

# SEV Nr. 14

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



FÜR KLIMA UND GERECHTIGKEIT

## Die Macht der Vielen

Edito von Daniela Lehmann,  
Koordinatorin Verkehrspolitik SEV

▶ S. 6, 11

**B**ereits zum zweiten Mal in diesem Jahr stand ich mit Zehntausenden auf dem Bundesplatz an einer Demo. Und wisst ihr was? Es hat einfach gutgetan! Dieses unglaubliche Gefühl, mit meinen Forderungen nicht allein zu sein und die Breite und Vielfalt der Bewegungen zu sehen. Und nicht zuletzt die aufkeimende Gewissheit, doch etwas bewegen zu können.

Das lawinenartige Anschwellen des Klimaprotests von einem einzelnen Mädchen mit einem Kartonschild zu einer internationalen Bewegung wird sich hoffentlich als Sinnbild für die «Macht der Vielen» in den Köpfen festsetzen. Die Klimabewegung hat in den letzten Monaten eindrücklich aufgezeigt, was der gewerkschaftliche Grundgedanke «Gemeinsam sind wir stark» zu bewegen vermag.

Wer das verinnerlicht hat, hat gedanklich einen ersten Schritt hin zu Gewerkschaften, NGOs, Parteien, Vereinen und anderen zivilgesellschaftlichen Organisationen getan. Sie alle leben von der Mitgliedschaft und dem Engagement vieler. Dass die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Organisationen und Bewegungen klappen kann, haben uns der Frauenstreik und die Klimademo eindrücklich vor Augen geführt. Weiter so! Für eine sozialere und ökologischere Welt braucht es alle Engagierten.

Mit Hilfe von Einzel- und Massenkundgebungen ist es gelungen, das Thema Klimawandel von der Strasse ins Bundeshaus zu tragen. Genauso wird es funktionieren, den Anliegen der Geringverdienenden im politischen Prozess eine Stimme zu geben. Denn auch für sie gilt: Die Macht der Vielen kann etwas bewe-

gen. Die Stimme der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind erprobterweise wir Gewerkschaften. Kämpfen wir also gemeinsam im Wissen, dass es dringend griffige Massnahmen braucht, für ein CO<sub>2</sub>-Gesetz und zugleich dafür, dass dieses sozial und für die Randregionen verträglich ausgestaltet wird.

Ihr habt noch kurze Zeit die Möglichkeit, unseren politischen Kampf in den nächsten vier Jahren zu vereinfachen, indem ihr die entsprechenden Politikerinnen und Politiker ins Bundeshaus wählt. Deshalb: Wer wahlberechtigt ist, soll dieses Privileg unbedingt nutzen. Wählt Menschen ins Parlament, die einerseits den Klimawandel nicht als Hysterie abtun, andererseits aber auch wissen, dass griffige Massnahmen nur eine Chance haben, wenn sie sozial und für die Randregionen verträglich – sprich gerecht sind.

### SEV online

Der SEV präsentiert sich nach 100 Jahren neu, frisch und übersichtlich im Netz.

2

### Lohndumping

Dazu darf es bei der Busausschreibung im Kanton Jura nicht kommen!

3 und 5

### Lokführermangel

LPV erreicht bessere Ausbildungslöhne – was den Berufseinstieg attraktiver macht.

4

## Kongressbeschlüsse in Kraft

Die Referendumsfrist für die Kongressbeschlüsse vom 4. Juni ist am 27. September unbenutzt abgelaufen. Somit sind die Beschlüsse (zum Sozialbericht SEV 2017/18, zu den Positionspapieren 2019–2021, zu den neuen Kongressanträgen und zur Revision von Statuten und Reglementen SEV mit Gültigkeit ab 1.1.2020) jetzt in Kraft.

## Der MGB fehlt Lokpersonal

Weil der Matterhorn-Gotthardbahn Lokpersonal (und Rollmaterial) fehlen, ersetzt sie zwischen Brig und Fiesch seit August bis voraussichtlich Mitte November morgens und abends je zwei Zugpaare durch Postautos. «Als Notlösung kann das taugen, und Kooperationen zwischen Unternehmen begrüssen wir grundsätzlich», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Martin Allemann. «Aber natürlich muss es das Ziel sein, den Personalkörper rasch wieder auszugleichen.» Laut MGB fehlt Lokpersonal nur momentan nach kurzfristigen Abgängen wegen Krankheit und Kündigungen. Seit August würden acht Lokführer ausgebildet, die nächsten Sommer voll einsatzbereit sein sollten. «Ein Grund für Absprünge zu anderen Bahnen sind bessere Lohnperspektiven dort», erklärt Allemann. Der SEV habe mehrfach einen rascheren Lohnanstieg gefordert und werde dies bei den Lohnverhandlungen wieder tun.

## Entwarnung

Gemäss Forschungsinstitut Infrac belastet das vom Ständerat verabschiedete CO<sub>2</sub>-Gesetz «Büezer/innen» viel weniger stark als von SVP-Präsident Albert Rösti behauptet, wie die «SonntagsZeitung» berichtet. Infrac hat die Folgen der Treibstoff-, Brennstoff- und Flugticketabgaben für verschiedene Haushaltstypen mit unterschiedlichem Konsumverhalten berechnet. Erkenntnis: CO<sub>2</sub>-Abgaben bleiben für Familien mit tieferem Lebensstandard erträglich, selbst wenn sie in einer schlecht isolierten Wohnung mit Ölheizung leben, ein Auto brauchen und mit dem Flugzeug in die Ferien reisen. Grund: Wegen des tieferen Konsums und der kleineren Wohnfläche halten sich bei ihnen die Pro-Kopf-Rückvergütungen aus den CO<sub>2</sub>-Töpfen und die CO<sub>2</sub>-Abgaben ungefähr die Waage. Und sie bezahlen gemessen am Einkommen erheblich geringere Abgaben als Personen mit hohem Verbrauch. Dennoch werden die Gewerkschaften wachsam bleiben.



Die neugestaltete und für alle Geräte optimierte Webseite des SEV.

### DIGITALE STRATEGIE

# So zeigt sich der SEV neu im Netz

Elisa Lanthaler  
elisa.lanthaler@sev-online.ch

**Mit dem Redesign der SEV-Webseite ist ein erster grosser Schritt in der Umsetzung der digitalen Strategie getan: Seit drei Wochen präsentiert sich unser Internetauftritt nicht nur im frischen «Look», sondern auch mit verbesserter und vereinfachter Informationsarchitektur.**

Die Webseite ist die digitale Visitenkarte des SEV und die erste Anlaufstelle für alle Zielgruppen: Mitglieder und an einer Mitgliedschaft Interessierte, Medien sowie die allgemeine Öffentlichkeit. Und der Internetauftritt gewinnt immer noch an Relevanz, wie ein Blick in die Zahlen zeigt: In den letzten drei Jahren haben sich die Besuche der SEV-Webseite mehr als verdoppelt, im Schnitt surfen jeden Monat fast 15 000 Nutzer/innen auf sev-online.ch. Zudem erfolgt mittlerweile rund die Hälfte der Neueintritte online.

Während der letzten Monate hat das SEV-Kommunikationsteam deshalb an einer Neugestaltung der Webseite gearbeitet. Ziel war es, den Internetauftritt ansprechend zu gestalten

und ans neue CI/CD des SEV anzupassen. Damit die Nutzer/innen die relevanten Inhalte leicht finden, wurde die Struktur der Seite überarbeitet und die Navigation wesentlich vereinfacht. Da heute fast die Hälfte der Zugriffe über Smartphone oder Tablet erfolgen, war es wichtig, die Webseite auch für mobile Geräte zu optimieren. Eine weitere Neuerung: Auf sev-online.ch/gav kann man die über 70 vom SEV verhandelten Gesamt- und Firmenarbeitsverträge herunterladen.

Vor drei Wochen wurde die Seite im neuen Design und mit der überarbeiteten Informationsarchitektur ausgerollt. Damit ist ein erster wichtiger Schritt zur Umsetzung der digitalen Strategie getan. Die Arbeit hört mit dem Redesign aber noch lange nicht auf: In den nächsten Monaten werden unter «Unser Fokus» Themedossiers zu allen wichtigen Themen des SEV publiziert. Zudem stellt sich die Frage, welche weiteren Dienstleistungen der SEV in Zukunft auch online anbieten kann.

Bereits jetzt erhalten Mitglieder, die dies wünschen und ihre aktuelle E-Mail-Adresse hinterlegt haben, den SEV-Zeitung-Newsletter mit den wichtigsten Artikeln der aktuellen Ausgabe. Die hohen Öffnungsraten von über 40 Prozent zeigen, dass sich der Newsletter grosser Beliebtheit erfreut.

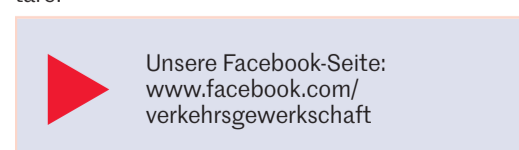
Zudem können die SEV-Mitglieder über E-Mails schnell und gezielt über relevante Neuigkeiten informiert werden. Deshalb wird evaluiert, wie dieser Kanal weiterentwickelt und ausgebaut werden kann.



## Folge uns auf Facebook

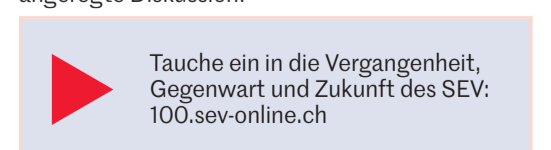
Schon 1722 Menschen unter euch gefällt die SEV-Facebookseite (@verkehrsgewerkschaft), vielen Dank! Das ist ein Fortschritt von +56% seit Anfang 2018, als es noch 1100 waren. Vor zwei Jahren haben wir angefangen, unsere Präsenz in den sozialen Medien neben der Zeitung weiterzuentwickeln. Facebook bietet tolle Interaktionsmöglichkeiten. Die digitale Kommunikation ermöglicht eine schnellere Kommunikation direkt auf dem Smartphone. Wir publizieren Bilder und Videos, die unsere aktuellen Reportagen und Artikel in der Zeitung ergänzen.

Falls du es nicht schon getan hast und falls du Facebook nutzt, laden wir dich ein, unsere Seite zu abonnieren und bei «Abonnieren» auf «Als Erstes anzeigen» zu klicken, damit du unsere Updates auch sicher zu sehen bekommst. Wir freuen uns auf deine Reaktionen, Likes, Shares und Kommentare!



## 100 Jahre SEV und ein Blick in die Zukunft

Von der Geburtsstunde des Eisenbahnverbandes bis zum Ausblick ins Jahr 2040: Auf unserer Jubiläumsseite reist du durch die Geschichte des SEV. Ein Zeitstrahl zeigt alle wichtigen Meilensteine der Vergangenheit unserer Gewerkschaft. Zudem beschäftigen wir uns mit den grossen Fragen unserer Zukunft: Welches sind die Herausforderungen für den SEV in den nächsten Jahren? Und wie sieht Mobilität im Jahr 2040 aus? Verschiedene Personen aus Gewerkschaften und Interessenverbänden haben uns dazu ihre Antworten gegeben. Bist du mit ihnen einverstanden? Wir sind gespannt auf deine Meinung und freuen uns auf eine angeregte Diskussion!



**CHRISTIAN FANKHAUSER** antwortet

# Ausschreibung bedroht Anstellungsbedingungen

**Der SEV begrüsst im Juli die neue öV-Strategie des BAV, welche die Kooperation über den Wettbewerb stellt. Doch nun schreibt der Jura seine Buslinien aus. Hat sich der SEV zu früh gefreut?**

Nein, es ist sicher gut, dass das Bundesamt für Verkehr mit seiner neuen öV-Strategie 2019 der Kooperation gegenüber dem Wettbewerb den Vorzug gibt. Doch das Gesetz bleibt in Kraft, und es sieht unter gewissen Bedingungen die Ausschreibung von Linien im Regionalverkehr vor. Die Busausschreibung im Jura (siehe Seite 5) zeigt beispielhaft, wie Kantone auf diese Weise blindlings sparen wollen. Solche Ausschreibungen und das damit verbundene Streben nach Einsparungen gefährden die Arbeitsbedingungen und Löhne der ganzen Branche – und damit letztlich auch die Sicherheit der Fahrgäste.

Schon mit der bisherigen BAV-Strategie waren Ausschreibungen kein absolutes Muss. Im Kanton Freiburg konnten wir eine Ausschreibung verhindern, indem wir mit den Freiburger Verkehrsbetrieben verhandelten. Sie sicherten dem Kanton zu, 3 Millionen pro Jahr einzusparen, und er verzichtete auf die Ausschreibung. Diese Lösung sicherte letztlich nicht nur die Arbeitsplätze, sondern erlaubte auch einen Leistungsausbau, ohne die Lohn- und

Arbeitsbedingungen des Personals zu verschlechtern.

Wir arbeiten prioritär mit gewerkschaftlichen Mitteln, indem wir unsere Mitglieder in betroffenen Unternehmen mobilisieren. Doch wir sind auch politisch aktiv, indem wir zusammen mit Partnergewerkschaften und Politiker/innen darauf hinwirken, dass die kantonalen Entscheidungsgremien unsere Anliegen berücksichtigen.

Zudem ist unsere Arbeit auch eine juristische: Wir analysieren den rechtlichen Rahmen im Kanton im Hinblick auf die Definition der branchenüblichen Arbeitsbedingungen über bestehende Gesamtarbeitsverträge. Der Kanton Jura muss die GAV von CJ und Postauto als Referenz für die Branchenüblichkeit beiziehen, auch wenn er seine rechtlichen Verpflichtungen zu umgehen versucht.

Zudem informieren wir Medien und Bevölkerung über die Gefahren von Ausschreibungen. Die jurassische Regierung muss verstehen, dass wir kein Lohndumping akzeptieren und dass der soziale Friede einen Preis hat. Der Kampf gegen Lohndumping ist eine Daueraufgabe, denn immer wieder wollen öV-Besteller damit Geld einsparen.

Willst auch du Christian Fankhauser oder ein anderes Geschäftsleitungsmitglied etwas fragen? Schreib uns an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch).

VORSTAND SEV

## Positives Budget 2020



Vi vian Bologna / Übersetzung: kt  
[vvian.bologna@sev-online.ch](mailto:vvian.bologna@sev-online.ch)

**Am 27. September hat der SEV-Vorstand das Budget für 2020 genehmigt, das einen Gewinn von 161 000 Franken vorsieht. Die Mitglieder profitieren 2020 von mehr Rabatt auf Reka-Checks und neu auch von Reka-Feriengutscheinen.**

Nach der Vorstandssitzung vom 27. September durfte hatte SEV-Finanzverwalter Aroldo Cambi Grund zur Freude: Sein Budget, das einen Gewinn von 161 000 Franken prognostiziert, wurde angenommen. «Trotzdem ist weiterhin Vorsicht geboten. Die Einnahmen sinken, da wir

den Mitgliederschwund aufgrund von Todesfällen in der älteren Generation bisher nicht durch neue Mitglieder ausgleichen können. Das ist ein Problem, weil 80 % unserer Einnahmen aus Mitgliederbeiträgen bestehen.» Um dem entgegenzuwirken, hat der Vorstand einen weiteren Anreiz für neue und bestehende Mitglieder gesetzt: Feriengutscheine von der Reka (siehe Box).

Die aktuelle Marktsituation und die Negativzinsen wirken sich direkt auf das Budget aus. Die Finanzergebnisse setzen darauf, dass die Aktien eine Rentabilität von 1,5 % in Form von Dividenden abwerfen. «Doch das hängt natürlich von der Marktsituation am Tag des Abschlusses ab. Letztes Jahr lief der Dezember schlecht, weshalb unsere Konten 2018 in die roten Zahlen gerutscht sind», erklärt Aroldo Cambi.

### Ein «Zückerli» für die Pensionierten

Auch wenn die Verjüngung unserer Mitgliederbasis oberste Priorität hat, lassen wir die pensionierten Mitglieder von PV und VPT nicht links liegen. Das Budget 2020 sieht vor, den Beitrag an diese beiden Unterverbände für die Betreuung ihrer Mitglieder zu verdoppeln (auf neu 2 Franken pro Mitglied). Um neue Mitglieder anzuwerben, bleiben die Aktionstage und die Mithilfe der Gewerkschaftssekretär/innen wichtige Massnahmen nebst der wertvollen Arbeit der Werber/innen.

Nebst diesen Themen behandelte der Vorstand auch die öV-Strategie 2030, die das BAV Anfang Juli publiziert hat. Der SEV begrüsst, dass sich das BAV vom sakrosankten Wettbewerb im öV lossagt, den es 2014 angekündigt hatte. «Auch wenn noch nicht alles genau so ist, wie wir es wollen, ist ein Kurswechsel erkennbar, der in die richtige Richtung zielt und den öV als zentralen Bestandteil vom Service public sieht», betonte SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Alle Vorteile der Mitgliedschaft:  
[www.sev-online.ch/de/deine-vorteile/](http://www.sev-online.ch/de/deine-vorteile/)

### Reka-Feriengutscheine

Um der Mitgliederwerbung ein wenig Aufwind zu geben, hat der Vorstand am 27. September entschieden, den Mitgliedern eine neue Dienstleistung anzubieten: Sie können beim SEV Reka-Feriengutscheine (nicht zu verwechseln mit Reka-Checks) beziehen und damit die Ferienkosten reduzieren. Die Gutscheine im Wert von 100 Franken werden in den Leistungskatalog für Mitglieder aufgenommen – solange Vorrat. Auch den Unterverbänden werden Reka-Gutscheine zur Verfügung stehen.

### 10 % Rabatt auf Reka-Checks

Schon vor dem Sommer hat der SEV-Vorstand beschlossen, den Rabatt beim Kauf von Reka-Checks zu erhöhen. 2020 gibt es einen Rabatt von 10 % statt der bisherigen 7%. Jedes Mitglied kann pro Jahr Reka-Checks für 600 Franken kaufen. Ab nächstem Jahr und bis 2024 wird der Rabatt also 60 Franken betragen. Diese Erhöhung stammt aus dem Verkauf des Hotels Brenscino an die Reka.



Die Krankenkassenprämien steigen im kommenden Jahr viel weniger stark als in den letzten Jahren. Nachdem es in den letzten Jahren stets Prämiensteigerungen in grosser Höhe gegeben hat, ist dies für die Versicherten eine gute Nachricht. «Die zumeist massiven Prämiensteigerungen der vergangenen Jahre standen im starken Kontrast zu einer Reihe wirksamer Kostendämpfungsmassnahmen. Nun haben die Krankenkassen endlich reagiert und damit begonnen, ihre so angehäuften riesigen Reserveüberschüsse abzubauen und an die Versicherten rückzuverteilen», erklärt der SGB in einer Mitteilung. Leider handelt es sich dabei nicht um eine anhaltende Trendwende, sondern lediglich um eine Verschnaufpause. Für die kommenden Jahre wurde die Kostenprognose bereits wieder nach oben korrigiert. Dennoch können die Versicherten erst mal aufatmen.

Die vom Bundesrat angekündigte Strommarktöffnung «bringt uns der Energiewende keinen Schritt näher und sie gefährdet die Versorgungssicherheit», warnt der SGB. Die Regierung «versucht womöglich, mit der Strommarktliberalisierung der EU-Kommission ein Signal zu senden. Für die Stromversorgung in der Schweiz ist das ein hohes Risiko!» Aus diesem Grund lehnt der SGB die vollständige Strommarktöffnung ab, denn «Strom ist ein unverzichtbares Gut für die Bevölkerung und die Wirtschaft. Er muss jederzeit verfügbar sein, es kann niemand darauf verzichten.» Statt Experimenten wünscht der SGB eine zuverlässige Zusammenarbeit in der Branche und eine langfristige Planbarkeit von Angebot und Nachfrage.

## LOKPERSONAL SBB

# Höhere Ausbildungs- löhne dank SEV-LPV

LPV/Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Der SEV-Unterverband des Lokomotivpersonals (LPV) hat im Juni von der SBB-Führung höhere Löhne für Lokführeranwärter/innen verlangt. Nach anfänglichem Abwiegen hat die Führung nun angekündigt, die Ausbildungslöhne zu erhöhen, was den LPV freut.**

Seit Monaten führt der Unterbestand beim SBB-Lokpersonal immer wieder zu Zugsausfällen und weiteren betrieblichen Problemen. Das Lokpersonal leidet unter hohem Arbeitsdruck und häuft Jahresarbeitszeit und nicht bezogene Rasttage an – was die Lebensqualität und Gesundheit beeinträchtigt. Unter dem Titel «Personalmangel macht Bähnler krank» berichtete der «Blick» letzte Woche erneut von überlangen Schichten und kollabierenden Angestellten bei den «Schweizerischen Burnout-Bahnen». Und noch immer ist keine Besserung in Sicht, weil laufend Lokführer in Pension gehen und nicht alle ersetzt werden können.

Schon seit Langem fordert der LPV daher zusätzliche Anstrengungen bei der Ausbildung und Rekrutierung von Lokpersonal. Insbesondere verlangt er Anstellungsbedingungen, die Interessierte ansprechen statt abschrecken. Nun hat die SBB immerhin

die Forderung nach höheren Ausbildungslöhnen erhöht. Der Zentralpräsident LPV erklärt, wie es dazu kam.

**SEV-Zeitung: Wann und wie hat der LPV höhere Löhne für Lokführeranwärter/innen gefordert?**

**Hans-Ruedi Schürch:** Der Unterbestand an Lokomotivpersonal bei allen Bahnen hat uns Ende Juni dazu veranlasst, bei der SBB Verhandlungen für merklich höhere Ausbildungs- und Anfangslöhne bei allen Divisionen anzumelden. Die Antwort kam vor den Sommerferien: Auch die SBB teilt unsere Ansicht, dass die Herausforderungen vielfältig sind und angegangen werden müssen. Sie stellte sich aber auf den Standpunkt,



Hans-Ruedi Schürch, Zentralpräsident des SEV-Unterverbands LPV.

dass die Festlegung von Ausbildungs- und Anfangslöhnen in ihrer alleinigen unternehmerischen Ver-

## Verständigungsfristen einhalten!

**LPV/Fi** Der LPV wird vermehrt konfrontiert mit Klagen von Kolleg/innen, dass die Verständigungsfristen gemäss der durch Planung und Peko Fläche zusammen unterzeichneten Arbeitsanweisung 20003174 «Aufgaben, Kompetenz und Verantwortung zwischen RP (Ressourcenplanung) – Filialen – Lokpersonal» seitens der Planung nicht eingehalten werden. Demnach müsste z. B. am letzten Arbeitstag vor Freitagen oder Ferien der erste Arbeitstag danach eingeteilt sein. Oder nach Abschluss der Monatseinteilung (20. des Vormonats)

müsste für Abweichungen von über 90 Minuten beim Dienstantritt oder -ende das Einverständnis des Lokpersonals telefonisch eingeholt werden. Bei Abweichungen von über 10 Minuten ist eine Information per SMS vorgeschrieben. Das alles klappt nicht.

Deshalb hat der LPV mit Schreiben vom 25. September an die Leitungen P-O-BP und ZFR die Einhaltung der vereinbarten Verständigungsfristen eingefordert. «Unser wichtigstes Gut neben der Gesundheit ist eine einigermaßen planbare Freizeit», sagt Hans-Ruedi Schürch.

## Personal hat genug geblutet

Mit dem Projektstopp muss die BLS laut Medienmitteilung zulasten ihres Jahresergebnisses 2019 20 bis 23 Mio. Franken abschreiben. «Diese hohen Kosten bereiten uns grosse Sorgen: Es geht nicht an, dass das Personal dafür bezahlen muss!», betont Michael Buletti.

«Das Personal hat in den letzten Jahren schon etliche Sparprogramme und Reorganisationen über sich ergehen lassen müssen, um die BLS-Bilanz zu verbessern. Zu weiteren solchen Massnahmen darf dieser finanzielle Schaden nicht führen, denn die Verantwortung dafür liegt bei den Projektverantwortlichen.»

## Flexibilitätsprämie für Lokpersonal

Wie bei der SBB herrscht auch bei der BLS akuter Lokpersonalmangel. Als vorläufig befristete Sofortmassnahme hat die BLS deshalb beschlossen, Lokführer/innen, die sich flexibel zeigen und zusätzliche Tage arbeiten, 100 Franken Prämie pro Extratag zu bezahlen. Die BLS folgt damit dem Beispiel des Personenverkehrs SBB, der im Juli angekündigt hat, dem Lok- und Rangierpersonal für jeden erbrachten RE-Tag (Rasttageeinbusse) im Jahr 2019 einen «Wertschätzungsbeitrag» von 80 Franken gutzuschreiben.

Die BLS will ihre Prämie vorerst vom 1. Oktober 2019 bis zum 30. April 2020 ausrichten und das weitere Vorgehen Mitte März mit den Perso-

nalvertretern besprechen. Der LPV BLS hat die Prämie zur Kenntnis genommen und wird an seiner nächsten Mitgliederversammlung am 10. Oktober, dem Erscheinungstag dieser Zeitung, darüber diskutieren.

Diese Prämie wird im SEV kontrovers diskutiert. Denn erstens kann eine Prämie für entgangene Freitage grundsätzlich nicht das Ziel sein, weil eine Anhäufung von Freitagen, die letztlich kaum bezogen werden können, längerfristig zu gesundheitlichen Problemen führt. Zweitens müssten wenn schon gerechterweise alle Berufskategorien, die sich wegen Personalmangels immer wieder flexibel zeigen und Extratage leisten, eine gleichwertige Prämie erhalten.

antwortung liege und sie für Verhandlungen nicht zur Verfügung stehe. Zudem könnten für SBB Cargo als inzwischen eigenständigen Konzern aus Gründen der Governance keine Aussagen gemacht werden.

## Wie habt ihr darauf reagiert?

Wir waren einigermaßen erstaunt über diese Interpretation der unternehmerischen Verantwortung, erinnern wir uns doch gut daran, dass wir im Rahmen der Vision 2010 mit der SBB die Ausbildungslöhne festgelegt hatten. Per 2019 haben wir zudem erreicht, dass Zulagen auf gefahrene Dienste auch für Lokführeranwärter/innen abgerechnet und ausbezahlt werden. Schliesslich – dies für die Vergesslichen – besagt der Artikel 9.1 im GAV, dass die Vertragsparteien bereit sind, während der Geltungsdauer des GAV Anträge zu dessen Abänderung oder Ergänzung entgegenzunehmen, zu prüfen und miteinander Lösungen zu suchen.

## Inzwischen ist die SBB-Führung aber nochmals in sich gegangen ...

Mit Genugtuung haben wir am 30. September erfahren, dass die Ausbildungslöhne per Januar 2020 für bestehende und neue Anstellungsverhältnisse um 25% auf 52 500 Franken angehoben werden. Das gilt für Mindestlöhne, alle anderen werden individuell beurteilt und entwickelt. Die Erhöhung gilt übrigens auch für die eigenständige SBB Cargo AG. Und da diese Änderung von uns angestossen wurde, werten wir sie als Verhandlungserfolg.

## Kurzum: Freude herrscht?

Nicht ganz, denn wir sind nicht einverstanden damit, dass die Anfangslöhne nach erfolgreichem Ausbildungsabschluss nicht verhandelt werden. Da zurzeit eine Weiterentwicklung des Lohnsystems zwischen der SBB und den Sozialpartnern ansteht, werden wir diese Forderung dort wieder platzieren.

## Keine weitere Anhäufung von Arbeitszeit durch Lernen in der Freizeit

**LPV** Am 4. September wurde das Lokpersonal des Personenverkehrs in den ZFR-News darüber informiert, dass im Herbst wieder eine e-Learning-Sequenz mit verschiedenen Lerninhalten aufgeschaltet wird. Die erneute Ankündigung von Bildungsmassnahmen in der Freizeit erhält vom LPV keinerlei Unterstützung. Dies aus folgenden Gründen:

- Über die Sommermonate haben sich beim Lokpersonal etliche zusätzliche Jahresarbeitszeit-Stunden (JAZ) angehäuft. In der (vermeintlich) ruhigeren Herbst- und Winterzeit liegt für den LPV die Priorität klar beim Ausgleich dieser Zeiten mit vermehrtem Bezug von Freizeit.

- Es wird eine weitere Bildungsmassnahme definiert, nachdem praktisch zeitgleich für einen Viertel des Lokpersonals der Weiterbildungstag 2019 annulliert wurde, resp. auch dieser für die betroffenen Kolleginnen und

Kollegen in die Freizeit verlegt werden soll – was noch mehr TAT-Zeit (Tätigkeit ausserhalb Touren) bedeuten würde.

- Die JAZ-Bugwelle, die das Lokpersonal bereits vor sich herschiebt, erlaubt kein weiteres zusätzliches Generieren von Zeiten, egal welchem Zeitkonto sie dann gutgeschrieben werden.

- Zudem mussten bereits die ebenfalls in der Freizeit zu erledigenden Sprachangebote aufgrund des akuten Lokpersonalmangels zurückgestellt werden.

Einem aufgezeichneten Absolvieren des e-Learnings widersetzt sich der LPV selbstverständlich nicht.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass das Lokpersonal bei P-O-BP-ZFR nicht nur eine Zeit-Bugwelle vor sich herschiebt, sondern neu nun auch noch eine (Weiter-)Bildungs-Bugwelle. Der LPV erwartet zeitnah griffige Massnahmen, um diesen Umstand zu beheben.

## INFORMATIK-FLOP BEI DER BLS

# Kosten nicht aufs Personal abwälzen!

**Markus Fischer** Der SEV begrüsst den Beschluss der BLS, auf die Einführung des neuen Ressourcenplanungssystems IVU.rail zu verzichten. «Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende wie mit dem Sopre-System bei der SBB», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti.

«Angesichts der technischen Probleme des Systems insbesondere bei der kurzfristigen Disposition war nicht vorhersehbar, wo das Ganze enden würde – vor allem auch, was die Kosten betrifft», erklärt Michael Buletti. Darum haben SEV-Vertreter den Projektabbruch intern auch schon mehrmals gefordert. Der SEV ist froh, dass sich diese Erkenntnis nun bei der Leitung durchgesetzt hat. Es ist ein Vernunftentscheid, der allerdings etwas spät kommt.

## Fehler nicht wiederholen

«Jetzt gilt es die Nachfolgelösung für das bisherige System Rail-Opt in aller Ruhe aufzugleisen, ohne die gleichen Fehler zu wiederholen, damit nicht ein noch grösseres fi-

nanzielles Desaster entsteht», so Buletti weiter. Rail-Opt bietet die Chance für eine gute Weiterentwicklung. Schliesslich hat die BLS dieses Produkt zu einem grossen Teil selber entwickelt. Darauf sollte man auch ein bisschen stolz sein.

## WECHSEL VON SBB-LINIEN ZUR BLS

# SEV schaut genau hin

**Markus Fischer** Der SEV erhielt am 3. Oktober von der SBB weitere Infos zur Abtretung der IR-Linien Bern–Biel (Ende 2019) sowie Bern–Olten und Bern–Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds (Ende 2020) an die BLS. Die SBB will sich an folgende Grundsätze halten: kein Personalabbau; Betroffene können weiterhin bei der SBB arbeiten; Veränderungen im Rahmen des GAV; bei Arbeitsortwechseln sucht die SBB mit den Betroffenen das Gespräch und strebt eine «adäquate» Lösung an. Folgende Berufe sind betroffen:

- Lokpersonal:** Leistungsabbau im Umfang von 43 Stellen in Bern, Biel, La Chaux-de-Fonds, Olten und Neuchâtel (siehe Artikel «Das Lokpersonal ist besorgt» in der SEV-Zeitung vom 26. September). Die Kompensation erfolgt in jedem Depot mit einem etwas anderen Mix von Massnahmen: Abbau angehäufter Arbeitszeit, Übernahme von Leistungen anderer Depots, «natürliche Fluktuation» (Pensionierungen und weitere Austritte), Stages, definitive Wechsel in andere Depots, Teilzeitarbeit, unbezahlte Urlaube usw. Aktuell hat die SBB einen Unterbestand an Lokführern.
- Fünf Kundenberater/in-**

**nen in Lyss:** Sie verlieren per 30. April 2020 ihre Stelle, weil ihr Reisezentrums an die BLS übergeht, wovon sie leider aus den Medien erfahren... Die SBB hat ihnen nach Gesprächen ein Stellenangebot gemacht. Sie sichert ihnen zu, dass die Anstellungsbedingungen bis auf den Arbeitsort unverändert bleiben, und will sie «im Veränderungsprozess unterstützen». Falls sie sich bei der BLS bewerben, ist zu hoffen, dass diese ihnen eine Chance gibt.

- Rangier- und Cleaningpersonal:** In Bern und Biel werden 2020 und 2021 einige Stellen wegfallen, falls die BLS von der SBB keine Leistungen einkauft. «Für das SBB-Personal hoffen wir, dass dies der Fall ist, doch gilt es auch auf das BLS-Personal Rücksicht zu nehmen», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni. «Wir stehen den Mitgliedern bei Problemen zur Seite.» Leidtragende werden vor allem Temporärmitarbeitende sein, denn solchen wird die SBB kündigen, falls es trotz «natürlicher Fluktuation» einen Personalüberbestand gibt.

- Kundenbegleiter/innen:** Wegfallende Leistungen bei der Stichkontrolle werden durch solche im Fernverkehr kompensiert.

## BUSAUSSCHREIBUNG

# Kanton Jura will bei den Chauffeuren sparen



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

**Die Unterlagen zur Buslinienausschreibung, die der Kanton Jura Anfang Juli publiziert hat, zeigen klar: Einsparungen sind das Hauptkriterium für den Zuschlag. «Doch Sparen ist ohne Verschlechterungen für das Personal nicht möglich», warnt Jean-Pierre Etique, Betreuer der Chemins de fer du Jura (CJ).**

Im Mai 2017 kündigte der Kanton Jura an, sein ganzes Busnetz auszu-schreiben. Daraufhin machten sich die Chauffeure von CJ und Postauto mit Unterstützung von SEV und Syndicom für Ausschreibungskriterien stark, die Wettbewerb auf Kosten des Personals ausschliessen. Das forder-ten eine Petition mit 4000 Unterschriften und eine Motion, die das Kantonsparlament Ende Januar 2018 annahm. Dennoch sind die Anstellungsbedingungen weiterhin in Gefahr, wie SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique erklärt.

**Jean-Pierre, warum ist das Fahrpersonal der CJ wütend?**

Seit der Ankündigung der Aus-

schreibung haben die Fahrer/innen von CJ und Postauto gespürt, dass es dem Kanton vor allem um Einsparungen geht. Heute haben wir die Bestätigung dafür: Im Pflichtenheft für die Offerten steht, dass diese zu 45% hinsichtlich des Preises benotet werden. Sogar das BAV empfiehlt maximal 40%. Das zeigt klar, was der Kanton will. Er hat ja schon von Beginn weg gesagt, dass er 1 Mio. Franken pro Jahr einsparen will. Das ist nicht möglich, ohne die Arbeitsbedingungen, Löhne und übrigen Anstellungsbedingungen der Fahrer/innen zu verschlechtern. Solche Abstriche bergen ein hohes Risiko, dass die Sicherheit darunter leidet. Und die Ausschreibung bedroht die Stellen der jetzigen Fahrer/innen, die in der Region auch Steuern zahlen.

**Gemäss den Ausschreibungsunterlagen sind die regionalen branchenüblichen Anstellungsbedingungen zu respektieren. Gelten damit nicht die Bedingungen in den GAV von CJ und Postauto als Referenzwerte, die nicht unterschritten werden dürfen?**

Solche schriftliche Garantien sind schön und gut, nützen aber wenig, wenn letztlich nicht kontrolliert wer-

den kann, ob die branchenüblichen Bedingungen eingehalten werden. Und wenn der «Verkehrsminister» in den Medien sagt, er sei für die Arbeitsbedingungen nicht zuständig – obwohl er bei einem Treffen mit den Gewerkschaften versprochen hatte, dass die beiden GAV die Grundlage sind, von der die Ausschreibung bei den Arbeitsbedingungen ausgeht.

Die hohe Gewichtung des Preises bei der Offertenbeurteilung ist ein eindeutiges Zeichen dafür, dass der wirkliche Wille fehlt, die GAV von CJ und Postauto zu berücksichtigen. Die Berücksichtigung dieser GAV und ihres Niveaus hätte auch in den Ausschreibungsunterlagen erwähnt werden können, fehlt darin aber.

**Erwähnt wird hingegen der Bus-Rahmen-GAV des Kantons Bern ...**

Das ist schon seltsam, dass der Kanton Jura, der dem Kanton Bern sonst stets skeptisch gegenübersteht, bei Buslinien, die die gemeinsame Kantonsgrenze überqueren, den bernischen Rahmen-GAV als Referenz nehmen will. Dieser Rahmen-GAV geht natürlich bei vielen Bestimmungen weniger weit als die Firmen-GAV, weil es seine Rolle ist, einen Mindestrahmen festzulegen.

Diese Wahl hat der Kanton Jura aus wirtschaftlichen Gründen getroffen.

**Im Januar 2018 nahm das Parlament eine Motion an, die verlangt, dass Offertenanbieter einen GAV unterzeichnen müssen, der sich an den GAV von CJ und Postauto orientiert. Missachtet die Regierung diesen Parlamentsbeschluss?**


Ja, die Regierung zeigt dem Parlament und der Motion von Grünen und CS-POP die lange Nase. Der Kanton kann zwar rechtlich kein Unternehmen zwingen, einen GAV zu unterzeichnen, doch ist es der Sinn und Geist der Motion, die Arbeits- und Anstellungsbedingungen zu schützen. Der Kanton setzt aber alles daran, die heute in der Region geltenden Bedingungen, wie in den GAV von CJ und Postauto ausgehandelt, zu drücken. Er will die Offertenanbieter dazu bringen, die Personalkosten zu senken. Für ein kleines Unternehmen wie die CJ – das übrigens teilweise dem Kanton gehört – sind Einsparungen beim Personal nicht einfach. Doch der Kanton möchte wohl lieber, dass statt «seiner» Firma eine RATP die Buslinien betreibt. Und er nimmt die Unterzeichner/innen der Petition nicht ernst.

**Warum die RATP?**

Weil wir wissen, dass RATP Dev sich für diesen Markt interessiert. Im SEV kennen wir das Unternehmen als Unterakkordant der Genfer Verkehrsbetriebe mit tiefen Löhnen und für die Fahrer/innen aufreibenden Dienstplänen. Neuerdings greift RATP Dev auch Gewerkschaftsmitglieder an (siehe Artikel unten). Dies ist die Politik von RATP Dev. Solche Unternehmen scheint sich auch der Kanton Jura zu wünschen. Darum wollen wir auf den Kanton Jura weiterhin Druck machen und rufen alle Leserinnen und Leser auf, sich mit den Chauffeuren von CJ und Postauto solidarisch zu zeigen beim Kampf gegen Lohn- und Sozialdumping. Das dürfen wir nicht akzeptieren!

## Hilf den Fahrer/innen

Bitte unterschreib den Solidaritätsaufruf und leite ihn im Freundes- und Bekanntenkreis weiter. Vielen Dank!

 Aufruf unterzeichnen unter  
[sev-online.ch/solidaritaet](http://sev-online.ch/solidaritaet)

## UNTERAKKORDANZ BEI DER TPG

# Ein trojanisches Dumping-Pferd

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

**Seit mehreren Monaten stecken die GAV-Verhandlungen mit den TPG-Unterakkordanten fest, denn die Untervergabe von Leistungen führt zu Sozialdumping und zu schlechteren Arbeitsbedingungen.**

Ob die Verhandlungen um den GAV der Subunternehmen der Genfer Verkehrsbetriebe (TPG) weitergehen,

hängt vom SEV ab. Wenn er es wünscht, bleibt die Blockade bestehen. Seitens der Arbeitgeberschaft sitzt die Gruppe GEST am Verhandlungstisch. Vier Unternehmen beschäftigen insgesamt 300 Fahrer/innen: Globe Limo, RATP Dev (die Schweizer Tochter eines Pariser Verkehrsunternehmens), Genève Tours und Odier (lokale Tochter des spanischen Giganten Alsa). Sie alle kamen nach einer SEV-Aktion bei CRCT zusammen, einer lokalen Behörde für

kollektive Arbeitsverhältnisse. «Die Arbeitsbedingungen sind bei diesen Unternehmen wesentlich schlechter als bei den TPG. Ein zentrales Thema ist die Erhöhung der Löhne, die sich in den letzten Jahren kaum verändert haben und die es geben muss, auch wenn die Forderungen des Personals noch viel weiter gehen», erklärt Valérie Solano, die zuständige SEV-Gewerkschaftssekretärin.

Man kann sich fragen, warum die TPG überhaupt auf Subunternehmen

zurückgreifen und ob nicht genau dieses System zu den aktuellen Blockaden führt. Seit 1995 ist die Unterakkordanz gesetzlich beschränkt auf 10% des gesamten Geschäftsvolumens. Anfangs versicherten die TPG, nur unter besonderen Umständen Subunternehmen einzusetzen, so zum Beispiel, wenn es um das Bedienen neuer Linien ging. Seither greifen die TPG jedoch immer wieder auf diese Möglichkeit zurück und haben derzeit rund dreissig Linien untervergeben.

Oft handelt es sich dabei um eine Sparmassnahme auf dem Buckel des Personals. Markt, Wettbewerb und private Unternehmen werden als effizienter betrachtet als der Service public und der Staat. Öffentliche Aufgaben an Personal zu vergeben, das 20 bis 25% weniger Lohn erhält, schlechter ausgebildet ist und prekärere Arbeitsbedingungen hat, führt zu kurzfristigen Einsparungen. Die Subunternehmen interessieren sich nur für ihren privaten Profit und nutzen ihre Fahrer/innen schamlos aus. Ausserdem bringt die Unterakkordanz eine Verschlechterung von Fahrplan, Zuverlässigkeit und vor allem der Sicherheit für die Nutzer/innen. Viele Angestellte der Subunternehmen leiden unter grosser Müdigkeit, weil ihre Arbeitsbedingungen härter sind als bei den TPG. Ihre Dienstschichten werden bis zum Maximum ausgedehnt.

«Die Sparmassnahmen gehen auf Kosten der Arbeitsbedingungen der Chauffeure. Bei den Löhnen der Angestellten in den Subunternehmen, die durch eine Weisung des Bundes festgelegt sind, gibt es seit Ewigkeiten kaum Erhöhungen», betont Valérie Solano. Nur 100 Franken mehr alle fünf Jahre. Bei den TPG hingegen gibt es eine Lohnskala, wovon erfahrene Fahrer/innen besonders profitieren. Nach einigen Jahren kann der Lohnunterschied bereits 1500 Franken betragen. Ferner haben die Angestellten der Unterakkordanten schlechtere Bedingungen, was Pausenräume, sanitäre Anlagen, die Dienstplanung und den Arbeitsplatz betrifft.

Ein weiterer Nachteil für die Angestellten der Subunternehmen ist, dass diese gewerkschaftliche Forderungen überhaupt nicht ernst nehmen. Dementsprechend ist es auch nicht verwunderlich, dass sie eine stark gewerkschaftsfeindliche Haltung entwickelt haben. Dies erschwert dem SEV den Zugang zu den Lokalen der Unternehmen und somit zu den Angestellten. Noch schlimmer: Gewerkschaftsmitglieder werden unter Druck gesetzt. Um die Unterakkordanten überhaupt mit den Gewerkschaften an den Verhandlungstisch zurückzubringen, musste die Behörde CRCT zweimal eingreifen. Diese Unternehmen haben die Sozialpartnerschaft offensichtlich nicht im Blut.

Elisa Lanthaler

HISTORISCHE DEMO IN BERN

# 100 000 fürs Klima



Noch nie gingen in der Schweiz so viele fürs Klima auf die Strasse: An die 100 000 Menschen forderten am Samstag, 28. September, an der nationalen Klimademo in Bern eine griffige und gerechte Klimapolitik.

Zur Kundgebung aufgerufen hatte die Klima-Allianz, ein Bündnis von über 80 Organisationen, zu welchem auch der SEV gehört. Bunt, laut und friedlich forderten die Demonstrant/innen an der «Klimademo des Wandels» eine konsequente Klimapolitik, den Ausstieg aus Kohle, Öl und Gas – auch auf dem Schweizer Finanzplatz – sowie Klimagerechtigkeit. Denn nur mit griffigen Massnahmen kann das Pariser Klimaschutzabkommen noch umgesetzt und die globale Erwärmung um 1.5 Grad eingehalten werden.

«Die Klima-Demo macht klar, dass eine nachhaltige Klimapolitik ein Anliegen der ganzen Gesellschaft ist», sagt Pressesprecher Stefan Salzmann, Co-Präsident der Klima-Allianz. Während eines Sit-Ins wurde eine Schweigeminute fürs Klima eingelegt. Verschiedene Rednerinnen und Redner zeigten auf, warum es einen grundlegenden Wandel in der Politik und der ganzen Gesellschaft braucht. Vania Alleva, Präsidentin der Gewerkschaft Unia, betonte die Wichtigkeit von klimagerechten Lösungen: «Wir wollen endlich Taten statt Worte sehen. Wir wollen einen ökosozialen Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft. Gerade als Gewerkschafterin sage ich: Es gibt keine ökosoziale Umgestaltung der Gesellschaft ohne mehr soziale Gerechtigkeit. Und dafür stehen wir heute hier gemeinsam ein.»

LINK ZUM RECHT

## Recht auf Akteneinsicht

**§ Rechtsschutzteam SEV**

Hans nimmt es wunder: Er arbeitet seit vielen Jahren in einem mittelgrossen Privatunternehmen. Sein Zwischenzeugnis fiel nicht so aus, wie er es sich gewünscht hatte. Das überrascht ihn. Er verlangt Einsicht in sein Personaldossier und spricht seinen Vorgesetzten darauf an. Dieser versprach ihm, das abzuklären.

Nach einiger Zeit antwortet die Personalabteilung: Auf Beschluss der Geschäftsleitung könne ihm nur Einsicht in einen Teil seines Personaldossiers gewährt werden. Und das auch nur, wenn er zuvor ein schriftlich begründetes Gesuch einreicht und angibt, welche Dokumente er einzusehen beabsichtige. Bei Genehmigung seines Gesuchs müsse er persönlich erscheinen und die benötigten Dokumente kopieren bzw. ausdrucken. Zudem müsse er wissen, dass das Ganze kostenpflichtig sei. Für Hans klingt das alles nach einer unzulässigen Einschränkung ...

... womit er gar nicht mal so Unrecht hat. Denn gemäss Datenschutzgesetz hat er ein Recht auf Auskunft über den vollständigen Inhalt seines Personaldossiers. Dieses Recht kann er jederzeit einfordern. Er muss sein Interesse weder nachweisen noch glaubhaft machen. Er muss auch nicht be-

gründen, warum er welche Dokumente einzusehen wünscht. Das ist Teil seines informationellen Selbstbestimmungsrechts.

**Akteneinsicht ist kostenlos**

Hierzu reicht es, wenn Hans seinem Arbeitgeber ein schriftliches Auskunftsbegehren zustellt, per Mail oder per Post. Sofern sichergestellt ist, dass die Akteneinsicht vor dem Eingriff Unbefugter genügend geschützt ist, kann diese ebenfalls auf schriftlichem Wege (also per Mail oder per Post) erfolgen. Die Akteneinsicht vor Ort erfolgt im gegenseitigen Einverständnis, das heisst, der Arbeitgeber kann das vorschlagen. Es liegt aber an Hans, dem zuzustimmen.

Das Auskunftsbegehren von Hans kann sein Arbeitgeber nur in begründeten Fällen beschränken, verweigern oder aufschieben. Der Arbeitgeber muss dann Hans informieren, aufgrund welcher gesetzlichen Bestimmung und aufgrund welcher Tatsache er sich einer vollständigen Akteneinsicht widersetzt. Mit der alleinigen Aussage «die Geschäftsleitung hat entschieden ...» ist es somit nicht getan. Der Arbeitgeber muss die Einschränkung überzeugend begründen können. Die vollständige Akteneinsicht ist die Norm – die Einschränkung die Ausnahme.

Die Akteneinsicht ist grundsätzlich kostenlos. Nur wenn der Aufwand besonders gross ist oder

wenn im selben Jahr mehrfach um Akteneinsicht ersucht wurde, ohne ein ersichtliches Interesse, kann eine Aufwandsgebühr erhoben werden. Das Personaldossier ist die Grundlage für arbeitsrechtliche Entscheidungen und setzt die Weichen für die berufliche Karriere von Hans. Da das Personaldossier laufend nachgeführt wird, versteht es sich von selbst, dass Hans fortlaufend interessiert ist, was in seinem Personaldossier über ihn vermerkt wird. Es besteht daher keine Grundlage für die Erhebung einer Aufwandsgebühr.

**Was, wenn der Arbeitgeber nicht einwilligt?**

Grundsätzlich werden die Daten im Personaldossier für fünf Jahre aufbewahrt – es sei denn, es gibt eine anderslautende gesetzliche Vorschrift für spezifische Daten. Letztere können bis zu zehn Jahre lang im Personaldossier aufbewahrt werden. Wie weiter, wenn die Gespräche nicht fruchten und der Arbeitgeber uneinsichtig bleibt? Hans kann in diesem Fall sein Recht auf Akteneinsicht mittels gerichtlicher Klage am Gericht seines Wohnortes oder am Gericht am Sitz seines Arbeitgebers durchsetzen lassen. Der Richter wird das in einem vereinfachten Verfahren entscheiden. Die Unterstützung des SEV Berufsrechtsschutzes ist ihm hierbei gewiss.

FLUGHAFEN ZÜRICH

## Umkleiden ist Arbeitszeit

**Elisa Lanthaler** Ist es Arbeitszeit, wenn sich ein Arbeitnehmer auf Geheiss des Arbeitgebers umkleiden muss? Diese Frage beschäftigt seit Monaten viele Branchen im Raum Zürich. Vor etwas mehr als einem Jahr hat die Gewerkschaft VPOD das Thema «Umkleiden ist Arbeitszeit» an den Zürcher Spitälern lanciert. «Wenn man sich für die Arbeit umkleiden muss, ist das Teil der Arbeit und damit Arbeitszeit. Das ist völlig klar und rechtlich eindeutig», schreibt der VPOD in seiner Medienmitteilung.

Der gleichen Meinung ist auch das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco). Darum passte es Ende Februar die Wegleitung zum Arbeitsgesetz entsprechend an. Darin steht zur Arbeitszeit nun: «Im Zusammenhang mit Umkleiden/Ankleiden gilt somit all das als Arbeitszeit, was obligatorisch Teil des Arbeitsprozesses ist: (...) Anziehen von Überzugskleidern oder steriler Arbeitskleidung.»

Im Beispiel der Spitäler ist der Fall eindeutig: Dass sich Angestellte für die Arbeit umziehen müssen und nicht in Strassenkleidern Patienten pflegen können, ist eine klare Vorgabe des Arbeitgebers – und damit Arbeitszeit. Die Realität sieht aber vielerorts anders aus: «Dem Personal der Spitäler wird jedes Jahr zwei Wochen Arbeitszeit geklaut, weil die Umkleidezeit nicht angerechnet wird», sagt VPOD-Sekretär Roland Brunner.

Der VPOD zeigt sich entschlossen, rückwirkend für fünf Jahre den Lohn für die bislang unbezahlte Umkleidezeit einzuklagen – und zieht die Klage notfalls bis vor Bundesgericht.

Im Bereich Luftverkehr hat sich SEV-GATA dem Thema «Umkleiden ist Arbeitszeit» ebenfalls seit einiger Zeit angenommen. Denn «obligatorisch» im Sinne des Seco ist das Umziehen auch für Mitarbeitende bei Swiss und Swissport am Flughafen Zürich. So steht in einem Dokument der Swiss, es sei den Mechanikern nicht gestattet, in Arbeitskleidung von der Arbeit oder zur Arbeit zu reisen. «Auch für die Angestellten bei Swissport ist Umkleiden unter Umständen zwingend, wenn etwa die Arbeitskleidung mit gefährlichen Substanzen verschmutzt ist», erklärt die beim SEV zuständige Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli. Die nicht vergütete Arbeitszeit zum Umkleiden an sich ist dabei aber nur das eine Problem: «Hinzu kommen am Flughafen noch das Passieren der Sicherheitskontrollen und die langen Wege, bis man überhaupt am Arbeitsplatz einstampeln kann», präzisiert Pauli.

Die Forderung, dass die Weg- und Umkleidezeit bezahlt werden muss, hat SEV-GATA bei Swiss und Swissport schon mehrfach platziert. Ende November findet ein weiteres Treffen mit der Swiss zum Thema statt. Dabei werden die Ergebnisse einer Umfrage besprochen, welche SEV-GATA im Sommer bei den Swiss-Mitarbeitenden durchgeführt hat. Diese Umfrage zeigt, dass die durch SEV-GATA vertretenen Mechaniker jeden Tag insgesamt 30 Minuten für die Umkleide- und Wegzeit benötigen.

Für Regula Pauli ist klar, dass man hier als Gewerkschaft eine Verbesserung erwirken muss: «Als Erstes müssen wir erreichen, dass die Umkleide- und Wegzeit überhaupt als Arbeitszeit anerkannt wird», betont die Gewerkschaftssekretärin. Damit wäre man schon einen grossen Schritt weiter. Wie die konkrete Umsetzung schliesslich aussähe, müsse man dann von Abteilung zu Abteilung schauen.

## BESORGNIS ÜBER ASBESTFOLGEN IN DEN OFFICINE BELLINZONA

# Info-Pannen der Suva: SEV fordert Klarheit

Françoise Gehring / Markus Fischer  
francoise.gehring@sev-online.ch

Die Gewerkschaften SEV und Unia, die Personalkommission der Officine und der Verein «Giù le mani» verlangen maximale Klarheit und Transparenz über Asbestvorkommen in den Officine und deren Auswirkungen auf die Mitarbeitenden früher und heute. Nachdem die Suva in den letzten Tagen widersprüchlich und lückenhaft kommuniziert hat, fordern die Personalvertreter/innen ein unabhängiges Gremium «super partes».

Im SBB-Werk Bellinzona sorgt der Asbest einmal mehr für Verunsicherung. Nachdem die Suva etwa 40 Personen zu Screenings mit Computertomographie (CT) einlud, meldete sich ein Betroffener beim Tessiner Radio und Fernsehen (RSI). Letzterem gegenüber erklärte die Suva, dass wegen dem Asbest in den Officine noch niemand gestorben sei. Daraufhin meldeten sich Angehörige von mindestens fünf ehemaligen Mitarbeitenden der Officine, die an Krankheiten gestorben sind, die mit Asbest zusammenhängen. Danach präzisierte die Suva, dass es bisher bei Officine-Mitarbeitenden

keine Fälle von asbestbedingtem Lungenkrebs gegeben habe. «Doch haben wenige Mitarbeitende der SBB einen asbestbedingten Brustfellkrebs (Mesotheliom) bekommen, der viel häufiger auftritt als der Lungenkrebs und einer geringeren Exposition bedarf», wird die Suva-Pressestelle in AZ-Medien zitiert. Mesotheliom lässt sich bisher nicht dauerhaft heilen.

Öffentlicher Infoanlass zum Asbest: 15. Oktober, 20.30 Uhr, Hotel Internazionale, Bellinzona

Die Suva führt die CT-Screenings seit 2012 bei Mitarbeitenden ab 55 Jahren durch: Diese erhalten eine Einladung dazu, falls wegen der Asbestexposition und ihres Rauchverhaltens ein erhöhtes Lungenkrebsrisiko anzunehmen ist. An der Medienkonferenz von Gewerkschaften, Peko und «Giù le mani» vom 2. Oktober berichtete Gianni Frizzo, der pensionierte Streikführer von 2008, dass er an den Screenings bisher jährlich teilnahm, dass ihm die Suva nun aber diesen August mitteilte, dies sei nur noch alle fünf Jahre nötig, da er als Nichtraucher keinem hohen Lungenkrebsrisiko ausgesetzt sei. Er solle sich bei allfälligen Problemen beim

Hausarzt melden. «Für mich ist das alles nicht klar», sagte Frizzo. «Ein mögliches berufsbedingtes Problem wird auf meine private Krankenkasse abgewälzt.»

Die Informationsweise der Suva führte in den Officine zu Verunsicherung. Peko und Gewerkschaften machten am 2. Oktober publik, dass bei ihnen über 20 Personen nachgefragt hatten, wie sie vorgehen sollten, um am Screeningprogramm ebenfalls teilnehmen zu können – zusätzlich zu den von der Suva eingeladenen 40 Personen.

Viele Personen hätten sich erst jetzt aufgrund der Medienberichte beim Sicherheitsdelegierten der Officine gemeldet, führte Frizzo aus. Weshalb? «Wahrscheinlich haben früher einige Bereichsleiter in guten Treuen davon abgesehen, Mitarbeitende zu melden, obwohl diese möglicherweise gefährdet waren.» Die Officine-Leitung will sich nun ein «Gesamtbild» davon verschaffen, welche Schritte in den letzten Jahrzehnten in der Asbestproblematik unternommen wurden. Und ein SBB-Sprecher betonte, aktuell bestehe für die Mitarbeitenden der Officine keine Gefahr. Dennoch hat die Tessiner Staatsanwaltschaft Vorabklärungen eingeleitet. Die Personalvertreter sicherten ihr dabei ihre volle Unterstützung zu.

## 100 JAHRE SEV Jubiläumsbus kommt in die Ostschweiz



Die letzte Wurst der 100-Jahre-SEV-Feier am letzten Donnerstag in Aarau.

Anita Mattes / Fi In der Ostschweiz wird der Oktober zum Jubiläumsmonat. Der SEV-Ausstellungsbus macht an mehreren Orten Halt und bietet SEV-Mitgliedern, Nicht-Mitgliedern und allen Interessierten die Möglichkeit, in die Geschichte, Gegenwart und Zukunft des SEV einzutauchen und mit den örtlichen Sektionen gemeinsam zu feiern. Rund um den Bus gibt es Speis und Trank, Ansprachen und ein Podium, Musik ...

• Freitag 18. Oktober, 11–17 Uhr, Romanshorn, Bahnhof

• Freitag 25. Oktober, 10–16 Uhr, Landquart, Roter Platz (Bahnhofplatz)

• Montag 28. Oktober, 10–19 Uhr, Rapperswil, Bahnhof (Parkplatz Dienstgebäude)

• Dienstag 29. Oktober, 14–20 Uhr, Wil, Depot Frauenfeld-Wil-Bahn, Podiumsdiskussion «Die Zukunft der Mobilität – und des öV-Personals?» mit Paul Rechsteiner, Giorgio Tuti, Walter Schönholzer (Regierungsrat) und Daniel Müller-Jentsch (Avenir Suisse), moderiert von Peter Hartmann, Kantonsrat und ehem. SEV-Sekretär

• Mittwoch 30. Oktober, 11–19 Uhr, St. Gallen, Bahnhof (neben Wartsaal Appenzeller Bahnen, beim Gaiserbahnhof): Grussworte von Giorgio Tuti, Peter Jans

(Stadtrat), Edith Graf-Litscher und Ruedi Blumer (Präsident VCS).

• Donnerstag 31. Oktober, 11–19 Uhr, St. Gallen, Bahnhof, Grussworte von Bruno Damann, (Regierungsrat), Peter Hartmann und Paul Rechsteiner.

### Film- und Vortragsreihe in St. Gallen

In Kooperation mit dem SEV zeigt das «Kinok» in der Lokremise St. Gallen im ganzen Oktober Filme, bei denen Eisenbahner/innen im Zentrum stehen: [www.kinok.ch](http://www.kinok.ch).

Zudem bietet der SEV mit der «Erfreulichen Universität» im Palace St. Gallen diese Anlässe an:

• Dienstag 15. Oktober, 20.15 Uhr: Vorträge der Historiker Anton Heer («Spuren der Eisenbahn(er) in der Region») und Adrian Zimmermann («Vom Nordostbahnstreik 1897 bis heute – Etappen der Geschichte des SEV»).

• Dienstag 22. Oktober, 20.15 Uhr: Podiumsdiskussion zu aktuellen Herausforderungen des SEV mit Ruedi Baumann (Kundenbegleiter und SEV-Aktivist), Thomas Baumgartner (Direktor Appenzeller Bahnen), Claudia Bossert (Geschäftsführerin Turbo) und Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV.

• Dienstag 29. Oktober, 20.15 Uhr, Inputreferate und Podiumsdiskussion zur Zukunft der Eisenbahn und der Mobilität mit Ruedi Blumer (Präsident VCS), Daniel Müller-Jentsch (Verkehrsexperte Avenir Suisse) und Giorgio Tuti.

An allen drei Abenden gibt es um 19 Uhr einen kleinen Apéro im SEV-Regionalsekretariat, Eingang Nordseite Palace, Zwinglistrasse 3.

Weitere Infos zur Bustour mit Flyern zum Downloaden unter [sev-online.ch/bustour](http://sev-online.ch/bustour).

## UNTERVERBAND RPV

## Verbindungsunterbrüche bei Funk Lisa

Medienstelle UV RPV Der Zentralausschuss (ZA) traf sich zur ordentlichen Sitzung im September.

Im ersten Halbjahr und speziell über den Sommer haben die Mitarbeitenden eine ausserordentliche betriebliche Leistung erbracht. SBB-Mitarbeitende mit einem Beschäftigungsgrad von 50 und mehr Stellenprozenten per 30. September 2019 erhalten wahlweise einmalig zwei zusätzliche Ferientage oder eine Prämie von 800 Franken oder einen zusätzlichen Ferientag und 400 Franken. SBB-Chef Andreas Meyer, CEO seit 2007, hat beschlossen, 2020 zurückzutreten und sich beruflich nochmals zu verändern. Die Suche nach dem/der neuen CEO läuft. Mehr Güter auf die Schiene. Die Gesamtbranche setzt sich ein. Die Swiss Combi AG, bestehend aus den Logistikdienstleistern Planzer, Camion Transport, Galliker und Bertschi, ist die neue Partnerin von SBB Cargo. Sie übernimmt 35 Prozent der Aktien. «Triff die Geschäftsleitung Cargo und tausch dich mit ihnen aus»: SA Muttenz – 23. Oktober, Lausanne Triage – 11. November, St. Gallen – 10. Dezem-

ber. Nutzt die Gelegenheit. Kürzlich wurde P-ZFR, ein neues Softwareupdate im GSMR-Netz, durchgeführt bei Funk Lisa. Gemäss Aussagen gibt es immer noch Verbindungsunterbrüche mit Kontrollaussetzern. Wir vermuten, dass es einen Zusammenhang mit CAB Radio gibt. Der ZA ist bestürzt, dass man die Verantwortung wieder auf die Rangierer abwälzt. Ein Gerät, das Unterbrechungen bei der Funkverbindung hat, ist aus dem Betrieb zu nehmen, bis das Problem behoben ist. Ganz im Zeichen der Sicherheit! Gäste an der Herbstversammlung des RPV Aargau am 16. November in Siggenthal sind Hanspeter Egenberger und Danilo Tonina vom UV RPV sowie SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger. Im Kleider-Bestellportal Klesy kann man seit September halbohohe Sicherheitsschuhe bestellen. Für RCP-Spezialisten sowie TKC sind diese nicht geeignet. Sicherheitsschuhe müssen eine Schafthöhe von mind. 15 cm haben. Begleitpersonen für TKC und RCP-Spezialisten dürfen Sicherheitsschuhe tragen mit einer Schafthöhe von mind. 12 cm.

## VPT BAHNDIENSTLEISTUNGEN

## Pensionierte geniessen die gemeinsame Zeit

Ely Wüthrich Am 24. September unternahm die Sektion Bahndienstleistungen wie jedes Jahr einen Ausflug mit den Pensionierten von SSG, Wagon Lit und Elvetino.

Mit dem Zug fuhren wir durch den neuen Gotthardbasistunnel nach Bellinzona und dann weiter bis Rivera Bironico. Dank einer kleinen improvisierten «Minibar» gab es sogar feinen Filterkaffee – wie früher! Mit der Gondelbahn ging es auf die Alpe Fopa, wo wir ein feines Mittagessen genossen. Danach begrüsst uns sogar die Sonne und wir konnten die herrliche Aussicht geniessen. Auf dem Nachhauseweg fuhren wir über die alte Gotthardstrecke. Da kamen viele Erinnerungen an früher auf. Die ehemaligen «Spiiswägeler, Mi-



nibärler sowie Nachtzügler» genossen die kurze gemeinsame Zeit für einen regen Austausch.

Ganz speziell möchten wir uns bei Elvetino für den finanziellen Zustupf an den Ausflug bedanken.

Ich freue mich bereits jetzt, mit den Pensionierten auch nächstes Jahr wieder einen schönen Ausflug zu machen.

## 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 26.10.2018  
Herausgeber: SEV, [www.sev-online.ch](http://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](mailto:zeitung@sev-online.ch); Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58  
Abonnemente und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6;

[info@sev-online.ch](mailto: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; Tel. 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00; [SEVZeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVZeitung@fachmedien.ch), [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)  
Produktion: AZ Verlagsservice AG, Aarau; [www.chmedia.ch](http://www.chmedia.ch)  
Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)  
Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 24. Oktober 2019.  
Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 17. Oktober 2019, 8 Uhr.  
Inserateschluss: 14. Oktober 2019, 12 Uhr.



Mehr Jobs finden Sie unter [aargauverkehr.ch/jobs](http://aargauverkehr.ch/jobs)

Aargau Verkehr verbindet Regionen und Menschen zwischen Zofingen und Dietikon. Wir sind ein innovatives, kunden- und marktorientiertes Transportunternehmen und befördern mit unseren modernen Vorortbahnen und attraktiven Busbetrieb jährlich über 22 Millionen Fahrgäste. Steigen Sie ein und werden Sie ein Teil unserer öV-Familie.

Zur Komplettierung unseres Lokführerteams suchen wir für den Standort Menziken oder Schöffland per 1. April 2020 eine/n

## Lokführer/in (Anwärter/in), Kat. B100

### Ihre Aufgaben

- Sicheres, pünktliches, komfortables und energiebewusstes Führen der Züge auf der Strecke Menziken – Aarau – Schöffland (S14)
- Zugsvorbereitung mit technischen und betrieblichen Kontrollen
- Störungsbehebung bei unvorhergesehenen Ereignissen an den ihnen anvertrauten Fahrzeugen
- Kundenservice- und Information, vor allem im Störfall

### Ihr Profil

- Sie tragen gerne Verantwortung und haben Freude am Umgang mit Menschen
- Freude an unregelmässigen Arbeitszeiten (Schicht- und Wochenendarbeit)
- Bereitschaft für die umfangreiche Ausbildung/Umschulung zum Lokführer / zur Lokführerin Kat. B100
- Gute Gesundheit sowie gutes, gesundes Hör- und Sehvermögen
- Abschluss einer mind. 3-jährigen BBT anerkannten Berufslehre oder Matura

### Wir bieten

- Selbständige und abwechslungsreiche Tätigkeit mit viel Eigenverantwortung in einem motivierten gut eingespielten Team
- Tägliche neue Herausforderungen, bei denen Sie Ihr Fachwissen einbringen und erweitern können
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und attraktive Nebenleistungen

Für Auskünfte steht Ihnen Pascal Matter, Standortleiter Lokpersonal S14, per E-Mail an [pascal.matter@aargauverkehr.ch](mailto:pascal.matter@aargauverkehr.ch) oder telefonisch unter 062 832 83 24 gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung bis zum 31. Oktober 2019 an [jobs@aargauverkehr.ch](mailto:jobs@aargauverkehr.ch)

Aargau Verkehr AG (AVA)  
Hintere Bahnhofstrasse 85, 5000 Aarau  
062 832 83 00  
[aargauverkehr.ch](http://aargauverkehr.ch)



Die Schweizerische Südostbahn AG ist ein eigenständiges, in der Ost- und Zentralschweiz verankertes Bahnunternehmen, das jährlich rund 13 Millionen Fahrgäste bewegt. Über 620 Mitarbeitende engagieren sich täglich für eine optimale Betreuung unserer Kundinnen und Kunden. Mit Blick nach vorne setzen wir auf moderne Führungsgrundsätze und Arbeitsmodelle, eine wertschätzende und offene Kultur sowie faire Anstellungsbedingungen.

Zurzeit sind bei der SOB interessante Stellen ausgeschrieben im

## Bereich Infrastruktur

Es erwartet Sie eine sehr vielseitige, anspruchsvolle Herausforderung mit viel Platz für Eigeninitiative, Innovation und Selbstverantwortung in einem sich stark verändernden Umfeld.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.sob.ch/stellen](http://www.sob.ch/stellen).

**Schweizerische Südostbahn AG**  
Personal & Organisation | Corinne Fuster  
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen  
+41 58 580 70 70 | [www.sob.ch](http://www.sob.ch)



Mit über 15 Kilometern ist der Ceneri-Basistunnel der drittlängste Tunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Bevor er in Betrieb geht, laufen von März bis August 2020 umfangreiche Tests. Für die Koordination der Testphase suchen wir:

## Techniker/in Anlagenzustand - Pollegio

### Wir bieten Ihnen

- die einmalige Chance beim Jahrhundertprojekt NEAT dabei zu sein
- Mitarbeit in einem engagierten Team
- Teilzeitbeschäftigung in einem aussergewöhnlichen Umfeld
- Attraktive Anstellungsbedingungen

### Sie bringen mit

- Begeisterung und ein ausgeprägtes Dienstleistungsverständnis
- Flexibilität und Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten (Nacht, Wochenende)
- Deutsch in Wort und Schrift, Italienischkenntnisse von Vorteil
- Idealalter zwischen 20 und 75 Jahren

### Wollen Sie dabei sein?

Detaillierte Informationen zu Aufgaben und Bewerbung finden Sie unter:

[www.alptransit.ch/testbetrieb](http://www.alptransit.ch/testbetrieb)



## AS MITTE

# Ausflug kombiniert mit Herbstversammlung



Der historische Dampfzug im Bahnhof Sursee.

**Christian Schmidt** Am 31. August hiess es für die Sektionsmitglieder «festhalten», denn es ging aus gegebenem Anlass des 100-jährigen SEV-Jubiläums mit einem historischen Dampfzug der Sursee-Triengen Bahn auf grosse Fahrt. Von Triengen ging es nach kurzer Verschnauf- und Auftankpause für die

Dampflok zurück nach Sursee. In der Pause wurde viel gefachsimpelt.

Die anschliessende Herbstversammlung fand im Campus-Sursee statt. Auch dieses Jahr gab es wieder SEV-Jubilare zu feiern u. a. mit 40 Jahren SEV-Mitgliedschaft Martin Horath und Beat Kaderli (vertreten durch seine Partnerin). SEV-Präsident Giorgio Tuti referierte gewohnt eloquent über aktuelle gewerkschaftliche Themen. Alles in allem war es wiederum ein sehr schöner gewerkschaftlicher Ausflug!

## PV FRIBOURG

# Umgebung von Neyruz entdeckt

**Jacques Zulauff** Es war eine einfache Wanderung von 3 bis 4 Stunden, zu der Eric Pont und Joël Terrapon am 18. September eingeladen hatten. 22 Mitglieder nahmen teil. Start war im Restaurant La Chaumière in Neyruz. Ein reichhaltiger Apéro im Wald verschönerte die Wanderung, vorbereitet von den Gattinnen der Organisatoren. Am Ende der Wanderung fanden sich alle wieder zum vorzüglichen Essen im Restaurant La Chaumière ein. Wie gewohnt offerierte die Sektion den Kaffee.



Eine willkommene Pause für die Mitglieder auf halber Strecke.

## PV GLARUS-RAPPERSWIL

# Industriewanderweg Schwanden-Glarus

**Erwin Anneler** Ausgehend vom Bahnhof Schwanden machte sich unsere 17-köpfige Wandergruppe am 11. September auf den Industrieweg nach Glarus.

Unter der kundigen Führung von Andrea-Ursula Leuzinger wurden wir über die Industrialisierung des Glarnerlandes und über die geologischen Verhältnisse, Bergstürze, Gletscher und deren Ausdehnung in der Frühzeit infor-

miert. Es gab auch viele Industrie- und Kraftwerkbauten zu sehen. Weiter ging es vorbei an einem Hofladen, wo wir uns mit Käse etc. entdecken konnten. Dann erreichten wir das Gasthaus Uschenriet, wo wir uns gemütlich verpflegten. Weiter ging es gegen Ennenda zu. Dort genossen wir auf einer Anhöhe ein wunderbares Panorama in Richtung Glarus-Süd. Durch die alten Gassen und sehenswerten Gebäude von Ennenda und Glarus (Ennetlinth) erreichten wir das Ziel der Wanderung, den Bahnhof Glarus. Herzlichen Dank an Andrea-Ursula für die Organisation.



## PV BIEL

# Thema: Patientenverfügung

**Robert Drewes** «Zwäg im Alter/Patientenverfügung», dieses Thema betrifft uns alle, weshalb zu diesem Anlass auch die Partner/innen der aktiven Mitglieder eingeladen waren. Cécile Kessler von der Pro Senectute Biel verstand es, mit ihren Ausführungen die 64 Anwesenden im Restaurant Bahnhof in Brügg zu überzeugen, dass eine Patientenverfügung ein Instrument ist, um sich mit dem Tod und Sterben und deren Werte ausein-

anderzusetzen. Nach dem Tod ist dies für die Angehörigen bzw. Vertrauenspersonen und für die Ärzte eine grosse Hilfe, um entsprechende Entscheide zu treffen. Auch das Thema «Organspende» war für Cécile Kessler kein Tabu. Sie orientierte über die Entnahme von Organen, Gewebe und Zellen zum Zweck der Transplantation (Hinweise unter [www.leben-ist-teilen.ch](http://www.leben-ist-teilen.ch)). Sie forderte die Versammelten auf, entsprechend Vorkehrungen zu treffen und antwortete anschliessend kompetent auf die Fragen.

Präsident Ruedi Flückiger informierte über die Herbstwanderung, wies auf den Tag der offenen Tür im Service-Center Biel hin und hielt Rückblick auf die 100-Jahr-Feier des SEV-

PV auf dem Thunersee sowie die Sektionsreise nach Einsiedeln. Die Sektionsreise 2020 führt am 27. August unter der Leitung von Claude Tschantré in den Jura. Am 5. Dezember sind alle herzlich zur Chlouserfeier in Brügg eingeladen. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner unter der Leitung von Willi Lack umrahmte den Anlass mit Liedern. Ruedi Flückiger schloss die Versammlung mit dem Dank an alle und den besten Wünschen an die kranken Mitglieder. Leider blieb anschliessend nicht mehr viel Zeit, sich in gegenseitigen Gesprächen auszutauschen.



## PV ST. GALLEN

# Paul Rechsteiner: «Den braucht's!»

**Roland Schwager** Zur Herbstversammlung vom 26. September im «Hafenbüffet» in Rorschach durfte Präsident Toni Möckli 52 Mitglieder willkommen heissen. Sie liessen sich vor dem feinen Imbiss über die aktuellen Geschäfte informieren. Sie gedachten den 16 seit der letzten Versammlung verstorbenen Mitgliedern und hiessen die neu pensionierten Mitglieder willkommen. 27 Mitglieder durften Glückwünsche zum Geburtstag entgegennehmen, zählen sie doch mittlerweile mehr als 80 Lenze.

Vizepräsident Hans Heule ermunterte alle, am 29. Oktober in Wil und am 30. und 31. Oktober in St. Gallen den SEV-Jubiläumsbus zu besuchen und sich da mit aktiven und pensionierten Eisenbah-

ner/innen auszutauschen. Zentralpräsident Roland Schwager hielt eine kurze Tour d'horizon über die aktuellen gewerkschaftlichen Geschäfte und erwähnte dabei die gefährliche Volksinitiative «Vorsorge ja – aber fair», welche die bestehenden Renten flexibel – primär gegen unten – gestalten will, die Botschaft des Bundesrates zur AHV-Reform 21, die für den SGB ungenügend ist, da sie weiterhin die Renten entwerten würde, sowie die Herstellung der finanziellen Stabilität über die Erhöhung des Frauenrentenalters. Zudem erwähnte er die SGB-Initiative für eine 13. AHV-Rente (in den Startlöchern!), die Petition zur Erhaltung der Poststellen (speziell für die ältere Generation wichtig) sowie die

Forderung gegenüber der SBB, auch den GA-FVP-Abonnenten die angekündigte Gutschrift auszurichten, die die SBB unter dem Titel «Wir wollen dem Publikum etwas zurückgeben» für die kommerziellen GA in Aussicht gestellt hat.

Peter Hartmann vertrat den verhinderten SP-Ständerat Paul Rechsteiner als «Einwechselspieler» – mit Bravour! Er orientierte über die aktuellen kantonalen politischen Geschäfte wie die Klimapolitik (er hob dabei unsere Verantwortung der nächsten Generation gegenüber hervor), die Steuer- und Finanzpolitik sowie den öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz. Anliegen, für die immer auch Paul Rechsteiner engagiert eingetreten war. «Den braucht's» – steht auf seinen Wahlplakaten – und das ist so! Der Kanton St. Gallen braucht in Bern eine anerkannte Stimme, die sich auch für die Anliegen unserer Generation mit aller Kraft einsetzt. Wir sind zwar politisch neutral – doch nicht apolitisch. Daher empfiehlt der PV St. Gallen seinen Mitgliedern, «unsern» Paul Rechsteiner als Ständerat wiederzuwählen. In der heutigen Zeit braucht es ihn wirklich sehr!

## PV ZÜRICH

# Herbstversammlung

**Fritz Abt** Präsident Kurt Egloff läutete mit seiner Glocke die Herbstversammlung vom 26. September ein. Er begrüßte die Mitglieder und Gäste ganz herzlich, bedankte sich für den Besuch und wünschte sich eine rege Teilnahme. Trotz des schönen Herbstwetters hatte es im Hans-Bader-Saal viele Mitglieder.

Daniel Lampart, Chefökonom SGB, informierte zum Thema «Altersvorsorge». Ein Zugführer habe sich einmal bei ihm beklagt, man müsse immer mehr Geld in die AHV-Kasse einzahlen, doch die ausbezahlte Rente werde immer kleiner. Im Bundeshaus heisse es, die Bevölkerung werde immer älter, sprich zu viele Rentenbezüger, hingegen hätten die Familien zu wenig Kinder, also gebe es zukünftig weniger Einzahlende. Wir hätten in der Schweiz auch eine Generation, die ein tieferes Einkommen habe als noch vor der Jahrhundertwende. Ei-

ne Verbesserung gebe es nur mit der 13. AHV-Rente jährlich. Die AHV ist ein sehr soziales System. Wer viel verdient, muss viel einzahlen, bekommt jedoch nach der Pensionierung nur die Maximalrente wie alle anderen. Die Banken möchten natürlich, dass die Leute für sich selber vorsorgen und einen Sparvertrag der 3. Säule abschliessen. Hingegen werde dieses Geld weit weniger gut verzinst als die AHV-Gelder. Wenn es wirtschaftlich so weitergehe, müsse man voraussichtlich alle zehn Jahre 1% Beitrag mehr einzahlen oder das Rentenalter auf 67 Jahre erhöhen. Wenn den Absolventen eines Studiums ein attraktiver Lohn bezahlt würde statt eines tiefen Praktikumsgehalts, käme mehr Geld in die AHV-Kasse. So wäre die Situation für die Arbeitnehmenden und Rentner/innen auch viel besser. Seitdem die Zinsen gefallen sind, sind die goldenen Zei-



Vier Jubilare des PV Zürich mit 70 Jahren SEV-Mitgliedschaft.

ten bei den Pensionskassen auch vorbei. Die Renten sinken und hinken den Löhnen hinterher. Daher sollte die AHV gestärkt werden. Was jährlich immer steigt, sind die Krankenkassenbeiträge, die viele Arbeitnehmende und vor allem die Pensionierten stark belasten. Man möchte auch, dass die Nationalbank finanziell etwas zur Altersvorsorge beiträgt, das bräuchte die Zusage in einer Volksabstimmung. 1974 wurde der Erhöhung der AHV im Bundeshaus noch zu 100% zugestimmt. Fazit: «Ohne gute AHV läuft's in der Schweiz schlecht.»



Ausführlicher Bericht/  
Fotos: [www.sev-pv.ch/  
de/sektionen/zueric](http://www.sev-pv.ch/de/sektionen/zueric)





CARTE BLANCHE für Dore Heim

## Klima: Klartext reden

**D**er Bundesrat will eine klimaneutrale Schweiz bis 2050. Der Ständerat hat das CO<sub>2</sub>-Gesetz behandelt: Die Emissionswerte für fossile Heizungen werden ab 2023 verschärft, und eine Flugticketabgabe soll das Fliegen verteuern.

Die Klimajugend will nach der erfolgreichen Demo vom 28. September einen «Strike for Future», stattfinden soll dieser am 15. Mai 2020. Die jungen Frauen in der Bewegung hoffen, es könnte so was Ähnliches wie der Frauenstreik auf die Beine gestellt werden. Die Gewerkschaften sollen helfen.

Fakt ist: Das Klima verändert sich bedrohlich schnell und in der Schweiz mit ihrer Topographie steigen die Temperaturen stärker als in Ländern, die an Meere angrenzen. Dörfer geraten ins Rutschen, Schienen und Strassen werden verschüttet. Klimaschutz heisst mehr Strom aus erneuerbaren Quellen und weniger Ausstoss von Treibhausgasen. Der Treibhausgas-Fussabdruck der Schweiz liegt wegen der Güter, die wir importieren, mehr als doppelt so hoch wie der weltweite Durchschnitt.

Wir müssen was tun. Auch wir Gewerkschaften, denn unsere Mitglieder auf dem Bau, in der Pflege, an den Schienen und in den Fahrzeugen spüren die zunehmenden Hitzetage in aller Härte. Der Klimaschutz kann nicht auf die lange Bank geschoben werden, aber wir sind konfrontiert mit einer Menge von unbequemen Fragen, denen wir nicht ausweichen dürfen:

Die Gebäudesanierungen sind notwendig, aber sie sind ein Kostentreiber

für die Mieten. Der Verkehr ist ein Hauptverursacher der Emissionen, es braucht höhere Treibstoffpreise. Aber in den Randregionen und bei Schichtarbeit sind die Menschen auf Autos angewiesen. Die Forderungen der Klimajugend sind berechtigt, doch zwei Tage nach dem von ihr anvisierten Aktionstag kommt am 17. Mai die Kündigungsinitiative der SVP zur Abstimmung. Diese abzuwehren braucht den Einsatz von uns allen.

Das Dilemma ist akut. Klimaschutz und Energiewende können nicht aufgeschoben werden. Wer aber behauptet, das sei ohne hohe Kosten und einschneidende Änderungen im Alltag zu bewerkstelligen, macht den Leuten was vor. Wir müssen Energie sparen und wir müssen wo immer möglich auf Energieverbrauch verzichten. Der Handlungsspielraum für Leute mit geringen Einkommen ist nicht gross. Genau hier stehen wir Gewerkschaften in der Verantwortung: jegliche Verteuerung von Energie in Form von Abgaben muss auch wieder an die Bevölkerung zurückgegeben werden. Und Arbeitnehmende, die keine Alternative zum Auto haben, dürfen dafür nicht gebüsst werden. In der Energiebranche, im Verkehr und in der Kreislaufwirtschaft haben gesunde Arbeitsbedingungen zu herrschen. Grüne Wirtschaft heisst nämlich nicht automatisch auch gutes Arbeiten!

Eine soziale Energiewende und ein Klimaschutz, der Geringverdienende schont: das sind die gewerkschaftspolitischen Leitplanken der kommenden Zeit.

SGB-Zentralsekretärin Dore Heim ist zuständig für Infrastruktur- und Energiepolitik, Service public, Bundespersonal und Gewerkschaftsbünde.

8. Oktober 2019, irgendwo auf dem Land im Kanton Genf.

Der Sommer neigt sich dem Ende zu, die Trauben sind prallvoll mit Zucker und Saft. Während der Säuregehalt abnimmt, werden die Tannine ausgewogen, und die sortenspezifischen Aromen kommen langsam zum Vorschein.

Zu diesem Zeitpunkt strömen zahlreiche Saisonarbeiterinnen und -arbeiter aus der Schweiz und vor allem aus dem Ausland für die Ernte in die Genfer Rebberge.

### IN VINO VERITAS

Eric Roset

### GLETSCHERINITIATIVE

## Das Verschwinden der weissen Riesen

**Françoise Gehring**  
Übersetzung: Peter Moor  
francoise.gehring@sev-online.ch

«In der Schweiz ist die Gletscherschmelze eine der sichtbarsten Folgen der Klimaveränderung.» Das waren die klaren Worte von Dominik Siegrist, Co-Präsident des Vereins Klimaschutz Schweiz, Anfang Jahr bei der Vorstellung der Volksinitiative, die als «Gletscherinitiative» bekannt ist. Inert weniger als fünf Monaten hat sie bereits über 120 000 Unterschriften erreicht. Der Berggrutsch am Piz Cengalo, der im August 2017 die Gemeinde Bondo in Graubünden getroffen hat, wurde als Alarmruf genannt, wie auch der Zustand des Rhonegletschers im Wallis. Grosse Sorgen bereitet auch das Mont-Blanc-Massiv: Dort könnte sich auf der italienischen Seite ein Teil des Planpincieux-Gletschers von den Grandes Jorasses lösen. Die absturzfähige Masse beträgt rund 250 000 m<sup>3</sup>. In den letzten Tagen ist schon ein Block heruntergekommen.

Der Klimanotstand, der Zehntausende an die Demo nach Bern geführt hat und weltweit Hunderttausende bewegt, ist nicht nur eine offensichtliche Tatsache, sondern wissenschaftlich klar belegt. Die Worte der jungen schwedischen Aktivistin Greta Thunberg, die den Mächtigen der Welt sagt: «Wie könnt ihr es wagen, nur an euch zu denken?», sind eine Anklage, die keinen Widerspruch zulässt.

Nach den Wahlen werden die Unterschriften der Gletscherinitiative der Bundeskanzlei übergeben. Sie will die Politik für das Pariser Klimaabkommen sensibilisieren und dessen Ziele in die Verfassung schreiben. Es soll festgelegt werden, dass nach 2050 keine fossilen Brenn- und Treibstoffe mehr in Verkehr gebracht werden dürfen, mit Ausnahme von Anwendungen, für die es technisch keine Alternativen gibt. In Übereinstimmung mit dem Klimaalarm, der sich auf die Gletscher bezieht, steht auch der Bericht des «Intergovernmental Panel on Climate Change» (IPCC), dem wissenschaftlichen Klima-Beirat der Uno, der Ende

September erschienen ist und sich den Ozeanen und Gletschern widmet. «Der weltweite Verlust an Gletschermasse, das Schmelzen des Permafrosts und der Abbau der Schneedecken und der arktischen Eisflächen wird in den Jahren 2031–2050 weitergehen», warnt der Bericht. «Es ist die Folge der Oberflächenerwärmung, mit unausweichlichen Folgen wie Flüssen, die über die Ufer treten, und anderen lokalen Gefahren.» Auch verschiedene Schweizer Experten haben das Dokument «Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate» mitunterzeichnet. So etwa Nicolas Gruber von der ETH Zürich, der betont: «Die Gletscherschmelze führt zu einem beschleunigten Anstieg der Meereshöhe, vor allem weil die Gletscher in Grönland und in der Antarktis immer schneller an Masse verlieren.»

Der Bericht der Uno hält zudem fest, dass «seit Mitte des 20. Jahrhunderts die Reduktion der Eismassen an den Polen und im Hochgebirge weitgehend negative Auswirkungen hat in vielen Bereichen, von der

Sicherheit der Lebensmittelversorgung über die Wasservorräte, Wasserqualität, Verpflegung, Gesundheit und Wohlbefinden, Infrastrukturen, Transporte, Tourismus und Freizeit bis zur Vielfalt der indigenen Völker». Weiter heisst es: Das Schmelzen von Gletschern und Permafrost auf dem Festland und die Erwärmung der Ozeane haben die Ökosysteme der Meere, der Küsten und zu Land beeinflusst, womit sich die Vegetation verändert und Tiere dazu gezwungen werden, neue Lebensräume zu suchen.

Die Verantwortlichen der Gletscherinitiative heben deshalb hervor, dass «die Klimaänderung die menschliche Zivilisation, wie wir sie kennen, bedroht, in der ganzen Welt und besonders in der Schweiz, wo die Temperatur doppelt so schnell ansteigt wie an andern Orten. Die Hitzetage fordern Todesopfer, das Verschwinden der Gletscher belastet den Wasserausgleich, die Trockenperioden bringen Tiere und Landwirtschaft in Bedrängnis, die Schutzwälder wer-

den geschwächt, und im Mittelland beginnt die Rottanne unter der Hitze zu leiden.»

Millionen von Menschen auf der ganzen Welt verlieren ihre Lebensgrundlage und werden zur Migration gezwungen. Am Rand des Uno-Klimagipfels haben über 200 Vertreterinnen und Vertreter von indigenen Völkern, Arbeiterschaft, Akademiker/innen, Umweltschutz- und Menschenrechtsorganisationen – eine nie zuvor erreichte Zahl – eine wegweisende Erklärung verabschiedet. Diese fordert von den Regierungen und den Wirtschaftsorganisationen, den Klimanotstand auszurufen, um das Überleben der Menschheit zu sichern. Jennifer Morgan, Generaldirektorin von Greenpeace International, hat daran erinnert, dass «die Klimakrise eine Krise der Menschenrechte ist. Die Auswirkungen der Unwetterkatastrophen auf die Menschheit können verheerend sein.» Kurz gesagt: Die Menschenrechte hängen auch von einer alle umfassenden Umweltgerechtigkeit ab.

?

## QUIZ

# Hast du aufmerksam gelesen?

- 1. Die BLS muss ihr Jahresergebnis 2019 wegen dem gescheiterten neuen Ressourcenplanungssystem nach unten korrigieren: um wieviele Millionen?**
  - a. 30 bis 35 Millionen Franken
  - b. 20 bis 23 Millionen Franken
  - c. 5 bis 10 Millionen Franken
- 2. 2020 baut der SEV seine Dienstleistungen zugunsten seiner Mitglieder aus. Wie?**
  - a. höherer Rabatt auf Reka-Checks + Abgabe von Reka-Feriengutscheinen
  - b. höherer Rabatt auf Reka-Checks
  - c. Abgabe von Reka-Feriengutscheinen
- 3. Wie viele Leute haben die Petition gegen Dumping bei der Busausschreibung im Jura unterschrieben?**
  - a. 3500
  - b. 2000
  - c. 4000
- 4. Die «Volksinitiative für ein gesundes Klima» (Gletscher-Initiative) ist zustande gekommen. Sie will in die Verfassung schreiben, dass in der Schweiz keine fossilen Brenn- und Treibstoffe mehr in Verkehr gebracht werden dürfen ...**
  - a. ab 2050
  - b. ab 2030
  - c. ab 2040

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 16. Oktober 2019.**

Per E-Mail: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

Im Internet: [www.sev-online.ch/quiz](http://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. 15. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

**Lösung des Fotorätsels in der Ausgabe Nr. 13:** Dampfhorn und -pfeife des ZSG-Dampfschiffs «Stadt Rapperswil».

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat:

**Raphael Wäfler, Wilen (Sarnen), Mitglied VPT Zentralbahn.**

AUF DEN SPUREN VON ...

# Laura Bamert, Spezialistin Analyse



Das Gleisfeld im Blick: Laura Bamert auf dem Dach des SBB-Büros an der Zürcher Langstrasse.

**Karin Taglang**  
[karin.taglang@sev-online.ch](mailto:karin.taglang@sev-online.ch)

**Fachspezialistin Analyse Junior – hinter dieser trockenen Berufsbezeichnung versteckt sich eine engagierte junge Frau. Laura Bamert setzt sich vielseitig ein: für faire Arbeitsbedingungen im öffentlichen Verkehr, für die Jungen im SEV und nicht zuletzt für die Pünktlichkeit der SBB.**

Es ist der erste herbstliche Tag dieses Jahres: Die Luft ist kühl und feucht, der Wind bläst Laura Bamert die lockigen Haare ins Gesicht. Von der Dachterrasse des SBB-Büros an der Langstrasse hat man das gesamte Gleisfeld vor dem Zürcher Hauptbahnhof im Blick. Ein TGV Lyria fährt vorbei. «Aha, 9 Uhr 35», sagt Laura und blickt zur Kontrolle auf ihre Armbanduhr. Die Zeiger stehen auf 9 Uhr 36. Eine Minute zu spät ist er also, der TGV auf seinem Weg nach Paris. Damit landet er noch nicht in Lauras täglicher Verspätungsliste – dafür braucht es mindestens drei Minuten.

In ihrem Büro ein paar Stockwerke weiter unten bearbeitet Laura Bamert in ihrer Funktion als Fachspezialistin Analyse im Pünktlichkeitsoffice der SBB jeden Tag die Zugverspätungen des Vortags. «Wir leben hier eigentlich im Tag gestern», sagt sie mit einem Schmunzeln im Gesicht. «Natürlich müssen wir trotzdem immer zukunftsorientiert denken.»

Für jeden Zug, der mindestens drei Minuten zu spät war, macht die Betriebszentrale eine Meldung und erfasst den Grund für die Verspätung in Form eines numerischen Codes. Die daraus entstehende Liste aller Verspätungen vom Vortag ist Lauras «Daily Business», wie sie es selbst nennt. Am Montag hat sie besonders viel zu tun, weil es dann die Verspätungen vom Freitag und vom Wochenende zu bearbeiten gilt.

### Detektivarbeit

Laura ist zuständig für jene Fälle, in denen unter anderem das Zugpersonal, die Reisenden, andere Infrastrukturbetreiber oder Logistik am Zug als Grund für die Verspätung eingetragen wurden. «Meine Aufgabe besteht darin, die angegebenen Gründe zu prüfen», sagt sie und öffnet die gestrige Liste auf einem ihrer zwei grossen Bildschirme. Manche Verspätungen entstehen, weil zu wenig Zugpersonal auf dem Zug ist oder weil ein Arbeitsutensil nicht richtig funktioniert – dies kann zum Beispiel bei einer Abfahrtslaubnis durch eine SMS passieren, wenn dieses aus technischen Grün-

den nicht beim Lokpersonal ankommt. «Hier würde ich nun bei dem Vorgesetzten des betreffenden Zugpersonals anfragen, wie es zur Verspätung kam», erklärt Laura. Oft fühle sich das Zugpersonal ob ihrer Anfragen etwas pikiert, obwohl sie doch in ihrem Interesse handle. «Ich möchte herausfinden, ob es wirklich der Fehler des Zugpersonals war oder ob nicht etwas ganz anderes dahintersteckte und das Personal alles richtig gemacht hat.» Wenn sich Verspätungen aus einem bestimmten Grund häufen, leitet Laura Bamert eine genauere Analyse ein, um das Problem zu lösen. Einmal in der Woche erstellt sie ausserdem einen Betriebslagebericht, in dem sie alle Verspätungen der vorherigen Woche in verschiedenen Statistiken zusammenstellt.

### Aktiv in der SEV-Jugend

Die Pause verbringt Laura gerne mit einer Tasse Kaffee auf dem Dach. Sie arbeite erst seit Juni 2019 in diesem Büro, erzählt sie. Neben ihrer 80 %-Anstellung bei der SBB macht sie zurzeit die Ausbildung zur Spezialistin öV bei Log-in und engagiert sich in der SEV-Jugendkommission. «Früher habe ich mich gar nicht für Politik interessiert, ich dachte immer, das sei nur etwas für die Alten», sagt sie und lacht. «Als ich dann mit 18 plötzlich ein Wahlcouvert im Briefkasten hatte, wusste ich: Jetzt muss ich auch etwas tun.»

So liess sie sich schliesslich sogar überreden, in der SEV-Jugend aktiv zu werden. «Die Juko-Anlässe machen total Spass und es kommen immer wieder neue Leute, die sehr offen sind», freut sich Laura. Eine ihrer Aufgaben in der Kommission ist es, das Instagram-Profil zu betreuen – gemeinsam mit einigen anderen Juko-Mitgliedern aus allen Sprachregionen und der SEV-Kommunikation.

Schon vor ihrer Zeit in der Jugendkommission war Laura Bamert SEV-Mitglied. «Als ich noch in der Lehre war, sprach nichts gegen eine Mitgliedschaft, ausserdem gab es gratis Kinogutscheine», erinnert sie sich. Doch man merkt sofort, dass Laura schon lange nicht mehr nur deswegen Mitglied ist. Die Arbeitsbedingungen im öV liegen ihr sehr am Herzen: «Viele denken, die Gewerkschaft sei immer total anti – gegen das Arbeiten. Aber das stimmt nicht, wir sind pro – für faire Arbeitsbedingungen!»



Die SEV-Jugend auf Instagram:  
[@sevyoung](https://www.instagram.com/sevyoung)

## FLUGSCHAM

Debutme

