

SEV Nr. 12

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



SBB

Service public im Mittelpunkt

Edito von Giorgio Tuti, Präsident SEV

▶ 2, 3, 4

Seit einer Woche wird der angekündigte Rücktritt des SBB-CEO heiss diskutiert in der Politik, den Medien, den Transportunternehmen und natürlich auch beim Personal.

Neben der Person, welche die Zügel des ehemaligen Regiebetriebs übernehmen wird, steht der zukünftige Auftrag der SBB im Mittelpunkt unserer Forderungen. Es ist an der Zeit, dass sich das Unternehmen wieder auf sein Kerngeschäft besinnt und seine Unternehmenskultur neu ausrichtet.

Die stetigen Reorganisationen der letzten Jahre haben die Qualität des Betriebs beeinträchtigt. Für die Mitarbeitenden, die seit Jahren Alarm

schlagen, ist es umso frustrierender. Denn sie verrichten ihre Arbeit gewissenhaft und werden nicht angehört, wenn sie Reorganisationen kritisieren, die dem reibungslosen Funktionieren der SBB schaden.

Der Service public wurde in den Hintergrund gedrängt. Um aufs Wesentliche zurückzukommen, muss der Fokus auf die Qualität der Dienstleistungen und Arbeitsbedingungen gelegt werden, auf hohe Sicherheitsstandards und auf Preise, die für die Bevölkerung erschwinglich sind. Um dies zu erreichen, kann das Unternehmen auf Mitarbeitende zählen, welche die Bahn wie ihre Westentasche kennen und mit Leidenschaft arbeiten. Die SBB muss ihnen nur

vertrauen! Dies ist eine Priorität, wenn sie wieder eine attraktive Arbeitgeberin werden und ihr angeschlagenes Image verbessern will.

Seit fünf Jahren stellt die Konzernleitung bei ihren Angestellten einen Rückgang des Vertrauens fest. Diesen muss sie ernst nehmen. Das bedeutet auch, die Arbeitnehmervertreter/innen anzuhören, welche die Forderungen ihrer Kolleg/innen vertreten.

Die Beteiligung des Personals an den guten Finanzergebnissen des Unternehmens ist ein erstes positives Signal, das in die richtige Richtung geht. Es liegt im Interesse des Unternehmens, jetzt die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Gewinnbeteiligung

SBB-Mitarbeitende erhalten 2 Ferientage oder 800 Franken Prämie dank dem SEV.

4

Peko SBB

Kampf um 41 Sitze beim Personenverkehr: die 53 Kandidat/innen des SEV.

5

Prekäre Arbeit

Deliveroo-Kurier/innen streiken länderübergreifend für bessere Löhne.

11

Mach
auch
mit!

Wettbewerb

Die Krankenkasse KPT, Partnerin des SEV, lanciert einen Wettbewerb für SEV-Mitglieder: Neben den offerierten 10 %-Rabatt auf Zusatzversicherungen können SEV-Mitglieder drei Reise Gutscheine im Wert von 5000 Franken gewinnen. Wer eine unverbindliche Offerte einholt, nimmt automatisch an der Verlosung teil. Es ist auch möglich, ohne Offerte am Wettbewerb mitzumachen. Weitere Informationen unter kpt.ch/de/collective/sev.

AHV-Reform 21

Die vom Bundesrat vorgelegte Botschaft zur AHV-Reform 21 ist für den SGB nicht überzeugend, das neu gewählte Parlament muss sie überarbeiten. Denn damit würden sich die AHV-Renten weiter entwerten – bei massiv steigenden Gesundheitskosten. Auch lehnt der SGB die geplante Erhöhung des Frauenrentenalters klar ab. Die finanzielle Stabilität der AHV ist auch dem SGB ein Anliegen, aber dass sie zur Hauptsache auf Kosten der Frauen erreicht werden soll, überzeugt nicht. Die Situation älterer Arbeitnehmerinnen auf dem Arbeitsmarkt bleibt weiterhin unbefriedigend: Über die Hälfte aller Frauen scheiden vor dem ordentlichen Rentenalter aus dem Erwerbsprozess. Es braucht echte Fortschritte bei der Gleichstellung, keine falsche Gleichmacherei beim Rentenalter.

Etappensieg gegen längere Arbeitszeiten

Der Widerstand der Gewerkschaften gegen längere Arbeitszeiten zeigt Wirkung: Die Wirtschaftskommission (WAK) des Ständerats empfiehlt die parlamentarische Initiative der früheren Ständerätin Karin Keller-Sutter zur Abschreibung. Die Initiative verlangte einen weitgehenden Verzicht auf die Arbeitszeiterfassung. Damit hätte das Instrument gefehlt, das überhaupt erst erlaubt zu kontrollieren, ob Höchstarbeitszeiten eingehalten werden und ob Überzeit geleistet wird. Es ist höchste Zeit, dass der Ständerat nun der Kommission folgt und diesen Abbau des Arbeitnehmerschutzes beerdigt. Auch muss die WAK die auf eine Initiative von Ständerat Konrad Graber zurückgehenden Pläne aufgeben, die Wochen-Höchstarbeitszeit zu erhöhen und das Sonntags-Arbeitsverbot weiter aufzuweichen. Sollte das Parlament daran festhalten, werden die Gewerkschaften die Vorlage mit allen Mitteln bekämpfen.



«Qualitativ hochwertiger Service public dank dem Personal» – mit einem Flyer macht der SEV auf die Wichtigkeit des Verkaufspersonals aufmerksam.

VERKAUF DER ZUKUNFT

Verkaufspersonal: ein Juwel!

Yves Sancey / Übersetzung: kt
yves.sancey@sev-online.ch

In einer Zeit, in der immer mehr Reisende beim Billettkauf zu ihrem Smartphone greifen, zeigt ein Bericht des SEV, dass das Verkaufspersonal, das offen für Veränderungen ist, zahlreiche Vorschläge auf Lager hat, um den Beruf zukunftsfähig zu machen. Die menschliche Dimension ist ein wahrer Mehrwert, den nur das Personal bieten kann.

Letzte Woche gab die SBB bekannt: Fast jedes zweite Billett wird über einen digitalen Kanal gekauft. Seit man öV-Tickets mit einer App direkt über das Smartphone kaufen kann, sind die Berufe im Verkauf besonders gefährdet. Hinzu kommt, dass die SBB selbst alles dafür tut, die Reisenden zu mehr Selbständigkeit zu erziehen. Plakate fordern sie dazu auf, ihre Billette via Handy zu bestellen oder gewisse Sparbillette online zu kaufen, die am Schalter gar nicht erhältlich sind.

Doch bedeutet das wirklich, dass die Arbeit des Verkaufspersonals gar keinen Mehrwert bringt und in einer digitalisierten Welt keinen Platz mehr hat? Die Studie der Consulting-Firma PwC über die Arbeitswelt von morgen (siehe Seite 3) liefert keine direkte Antwort auf diese Frage.

Der Faktor Mensch im Beruf

Dafür enthält ein Bericht des Strategiebersaters Benoît Gaillard, den der SEV nach der Verkaufstagung vom 4. März dieses Jahres (siehe Nr. 3/2019) in Auftrag gegeben hat, wichtige Gedankenanstösse und Vorschläge des Personals selbst. Basierend auf Aussagen und Gesprächen mit ca. 20 SEV-Mitgliedern, die bei verschiedenen Verkehrsbetrieben im Verkauf arbeiten, entstand eine Diagnose der Probleme im Alltag des Verkaufspersonals. Ferner kamen die aktuell grössten Veränderungen und die damit einhergehenden Schwierigkeiten zum Vorschein und erste Verbesserungsvorschläge wurden entwickelt.

Wenig überraschend ist es laut Gaillards Bericht der menschliche Faktor, den die Angestellten als Hauptargument für die Notwendigkeit ihres Berufs sehen. Damit meinen sie natürlich einerseits den Kundenkontakt, aber auch die häufige Arbeit im Team. Für die Kundschaft ist das Personal ein wichtiger Ansprechpartner vor Ort – diesen Mehrwert wird kein Algorithmus und keine Software jemals ersetzen können.

Schlechtere Arbeitsbedingungen

Tatsache ist, dass sich die Arbeitsbedingungen trotz dem Enthusiasmus und dem Engagement des Verkaufspersonals verschlechtern. Viel zu rasch folgt eine Restrukturierung nach der anderen, was zu Unklarheiten bezüglich der Ziele führt. Auch der Stress und der Druck auf das Personal nehmen stetig zu, denn die Fälle werden im Durchschnitt komplizierter und bei Störungen, Verspätungen oder Problemen mit anderen Kanälen gibt es einen grossen Andrang auf die Schalter.

Wenn sich das Bedürfnis nach flexiblem und individuellem Service durchsetzt, so geschieht dies ohne klare Rahmenbedingungen und ohne dass dem Personal Zeit oder Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, um sich auf den verschiedenen Systemen weiterzubilden. Den Führungspersonen sind oft die Hände gebunden: Kurzfristige, finanzielle Kriterien oder Anweisungen «von oben» zwingen sie dazu, ihre Teams neu zu strukturieren.

Vorschläge und Forderungen

Der Bericht schliesst mit sechs Forderungen, die vom Bedürfnis nach einem gezielten Fokus auf den Verkauf im Kontext der digitalen Transformation bis hin zur Gewährleistung eines klaren und stabilen Rahmens für Veränderungen reichen. Wenn es zu einer stärkeren Netzauslastung kommt, muss man den Wandel ohne einen massiven Stellenabbau überdenken und genügend Zeit für Weiterbildungen zur Verfügung stellen.

Der Bericht betont, dass das Verkaufspersonal grundsätzlich offen ist für Veränderungen.

In den letzten Jahren hat es seine Anpassungsfähigkeit bereits mehrmals unter Beweis gestellt. Aber ohne klare und stabile Rahmenbedingungen kann man nicht vom Personal verlangen, dauernd neue Aufgaben zu bewältigen und neue Fähigkeiten zu erlangen. Bei den meisten Unternehmen ist der Abbau von Dienstleistungen, Verkaufsstellen und Arbeitsplätzen eine konstante Bedrohung. Dieser giftige Cocktail schmälert die Motivation, sich mit steigenden Anforderungen auseinanderzusetzen. Deshalb braucht es Weiterbildungen mit wahren Entwicklungspotenzial, und es muss ausreichend Zeit verfügbar sein.

Ein weiteres Argument fürs Verkaufspersonal in den Bahnhöfen ist, dass die Mobilität und die Auslastung des Netzes stetig zunehmen. Im Falle von Störungen muss qualifiziertes und erfahrenes Verkaufspersonal die Reisenden informieren können. Die zunehmende Häufung solcher Situationen ist ein wichtiger Faktor, wenn es um die Frage geht, wie gross der Personalkörper im Verkauf sein soll.

Den Dialog öffnen

Das Verkaufspersonal ist bereit, zusammen mit den Unternehmen und der Kundschaft über die Zukunft des Berufes und vor allem auch jene der Verkaufskanäle nachzudenken. Die Vorteile der Digitalisierung nutzen und gleichzeitig die unverzichtbare menschliche Dimension weiterentwickeln – so lautet der einzige vernünftige Weg für die Zukunft der Schweizer öV-Betriebe.



Den Bericht zur Verkaufstagung hier herunterladen:
sev-online.ch/verkauf

Auf dieser Basis wird der SEV einen Forderungskatalog erarbeiten, um die Verkaufsberufe in Zeiten des rasanten digitalen Wandels gegenüber den Unternehmen, aber auch der Öffentlichkeit, der Kundschaft und den Behörden zu verteidigen. Das Ziel liegt noch weit entfernt, doch dieser Bericht war ein wichtiger erster Schritt.

GIORGIO TUTI antwortet

Klima? Ein langjähriges Engagement

Der SEV ruft seine Mitglieder dazu auf, an der nationalen Klimademo vom 28. September in Bern teilzunehmen. Wieso? Hat dieses Thema einen direkten Zusammenhang zu gewerkschaftlichen Aktivitäten?

Die Teilnahme an dieser nationalen Kundgebung ist für den SEV selbstverständlich, denn die Ziele der Klima-Allianz, die für die Organisation zuständig ist, gehen in die selbe Richtung wie diejenigen unserem Leibild.

Unsere Priorität liegt klar bei der Interessenvertretung der Angestellten und Pensionierten, aber wir setzen uns auch für einen effizienten und umweltfreundlichen Service public ein. Die aktuelle Umweltpolitik reicht nicht aus, um die Pariser Klimaabkommen einzuhalten. Das Gegenteil zu behaupten bedeutet, die seit Jahren dokumentierte Realität des Klimawandels zu leugnen.

Als Verkehrsgewerkschaft engagieren wir uns konkret für die Umwelt, insbesondere indem wir seit Jahrzehnten die Idee unterstützen, dass Güter nicht auf der Strasse, sondern auf der Schiene transportiert werden sollen.

In jüngster Zeit haben wir die Konkurrenz von Bussen auf Fernverkehrsstrecken entschlossen bekämpft; ein logisches Engagement nach unserer Einsatz im Abstimmungskampf für die «Fabi»-Vorlage zur Finanzierung der Bahninfrastruktur im Jahr 2014.

Die Klimademo vom 28. September findet nur wenige Wochen vor den nationalen Wahlen vom 20. Oktober statt, was natürlich kein Zufall ist. Auch wenn der SEV parteiunabhängig ist, bedeutet das keineswegs, dass er unpolitisch ist!

Am 28. September ein klares Zeichen fürs Klima zu setzen erlaubt auch, eine Jugendbewegung und politische Gruppierungen zu bestärken, deren Umweltprogramm glaubwürdig ist und mit denen wir in umwelt- und sozialpolitischen Fragen eng verbunden sind.

Überzeugt?

Dann geh auch du am 28. September auf die Strasse unter dem Motto «Klima der Veränderung»!

Willst auch du Giorgio Tuti oder einem anderen Geschäftsleitungsmitglied eine Frage stellen? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

SBB

Keine Digitalisierung auf dem Rücken des Personals

Vivian Bologna / Übersetzung: pmo
vivian.bologna@sev-online.ch

Der Digitalisierungsfonds der SBB, dessen Vizepräsident der SEV-Präsident Giorgio Tuti ist, hatte eine Studie zur Arbeitswelt der SBB zwischen 2025 und 2035 in Auftrag gegeben. Wie sieht unsere Gewerkschaft die Resultate dieser Studie, die PwC mit der ETH-Professorin Gudela Grote verfasst hat?

Für Giorgio Tuti besteht eine der wichtigsten Erkenntnisse der Studie darin, dass «die Wahrung und Entwicklung des Bahnwissens, spezialisierter Fähigkeiten und Fachwissen bei der Führung von Projekten im Bahnunterhalt und -betrieb absolut unentbehrlich sind. Das mag offensichtlich erscheinen, aber diese Erkenntnis festzuschreiben ermöglicht, die Qualität der Leistungen der SBB wieder in den Mittelpunkt ihrer Strategie zu stellen.»

Die Studie basiert auf zwei Hauptszenarien: ein Abbau um 13 Prozent oder die Beibehaltung des heutigen Personalbestands bis 2035, verbunden mit der demografischen Entwicklung, die für die SBB einen ausserordentlich starken Einfluss haben wird. Bis 2035 werden mehr als 40 Prozent der heutigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Pension gehen, also über 10 000 Personen. «Sicher lassen diese Szenarien auch Platz für andere Stossrichtungen. Angesichts des angekündigten Verkehrszuwachses kann es sein, dass die Anzahl der Arbeitsplätze steigt. Und letztlich ist es auch eine Frage des Blickwinkels. Will man Bahnhöfe ohne Personal oder im Gegenteil Orte, wo die Angestellten das Gesicht der Bahn sind? Für uns ist klar, dass auch in Zukunft der Verkehr von Menschen für Menschen gemacht wird. Fragen dieser Art fehlen in der Studie, und es ist an uns, sie einzubringen, damit der Service public im Zentrum der Unternehmensstrategie steht», erklärt Giorgio Tuti. Für den SEV ist klar, dass das Personal nicht für die Folgen der digitalen Entwicklung bezahlt.

Entwicklung der Berufsbilder

Noch etwas ist gewiss nach der Studie: Die Digitalisierung wird in den Jahren bis 2035 zahlreiche Berufsbilder verändern. Wiederkehrende Aufgaben, die heute viele Kräfte binden, können automatisiert werden. Assistenzsysteme und Automatisierungen werden zahlreiche Abläufe vereinfachen. Andererseits werden Anforderungen an verschiedene Berufsgruppen steigen, und damit auch die Ansprüche an die



Kader. Gewisse Fähigkeiten, etwa die Kooperationsbereitschaft und die Fähigkeit zur Konfliktlösung, werden an Bedeutung gewinnen, und neue Stellenprofile werden sich entwickeln. «Es ist selbstverständlich, dass sich der SEV aktiv an diesen Entwicklungen beteiligen will. Ein Beispiel ist der Verkauf, wo das Personal der SBB und der KTU die Sache selbst in die Hand genommen hat, um die Zukunft seiner Arbeit zu definieren», ergänzt Giorgio Tuti (siehe Seite 2). Ebenso zeigt sich der Präsident des SEV zufrieden über die Lösungen, die vor-

geschlagen werden, um den Entwicklungen der Berufsbilder zu begegnen: lebenslanges Lernen und Bewahren des Bahnwissens.

«Die permanente Weiterbildung und die laufende Weiterentwicklung der Fähigkeiten sind unentbehrlich, um am Arbeitsplatz und auf dem Arbeitsmarkt konkurrenzfähig zu bleiben.»

Der SEV verfolgt dieses Geschäft mit höchster Aufmerksamkeit, geht es doch um nichts weniger als die Zukunft des Personals des öffentlichen Verkehrs.

Die Studie in Kürze

Bis 2035 werden rund 40 % der aktuell bei der SBB Beschäftigten in den Ruhestand treten; weit mehr Personal, als für den Betrieb der Bahn notwendigen, selbst wenn Prognosen einen leichten Rückgang nicht ausschliessen. In einigen Bereichen wie der Informatik oder bei Lokführern wird gar ein Fachkräftemangel erwartet. Dies zeigen die Ergeb-

nisse einer Studie über die Arbeitswelt von morgen bei der SBB, realisiert durch das Beratungsunternehmen PwC Schweiz zusammen mit Gudela Grote, Professorin an der ETH Zürich, im Rahmen des Digitalisierungsfonds. Als wichtigste Lösungen resultieren lebenslanges Lernen und die gezielte Pflege und Entwicklung von Eisenbahner-Know-how.



Eine **mehrfährige nationale Kampagne gegen Sexismus** in Zusammenarbeit mit den Kantonen, der Zivilgesellschaft und der Wirtschaft – das hat Regula Rytz (Grüne) in einer Motion vom Bundesrat gefordert. Und dieser ist bereit, die Motion umzusetzen. Umfang und Form der Kampagne sind noch zu definieren, wie aus der Antwort der Regierung vom 4. September hervorgeht. Gemäss einer Studie von Amnesty International wurden 59 % aller Frauen in der Schweiz schon einmal sexuell belästigt. Jede fünfte Frau wurde gegen ihren Willen kriminellen sexuellen Handlungen ausgesetzt. Und 61 % der jungen Frauen wurden aufgrund ihres Aussehens gedemütigt oder in den sozialen Medien sexuell erniedrigt.

Securitrans passt Mitarbeitenden immer öfter den vertraglichen Arbeitsort an, ohne die im GAV garantierte Frist einzuhalten. Weil sich **Arbeitsortänderungen** auf die persönliche Arbeitszeit konkret auswirken, gilt gemäss GAV für die meisten Mitarbeitenden, dass ihnen Arbeitsortänderungen mindestens drei Monate zum Voraus (per Monatsende) schriftlich mitzuteilen sind. Unabhängig von der Frage, ob sich Securitrans bewusst oder unbewusst nicht daran hält, ist das ein Verstoss gegen den GAV. Ein dauernder vertraglicher Wechsel des Arbeitsortes macht meistens nur für den Arbeitgeber Sinn: Er spart so Wegzeiten, die den Mitarbeitenden zustehen würden. Letztere sollen daher immer auf der dreimonatigen Änderungsfrist beharren, die ihnen der GAV gewährt. Der SEV steht unterstützend zur Seite.

FELIX BIRCHLER ZIEHT BILANZ

«Die Verkehrsbetriebe verpassen bei den Löhnen den Anschluss»



Mit «SEV bi dä Lüt»-Touren besuchte Felix Birchler regelmässig «seine» Betriebe – wie hier diesen Juli die URh (2. v. r.).

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nach sechs Jahren und acht Monaten als SEV-Gewerkschaftssekretär hat Felix Birchler (40) auf Ende August zur Fachstelle Integration des Kantons Graubünden in Chur gewechselt und ist dort zuständig für den Bereich der Integration von Flüchtlingen in den Schweizer Arbeitsmarkt. Für den SEV ist der Abgang des erfahrenen und gut vernetzten Regionalsekretärs ein Verlust.

«Wir lassen Felix Birchler nur ungern gehen, denn er hat sehr selbstständig gute, solide Arbeit geleistet», sagt

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger. Bedauert wird sein Abgang auch von den SEV-Sektionen bei den Ostschweizer Verkehrsbetrieben, deren Betreuung er im Januar 2013 von Peter Hartmann übernahm: Appenzeller Bahnen, Frauenfeld-Wil-Bahn, Südostbahn, Turbo, Bus Ostschweiz, Schweizerische Bodensee-Schiffahrt und die Schifffahrt Untersee und Rhein (URh). Bis vor zwei Jahren begleitete er auch Rechtsschutzfälle von SBB-Mitarbeitenden; Diese gab er vor zwei Jahren ab und reduzierte sein Pensum von 100 auf 80 Prozent.

«Ich will einfach etwas Neues machen»

Warum verlässt Felix Birchler den

SEV? «Es gibt keinen anderen Grund, als dass ich beruflich etwas Neues machen will, nach elf Jahren in der Rolle als Gewerkschaftssekretär. Ich habe ja vor meiner Zeit beim SEV schon drei Jahre bei der Unia gearbeitet und zwei Jahre beim VPOD. Da war es für mich nun einfach Zeit für einen Wechsel. Darum habe ich mich in den letzten Monaten umgeschaut und mich für diese offene Stelle beim Kanton Graubünden beworben.»

Eindrücklicher Zusammenhalt des URh-Personals

Besonders intensiv beschäftigt und geprägt hat Felix Birchler in seiner Zeit beim SEV die Sanierung der URh im Jahr 2016: «Da wurde mit

dem Vorschlaghammer versucht, die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern. Das Personal wurde extrem unter Druck gesetzt und sollte zu allem nur Ja und Amen sagen. Und es ging wirklich um die Zukunft des Unternehmens. Aus Arbeitgebersicht sollten die Arbeitsplätze gerettet werden, indem alle Errungenschaften im GAV gestrichen und die Arbeits- und Anstellungsbedingungen in allen Punkten aufs Minimum des Minimums gesetzt werden. Dagegen wehrte sich das Personal mit SEV-Unterstützung recht erfolgreich und konnte vieles abwehren, wenn es auch gewisse Einbussen hinnehmen musste. Besonders beeindruckt hat mich der Zusammenhalt der rund 20 Mitarbeitenden. Dass der SEV in dieser verschworenen Gemeinschaft von allen akzeptiert wurde und seine Rolle spielen konnte, gelang vor allem deshalb, weil wir schon vor der Sanierung im Betrieb präsent waren und zwischen Mitgliedern und Nichtmitgliedern keinen grossen Unterschied machten. So wurden zu unseren Versammlungen immer alle Mitarbeitenden eingeladen und alle Anliegen gleichermassen aufgenommen und weiter verfolgt, sofern sie im Sinne der Mehrheit waren. Daher konnte der Sanierer keinen Keil zwischen Mitglieder und Nichtmitglieder treiben, obschon er den SEV schlechtredete und sagte, die Sanierung sei nur durch ihn mit dem Personal zu regeln, der SEV habe bei der URh nichts zu suchen. Damit lief er auch bei den Nichtmitgliedern auf, weil sie merkten, dass sie den SEV in dieser Extremsituation brauchten. Besonders wichtig war auch die Existenz eines GAV.»

Entlassungen aus Gesundheitsgründen: Es braucht eine Lösung

Als besondere Herausforderung hat Felix Birchler die Entlassungen älterer Lokführer oder Chauffeure erlebt, die aus gesundheitlichen Gründen nicht weiterfahren konnten, aber vom Arzt als weiterhin arbeitsmarktfähig beurteilt wurden. Sie werden dann von kleineren Unternehmen meistens entlassen mit der Begründung, dass es für sie keine andere Arbeit gebe. «Das kann effektiv ein Problem sein, und kein Unternehmen entlässt einen altgedienten Lokführer kalten Blutes, auch weil dies beim Personal schlecht ankommt.» Doch am schwierigsten ist die Situation für die Betroffenen selber, die keine Stelle mehr finden, für

die aber keine Sozialversicherung aufkommen will und die manchmal gar Sozialhilfe beziehen müssen. «Eigentlich sind sich alle einig, dass es eine gemeinsame Lösung von Unternehmen und IV bräuchte, doch bezahlen will niemand, und der politische Wille hat bisher gefehlt.»

Zunehmender Personalmangel

Bei den anderen Unternehmen hat es in den letzten sechs Jahren zwar insgesamt leichte Verbesserungen gegeben in den GAV und bei den Löhnen. «Doch im Marktvergleich zu anderen Branchen verpasst der öffentliche Verkehr den Anschluss», warnt Felix Birchler. «Das gilt besonders für den Bahnbau und die Werkstätten. Aber auch Lok-, Zug- und Busfahrpersonal ist deshalb immer schwieriger zu finden. Wenn man Personal im Ausland rekrutieren muss, weil man es im Inland nicht mehr findet, ist das ein klares Alarmzeichen!» Rückständig ist z. B. auch der dreitägige Vaterschaftsurlaub der SOB, den diese seit Jahren partout nicht verlängern will. Dies kontrastiert für Felix Birchler sonderbar mit ihrer technischen Innovativität. «Wenn die Unternehmen keine guten, motivierten Mitarbeitenden mehr finden, muss man sich fragen, wie in ein paar Jahren der Betrieb noch richtig funktionieren kann. Dann platzen die Digitalisierungssträume am Personalmangel.»

Was macht der SEV aus Felix Birchlers Sicht gut – und was weniger? «Die Stärke des SEV sind die Sektionen und Mitglieder. Diese und ihre Anliegen gilt es mehr ins Zentrum zu stellen und weniger unsere SEV-Strukturen.» Auch musste er als Gewerkschaftssekretär seine Sektionen manchmal – mangels Zeit – etwas lange warten lassen, bis er sich nach prioritären Lohnverhandlungen oder Rechtsschutzfällen endlich um gewisse neue Anliegen kümmern konnte. Was die Mitgliederwerbung betrifft, findet er deren Verstärkung zwar nötig und richtig, «doch darf die Werbung nicht so sehr in den Mittelpunkt gestellt werden, dass Ressourcen für die eigentliche Gewerkschaftsarbeit fehlen. Denn wenn diese zu wünschen übrig lässt, wird Werben schwierig. Doch wenn sie gut ist, ist sie die beste Werbung.»

Felix Birchler lebt mit seiner Frau und seinen beiden Töchtern (4½ und 2) in St. Gallen und pendelt nach Chur – mit dem Zug.

GEWINNBETEILIGUNG FÜR DAS SBB-PERSONAL

Hartnäckigkeit des SEV hat sich ausgezahlt

Vivian Bologna Seit die SBB ihre Bilanz 2018 mit 568 Millionen Gewinn präsentiert hat, hat der SEV gefordert, dass auch die Mitarbeitenden ihren verdienten Anteil daran erhalten. Nach monatelangen Diskussionen und Verhandlungen kann sich das Personal nun über die erzielte Vereinbarung freuen.

Der SEV gab seine Forderung bei der SBB-Führung schon im März ein und blieb hartnäckig. Nun hat er erreicht, dass das Personal an den guten Finanzergebnissen beteiligt wird, die es mit seinen ausserordentlichen Leistungen überhaupt ermöglicht hat. Die Vereinbarung sieht folgendes vor:

- Mitarbeitende mit GAV-Vertrag mit einem Beschäftigungsgrad von 50 % und mehr per 30. September 2019 erhalten wahlweise einmalig zwei zusätzliche Ferientage oder eine Prämie von 800 Franken, oder einen zusätzlichen Ferientag und 400 Franken.

- Mitarbeitende mit GAV-Vertrag mit einem Beschäftigungsgrad bis und mit 49 % per 30. September 2019 erhalten wahlweise einmalig zwei zusätzliche Ferientage oder eine Prämie von 400 Franken oder einen zusätzlichen Ferientag und 200 Franken.

- Voraussetzung ist, dass das Anstellungsverhältnis seit mindestens 1.1.2019 ununterbrochen besteht und per 30.9.2019 ungekündigt ist.

- Die Wahl muss bis am 4. Oktober 2019 erfolgen, danach erlischt die Wahlmöglichkeit und es wird automatisch die Prämie ausbezahlt. Prämien werden mit dem Oktoberlohn ausbezahlt; die Ferientage werden dem persönlichen Ferienkonto per 18. Oktober gutgeschrieben.

Der SEV wird die Interessen seiner Mitglieder und des Personals der SBB auch in den kommenden Monaten engagiert vertreten.

ZENTRALVORSTAND BLS

Viel Diskussionsbedarf

Chantal Fischer Der Zentralvorstand der BLS traf sich am 5. September zur Herbstsitzung in Bern. Neben den üblichen Traktanden gaben insbesondere zwei Themen viel zu diskutieren.

«Best Way» - zurück zum Start?

Nachdem sich BLS und SBB beim Fernverkehr geeinigt haben und nun auf Kooperation statt Wettbewerb setzen, stellt sich die Frage nach den Auswirkungen dieses Entscheids. Die BLS wird drei Linien unter der Fernverkehrskonzession der SBB, aber in voller Eigenverantwortung mit eigenem Rollmaterial und eigenem Zugpersonal betreiben. Damit ändert sich für das Unternehmen auch die Ausgangslage, denn der Wiedereinstieg in den Fernverkehr bietet auch neue Marktentwicklungschancen, und damit eine bessere finanzielle Lage. Für den SEV ist klar, dass auch das laufende Sparprogramm «Best Way» der BLS dieser Entwick-

lung angepasst werden muss, insbesondere in Bezug auf den geplanten Personalabbau. «Wir werden in den nächsten Wochen Fragen dazu stellen, Informationen einholen, die Situation vertieft analysieren und allenfalls neue Forderungen ans Unternehmen formulieren», erklärt Gewerkschaftssekretär Michael Buletti vor den versammelten Vorstandsmitgliedern, welche dieses Vorgehen sehr begrüssen.

Lohnverhandlungen

Auch die bevorstehenden Lohnverhandlungen gaben zu reden. Diese verlaufen erfahrungsgemäss schwierig. Der klare Tenor im Zentralvorstand lautete jedoch, dass nach Jahren des Verzichts nun die Zeit gekommen ist, dem Personal nachhaltig etwas zurückzugeben. Der SEV wird von der BLS eine generelle Lohnerhöhung inkl. Teuerungsausgleich verlangen. Die Verhandlungen starten Anfang November.

PEKO PERSONENVERKEHR SBB – DER SEV UNTERSTÜTZT DIESE 53 KANDIDAT/INNEN

E-Voting ab 20. September

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Beim Personenverkehr SBB gibt es Kampfwahlen in 6 Wahlkreisen der Personalkommission (Peko) Division und in 13 Wahlkreisen von 8 Peko Fläche. Die wahlberechtigten Mitarbeitenden dieser 19 Wahlkreise erhalten ab 20. September ihr persönliches Login für das E-Voting.

Für die Peko der Divisionen Cargo und Immobilien/Konzernbereiche haben sich bis zum Ablauf der Meldefrist am 5. August gleich viele Kandi-

dierende gemeldet, wie Sitze zu vergeben sind. Somit wurden alle Sitze «still» besetzt. Die Gewählten waren in der SEV-Zeitung Nr. 11 vom 29. August 2019 auf Seite 4 aufgelistet, wie auch jene bei der Division Personenverkehr. Dort gibt es aber 41 Sitze in neun Peko, für die sich überzählige Kandidierende gemeldet haben. Deshalb finden nun in diesen Wahlkreisen Kampfwahlen statt.

Abstimmen bis 20. Oktober

Die Wahlberechtigten erhalten voraussichtlich ab 12. September von der SBB ein Mail mit Informationen zu den Peko-Wahlen, doch ihr Pass-

wort für den Zugang zum E-Voting-System erhalten sie erst ab 20. September. Gewählt werden kann bis 20. Oktober.

Warum SEV-Kandidat/innen wählen?

«Bei seiner gewerkschaftlichen Arbeit ist der SEV auf eine enge, gute Zusammenarbeit mit den Peko angewiesen», sagt Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni, der beim SEV für die Peko insgesamt zuständig ist. «Wichtig ist vor allem auch der Informationsaustausch zwischen Peko und Gewerkschaft. Dieser ist am besten gewährleistet, wenn in den Peko

Gewerkschaftsmitglieder Einsitz nehmen. Das macht die Zusammenarbeit zwischen Peko und Gewerkschaft einfach und effizient. Darum empfiehlt der SEV, die von ihm unterstützten Kandidatinnen und Kandidaten zu wählen (siehe unten).»

Von den 53 Kandidierenden sind vier doppelt aufgeführt, weil sie für zwei Peko (Fläche und Division) kandidieren.

Korrigendum

In der letzten SEV-Zeitung (Nr. 11 vom 29. August) fehlte bei der Peko Fläche Immobilien-Facility Management ein stillgewähltes Mitglied, weil

es uns erst nach Redaktionsschluss gemeldet wurde: Lucien Schorderet, Betriebsangestellter in Freiburg, vertritt in dieser Peko den Wahlkreis West. Zudem wurden uns zwei Gewählte der Peko Fläche VSV/VGB mit falschen Namen gemeldet: Markus Gehring (es fehlte das «h») und Jolanda Berli («Bierli» war falsch). Wir bitten um Entschuldigung.

Bei Fragen zu den Peko-Wahlen kannst du dich an folgende SEV-Gewerkschaftssekretäre wenden:
P: juerg.hurni@sev-online.ch
Cargo: philipp.hadorn@sev-online.ch
K/IM: patrick.kummer@sev-online.ch
Infra: urs.huber@sev-online.ch

Division – Operations-Support (1 Sitz)



Stolz Uwe
Projektleiter P-OP Anlagenmanagement
Zürich



Zaugg Stefan
Leiter Rollmaterial-Projektmanagement Team 1
Bern

Division – VSV (3 Sitze)



Juliet Marie-José
Kundenberaterin
Genf



Oertig Diana
Kundenberaterin
St.Gallen



Tschannen Remo
Teamleiter Reisezentrum
Bern

Division – Operations-Kundenbegleitung (2 Sitze)



Baumann Rudolf
Kundenbegleiter
St.Gallen



Kessler Ralph
Chef Kundenbegleitung (CKB)
Olten



Prince Pascal
Kundenbegleiter
Delémont



Walther Thomas
Fachspezialist Einteilung und CKB
St. Gallen und Romanshorn

Division – Operations-Zugführung (2 Sitze)



Frank Urs
Lokführer
Olten



Roth Michel
Lokführer
Genf

Division – Operations-Cleaning (1 Sitz)



Marina Agim
Mitarbeiter Resa / Clean
Zürich



Mauritz Stefanie
Mitarbeiterin Clean
Oberwinterthur

Division – Operations-BP-SUP (1 Sitz)



Pace Andrea Calogero
Spezialist TCC Ost
Zürich

Fläche – Operations-Kundenbegleitung – West (4 Sitze)



Biétry Vincent
Kundenbegleiter
Delémont



Guédat Eugénie
Kundenbegleiterin
Biel



Loucif Hicham
Kundenbegleiter
Genève



Prince Pascal
Kundenbegleiter
Delémont



Rigo Yaneck
Kundenbegleiter
Lausanne



Seiler Alexander
Chef Kundenbegleitung
Brig



Wright Peter Eric
Chef Kundenbegleitung
Genève

Fläche – VSV / VGB – Aarau (1 Sitz)



Niklaus Sylvie
Kundenberaterin
Lenzburg

Fläche – VSV / VGB – Bern-Oberwallis (1 Sitz)



Tschannen Remo
Teamleiter Reisezentrum
Bern

Fläche – VSV / VGB – Tessin (1 Sitz)



Gerosa Antonella
Consulente alla clientela
Lugano



Lombardi Aris
Consulente alla clientela
Lugano



Nembrini Vanni
Consulente alla clientela
Bellinzona

Fläche – VSV / VGB – CC Brig (1 Sitz)



Dubuis Olivier
Personaleinteiler
Brig



Gemmet Cornelia
Kundenberaterin
Brig

Fläche – Operations-Zugführung – Ost (5 Sitze)



Caruso Jota
Personaleinsatzplanerin Zugführung
Zürich



Fischer Maja
Lokführerin
Schaffhausen



Jaggi Domenika
Lokführerin
Zürich



Ruf Daniel
Lokführer B
Zürich



Ruiz Manuel
Lokführer
St. Gallen

Fläche – Operations-Zugführung – Mitte (5 Sitze)



Beetschen Ulrich
Lokführer
Basel



Frank Urs
Lokführer
Olten



Schütz Karin Daniela
Lokführerin
Aarau



Schwerzmann Beat
Lokführer Kat. B
Luzern



Walser René
Lokführer
Bellinzona

Fläche – Operations-UHR-Serviceanlagen – Genf (1 Sitz)



Bianchini Laurino Luca
Agent technique L2
Genève



Musaro Giovanni
Agent technique L1
Genève

Fläche – Operations-UHR-Werke – FZG (6 Sitze)



Beretta Mauro
Manutentore ANL
Bellinzona



Cozzaglio Ivan
Coordintatore di saldatura
Bellinzona



Dell'Era Manuele
Maestro artigiano
Bellinzona



Gala Pietro
Artigiano
Bellinzona



Raso Fiore
Operaio specialista
Bellinzona



Ruggiero Romeo
AVOR
Bellinzona



Soldà Davide
Maestro artigiano / polimeccanico
Bellinzona

Fläche – Operations-Cleaning/Rangier – Ost (2 Sitze)



Colomer Juan José
Mitarbeiter Reinigung / Resa
Zürich



Daka Kastriot
Lokführer Kat. A plus mit ZV-Modul
Zürich



Mauritz Stefanie
Mitarbeiterin Clean
Oberwinterthur

Fläche – Operations-Cleaning/Rangier – Mitte/Süd (2 Sitze)



Balsano Roberto
Rangierspezialist
Basel



De Biasi Yuri
Lokführer Kat. A40 plus
Bellinzona



Morina Naser
Lokführer Kat. A40
Luzern

Fläche – Operations-SUP (1 Sitz)



Stolz Uwe
Projektleiter P-OP Anlagenmanagement
Zürich



Zaugg Stefan
Leiter Rollmaterial-Projektmanagement Team 1
Bern

Fläche – Operations-BP-SUP – Deutschschweiz (1 Sitz)



Haag Matthias
Fachspezialist Lenkung
Zürich



Pace Andrea Calogero
Spezialist TCC Ost
Zürich

NEUER MINDERHEITSAKTIONÄR BEI SBB CARGO

Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Der SEV begrüsst den Einstieg von vier Strassentransporteurern bei SBB Cargo. «Wir erwarten vom neuen Minderheitsaktionär, dass er SBB Cargo selber zusätzliche Transportaufträge bringt und sich im Verwaltungsrat für eine Wachstumsstrategie einsetzt», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Und dass er für gute, faire Anstellungs- und Arbeitsbedingungen einsteht.»

«Wir hoffen insbesondere, dass der neue Minderheitsaktionär dazu beiträgt, dass das phantasielose Streichen von Zustellpunkten und Schrumpfen des Einzelwagenladungsverkehrs, wie bisher praktiziert, endlich aufhören», präzisiert Philipp Hadorn. «Denn wenn das Unternehmen laufend Zustellpunkte mit der dazugehörigen Infrastruktur abbaut und weitere Kunden vergraut, bringt es sich um die nötigen Voraussetzungen, um am prognosti-

zierten Wachstum des Schienengüterverkehrs in den nächsten Jahren angemessen teilhaben zu können.»

Hoffnung auf gute Sozialpartnerschaft

«So erhoffen wir uns vom neuen Minderheitsaktionär einen Beitrag zur langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze», führt Philipp Hadorn weiter aus. «Was die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen betrifft, erwarten wir vom neuen Minderheitsaktionär, dass er den bisherigen guten Standard, wie im GAV 2019 ausgehandelt, mitträgt, damit SBB Cargo ein attraktiver, sozialer Arbeitgeber bleibt. Dazu gehört auch der Schutz vor Kündigung aus be-

trieblichen oder wirtschaftlichen Gründen: Er ist wichtig angesichts der Digitalisierung und Automatisierung. Wie auch die Chance zur Weiterbildung für alle.»

«Weiter erwarten wir vom neuen Aktionär, dass er sich auch politisch für den Schienengüterverkehr stark macht, das heisst für die nötigen Förder- und Lenkungsgelder und weitere regulatorische Anpassungen», ergänzt Philipp Hadorn. «Denn die Güterverlagerung auf die Schiene, auch im Inland und über kürzere Distanzen, ist ein substanzieller Beitrag zum Schutz von Klima und Umwelt, der Gesundheit der Bevölkerung und gegen die Überlastung des Strassennetzes.»

Podiumsgespräch am 12. November

Unter dem Titel «Cargo AG – Bahn brechend» organisiert die Branche Cargo des SEV-Unterverbands AS am 12. November 2019 einen Branchenanlass mit Podiumsgespräch. Es diskutieren Markus Streckeisen und Eveline Mürner von

SBB Cargo AG mit Philipp Hadorn und Barbara Spalinger vom SEV.
Ort: Hotel Olten in Olten.
Beginn: 17.00 (Türöffnung: 16.30).
Im Anschluss offeriert der SEV ein Apéro. Ende der Veranstaltung: 20 Uhr.



Für die Mitarbeitenden ist nicht nur die Sicherung der Arbeitsplätze wichtig, sondern SBB Cargo muss auch ein attraktiver, sozialer Arbeitgeber bleiben.

Stärkung der Bahn

Die Swiss Combi AG – bestehend aus den Logistikdienstleistern Planzer Holding AG (40%), Camion Transport AG (40%), Bertschi AG (10%) und Galliker Holding AG (10%) – übernimmt 35 Prozent der SBB Cargo AG. Mehrheitsaktionärin bleibt die SBB AG mit einem Anteil von 65 Prozent. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

Voraussetzung für den Einstieg ist die Genehmigung der Beteiligung durch die Wettbewerbsbehörden. Der Entscheid wird im ersten Quartal 2020 erwartet. Auf diesen Zeitpunkt hin wird SBB Cargo International AG aus der SBB Cargo AG herausgelöst und direkt der SBB AG unterstellt. Das internationale Geschäft war laut SBB nicht Teil des Angebotes.

Die Partnerschaft stärke SBB Cargo und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene «nachhaltig», heisst es im SBB-Communiqué vom 30. August. «Die Güterbahn wird weiterhin Dienstleistungen in der Logistikkette aller bisheriger Kunden erbringen; sie will neue

Kunden gewinnen und die Auslastung erhöhen. Zuverlässigkeit und Effizienz sollen weiter verbessert werden. (...)

Die an der Swiss Combi AG beteiligten Unternehmen wollen künftig mehr Mengen auf der Schiene transportieren statt auf der Strasse. Die Transporte für die Kunden werden dadurch klimafreundlicher und die Auslastung im System-Wagenladungsverkehr und im Kombinierten Verkehr erhöht. Damit steigt die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in der Logistikkette der Kunden, und die Verkehrsträger werden nach ihren Stärken eingesetzt: die Bahn für lange Distanzen zwischen Wirtschaftsräumen, die Strasse für die Feinverteilung zum Endkunden. Das Wissen der Partnerin im Transport- und Lagerlogistikbereich trägt dazu bei, weitere Potenziale z. B. im Bereich der Ver- und Entsorgung in dicht besiedelten Gebieten oder neuen Tor-zu-Tor-Logistiklösungen für die Kunden zu realisieren.

Die Partnerschaft hat keinen zusätzlichen Stellenabbau zur Folge.»



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 25 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten privaten Transportunternehmen der Schweiz. Wir suchen für unser Verkaufsteam eine/n

Leiter Verkauf (m/w) 80–100 %

Ihr Aufgabenbereich

Sie führen unser gesamtes Verkaufspersonal (20 Personen) fachlich und personell. Nebst vollumfänglicher Führungstätigkeiten sind Sie insbesondere verantwortlich für die Einsatzplanung und die Jahresziele aller Bahnhöfe. Sie unterstützen den Leiter Vertrieb und Marketing bei der Weiterentwicklung der Vertriebsorganisation und bei Projekten. Als versierte Verkaufspersönlichkeit beraten Sie auch selber unsere Kundinnen und Kunden und verkaufen das gesamte Bahnangebot des In- und Auslandes (Prisma/Casa) sowie Konzert- und Eventtickets. Sie sind zudem Berater/in für digitale Verkaufskanäle und unterstützen die Reisenden bei Fragen zu elektronischen Mitteln wie z.B. Kauf über Apps und Online-Medien (Webshop). Sie sind auch verantwortlich für die Ausbildung unserer Lernenden (aktuell KVöV) im Verkaufsbereich. Ihr Arbeitsort befindet sich in Bern, mit Reisetätigkeit nach Jegenstorf, Worblaufen sowie Worb.

Ihr Profil

Sie verfügen über eine kaufmännische Ausbildung, bevorzugt in der öV-Branche, oder haben eine Lehre als Bahnbetriebsdisponent/in absolviert. Sie konnten sich bereits Führungserfahrung aneignen und bringen idealerweise auch eine entsprechende Weiterbildung mit. Zudem sind Sie eine Persönlichkeit mit ausgeprägtem Verkaufsflair sowie kundenorientierter Denkweise. Ihre Muttersprache ist Deutsch und Sie verfügen über gute Grundkenntnisse in Englisch und Französisch.

Wir bieten ein dynamisches, unkompliziertes Umfeld mit Arbeitsort an zentraler Lage in Bern. Moderne Arbeitsmittel, attraktive Arbeitsbedingungen sowie interessante Weiterbildungsmöglichkeiten sind für uns eine Selbstverständlichkeit. Für weitere Informationen steht Ihnen Jürg Kernen, Leiter Vertrieb und Marketing, Tel. 031 925 55 04, juerg.kernen@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Richten Sie Ihre schriftliche Bewerbung bevorzugt per E-Mail an jobs@rbs.ch oder alternativ an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen.

Wir freuen uns, Sie kennen zu lernen.

LESER/INNENBRIEF

Zusammenarbeit SBB-BLS im Fernverkehr



Peter Merz
Alt-Zentralpräsident
LPV

Zitat aus dem Intranet der SBB:

BLS und SBB haben am 21.08.2019 eine Zusammenarbeit im Fernverkehr beschlossen: Die integrale Fernverkehrskonzession SBB bleibt für weitere 10 Jahre bestehen. BLS fährt ab Dezember 2019 eigenverantwortlich Bern-Biel, weitere zwei Linien ab Ende 2020. Die SBB setzt dies ohne Personalabbau um. (Dafür gibt es erneut einen massiven Stellenabbau, insbesondere beim Lokpersonal SBB.)

Im Klartext gesprochen: Abgeschlossen wurde aber nicht ein Zusammenarbeits- oder Kooperationsvertrag, sondern ein Betriebsvertrag, soweit man die Informationen der SBB und des UVEK genauer analysiert. Ein Kooperationsvertrag mit der SOB wurde wenig später unterzeichnet, wobei eine fröhlich wirkende Gruppe von Bahnmanagern abglichtet

wurde. Mit der obenstehenden Information der SBB gab es nur ein nüchternes Bild eines BLS-Zuges und keine weitere Nettigkeiten. So ganz wohl mag es bei der Unterzeichnung des Betriebsvertrags weder der SBB noch der BLS gewesen sein.

Das von allen Seiten als gute Lösung im Sinne des öffentlichen Verkehrs gelobte neue «Zusammenarbeitsmodell» im Fernverkehr zwischen der SBB und der BLS ist unter Druck des UVEK und des Kantons Bern entstanden und hinterlässt beim Lokpersonal SBB jedenfalls ein ungutes Gefühl. Durch den Wegfall der Linie Bern-Biel ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2019 fallen in Biel mindestens 10 und in Bern mindestens 5 Stellen beim Lokpersonal SBB weg. Im Dezember 2020 mit dem Wegfall der RE-Züge Bern-Olten werden erneut mindestens 10 Stellen beim Lokpersonal SBB abgebaut. Die bis anhin geplante Übernahme der Strecke Bern-Neuchâtel-La-Chaux-de-Fonds durch die

SBB als kleine «Kompensation» des vorgenannten Stellenabbaus wird weiterhin der BLS überlassen. Dafür überweist die SBB noch pro Jahr 10 Mio. Franken an die BLS, was unglaublich tönt und auf Unverständnis stösst.

Wenn die Linie Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds dereinst an die SBB übergehen wird, soll die BLS mit weiteren Fernverkehrslinien bzw. Fernverkehrskilometern entschädigt werden... Dieser Punkt gibt zu weiteren Spekulationen und Befürchtungen Anlass. Die andauernde Misere, sprich Rückzug der SBB aus dem Kanton Bern, hat für meinen Begriff eine Ursache:

Die unselige «SBB+X»-Politik seit der Bahnreform 1998 hat eine künstliche Wettbewerbssituation in der Schweiz geschaffen. Ein echter Wettbewerb unter den Bahnunternehmen ist aber gar nicht gewollt und möglich. Das Totenglöckchen würde läuten für alle Tarifverbände und das beliebte GA. Ausländische Konzerne würden sich über die lukrativen Fernverkehrslinien hermachen, und die Kantone blieben auf ihren wenig benutzten Regionalverkehrslinien in den peripheren Regionen der Schweiz sitzen. Bund und Kantone leisten sich heute daher teure Doppelspurigkeiten, um der politisch verordneten «Wettbewerbsideologie» nachzuleben. Die SBB nimmt das zum Anlass, sich mehr und mehr aus dem regionalen Personenverkehr zurückzuziehen. Die Strategie, mit Tochterfirmen und Kooperationspartnern ganze Regionen und Kantone glücklich zu machen (jedem Kantönchen sein Bähnchen), wird seit 1998 relativ konsequent umgesetzt, selbstverständlich ohne dass die S-Bahn Zürich davon betroffen wäre. Das gä-

be dann wirklich ein Geschrei.

Von der marktwirtschaftlichen Logik her darf daher davon ausgegangen werden, dass spätestens in 10 Jahren die BLS weiter wachsen will und erneut Ansprüche auf weitere Fernverkehrslinien erheben wird. Wenn bis dahin nichts geschieht, so werden weitere Fernverkehrslinien zur BLS transferiert, und das Lokpersonal SBB kann dann schauen, wo es bleibt. (Für ältere Mitarbeiter/innen ist es z. B. nicht ohne markante Einbussen bei der PK möglich, die Unternehmung zu wechseln...)

Verantwortung zu tragen ist schwer und wird mit einem grossen Lohn «entschädigt». Ich rufe deshalb heute die Verantwortungssträger in den Unternehmen und der Politik auf, in den nächsten 10 Jahren ihre Verantwortung wahrzunehmen und ihre Arbeit zu machen, die da wäre:

Eine politische und rechtliche Klärung, ob eine integrale Fernverkehrskonzession weiterhin erhalten werden soll und kann, ist weiterhin dringend notwendig. Subakkordanz im Fernverkehr und die Gründung von Tochtergesellschaften für den regionalen Schienenpersonenverkehr sind zu hinterfragen. Das Eisenbahngesetz muss allenfalls dahingehend überarbeitet werden, und die Arbeiten dafür sind in Kürze aufzunehmen!

Eine solide Grundlage und Rechtssicherheit in diesem Bereich tut not.

Dies ist nämlich im wirklichen Interesse des öffentlichen Verkehrs, der Bevölkerung und der Beschäftigten. Unter einer wirklichen Zusammenarbeit oder Kooperation versteht das Lokpersonal nämlich etwas anderes.

LOHNRUNDE 2019/2020

2% mehr!

SGB In den letzten drei Jahren ging es mit der Schweizer Wirtschaft spürbar aufwärts. Doch obwohl die Arbeitslast stieg, gingen die Reallöhne um 0,6% zurück! Das gefährdet zunehmend die wirtschaftliche Entwicklung im Inland. Der Pro-Kopf-Konsum (ohne Gesundheitsausgaben) sank seit 2015 real um rund 0,7%. Ohne spürbare Lohnerhöhung wird sich diese Entwicklung verschärfen.

Deshalb fordern die Verbände des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) für die Lohnrunde 2019/2020 generelle Lohnerhöhungen von 2%. Der Spielraum dazu ist vorhanden. Die Schweizer Konjunktur läuft besser, als von vielen dargestellt. Die Firmen suchen so viele Arbeitskräfte wie nie in den letzten 10 Jahren. Die Geschäftslage ist in nahezu allen Branchen gut. Selbst in der Industrie, wo sich die internationale Konjunkturabkühlung bemerkbar machte.

Der Handlungsbedarf ist nicht nur mit Blick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Inland offensichtlich. Es braucht die Lohnerhöhung auch, um die Teuerung von knapp 0,5% im laufenden Jahr und die weiter steigenden Krankenkassenprämien zu finanzieren. Kommt dazu, dass die Arbeitsproduktivität stetig steigt, real um rund 1% pro Jahr.

Besonders hoch ist der Handlungsbedarf bei den Frauen. Ihr Lohnrückstand muss mit deutlichen Anhebungen der Frauenlöhne korrigiert werden.

IMPRESSIONEN VOM NATIONALEN WERBETAG

«SEV bi dä Lüt»



Elisa Luthi



IMAGOpress.com / Patrick Lüthy



Süsses für die SBB-Mitarbeitenden im Oltener Aarepark.

IMAGOpress.com / Patrick Lüthy



Fotos von Werbeaktionen an weiteren Orten: sev-online.ch



Bei der BLS am Berner Bollwerk.

Chartal Fischer



Gute Laune im Tessin.

Palma Pelloni / Inmetti

Weitere Fotos auf Facebook (@verkehrsgewerkschaft)

THURBO

Neue BAR



V. l.: Urs Sennhauser, Leiter Lokpersonal Thurbo; Hubert Giger, Präsident VSLF; Christian Saxer, Leiter Finanzen Thurbo; Werner Rüegg, Gewerkschaftssekretär Transfair; Claudia Bossert, Geschäftsführerin Thurbo; Martin Allemann, Arbeitszeitspezialist SEV; Michael Burri, Lokführer VSLF; Felix Birchler, Gew.-Skr. SEV; Res Grimm, Lokführer SEV-VPT Thurbo.

Markus Fischer (mit SEV-Infos) Thurbo und der SEV haben neue Bereichsspezifische Arbeitszeitregeln (BAR) für das Zug- und das Lokpersonal ausgehandelt.

Die **BAR des Lokpersonals** verhandelte der SEV gemeinsam mit VSLF und Transfair (siehe Bild). Die neuen BAR enthalten massgebliche Verbesserungen bei Pausenregelungen und Wegzeiten und kommen damit vielfach geäusserten Anliegen des Lokpersonals entgegen. Das Verhandlungsergebnis steht auch im Zu-

sammenhang mit dem Wegfall der 20-Minuten-Zeitgutschrift bei Pausen unter einer Stunde im Rahmen der AZG-Revision und dem Zeitzuschlag von 30 % bei Auswärtspausen. Die wichtigsten neuen Punkte sind:

- Pro Dienstschicht ist die Summe aller unbezahlten Pausen auf maximal 60 Minuten beschränkt. Die über die ersten 60 Minuten hinausgehenden Pausenzeiten werden bezahlt.
- Pro Dienstschicht werden pauschal 6 Minuten Wegzeit gewährt, un-

abhängig von der Anzahl Pausen oder Arbeitsunterbrechungen im Dienst.

• Anstelle der bestehenden Regelung, an maximal drei aufeinanderfolgenden Sonn- und Feiertagen zu arbeiten, haben die Sozialpartner alternativ einen Vorschlag erarbeitet, den Mitarbeitenden alle vier Wochen ein ganzes freies Wochenende einzuteilen. Da damit Änderungen im Ablauf der Jahresrotation erforderlich sind, wird der Vorschlag im November 2019 dem gesamten Lokpersonal zur Abstimmung unterbreitet.

BAR Zugpersonal

Neu sind darin insbesondere bisher nicht vereinbarte, aber gewährte Leistungen verbindlich festgehalten:

- Arbeitsbeginn und -ende sind bei Stichkontrollen innerhalb definierter Zeiträume und Sektoren frei wählbar.
- Ort, Dauer und Zeitpunkt von Arbeitsunterbrechungen und Pausen sind bei Stichkontrollen frei wählbar.
- Für Pausen werden pro Dienstschicht sowohl bei Stichkontrollen als auch bei FQ-Touren 30 Minuten als Arbeitszeit angerechnet.
- Für kundendienstliche Tätigkeiten wird pro Dienstschicht eine Pauschale von 12 Minuten zur Arbeitszeit angerechnet.

Genehmigung und Inkraftsetzung

Den neuen BAR Lok- und Zugpersonal muss der Verwaltungsrat von Thurbo noch zustimmen, und es gibt dazu je eine Urabstimmung des Lok- und Zugpersonals. Nur wenn dabei bei allen Verbänden ein Ja herauskommt, werden die beiden Varianten der Wochenendregelung dem gesamten Thurbo-Personal zur Abstimmung unterbreitet.

Die neuen BAR gelten – bedingt durch die notwendigen Systemanpassungen in SOPRE – ab dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020. Auf diesen Zeitpunkt hin wird auch ein «Weissbuch» für das Zugpersonal erstellt. Für das Fahrplanjahr 2020 gelten die bisherigen BAR.

Felix Birchler zu den BAR-Verhandlungen

Wie hat der für die SEV-VPT-Sektion bei Thurbo zuständige Gewerkschaftssekretär die BAR-Verhandlungen erlebt? Und wie beurteilt er die Ergebnisse?



Wegzeiten als Arbeitszeit. Dagegen hat Thurbo stets gemauert. Dass hier ein Durchbruch erzielt werden konnte, hat sicher den Weg zu einer Einigung geebnet. Der zweite grosse Themenbereich waren die Pausenregelungen. Dort haben wir vor allem das Anliegen des Personals aufgenommen, besser vor sehr langen unbezahlten Pausen geschützt zu werden. Auch dort haben wir eine Verbesserung erreicht, mussten aber in anderen Bereichen der Pausenregelung Zugeständnisse machen.

Wie beurteilst du die Ergebnisse?

Diese Beurteilung müssen letztlich unsere Mitglieder vornehmen: «Unsere» Lokführer/innen und Zugbegleiter/innen können in einer schriftlichen SEV-Mitgliederabstimmung über die Verhandlungsergebnisse befinden. Wir als Verhandlungsdelegation sind mit den Ergebnissen aber zufrieden und sehen sie als wichtige Meilensteine. *Fi*

SEV-Zeitung: Wie sind die BAR-Verhandlungen verlaufen?

Felix Birchler: Sie begannen Ende April, und es brauchte je vier Verhandlungsrunden für die BAR Lokpersonal und die BAR Zugpersonal. Wir haben von Anfang an gespürt, dass es Thurbo ernst ist mit den Verhandlungen und sie gewisse Dinge auch neu zu denken bereit sind. In diesem Sinne waren die Gespräche sehr konstruktiv.

Was waren die Knackpunkte?

Eine jahrealte Forderung der Gewerkschaften war die Anerkennung von

«SEV BI DÄ LÜT»

Tour Wattwil–Rapperswil

Anita Mattes Auf der Tour vom 28. August überraschten wir in Wattwil das Schalterpersonal und die Mitarbeitenden im Personalzimmer mit Gipfeli und Munz-Schoggiprägeli. Zudem legten wir Infomaterial und Werbegeschenke im neu gestalteten Personalzimmer auf. Bevor es ins Personalzimmer der



Sektionspräsident Bruno Gamper verabschiedet Gewerkschaftssekretär Felix Birchler auf seiner letzten Tour «SEV bi dä Lüt».

SOB-Mitarbeitenden in Rapperswil ging, bestückten wir den Aufenthaltsraum der Rangierer und Wagenreiniger mit Süßigkeiten und Werbegeschenken. Danach besuchten Gewerkschaftssekretär Felix Birchler, Sektionspräsident Bruno Gamper und Anita Mattes von der Administration das Schalterpersonal. Nach dem Besuch in der Schalterhalle am Bahnhof Einsiedeln ging es ins Personalzimmer des Zug- und Lokpersonals. Auch dort ergaben sich gute Gespräche. In Samstagern ging es zuerst ins Personalzimmer am Bahnhof und anschliessend ins Depot der Südostbahn, wo Vorstandsmitglied Thomas Simon für den Grillplausch wacker angefeuert hatte. Gegen 40 Personen kamen und genossen Wurst mit Brot und die offerierten Getränke. Zum Dessert gab es «Schoggiprägeli». Fragen zur Mitgliedschaft wurden beantwortet, das Beisammensein gepflegt und zum Schluss verabschiedete Bruno Gamper Felix Birchler mit einem Geschenk und dankte ihm für den langjährigen Einsatz für die Sektion.

Vorstand PV Fribourg Liebe Sektionsmitglieder, der Vorstand wurde vor ein paar Monaten neu gewählt und hat noch nicht alles im Griff. Wir bitten euch deshalb um Entschuldigung, dass die diversen Tätigkeiten in der deutschsprachigen SEV-Zeitung nicht erschienen sind. Das wird ab dieser Ausgabe korrigiert. Gleichzeitig werden auch die Sektionsmitteilungen auf der Website aufgeschaltet.

Für euer Verständnis danken wir euch und wünschen euch einen schönen Spätsommer.

PV FRIBOURG

Bitte um Verständnis

MARTIN BRÜGGER

in den Nationalrat

Liste 2
Nationalratswahlen Kanton Aargau
20. Oktober 2019

SP

UNTERVERBAND RPV

Kernprozess «Werkstatt» verstärkt

Medienstelle UV RPV Der Zentralausschuss (ZA) traf sich zur ordentlichen Sitzung im August. Seit dem 6. Mai fährt SBB Cargo im Kombinierten Binnenverkehr mit der automatischen Kupplung. Der Start mit dem neuen System ist grundsätzlich geglückt. Vom 4. bis 7. Juni war SBB Cargo unter dem Dach von Swissmovers an der Messe transport logistic 2019 in München vor Ort. Dort hiess die Güterbahn Logistikkunden aus ganz Europa willkommen.

Zusammenarbeit mit Rail Cargo Austria, Mercitalia Rail und PJ Messtechnik für automatische Bremsprobe: Die vor zwei Jahren gestartete Zusammenarbeit zur automatischen Bremsprobe wird weitergeführt. Die Betreibergesellschaft Gateway Basel Nord AG begrüsst den Entscheid der Weko und sie erstellt eine Umschlagsplattform für alle Marktteilnehmer. Die Betreibergesellschaft begrüsst die Auflagen des Bundesamts für Verkehr zur Diskriminierungsfreiheit, auf die auch die Weko Bezug

nimmt, und wird das Gateway danach betreiben.

Innovationsprojekte – mit europäischen Partnern Hand in Hand: Der Einpersonenbetrieb ist ein wesentlicher Meilenstein in der Automatisierung von SBB Cargo. Dabei ist es ein Muss, europaweit zu denken. Deshalb hat SBB Cargo mit verschiedenen europäischen Partnern Kooperationsverträge unterzeichnet.

Daniel Bürgy, Leiter Vertrieb und Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Cargo, nimmt nach über 20 Jahren bei der SBB eine neue Herausforderung an. Ab Mitte Oktober 2019 wird er Chief Commercial Officer einer Industriefirma und verlässt die SBB aufgrund seines Sabbaticals per Ende August. Die Vertriebsleitung übernehmen wird Markus Streckeis und zwar zusätzlich zu seiner jetzigen Rolle als Leiter Transformation. «Werkstatt» intensiviert die Arbeit mit OCC. Ab sofort bis Ende September 2019 wird der Kernprozess «Werkstatt» verstärkt. Philipp

Bertheau und Gianpaolo Leccardi bündeln ihre Kräfte, um bereichsübergreifend bis hin zum Kunden, die Qualität der gemeinsamen Leistung weiter zu verbessern. Alain Eicher, Leiter Einkauf und Supply Chain Management tritt eine neue berufliche Herausforderung ausserhalb von SBB Cargo an. Peter Reist übernimmt den Bereich ad Interim.

Die RPV-Sektionen Thurtal, Basel, Zentralschweiz, Brig, Aarau und Thun haben den Jahresbericht eingereicht. Eingegangen sind der Jahresbericht 2018 Sozialarchiv, die Jahresbilanz der Sektion Rennens und das Protokoll der Migrationskommission vom 7. Mai. Die 100-Jahr-Feier des SEV sowie der Kongress waren ein voller Erfolg. Die Organisation der Delegiertenversammlung war wie jedes Jahr gut.

Sektionskonferenzen 2020: Bern – 4. Februar; Lausanne – 11. Februar; Bellinzona – 17. Februar; Zürich – 20. Februar; St. Gallen – 24. Februar.



UNTERVERBAND PV

«Raduno Ticinese»

Otto Huser Am 23. August traf sich der komplette Vorstand des PV-Zentralausschusses mit den Tessiner Kollegen der PV-Sektion Ticino e Moesano zum traditionellen «Raduno ticinese». Die Zusammenkunft dient zur Förderung der Kameradschaft, ohne Traktandenliste und Protokoll. Ab Lugano erreichten wir per Schiff das «Grotto Teresa» in Cantine di Gandria. Das Grotto verspricht in der Werbung «Ver-

bindet Genuss & Ambiente». Beides durften wir erfahren und geniessen. Schade, dass wir nicht von perfektem Tessiner Wetter verwöhnt wurden. Ab 14 Uhr setzte leichter Regen ein.

Nach dem gemeinsamen Essen unter einer Pergola mit vielen Trauben behangen und direktem Blick auf den Lago Ceresio, besuchten wir das Zollmuseum. Das Schweizerische Zollmuseum ist ein Museum in

Cantine di Gandria am Luganersee, das die Aufgaben der Zollbehörden und die Arbeit der Grenzwächter vermittelt. Das Museum wird durch die Eidgenössische Zollverwaltung betrieben und ist Teil des Schweizerischen Nationalmuseums. Per Schiff kehrten wir glücklich und zufrieden nach Lugano zurück. Den Tessiner Kollegen, allen voran Giuseppe Meienberg, sei für die perfekte Organisation gedankt.

PV BERN

Mit Nostalgie auf die Schynige Platte

Andreas Lüthi Für den 27. August hatte Kassier Klaus Gasser eine Wanderung auf der Schynige Platte organisiert. Dazu konnte er bei schönstem Wetter eine Gruppe von

13 Personen begrüßen. In Wilderswil stand bereits der Nostalgiezug mit Lok und zwei offenen Wagen bereit. Etwas mehr als eine Stunde ging es bergauf mit wechselndem



Ausblick in die Tiefe auf die Gegend von Thuner- und Brienersee. Beim Geniessen der wunderbaren Aussicht auf die Berner Alpen bei der Bergstation, verwundert es nicht, dass die Bahn zu diesem Aussichtspunkt gebaut wurde. Verwundert tut es aber, dass die 1893 in Betrieb genommene Bahn samt allen Gebäuden in nur zwei Sommersaisons erstellt wurde.

Nach einer kleinen Stärkung im Restaurant begann die Wanderung, sie führte durch den Alpengarten und dann der Krete entlang Richtung Faulhorn. Beim Wendepunkt wurde ein Verpflegungshalt eingeschaltet, bevor auf einem etwas tiefer liegenden Weg nach rund drei Stunden wieder den Ausgangspunkt erreicht wurde. Der gut ausgebaute Wanderweg, der übrigens auch abgekürzt werden kann, ist als leichte Wanderung sehr zu empfehlen. Vor der Heimreise genoss die Gruppe im Bergrestaurant eine kleine Verpflegung und nochmals die schöne Aussicht.

Besten Dank an Klaus für die Organisation.

PV BERN

Ausflug Bielersee



Transfer zum Restaurant in La Neuveville.

Andreas Lüthi Am 21. August trafen sich 60 Mitglieder und Angehörige im Bahnhof Bern zum Sektionsausflug an den Bielersee. Der Regen vom Vortag hatte sich verzogen und angenehmes Wetter mit Wolken und Sonnenschein versprachen eine genüssliche Reise.

In Biel wechselten die Teilnehmenden zu Fuss oder per Bus von der Bahn aufs Schiff. Bald hiess es «Anker los» und mit herrlicher Aussicht auf die Rebberge und die schönen Dörfer Tüscherz, Twann und Ligerz näherte man sich der St. Petersinsel. Das von der Bise stark aufgewühlte Wasser vermochte dem BSG-Schiff nichts anzuhaben und Kaffee und Gipfeli konnten ohne nennenswerte Schwankungen genossen werden. Gegen Mittag wurde La Neuveville

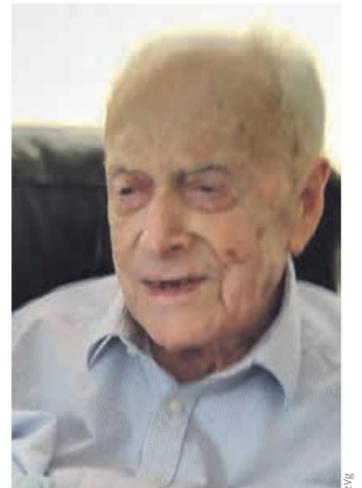
angesteuert, wo es im Hotel Jean-Jacques-Rousseau ein gutes Mittagessen gab. Zwischen dem Hauptgang und dem Dessert erzählte Präsident Max Krieg die Geschichte des bernischen Städtchens, dessen Grundstein im Jahre 1283 gelegt worden war. Zahlreiche markante Häuser zeugen von der lebhaften Geschichte dieses Ortes. Die Promenaden am Seeufer wurden hingegen erst im 19. Jahrhundert angelegt, nach der Jura-gewässerkorrektur, bei der der Seespiegel um 2,5 Meter gesenkt worden war. Heute erfreuen sich diese Anlagen grosser Beliebtheit.

Nach dem Mittagessen zogen es einige Teilnehmende vor, direkt nach Hause zu fahren, während eine Gruppe vorher noch bei einem Rundgang den Ort erkundete.

PV ZÜRICH

Gratulation zum 100. Geburtstag

Kurt Egloff Am 1. September feierte Kurt Bolli seinen 100. Geburtstag. Unser Betreuer Werner Schürmann besuchte ihn im Altersheim.



PV BIEL

Reise nach Einsiedeln



Robert Drewes Die 56 Teilnehmenden, die sich um 8 Uhr in der Bahnhofhalle Biel versammelt hatten, starteten zur Fahrt mit dem öV via Zürich-Wädenswil nach dem Klosterort Einsiedeln. Nach kurzem Fussmarsch erreichten wir das Restaurant Klostersgarten. Auf der Terrasse, leider bei kühlem Wetter und bedecktem Himmel, wurde uns zur Begrüssung ein Apéro serviert. Das Mittagessen mundete und trug zu guter Laune bei. Angeregte Gespräche entwickelten sich beim Kaffee und Dessert. Nach einem individuellen Rundgang durch das Kloster und den Klostersgarten mussten wir nach rund zwei Stunden die Rückreise Richtung Biberbrugg-Luzern-Entlebuch antreten.

Leider vergehen die schönen Stunden sehr schnell. Wenn wir auf solchen Ausflügen viel Zeit für Gespräche, Freude an schönen Landschaften und Dörfern haben und ein gutes Essen serviert bekommen, ist das Ziel erreicht, auch zukünftig Reisen durchzuführen. Herzlichen Dank dem Organisator Ruedi Flückiger.

Sektionen

1.10.
LPV Bern

Herbstversammlung Alle aktiven Mitglieder und Pensionierten sind eingeladen. Die Themen sind der Traktandenliste zu entnehmen. Diese wird allen Mitgliedern in den Standorten Bern, Fribourg, Thun und Interlaken per E-Mail zugestellt. Ein/e Gastreferent/in sind zur Zeit noch nicht bekannt. Der Vorstand freut sich auf eine engagierte und zahlreiche Teilnahme.
14.30 Uhr, Restaurant Beaulieu, Bern

Sektionen VPT

18.9.
VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Wanderung entlang des Greyerzersees Hauteville-Broc, ca. 3 Stunden. Fakultativer Besuch der Maison Cailler. Eintritt CHF 12. Feste Halbschuhe genügen. Rucksackverpflegung. Durchführung auch bei wechselhaftem Wetter. Kein Verschiebedatum. Bern ab 8.09 Uhr mit TPF-Zug nach Fribourg. Weiterfahrt mit Bus 234 nach Hauteville village, Rückfahrt ab Broc-fabrique immer XX.32 Uhr. Anmeldung bitte bis 17. September unter 031 922 18 95, 079 378 48 50 oder fam.etter@sunrise.ch.

19.9.
VPT Appenzellerland

Herbstversammlung Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Die Einladungen mit der Traktandenliste hängen an den üblichen Orten aus.
18.15 Uhr, SEV-Sekretariat, St. Gallen

26.9.
VPT BLT

Sektionsversammlung Jedes Mitglied erhält eine persönliche Einladung.
18.30 Uhr, Basel (Lokalität noch offen)

22.10.
VPT STI

Kommissionsausflug auf den Mont-Soleil mit Besichtigung eines Windkraftwerks, Mittagessen und (wetterabhängig) einer einstündigen Wanderung über die Jurahöhen nach Mont-Crosin. Wir freuen uns auf ein gemütliches Beisammensein. Details siehe Website. Anmeldung bis 20. September.
sev-sti.ch
7.30 Uhr (Abfahrt 7.36 Uhr, Gleis 2 Richtung Bern), Bahnhof, Thun

Pensionierte

12.9.
Pensioniertes Zugpersonal Luzern

Wöchentlicher Treff Wir treffen uns jeden Donnerstag (ausser Feiertage) zum Bocciasspielen, Jassen oder auch nur zum gemütlichen Beisammensein. Alle – auch Kolleginnen und Kollegen anderer Kategorien – sind herzlich willkommen.
Ab 14 Uhr, Boccia-Stübli Pro Ticino, Luzern (Bus Nr. 1 bis «Eichhof»)

18.9.
PV Fribourg

Wanderung nach Neyruz (FR) Leichte Wanderung von 3 bis 4 km. Mittagessen um 12.15 Uhr im Restaurant La Chaumière in Neyruz; Kosten zulasten der Teilnehmenden, Kaffee offeriert aus der Sektionskasse. Abfahrten: 8.46 Uhr Payerne (via Fribourg), 9.37 Uhr Fribourg (Neyruz an 9.48 Uhr); 9.25 Uhr Romont (Neyruz an 9.38 Uhr). Anreise mit PKW: Treffpunkt um 10 Uhr im Restaurant la Chaumière. Anmeldung bis spätestens 13. September an Eric Pont, niri@sunrise.ch, 026 660 59 63 oder Joël Terrapon, terrapon.joel@bluewin.ch, 026 660 53 70.

19.9.
Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung Für die erste Wanderung nach der Sommerpause treffen wir uns bei Dorly und Fridolin in Stein-Säckingen. Wanderung rund um Stein; ca. zwei Stunden. Um ca. 15.30 Uhr ist Treffpunkt im Restaurant Steinbock in Stein. Wir freuen uns auf das Wiedersehen, eine schöne Wanderung und gemütliches Beisammensein.
Abfahrt Brugg: 13.02 Uhr auf Gleis 2

19.9.
PV Biel

Mitgliederversammlung Traktanden gemäss Statuten. Gastreferentin Cécile Kessler, Pro Senectute Biel, informiert zum Thema «Patientenverfügung». Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner trägt einige Lieder zum Anlass

bei. Alle Partner/innen der SEV-PV-Mitglieder sind herzlich eingeladen.
sev-pv.ch/de/sektionen/biel-bienne
14 Uhr, Restaurant Bahnhof, Brügg/BE (ab Biel mit Bus Nr. 7 oder S-Bahn)

20.9.
PV Bern

Wahlveranstaltung Im Hinblick auf die National- und Ständeratswahlen organisiert die Rentnervereinigung der Stadt Bern diesen Anlass mit Corrado Pardini und Regula Ritz. Die Veranstaltung ist eine gute Gelegenheit, mit zwei «Schwergewichten» der nationalen Politik zu diskutieren und Fragen zu stellen. Im Anschluss offeriert die Unia einen kleinen Apéro.
sev-pv.ch/de/sektionen/bern
14 Uhr, Restaurant Union, Brunnengasse 36, Bern

26.9.
PV St. Gallen

Herbstversammlung Neben den internen und gewerkschaftlichen Informationen spricht Ständerat Paul Rechsteiner zu den aktuellen politischen Herausforderungen. Anschliessend wird ein Imbiss serviert. Der Vorstand freut sich auf rege Teilnahme und aufs Wiedersehen im legendären «Hafenbuffet».
14.15 Uhr, Hafenbuffet, Bahnhofgebäude Hafen (1. Stock), Rorschach

1.10.
PV Bern

Suonen-Wanderung im Wallis Wir wandern der Grand Bisse de Lens entlang von Icogne nach Chermignon-

d'en-bas; rund drei Stunden, zum Teil entlang von Felswänden (Schwindelfreiheit von Vorteil). Bern ab: 8.06 Uhr, Visp ab 9.06 Uhr, Sion ab 10.00 Uhr mit Bus 353 Richtung Crans nach Icogne. Rückreise Postauto nach Sierre um 14.02, 15.03 oder 16.27 Uhr. Rucksackverpflegung oder evtl. im Restaurant in Icogne. Anmeldung bitte an Klaus Gasser, Lerchenweg 12, Steffisburg, 033 437 35 10.
sev-pv.ch/de/sektionen/bern
8.06 Uhr ab Bahnhof Bern

3.10.
PV Biel

Herbstwanderung Warum nicht einmal in die Ajoie? Biel ab 8.19 Uhr, Gleis 2 Sektor C, Richtung Delémont. Kaffeehalt In Porrentruy. Am Vormittag wandern wir ca. 2 Stunden von Lugnez nach Bonfol. Mittagessen um 12.30 Uhr im Restaurant Grütli, Tagesmenü à CHF 16.50. Nachmittags wandern wir 1¼ Stunden nach Vendincourt. Wer möchte, kann die Reise zurück nach Biel schon ab Bonfol antreten. Rückfahrt: Vendincourt ab 14.56 oder 15.26 Uhr. Billette selber besorgen. Anmeldung: bis 1. Oktober an Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brügg, 032 373 16 73, fritzemmi@lerchs.org.
sev-pv.ch/de/sektionen/biel-bienne
8.10 Uhr, Bahnhof, Bahnhofhalle, Biel

21.10.
PV Aargau

Herbstversammlung Kurze statutarische Traktanden. Anschliessend Kurzreferat von Rosmarie Röthenmund, Seon, «Wenns wieder nur Brot gibt...», zum Thema Armut im Kanton Aargau. Um 15 Uhr «Gesund leben im Alter», Vortrag von Kurt Marbacher, Physiotherapeut, Seon. Er informiert, wie wir das Alter möglichst schmerzfrei und gesund «meistern» können. Insbesondere wird er auf die Themen Bewegung, Ernährung und geistige Fitness eingehen.
sev-pv.ch/de/sektionen/aargau
14.30 Uhr (Türöffnung 13.30 Uhr für Verkauf SEV-Agenda 2020), Hotel Aarehof (beim Bahnhof), Wildegg

Agenda 12/19



UNSERE VERSTORBENEN

Aebersold Marcel, 1965, Lokomotivführer, Thalwil. VPT Südostbahn.
Beney André, 1937, Ipsach; gestorben im 82. Altersjahr. PV Biel.
Bösch Max, 1922, Lokomotivführer, Sargans. PV Buchs-Chur.
Bosshard Max, 1924, Schienentraktorführer, Pfäffikon ZH. PV Winterthur-Schaffhausen.
Broder Helena, 1931, Witwe des Adolf, Mollis. PV Glarus-Rapperswil.
Bruderer Walter, 1938, Verwaltungsbeamter, Schlieren. PV Zürich.
Gurtner Oskar, 1944, Köniz. VPT BLS.
Haas Xavier, 1925, Rangiermeister, Langnau im Emmental. PV Bern.
Heuberger Hanna, Kundenbegleiterin, Hunzenschwil. ZPV Aargau-Solothurn.
Hofer René, 1935, Visiteur, Olten. PV Olten und Umgebung.

Hofmann Ernst, 1926, Zugführer, Basel. PV Basel.
Hofmeister Alice, 1919, Sundlaunen. PV St. Gallen.
Imthurn Anna Rosa, 1934, Witwe des Bruno, Dulliken. PV Olten und Umgebung.
Keller Leonie, 1925, Witwe des Paul, Rorschach. PV St. Gallen.
Lubenovic Esed, 1958, Reinigungsspezialist, Zürich. PV Zürich.
Lütolf Jakob, 1936, Wagenwart, Menziken. VPT Busbetrieb Aarau.
Mader Max, 1927, Spezialmonteur, Burgdorf. PV Bern.
Maurer Margrit, 1926, Witwe des Fritz, Mellingen. PV Aargau.
May Edgar, 1957, Betriebsbeamter, Ramsen. VPT Deutsche Bahn.

Müller Rösli, 1931, Witwe des Walter, Nidau. PV Biel.
Nef Willi, 1929, Leiter Bahnhof, Urnäsch. VPT Südostbahn.
Ott Emmy, 1924, Witwe des Arthur, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.
Schlosser Hermann, 1936, Spezialhandwerker, Chur. PV Buchs-Chur.
Schneider René, 1950, Mitarbeiter BAD, Worblaufen. VPT RBS.
Schwab Paul, 1921, Betriebsbeamter, Münsingen. PV Bern.
Staubli Martin, 1966, Instandhalter, Embrach. TS Zürich.
Stofer Erna, 1930, Witwe des Otto, Luzern. PV Luzern.
Truttmann Heinz, 1949, Visiteur, Erstfeld. PV Uri.
Tschannen Dora, 1925, Witwe des Rudolf, Oberramsen. PV Bern.
Vetsch Ingrun, 1938, Witwe des Fridolin, Männedorf. PV Zürich.
Weber Walter, 1933, Wagenkontrollbeamter, Dietikon. PV Zürich.
Welschen Ludwina, 1929, Witwe des Edmund, Glis. PV Wallis.
Zesiger Hans Rudolf, 1925, Lokomotivführer, Aarberg. PV Bern.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle zwei bzw. drei Wochen.
ISSN 2624-7801
Auflage: 26 145 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 39 774 Ex.), WEMF-beglaubigt am 20.10.2018
Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch
Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pascal Fiscalini, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler
Redaktionsadresse: SEV-Zeitung, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
Abonnemente und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steiner-

strasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58.
Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.
Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00; SEVzeitung@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch
Produktion: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch
Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch
Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 26. September 2019.
Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 19. September 2019, 8 Uhr.
Inserateschluss: 16. September 2019, 12 Uhr.



Movendo ist das Bildungsinstitut der Verbände des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes. Für die Weiterentwicklung unseres Bildungsprogramms suchen wir per 1. Juni 2020 oder nach Vereinbarung

zwei AusbildungsleiterInnen (je 80%, D oder F)

Als Mitglied eines Teams tragen Sie die fachliche Verantwortung für einen Teil unseres Gesamtprogramms. Sie verfügen über einen Hochschulabschluss (FH/Uni) oder eine gleichwertige Ausbildung sowie ausgewiesene Erfahrungen in der Weiterbildung.

Bewerbungsfrist: 31.10.2019. Die vollständige Ausschreibung finden Sie auf www.movendo.ch.



«CENTORICORDI 2»

Pablo Gianinazzi/Ti-Press

Verscio, Teatro Dimitri: Hauptprobe «Centovalli Centoricordi 2». Heimkehren bedeutet für Mauro, das Tal und die Zeit wieder hinaufzusteigen; auf seiner Reise nach Camedo, wo er den Kaufvertrag für das Haus seiner Grossmutter unterzeichnen muss. Wird er alle Brücken der Vergangenheit abbrechen? Die Centovalli schweben zwischen Realität, Magie, Erinnerung und Poesie. Die Reise von Mauro wird zur Erzählung aus anderen Zeiten. Ein Projekt der Werkstatt für Theater in Luzern, dem Teatro Dimitri und den Vigezzina-Centovalli-Bahnen.

CARTE BLANCHE für Laura Schmid

Klimafreundlich reisen in der Schule

In den letzten Monaten sind in zahlreichen Städten in der Schweiz immer wieder Jugendliche auf die Strasse gegangen, um fürs Klima zu demonstrieren. Sie fordern, dass die Schweiz bis 2030 im Inland netto Null Treibhausgas ausstösst. Zur Erreichung dieses Ziels sollen strenge Massnahmen ergriffen werden.

In zahlreichen Medien und Online Foren ist als Antwort darauf zu lesen, dass die Jungen zwar gerne demonstrieren, sie dann aber doch nicht bereit wären, sich selber für das Klima einzuschränken. Immerhin seien sie die Generation Easy Jet.

Der VCS will diese Behauptung auf den Prüfstand stellen und lanciert dafür die Ecotrip Challenge. Ein Wettbewerb für Schulklassen des Gymnasiums zum klimafreundlichen Reisen. Die Klasse, die während eines Jahres beim Reisen am wenigsten Treibhausgas ausstösst, gewinnt Interrail-Gutscheine und weitere Preise. Und zwar nicht nur für die gemeinsame Klassenfahrt, sondern für alle Reisetätigkeit aller Mitglieder der Klasse während eines Jahres – auch in den Schulferien. So will der VCS Jugendliche für klimafreundliches Reisen sensibilisieren und zeigen, dass Ferien ohne Flugzeug auch ans Ziel führen.

Fast 80 % der Flugpassagiere, die in

der Schweiz in ein Flugzeug steigen, haben ein Ziel innerhalb Europas. Dabei verursacht eine Person, die eine europäische Destination anfliegt, vierzehn Mal mehr Treibhausgas als jemand, der den Schnellzug nimmt, oder dreimal mehr als eine Person, die mit drei anderen Personen im Auto hinfährt.

Die Ecotrip Challenge sensibilisiert Jugendliche dafür, dass verschiedene Transportmittel sich sehr unterschiedlich aufs Klima auswirken. Die Challenge richtet sich an Gymnasialklassen und soll in den Folgejahren auf Berufsschulklassen ausgeweitet werden.

Die Jugendlichen im Gymnasium sind

Alle Infos auf www.ecotrip-challenge.ch

in einem Alter, in dem sie beginnen, ihr Reiseverhalten selber zu gestalten. Im Projekt Ecotrip Challenge sollen sie schon früh lernen, ihr Reiseverhalten auch kritisch zu hinterfragen. Zudem gibt die Challenge einen Anreiz, kreativ zu werden und Strategien zu entwickeln, wie man in den Ferien möglichst klimaschonend reist.

Laura Schmid ist Projektleiterin der Ecotrip Challenge beim VCS.

KURIERDIENSTE

Transnationale Streiks – eine neue Welt



Amandine Cailhol und Gurban Kristanadzaja, Auszug aus «Libération», 7.8.2019.

Der Entscheid des Lieferdienstes Deliveroo, den Minimaltarif für eine Fahrt abzuschaffen, hat eine Protestbewegung ausgelöst, die sich bereits abgezeichnet hatte. Wie andere Angestellte der neuen Wirtschaft und das Personal von McDonalds zuvor, haben die Fahrerinnen und Fahrer den gemeinsamen Protest wiederentdeckt.

Mitten im Sommer haben die Auslieferer von Deliveroo einen brillanten Streik ausgelöst: In Toulouse, Nizza, Besançon, Tours und Paris wurden Anfang August Versammlungen organisiert, um gegen die neuen Tarife zu protestieren, die am 29. Juli von der britischen Zentrale festgelegt worden waren. Die Preise für kurze Auslieferungen sinken, jene für lange Strecken steigen; sie waren bisher am wenigsten rentabel. Das Unternehmen hat auch den Mindesttarif aufgehoben. Bisher lag dieser bei rund 4 Euro. Einzelne Fahrer erklären, dass sie für eine Fahrt, die

zuvor 4,50 Euro einbrachte, gerade noch 2,70 Euro erhalten.

Es folgten zwei weitere Versammlungen in Paris, auf Initiative des Kollektivs der selbstständigen Auslieferer Paris (Clap), einer jungen Gewerkschaft, die 2017 gegründet worden ist. Ihr Ziel war, die Auslieferungen zu verhindern, indem sie die Restaurants blockierte, in denen die Bestellungen zubereitet wurden. Schon im Vorjahr hatte es bei Deliveroo einen Streik gegeben, doch die jetzige Bewegung ist eine der wichtigsten der letzten Jahre in Frankreich, denn sie folgt den Streiks der letzten Monate in Spanien, London und Italien, ausgelöst auf den Strassen, fortgesetzt in den Gerichten.

Das Kollektiv unter Druck

Den Auslieferern ist es in diesen Ländern vor Gericht gelungen, dass ihr Vertrag als Selbstständige in einen Anstellungsvertrag geändert wurde. Das brachte Hoffnung in diesen noch sehr instabilen Wirtschaftsbereich, wo viele Junge zu prekären Bedingungen arbeiten. Die gewerkschaftlichen Aktionen im Ausland bewirkten einen Schub für die französischen Lieferkol-

lektive: Sollte die Lösung im Kampf gegen ein multinationales Unternehmen darin bestehen, eine länderübergreifende Bewegung anzustossen?

Das Arbeitsrecht ist noch immer weitgehend national geregelt, was bremsend wirkt. Hinzu kommt, dass die Angestellten der multinationalen Firmen sehr unterschiedliche Verträge haben. Dieses Auseinanderdriften wirkt zerstörerisch auf das Gemeinschaftsgefühl im Kollektiv. Trotzdem scheinen neue Formen der Zusammenarbeit zu entstehen.

Dieses Jahr haben mehrere tausend Angestellte von Amazon am so genannten «Prime Day» in einer Gemeinschaftsaktion die Arbeitsbedingungen des amerikanischen Internetgiganten angeprangert. Ihr Aufruf erfolgte gleichzeitig aus Frankreich, den USA, Grossbritannien und Spanien. In der Geschichte weltweiter Arbeitskämpfe gab es vorher beispielhaft den Kampf gegen McDonalds für gerechte Löhne, mit dem in den USA lancierten Slogan «Fight for Fifteen».

Auch wenn sie in ihrer Form verschieden sind – am einen Ort steht eine Gewerkschaft an der Spitze, an-

dernorts organisieren sich die Betroffenen ohne jede vorgegebene Struktur –, haben diese Bewegungen das gemeinsame Ideal des transnationalen Kampfs.

«Fließende Bewegung»

«Die Organisation sozialer Konflikte ist ein Abbild der Gesellschaft», erklärt Vincent Pasquier von der HEC Montreal. Der Spezialist für Arbeitsbeziehungen hat sich der Veränderung der Gewerkschaften gewidmet. «Die Kampagne «15 Dollar pro Stunde» gegen McDonalds ist ein Beispiel dafür, wie die Gewerkschaften versuchen, aus einer soliden, klassischen Arbeitswelt in eine fließende Bewegung überzugehen. Die Internetplattformen zeigen ein hohes Ausmass der Verflüssigung. Die Arbeit wird noch stärker aufgeteilt und eine Mobilisierung damit noch schwieriger», betont der Forscher.

Diese Kämpfe, eine proletarische Version von David gegen Goliath, bleiben also selten. «Die multinationalen Konzerne sind vollwertige politische Akteure geworden. Sie sind in der Lage, mit den öffentlichen Hoheiten zu rivalisieren, in Umgehung

der Gesetze, und untergraben die sozialen Normen, indem sie die Angestellten verschiedener Länder gegeneinander ausspielen», schreibt die französische Zeitschrift Mouvements in ihrem Dossier «Transnationale Gewerkschaftsbewegung».

Im Oktober beteiligte sich Clap mit Bewegungen aus zwölf europäischen Ländern an der Gründung der transnationalen Vereinigung der Kurier. Die neue Organisation, die im September in Paris wieder zusammenkommt, will herkömmliche Transportorganisationen und neue Verbände mit weniger Struktur vereinigen, um eine engagierte Zusammenarbeit zwischen der alten und der neuen Welt aufzubauen.

Die Bewegung breitet sich aus; nach Spanien, Deutschland, Finnland, Italien und England sind auch Länder ausserhalb Europas hinzugekommen. «Wir wollen besser strukturiert werden, um beispielsweise die UNO auf diese sozialen Fragen aufmerksam zu machen und eine europaweite Lobby zu bilden», erklärt der Präsident von Clap, Jean-Daniel Zamor. Genau wie die Multinationalen.

?

QUIZ

Hast du aufmerksam gelesen?

1. In welchem Zeitraum finden die PeKo-Kampfwahlen bei der SBB statt?

- a. 12. September bis 10. Oktober
- b. 20. September bis 20. Oktober
- c. 1. bis 10. Oktober

2. Wann findet die nationale Klimademonstration statt?

- a. am 28. September
- b. am 21. September
- c. am 25. September

3. Wie viele private Strassentransportunternehmen steigen als Minderheitsaktionär bei SBB Cargo ein?

- a. drei Unternehmen
- b. zwei Unternehmen
- c. vier Unternehmen

4. In welcher Form erhält das dem GAV unterstellte SBB-Personal eine Gewinnbeteiligung?

- a. Ferien
- b. Geld
- c. Wahlweise Ferien, Geld oder eine Mischung aus beidem

5. Welcher Anteil des aktuellen SBB-Personalbestands wird bis 2035 in Pension sein gemäss einer Studie über die Arbeitswelt bei der SBB von 2025 bis 2035?

- a. 13 %
- b. 40 %
- c. 22 %

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 18. September 2019.**

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch

Im Internet: www.sev-online.ch/quiz

Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Reka-Checks im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in Ausgabe Nr. 13. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Fotorätsels in der Ausgabe Nr. 11:

Standseilbahn «Minifunic» beim Lac d'Emosson (VS), von der Staumauerbasis (1812 m) zur Staumauerkrone (1960 m), Länge: 261 m. Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat:

Bertrand Burnier, Bière,
Mitglied VPT MBC

AUF DEN SPUREN VON ...

Gabriele Bianchi, Lokführer



Gabriele Bianchi, Cargo-Lokführer, am Bahnhof SBB in Bellinzona.

*Françoise Gehring / Übersetzung: Jörg Matter
francoise.gehring@sev-online.ch*

Gabriele Bianchi ist ein entschlossener junger Mann, dynamisch und von liberaler Haltung. Seine klaren Ideen weiss er präzise und wohlüberlegt auszudrücken. Der Lokführer bei SBB Cargo International ist Mitglied der Jugendkommission des SEV. Er sieht die Gewerkschaft als Interessengemeinschaft, in der alle Platz finden, unabhängig vom Alter.

«Als ich zu arbeiten begonnen habe, hatte ich einen anderen Arbeitsvertrag, jedoch mit guten Arbeitsbedingungen. Für SBB Cargo International arbeitete ich nur als Leiharbeiter. Nach einem Jahr wurde mir dann ein unbefristeter Vertrag angeboten.» In der Auseinandersetzung mit seinem Arbeitskollegen Thomas Giedemann (Präsident LPV Ticino) erwog er die Möglichkeit, der Gewerkschaft beizutreten. «Als ich begann, die Arbeitsrealität besser zu verstehen», erklärt der Lokführer, «entschied ich mich, auch meinen Beitrag zu leisten. Ich bin jemand, der sich aufgrund seiner Fachkenntnis gerne äussert. Ich weiss ja, wovon ich spreche.»

Und was bedeutet für dich die Gewerkschaft? «Ich entschloss mich, der Gewerkschaft beizutreten, weil ich sie als Lobby des Verkehrspersonals sehe, nicht nur als reines Verhinderungsinstrument. Eine Interessengemeinschaft, die in der Lage ist, gute Arbeitskonditionen auszuhandeln und den Service public zu verteidigen, in dem ich arbeite. Ich wünsche mir, dass Lokführer ein wertvoller Beruf und die Eisenbahn ein attraktiver Arbeitgeber bleiben. Dass vor allem auch für die Jungen interessante Perspektiven geboten werden. Leider führen die Divisionalisierung und ständige Reorganisationen auch heute noch zu beträchtlicher Unsicherheit. Hier liegt es am SEV, sich Gehör zu verschaffen, um eine langfristige Geschäftspolitik im Interesse seiner Mitgliedschaft voranzutreiben!»

Und wie bist du Mitglied der Jugendkommission geworden? «Ich habe mich dazu nach einem Treffen in Bellinzona entschlossen, das durch die SEV-Jugendkommission organisiert wurde. So habe ich begonnen, mich dem SEV in einer etwas strukturierteren Form anzunähern.» Es folgten viele weitere Treffen mit jungen Leuten aus der ganzen Schweiz. Irgendwann wurde Gabriele gefragt, ob er Vertreter des Tessins werden möchte. «Unsere internen Diskussionen gefallen mir sehr. Bei vielen meiner Kolleg/innen ist eine sozialistische Grundhaltung erkennbar – «alle für alle» –, die ich als radikaler Liberaler

nicht immer teile. Obwohl sozialen Themen gegenüber sehr sensibel, finde ich, dass man die individuelle Verantwortung nicht vergessen darf. Darüber hinaus müssen wir Druck machen für ein transparenteres Lohnsystem, das sich an den Leistungen orientiert.»

Unvermeidlich, einen 26-jährigen Lokführer zu fragen, wie er die Gewerkschaft der Zukunft sieht, in der die Jungen eine grosse Rolle spielen werden. Was muss eine Gewerkschaft tun, um näher an der Jugend zu sein? Gabrieles Antwort ist äusserst interessant: «Da muss ich zuerst festhalten, dass die Gewerkschaft für alle da ist, unabhängig von Alter, Geschlecht, Herkunft und sozialer Schicht. Die Gewerkschaft muss von universellem Charakter sein und auch so gelebt werden. Wenn am Arbeitsplatz Diskriminierungen stattfinden, betrifft das alle. Eine Diskriminierung ist eine Diskriminierung, unabhängig davon, wer sie erleiden muss. Daher muss sie verurteilt werden.»

Ohne die Notwendigkeit spezieller Jugendangebote in Abrede zu stellen, interessiert sich Gabriele Bianchi speziell für den Erfahrungs- und Kenntnisaustausch zwischen den Generationen. «Ich finde es sehr wichtig, den Austausch zwischen den Jungen und den weniger Jungen zu kultivieren. Am Beginn einer Karriere benötigt man Zeit, um all die neuen Dinge zu begreifen. Man erkennt nicht gleich alle möglichen Gefahren, die sich im Laufe der Arbeit unvermeidlich einstellen. Daher sind die Kontakte zu Personen mit grösserer Erfahrung sehr wichtig. Ich bin mir bewusst, dass ich vor sechs Jahren noch eine andere Sicht hatte. Heute bin ich da reifer geworden. Um auf ein aktives und sicheres Mitglied zählen zu können, darf die Gewerkschaft erwarten, dass der/die Junge sich das zu eigen macht.»

Auf die provokative Frage, ob der SEV eine etwas starre Gewerkschaft sei, antwortet der junge Lokführer ohne zu zögern: «Der SEV ist durchaus nicht starr. Einerseits fand ich eine grosse Offenheit vor, andererseits gibt es keine militärische Hierarchie. Es gibt Raum und es gibt Dynamik. Dafür spricht, dass ich am Kongress eine Rede vor 400 Leuten halten durfte, obwohl ich erst seit zwei Jahren SEV-Mitglied bin.» Gabriele unterstreicht noch einen anderen Aspekt: «Die Gewerkschaft ist eine ernste Sache, genauso ernst wie die Interessen, die auf dem Spiel stehen. Ich kann die Forderungen meiner Kolleg/innen nur aufgrund des Vertrauensverhältnisses ihnen gegenüber vertreten. Die Dynamik zwischen Arbeitskolleg/innen und den Vorgesetzten muss immer korrekt sein, weil sie Konsequenzen haben kann.»

ZUGTIERE

Tiemo Wydler

