rottenköchin, Rheineck; gestorben im 85. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Madörin Max**, Domat/Ems; gestorben im 82. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

**Mangold Kurt**, pens. Chefvisiteur, Hemmiken; gestorben im 86. Altersjahr. PV Basel.

**Märki Lotti**, Witwe des Oskar, Aarau; gestorben im 90. Altersjahr. PV Aargau.

**Moser Hedi**, Witwe des Ernst, Wangen bei Olten; gestorben im 92. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Neukom Hans**, pens. Zugführer, Schaffhausen; gestorben im 97. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Oggier Alphonse**, Martigny; gestorben im 93. Altersjahr. PV Wallis.

**Platz Moritz**, pens. Zugführer, Kriens; gestorben im 90. Altersjahr. PV Luzern.

**Renggli Alois**, pens. Hallenchef, Kriens; gestorben im 94. Altersjahr. PV Luzern.

**Ribotel Gaston**, pens. Zugchef National, Belfaux; gestorben im 73. Altersjahr. PV Fribourg.

**Rolli Kurt**, pens. Wagenführer, Worb; gestorben im 91. Altersjahr. VPT RBS.

**Scheiwiler Walter**, pens. Handwerkmeister, Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

**Schenk Otto**, pens. Wagenführer, Basel; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

**Schlegel Michael**, Sevelen; gestorben im 101. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

**Schmidhalter Siegfried**, pens. Bezirksmeister, Brig; gestorben im 92. Altersjahr. PV Wallis.

**Schnider Erna**, Witwe des Bernhard, Bern; gestorben im 92. Altersjahr. PV Bern.

**Schoch Max**, pens. Gruppenchef, Zürich; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

**Soom Anton**, pens. Handwerkmeister, Egerkingen; gestorben im 92. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Stampfli Max**, pens. Stellwerkbeamter, Etziken; gestorben im 93. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Stucki Walter**, Rüegsau; gestorben im 70. Altersjahr. VPT BLS.

**Süss Walter**, pens. Bezirksmeister, Dietikon; gestorben im 89. Altersjahr. PV Zürich.

**Trachsel Renée**, Witwe des Gottfried, Luzern; gestorben im 98. Altersjahr. PV Luzern.

**Trösch Rolf**, pens. Schienentraktorführer, Lotzwil; gestorben im 84. Altersjahr. PV Bern.

**Truttmann Alois**, pens. Zugführer, Zürich; gestorben im 93. Altersjahr. PV Zürich.

**Tschudin Jacqueline**, Witwe des Niklaus, Muttlen; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

**Von Allmen Adolf**, pens. Werkmeister WAB, Lauterbrunnen; gestorben im 96. Altersjahr. VPT Jungfraubahnen.

**Weidmann Ernst**, Stellwerkangestellter, Dielsdorf; gestorben im 59. Altersjahr. AS Ost.

**Wunderlin Hanni**, Witwe des Paul, Mumpf; gestorben im 89. Altersjahr. PV Aargau.

**Zappellaz Paul**, pens. Lokomotivführer, Glis; gestorben im 93. Altersjahr. PV Wallis.

**Zraggen Mathis**, pens. Handwerkmeister, Altdorf UR; gestorben im 87. Altersjahr. PV Uri.

Link zum Recht

# Wer bezahlt die Heilbehandlung?

Wenn alle Versicherungen erklären, nicht zuständig zu sein, ist es für die Versicherten zum Verzweifeln. Dabei wäre die Rechtslage oft eindeutig.

**Können die Folgen eines Sturzes eine vorbestehende Krankheit sein? Wenn es nach der Versicherungslogik geht, manchmal schon.**

Seit Werner altershalber pensioniert wurde, bessert er sein Haushaltsbudget mit einem Teilzeitjob als Zeitungsverträger auf. Als er in dieser Funktion an einem eiskalten Sonntagmorgen im Begriff war, mit den Zeitungen unter dem Arm die Treppe zu einem Wohnhaus zu erklimmen, verlor er auf einem vereisten Tritt den Halt. Vergeblich versuchte er noch, den Fall mit ausgestrecktem Arm abzufedern, er schlug mit unverminderter Wucht auf dem harten Boden auf.

## Die Folge: Hartnäckige Schmerzen ...

Werner dachte zunächst, dass er mit ein paar Prellungen davongekommen sei. Als die Schmerzen in der Schulter aber trotz «Sälbeln» und Schonhaltung kein Ende nahmen, wandte er

sich schliesslich an einen Spezialisten. Der Facharzt erblickte hierauf im MRT-Bild partielle Muskel- und Sehnenrisse rund um das Schultergelenk als Ursache für die akuten Beschwerden von Werner. In einer Operation mit der sogenannten «Schlüssellochtechnik», welcher einige Tage nach der Diagnose erfolgte, wurde die gerissenen Gewebe wieder miteinander verbunden.

... und niemand will bezahlen  
Werner lebt heute wieder ohne funktionelle Einschränkung und vor allem schmerzfrei. Aus medizinischer Sicht könnte deshalb die Erzählung hier ein Ende nehmen. Aus rechtlicher Sicht aber hatte sie für Werner erst begonnen, denn der Unfallversicherer verweigerte die Kostenübernahme.

## Unfall oder Krankheit?

Ihren Entscheid begründete die Unfallversicherung damit, dass der beauftragte Kreisarzt nach Analyse der MRT-Bildgebung zweifelsfrei

festgestellt hätte, dass die Muskel- und Sehnenrisse auf eine krankhafte bzw. degenerative Veränderung der Muskeln und Sehnen rund um das Schultergelenk zurückzuführen seien. Gerade Personen im fortgeschrittenen Alter wiesen häufig degenerative Veränderungen im Schultergewebe auf. Diese Veränderungen würden oft zu spontanen Rissen im Gewebe führen. Im vorliegenden Fall sei deshalb die «Unfallkausalität nicht erstellt» und die Leistungspflicht des Unfallversicherers entfalle. Werner solle sich die Kosten deshalb von der Krankenkasse vergüten lassen. Die Krankenkasse aber reagierte umgehend und teilte Werner postalisch mit, dass es sich vorliegend eindeutig um einen Unfall handle, und verwies ihrerseits an die zuständige Unfallversicherung.

## Verschiedene Versicherungen, verschiedene Leistungen

Wie das eben geschilderte Beispiel zeigt, ist die Frage, ob eine Körperschädigung

auf einen Unfall oder aber auf eine degenerative Veränderung zurückzuführen ist, aus versicherungsrechtlicher Perspektive entscheidend, da die vergleichsweise vorteilhaften Leistungen der Unfallversicherung nur im ersten Fall erbracht werden. Nun führt diese Frage aber aus medizinischer Sicht gerade bei älteren Versicherten zu schwierigen Abgrenzungsfragen. Dies gilt insbesondere bei Heilbehandlungskosten infolge Muskel- und Sehnenrisse und trifft letztlich den Versicherten, dessen «Fal» wie eine heisse Kartoffel zwischen Unfallversicherung und Krankenkasse hin- und hergeschoben wird.

## «Umgekehrte Beweislast»

Dies hat auch der Gesetzgeber erkannt und mit der letzten Revision des Unfallversicherungsgesetzes zu entschärfen versucht, indem er eine sogenannte gesetzliche Vermutung geschaffen hat. Demnach entfällt die Leistungspflicht des Unfallversicherers bei Muskel- und

Sehnenrisse nur dann, wenn er nachzuweisen vermag, dass die Körperschädigung mit überwiegender Wahrscheinlichkeit «vorwiegend auf Abnutzung oder Erkrankung zurückzuführen» ist (Art. 6 Abs. 2 UVG). Mit anderen Worten hat nicht der Versicherte den Nachweis zu erbringen, dass der Muskel- oder Sehnenriss auf einen Unfall zurückzuführen ist. Vielmehr besteht bei derartigen Verletzungen eine gesetzliche Vermutung für die Leistungspflicht des Unfallversicherers. Erst der zweifelsfreie Gegenbeweis vermag diese Vermutung zu widerlegen.

## Ende gut, alles gut?

Eine klare Verbesserung im Gesetzestext! Doch ob die neue Regelung, welche nun seit rund einem Jahr in Kraft ist, bei derartigen Abgrenzungsfragen tatsächlich für Rechtssicherheit zu sorgen vermag oder aber neue medizinische oder rechtliche Fragen aufwirft, wird sich erst noch zeigen.

Rechtsschutzteam SEV

## Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte den neuen Kreuzungsbahnhof Münchenwiler-Courgevaux der TPF. Ein weiteres Foto ist unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) zu finden.

Das Caran d'Ache-Schreibset gewonnen hat

**Laurent Lambelet, Farvagny, Mitglied VPT TPF Rail.**

Erneut fragen wir: Wo wurde dieses Foto aufgenommen?

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.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 28. März an:**

**SEV  
Photomystère  
Postfach  
3000 Bern 6**

### Per E-Mail:

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

### Im Internet:

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

800 Stellen und 170 Bedienpunkte im Visier: «Fitnessprogramm» ist eine gefährliche Abmagerungskur

# SBB Cargo verlagert Güter auf die Strasse

**SBB Cargo plant bei Personal und Wagenladungsverkehr den Kahl-schlag. Dieser ist über-eilt, strategisch falsch, stösst die Kunden vor den Kopf und verlagert Güter auf die Strasse – auf Kosten von Bevölkerung, Umwelt und Personal. Darum ist der SEV dagegen. Dass die SBB-Führung gleichzeitig den Kündigungsschutz im GAV angreift, ist sozial unsensibel und völlig inakzeptabel.**



Der schlecht aufgegleiste «WL17» ist nur dank grossem Engagement der Cargo-Mitarbeitenden in Fläche und Zentrale nicht völlig abgestürzt. Zum Dank sollen nun Hunderte ihre Stelle verlieren?

Der für Cargo zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär **Philipp Hadorn** kritisiert den Abbau Hunderter Stellen in Fläche und Zentrale im Eiltempo als vermessen und schädlich: «Die letzten Reorganisationen sind noch nicht fertig umgesetzt und führen schon jetzt zu Personalengpässen und prekären Situationen. Die Verunsicherung der Mitarbeitenden ist enorm, viele arbeiten am Limit oder darüber. Zusammen mit den ungeheuerlichen Forderungen der SBB bei den GAV-Ver-

handlungen kann dieser weitere Angriff auf das Personal zu Massnahmen des Zornes und Kampfes führen! Mit den betroffenen Mitgliedersektionen werden wir unser weiteres Vorgehen besprechen.»

### SBB-Spitze dramatisiert

Die SBB-Führung begründet den massiven Abbau von Stellen und Bedienpunkten mit dem Cargo-Defizit 2017 und dem «beschleunigten Rückgang» der Nachfrage beim Einzel-WLV im letzten Jahr. Doch sie verschweigt, dass sie diesen Rückgang selber mitverursacht hat, indem sie den Start des «WL17» im Dezember 2016 dermassen schlecht plante, dass unzählige Pannen die Kunden vergrauten und ständige Notlösungen und Korrekturen nötig machten, was den Aufwand erhöhte, während der Umsatz sank. «Hätten nicht die Mitarbeitenden mit grossem Einsatz und hoher Flexibilität vieles zurechtgebogen, wären noch mehr Kunden abgesprungen», hält Philipp Hadorn fest. «Die Führungsfehler soll nun das Personal ausbaden. Zudem litt der WL17 unter der mehrwöchigen Sperre der Rheintalstrecke bei Rastatt (D), einem weiteren Sonderereignis. Die Wertberichtigung von 189 Millionen ist auch eine spezielle Geschichte und wirft Fragen zur Transparenz der

Rechnungsführung von SBB Cargo auf. Und die von Andreas Meyer an der Medienkonferenz effektiv beklagte Milliarde an Cargo-Verlusten, die der SBB-Konzern 2003 bis 2012 decken musste, betraf ein ganzes Jahrzehnt, ist nicht neu und rechtfertigt auch nicht einen solchen Abbau. So wenig wie die geplante Teilprivatisierung, für die man sich offenbar schön machen will.»

### Kurzfristige Schrumpfung

«Auch die kleineren Bedienpunkte tragen in der Summe zur Auslastung des Gesamtsystems WL17 bei. Darum haben die laufenden Schliessungen in den letzten Jahren zu einer Abwärtsspirale geführt», gibt Hadorn zu bedenken. «Kapazitätsabbau ist auch deshalb strategisch falsch, weil für den Güterverkehr in der Schweiz bis 2040 ein Wachstum von 45% prognostiziert wird. Und die Mittel der Digitalisierung werden den Einzel-WLV wieder konkurrenzfähiger machen.»

### Verkehrspolitisch falsch

«Vor allem verlagert die SBB mit der geplanten Schliessung von Bedienpunkten Güterverkehr auf die Strasse und missachtet so den vom Stimmvolk mehrfach geäusserten Wunsch, Güter möglichst auf der Schiene zu transportieren. Deshalb erwartet der SEV von SBB Car-

## SBB verweist auf Konkurrenz der Strasse, Defizit, Digitalisierung und Pensionierungen

SBB Cargo habe 2017 einen operativen Verlust von 37 Mio. Franken erlitten, trotz 8 Mio. Gewinn bei Cargo International, erklärte Andreas Meyer, SBB-CEO und Verwaltungsratspräsident von SBB Cargo, am 1. März vor den Medien. Denn bei Cargo Schweiz habe es einen Gewinn- und Mengeneinbruch gegeben: In Ganzzügen seien 4,1% weniger (beladene) Wagen befördert worden als 2016, im System-WLV (Fahrplanzüge zwischen Regionen) 0,8% weniger und im Einzel-WLV 14,5% weniger. Letzterer sei – entgegen den gemeinsamen Entwicklungsplänen mit den Kunden – beschleunigt zurückgegangen. Dieser kleinteilige, unregelmässige Einzel-WLV sei wenig rentabel und gegenüber der Strasse immer weniger konkurrenzfähig. Darum wolle SBB Cargo bis 2023 von heute 344 Bedienpunkten je-ne 170 «überprüfen», wo im Schnitt nur zwei Wagen pro Tag zugestellt werden.

Vor allem aber wolle man **bis Ende 2020 wieder schwarze Zahlen schreiben, indem man 330 der heute 2200 Stellen bis**

**Ende 2020 abbaut:** 150 beim Rangier, 100 in der Verwaltung und 80 beim Lokpersonal. Das «Sanierungsprogramm» sei auch nötig, weil SBB Cargo zulasten des Ergebnisses 2017 eine Wertberichtigung von 189 Mio. macht – vor allem bei Fahrzeugen (141 Mio.) und Software (48 Mio.).

### Digitalisierung in Phase 2

2021 bis 2023 sollen weitere 470 Stellen verschwinden, vor allem dank Digitalisierungsprojekten (z. B. automatische Bremsprobe mit Kameras und Sensoren, automatische Kupplung, Informationssysteme). SBB Cargo investiere 90 Mio. in die Digitalisierung und 10 Mio. in die Weiterbildung des Personals sowie 20 Mio. in den Sozialplan. Der Abbau von 800 Stellen bis 2023 sei sozialverträglich möglich, denn 750 Stellen würden durch «natürliche Fluktuation», vor allem Pensionierungen, frei. Das Cargo-Personal sei im Durchschnitt 48-jährig. Die Digitalisierung mache die gefährliche, harte Arbeit im Rangier sicherer und attraktiver. **Fi**

## MOTION

### Alte Cargo-Führung will noch schnell Fakten schaffen

Philipp Hadorn bekämpft den Cargo-Abbau auch politisch als Nationalrat mit seiner **Motion «SBB Cargo. Denkpause – keine Missachtung der Eigner-Auflagen durch SBB & SBB Cargo»**. 91 Nationalratskolleg/innen haben sie mitunterzeichnet. Die Motion beauftragt den Bundesrat, «sicherzustellen, dass SBB und SBB Cargo keinerlei strategische Weichenstellungen zur Zukunft von SBB Cargo vornehmen, bis der Verwaltungsrat von SBB Cargo unter der Leitung eines unabhängigen Präsidiums eine neue Strategie entwickelt hat, die der Unternehmung eine nachhaltige Weiterentwicklung sichert». **Fi**

go, dass sie mit den Kunden, dem Eigner Bund und den lokalen Behörden Lösungen sucht, die solche Verkehrsverlagerungen auf die Strasse verhindern, wenn nötig in Abweichung vom Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit zugunsten von Bevölkerung und Umwelt!«

### Monopolist SBB will vor allem Aufwand reduzieren

Laut SBB ist die Überprüfung der Bedienpunkte im Berner Oberland und Jura besonders dringend. Anzustreben seien regionale Zusammenlegungen wie in Cadenazzo, mit Kombiverkehr auf den letzten Kilometern. Man suche in der neuen «Interessengemeinschaft WL17» mit dem Verband der verladenden Industrie (VAP) und dem VöV gute Lösungen für die Kunden. Doch **Frank Furrer**, Gene-

ralsekretär des VAP, zeigt sich gegenüber *kontakt.sev* nicht begeistert: «Wie geht man damit um, wenn der Monopolanbieter sagt: Unter fünf Wagen im Tag findet bei uns kein WL17 statt? Obwohl der Bund Kunden ab 720 Wagen im Jahr unterstützt – was pro Arbeitstag übrigens mehr als zwei sind.»

### Widersprüchlicher Bund – und Hoffen auf die Kantone

Der Bund subventioniert also die Gleisanschlussbesitzer weiter, doch die SBB will sie nicht mehr bedienen, da sie ab 2019 vom Bund keine Subventionen mehr kriegt, wie Andreas Meyer vor den Medien betonte. Wo bleibt die Logik? Kantone können laut Gesetz zwar Güterverkehr bestellen, so wie Regionalverkehr. Doch bisher tut das nur der Kanton Graubünden. **Fi**

# C 5/6 Elefant

Limitiert auf nur  
4'990 Exemplare

HIER LEBT LOKOMOTIV-GESCHICHTE WEITER!



Die Armbanduhr „C 5/6 Elefant“ wird zusammen mit einer edlen Uhren-Schatulle und einem nummerierten Echtheits-Zertifikat geliefert.

**120-Tage-Rücknahme-Garantie**

Durchmesser: 4 cm  
Wasserdicht bis 5 bar

JEDE  
ARMBANDUHR  
EIN UNIKAT:



Auf der Rückseite werden die Nummern einzeln graviert. Auf diese Weise wird jede Uhr zu einem Unikat

## EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN

Reservierungsschluss 23. April 2018

Referenz-Nr.: 59215 / 578-WAT01.01

Ja, ich bestelle die mechanische Armbanduhr „C 5/6 Elefant“ • Die exklusive Sonder-Edition

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen  
Ich wünsche  eine Gesamtrechnung  Monatsraten

Vorname/Name *Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen*

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift

Telefon



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

1

Das hochwertige Leder-Armband rundet dieses Erinnerungstück perfekt ab

2

Das schlichte, aber robuste Uhrengehäuse wird aus bestem Edelstahl hergestellt

3

Die Silhouette einer C 5/6 mit Kohletender und die Bezeichnung C 5/6 Elefant bilden das Zentrum des Zifferblattes

4

Die raffinierte Ausparung bietet einen interessanten Einblick in das mechanische Uhrwerk

5

Die historischen Jahreszahlen weisen auf das Baujahr und die Ausserbetriebnahme der C 5/6 hin

Die C 5/6, mit Spitzname „Elefant“, wurde eigens für den Einsatz als Güterzug-Dampflok am Gotthard gebaut. So wurde sie zu einer der legendärsten Lokomotiven der Schweizer Eisenbahn-Geschichte. Mit der mechanischen Armbanduhr „C 5/6 Elefant“ lassen wir die historische Dampflokomotive mehr als 100 Jahre nach ihrem ersten Einsatz wieder lebendig werden. Eine Armbanduhr, in der die Pionierzeit der Gotthard Eisenbahn-Entwicklung so richtig zur Geltung kommt.

**Die mechanische Armbanduhr „C 5/6 Elefant“ ist auf nur 4'990 Exemplare limitiert. Wer jetzt reagiert, hat die Chance, noch eines der raren Exemplare für sich zu sichern.**

Produktpreis: Fr. 199.80 oder 3 Raten à Fr. 66.60  
(zzgl. Fr. 11.90 Versand und Service)  
578-WAT01.01



[www.bradford.ch](http://www.bradford.ch)

[fb.com/BradfordExchangeSchweiz](https://fb.com/BradfordExchangeSchweiz)

Für Online-Bestellung:

Referenz-Nr.: 59215

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