

SEV Nr. 16

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



FERNBUSSE

Eurobus: nur kurz da und schon weg

Edito von Christian Fankhauser,
Vizepräsident SEV

▶ S. 6

Eurobus-Swiss Express hat angekündigt, dass sie den Betrieb auf ihren Fernverkehrslinien einstellen wird. Ist das eine Überraschung? Nein, und zwar aus mindestens zwei Gründen.

Vorab weil es in einem Land, wo die Bahn so stark ist, mehr als überraschend gewesen wäre, dass dieses Angebot funktioniert, zumal es keinen andern Vorteil hatte als einen Schleuderpreis. Bei Komfort und Reisezeit hatten sie es schwer.

Es kommt hinzu, dass vor dem Start des Betriebs keine ernsthafte Marktstudie gemacht wurde, weder eine Bedarfsabklärung noch eine Machbarkeitsstudie. Nun, wir hatten schon weit vor dem Start von Eurobus auf diese Mängel hingewiesen.

Es gibt allerdings kaum Gründe, sich über dieses Scheitern zu freuen. Die Einstellung des Verkehrs hinter-

lässt Fahrerinnen und Fahrer, deren Stelle, mit ohnehin schon miesen Arbeits- und Lohnbedingungen, bedroht ist.

Das ist nun also das Ergebnis des Wettbewerbs – aus purer Ideologie –, den einige als Allheilmittel verkaufen wollten. Bestimmt geben die Verantwortlichen von Eurobus-Swiss Express nun lautstark dem zu harten System die Schuld: Es habe zu wenig Spielraum gelassen!

Schon nach wenigen Betriebsmonaten reduzierten sie das Angebot, aber sie hätten noch viel freier handeln müssen. Sie vergessen dabei jedoch, dass das System des konzessionierten Verkehrs Rechte und Pflichten vorsieht, damit der öffentliche Verkehr zuverlässig funktioniert.

Letztlich zeigen die Erfahrungen mit Eurobus nochmals die Auswirkungen des liberalisierten Marktes. Auch wenn nun andere Unterneh-

men vom Fernbusmarkt träumen – Dr. Richard steht bereit –, ist es höchste Zeit, dass das BAV auf jegliche weiteren Konzessionen in diesem Bereich verzichtet.

Der Wettbewerb bewirkt nichts Gutes. Es genügt ein Blick darauf, was im Kanton Jura seit Monaten vor sich geht: Die Ausschreibung aller Buslinien im Kanton und Unternehmen, die vor der Tür drängeln, um ein paar schöne Millionen einzustreichen.

Mitten drin stehen Männer und Frauen, die nicht wissen, ob sie ihre Stelle verlieren, oder wie ihre Arbeitsbedingungen und Löhne aussehen, falls ein anderer Betreiber den Zuschlag erhält.

Zeigen wir uns solidarisch und unterschreiben die Petition auf Seite 6 und auf sev-online.ch. Wie bei Wahlen und Abstimmungen gilt auch hier: Jede Stimme zählt!

Asbest

Interview mit Anwalt Martin Hablützel, der regelmässig Asbestopfer vertritt.

2

Zugpersonal

Der ZPV fordert in einer Resolution die Wiedereinführung der Zweierbegleitung.

4

öV der Zukunft

Avenir Suisse will höhere Tarife – trotz Rückverlagerung und sozialer Probleme.

5

Movendo-Kurse 2020

Bilde dich weiter!

Das Programm der Movendo-Kurse 2020 ist herausgekommen. Movendo, das Bildungsinstitut der Gewerkschaften bietet Weiterbildungen zu Themen rund um die Arbeitswelt an. Die meisten Kurse und Seminare sind für alle Interessierten offen. Einige sind spezifisch für Gewerkschaftsmitglieder in bestimmten Funktionen konzipiert, z. B. für Mitglieder von Personalkommissionen.

Die SEV-Mitglieder erhalten die Kursbroschüre 2020 demnächst per Post zugestellt, können das Kursprogramm aber schon jetzt auf Internet abrufen und sich für Veranstaltungen online anmelden unter www.movendo.ch.

Neuer GAV bei der FART

Bei der FART SA (Ferrovie Auto-linee Regionali Ticinesi) tritt am 1. Januar ein neuer GAV in Kraft. Der Vertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren (!) ist soeben von Personal und Verwaltungsrat genehmigt worden. Er ist seit Mai in 12 Verhandlungsrunden ausgehandelt worden, und zwar in konstruktivem Klima, wie SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini sagt. Mit dabei waren neben ihm und Luca Madonna, Präsident der SEV-VPT-Sektion Locarno, auch Vertreter der Gewerkschaften OCST und Unia sowie Personalkommissionspräsident Damiano Laloli. Der Vertrag umfasst ein neues Lohnsystem mit 12 Lohnstufen für jede Funktion, wobei alle Lohnskalen per 1.1.2020 um 0,5% erhöht werden. Der automatische Aufstieg ist für alle garantiert, trotz der neuen Leistungskomponente basierend auf einer Beurteilungsformel, die mit Einbezug der Peko erarbeitet wurde. Es gilt die 40-Stunden-Woche. Der Vaterschaftsurlaub wurde auf 10 Tage erhöht. Es soll ein Frührentenmodell eingeführt werden, das aber noch im Detail auszuhandeln ist. Es gibt ein Schiedsgericht, und nicht organisierte Kolleg/innen bezahlen einen Vollzugskostenbeitrag.

BAV pfeift SBB zurück

Am 28. Oktober präsentierte die SBB-Spitze mögliche Massnahmen, um die Pünktlichkeit der Züge zu verbessern. Dazu hielt das BAV ein paar Tage später fest, dass die SBB Planungsgrundlagen wie etwa Umsteigezeiten, Fahrzeitreserven oder Haltestellen nicht einseitig anpassen dürfe, sondern mit dem BAV absprechen müsse. Das gelte etwa auch für Einsätze von Bahnersatzbussen.

INTERVIEW MIT MARTIN HABLÜTZEL, ANWALT

«Man will die Asbesttragödie nicht sehen»

Peter Moor
zeitung@sev-online.ch

Der Zürcher Anwalt Martin Hablützel vertritt regelmässig Asbestopfer. Wir sprachen mit ihm angesichts der Aktualität des Themas bei der SBB.

Die Schweiz tut sich mit dem Thema Asbest unglaublich schwer. Woran liegt das?

Martin Hablützel: Die Schweiz hat erstens eine Reduit-Mentalität. Man zieht sich bei Krisen sehr lange zurück und vertraut darauf, dass sich das Problem von alleine löst. Beim Asbest brauchte es den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte, der entschied, eine Sache könne nicht verjährt sein, bevor jemand überhaupt von seiner Krankheit Kenntnis hat. Ein zweiter Punkt ist der Arbeitsfrieden. Man schützt sehr stark die Unternehmungen und die Unternehmer. Man will der Verantwortung nicht auf den Grund gehen.

Weshalb sind Verkehrsunternehmen wie SBB und BLS so stark betroffen? Eigentlich ist Asbest ja ein Baustoff.

Wegen der möglichen Hitzeentwicklung hat man in den Bahnen unter anderem in Zwischenwänden und Elektrokästen Asbest verwendet. Die grössten Probleme entstanden dann bei Revisionen, also beim Einbau neuer Elektrik oder neuer Lüftungsschächte. Dazu kommt, dass alle Wagen am selben Ort saniert wurden, in Werkstätten wie Bönigen der BLS oder Bellinzona der SBB, über Jahrzehnte hinweg.

Sie sind Spezialist für Haftpflicht- und Versicherungsrecht. Sie haben aber auch viele Strafklagen geführt. Ist dies, weil man mit der Haftpflicht nicht zum Ziel kam?

Nein, es ist umgekehrt. Wir mussten ja zuerst wissen, was passiert ist, denn in der Regel braucht es auch für eine Haftpflichtforderung ein Fehlverhalten. Im Strafrecht hat man den Vorteil, dass der Staat von sich aus Abklärungen tätigen muss. Das war im Glarnerland so mit einem Strafverfahren gegen Eternit, in Baden gegen ABB und in Thun gegen die BLS. Jetzt prüft man in Bellinzona bei der SBB, ob gegen Arbeitnehmerschutzbestimmungen verstossen wurde.

Wie sind Sie vorgegangen bis zum ersten Erfolg?

Das Strafrecht klärt, ob jemandem im Umgang mit Asbest ein strafrechtliches Verhalten nachgewiesen werden kann. Das Zivilrecht beantwortet die Frage, ob jemand aufgrund seiner Erkrankung einen finanziellen Anspruch hat. Weiter gibt es die Opferhilfe, die zum Zug kommt, wenn nicht klar ist, wer der Täter ist oder der Täter kein Geld hat. Dann gibt es die Suva: Wenn jemand eine Berufserkrankung erleidet, hat er ein Taggeld zugut, und Heilungskosten sind zu übernehmen; wenn es nicht bessert, entsteht ein Rentenanspruch. Schliesslich gibt es die so genannten Integritätsentschädigungen. Das ist eine Art Schmerzensgeld der Suva. Da haben wir die ersten Erfolge erzielt.

Worum ging es dabei?

Diese Integritätsentschädigung wird bezahlt, wenn die Lungenfunktion massiv eingeschränkt ist. Anfangs hat sich die Suva auf den Standpunkt gestellt, dass solche Entschädigungen erst nach zwei Jahren ausgerichtet würden, weil der Gesundheitszustand noch nicht stabil sei. Das ist eine zynische Begründung, denn etwa 97



Peter Moor

Prozent der Asbestopfer sind innerhalb der zwei Jahre gestorben. Schliesslich haben wir eine Vereinbarung getroffen. Das brachte den Asbestopfern immerhin die Genugtuung, dass noch zu Lebzeiten Gelder geflossen sind. Seit 2017 wird nun beim Zeitpunkt der Diagnose Pleuramesotheliom die gesamte Integritätsentschädigung ausbezahlt, das sind heute ca. 119 000 Franken.

2017 kam dann gleichzeitig auch die Stiftung.

Ja, die Stiftung sollte eine Antwort sein auf den Entscheid des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte. Man wollte eine pragmatische Lösung mit einem Entschädigungsfonds. Er ist in erster Linie für jene Betroffenen gedacht, die ein Mesotheliom haben, aber keine Leistungen der Suva bekommen, weil die Krankheit nicht auf eine berufliche Asbestexposition zurückgeführt werden konnte. Aber die Leute sterben ja, und sie sterben schnell, und darum sind es nun häufig die Angehörigen, die etwas bekommen.

Sind mit dem Fonds auch die Klagen erledigt?

Nein, aber der Entschädigungsfonds wurde schon zur Hauptsache gemacht, damit die Industrie von den Klagen verschont wird. Und zwar nicht nur die Asbestindustrie, sondern dahinter steht auch noch die Versicherungsindustrie. Der Fonds ist grundsätzlich eine gute Sache. Der Nachteil ist aber, dass man die Asbesttragödie nicht richtig aufarbeiten wird. Die Auseinandersetzung mit der Asbesttragödie würde wachsam machen für die Zukunft, etwa bei Fragen zur Nanotechnologie, zu Strahlenschäden oder sonst etwas.

Aber Sie verzichten nicht auf Prozesse?

Nein, aber man muss sehen: Ein solcher Prozess dauert in der Schweiz erstinstanzlich mindestens fünf Jahre. Die Gegenseite ist in der Regel prominent vertreten durch grosse Anwalts-

kanzleien auf dem Platz Zürich. Ich habe im Glarner Verfahren vier Gegenparteien, unter anderem die SBB wegen dem angrenzenden Bahnhof als Umschlagplatz der Asbestsäcke. Jeder Anwalt dieser Gegenparteien schreibt praktisch ein Buch als Abwehrschrift, da wird nicht gespart!

Das Bössartige ist doch: Man hat 30, 40 Jahre Angst, und dann ist man so schnell tot. Man vermutet, dass man Asbest eingeatmet hat und wartet darauf, dass die Krankheit ausbricht, aber vorher kann man gar nichts machen.

Das ist ein grosses Problem. Aber insgesamt trifft es wenige Leute. Es gibt unzählige Arbeiter, die jahrelang in diesen Werken waren und nicht erkrankten, andererseits habe ich ein Opfer, das gerade mal vier Wochen in einem Betrieb gearbeitet hat. Wer beruflich über Jahre damit konfrontiert wurde, kann nun über den Fonds eine psychologische Beratung beanspruchen und eine jährliche medizinische Abklärung über die Unfallversicherung machen lassen, aber es gibt keine Abgeltung. Anders in Frankreich: Wer in einem Betrieb gearbeitet hat, wo Asbest verarbeitet wurde oder vorgekommen ist, erhält eine Genugtuung ausbezahlt.

Nach wie vor ist Asbest in vielen Bauten und Fahrzeugen vorhanden. Auch die SBB wurde vor ein paar Jahren in Bellinzona überrascht. Kann das auch bei bester Vorsicht passieren?

Da haben gewisse Kontrollabläufe versagt. Das darf bei den Bahnen nicht passieren. Man weiss, wo die Risiken sind. Und man weiss auch, welche Massnahmen zu ergreifen sind, welche Vorsorgeuntersuchungen anzuordnen sind. Man muss ja nicht eine Hysterie entfachen, es soll keine Angstmacherei sein.

«Wer beruflich über Jahre mit Asbest konfrontiert wurde, kann eine jährliche medizinische Abklärung über die Unfallversicherung machen lassen.»

MARTIN HABLÜTZEL
Anwalt

BARBARA SPALINGER antwortet

Gegen Asbest-krankheiten: Früherkennung

Was soll ich tun, wenn ich bei der Arbeit mit Asbest in Kontakt gekommen bin oder Zweifel habe, ob dies der Fall gewesen ist? Und was sind meine Rechte als Arbeitnehmer/in?

Zuerst mal ist es wichtig festzuhalten, dass die Besorgnis der Mitarbeitenden der Officine in Bellinzona völlig legitim ist. Sie haben gemerkt, dass die Suva einige von ihnen nicht mehr oder noch nie zur Teilnahme an ihrem Screening-Programm eingeladen hat, obwohl sie bei ihrer Berufstätigkeit mit Asbest in Kontakt gekommen waren. Über 50 Personen, die in den Officine arbeiten oder früher dort tätig waren, haben sich bei der Peko gemeldet, seit die Suva bisherigen Teilnehmenden am Programm brieflich mitgeteilt hat, dass sie künftig nur noch alle paar Jahre statt jährlich untersucht würden.

Die Verunsicherung beschränkt sich nicht nur auf die Officine. Auch Mitarbeitende anderer SBB-Werke haben uns kontaktiert, und wir beraten sie gerne, seien sie aktiv oder pensioniert. Der Gesundheitsschutz ist ein wichtiger Teil der gewerkschaftlichen Arbeit. Vor etwa zehn Jahren

lancierte der SEV eine Infokampagne zum Asbest, der in der Schweiz seit 1990 verboten ist. Damals wie heute empfehlen wir allen Kolleg/innen, die beruflich mit Asbest zu tun gehabt haben, sich beim Arbeitgeber zu melden. Denn dieser ist verpflichtet, alle Mitarbeitenden, die mit Asbest in Kontakt gekommen sind, über ihre Rechte zu informieren und sie für das Screening-Programm anzumelden.

Wenn Arbeitgeber ihrer Pflicht ungenügend nachkommen, kann der SEV intervenieren. Und sein Berufsrechtsschutz-Team kann Mitglieder beraten und unterstützen.

Bei bestimmten Krankheiten, die durch Asbest ausgelöst werden, kann es 40 Jahre dauern, bis sie sichtbar werden. Deshalb ist zu erwarten, dass zwischen 2020 und 2030 eine neue Welle von Erkrankungen auftreten wird. Beim Verkehrspersonal besteht dieses Risiko vor allem bei Personen, die im technischen Service tätig waren. Für sie ist es wichtig, dass sie auf ihre Fragen Antworten erhalten.

Willst auch du Barbara Spalinger oder einem anderen Mitglied der SEV-Leitung eine Frage stellen? Schreib an zeitung@sev-online.ch.

GESCHÄFTSLEITUNG SEV

«Wir sind ein gutes Team mit starkem Zusammenhalt»

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

Auf den 1. September hat Christian Fankhauser in der SEV-Geschäftsleitung Manuel Avallone abgelöst. Dessen SBB-Dossier ging an Vizepräsidentin Barbara Spalinger über und deren bisheriges KTU-Dossier an den neuen, welschen Vizepräsidenten.

SEV-Präsident Giorgio Tuti zieht nach zwei Monaten GL in der neuen Zusammensetzung eine sehr positive Bilanz: «Wir sind ein gutes Team mit einem starken Zusammenhalt. Dass nun mit Christian Fankhauser wieder ein Roman in der SEV-Leitung ist, ergibt einen ausgezeichneten Mix.» Auch nach dem Jubiläumsjahr werde es dem SEV 2020 nicht an Heraus-

forderungen fehlen: «Natürlich wollen wir den SEV weiter stärken. Dabei muss die ganze Organisation mitziehen, von der GL bis zu jedem und jeder Angestellten, in enger Zusammenarbeit mit den Unterverbänden und Sektionen.»

SBB muss Reorganisationen stoppen

Vizepräsidentin Barbara Spalinger hat von Manuel Avallone am 1. September die Betreuung der SBB übernommen, die aktuell stark in der Kritik steht. «Der Lokführermangel und die Probleme mit der Pünktlichkeit sind nur die Spitze des Eisbergs», betont Spalinger. «Das eigentliche Problem, das mit den versprochenen Massnahmen noch nicht gelöst wird, hat einen Namen: RailFit 20/30!»

Immerhin gibt die SBB-Leitung endlich auch Fehler zu: «Zum Glück tut sie das», sagt

Barbara Spalinger. Denn für sie ist der Mangel an Lok-, Zug-, Reinigungs-, Rangier-, Rollmaterialunterhalts- und Fahrbahnstandhaltungspersonal klar die Folge von Railfit 20/30. Ebenso das Fehlen von Zugverkehrsleiterinnen oder Ereignismanagern. «Dieses Sparprogramm hat zu unzähligen weiteren Reorganisationen geführt mit dem Resultat, dass niemand mehr den Überblick hat. Klar war nur das Ziel: Es muss gespart werden! Dass darunter der tägliche Betrieb litt, dass zahlreiche langjährige Mitarbeitende die SBB verliessen und ihr Know-how mitnahmen, dass jene, die blieben, immer mehr leisten müssen unter Stress – das alles schien die Leitung nicht zu kümmern. Wohin deren ausschliesslich finanzielle Sichtweise geführt hat, sehen wir jetzt, und es sieht nicht schön aus!»

Der SEV hat vor der unsinnigen Sparspirale stets gewarnt, und seine Befürchtungen sind wahr geworden. Es ist höchste Zeit, dass die SBB-Leitung daraus die nötigen Konsequenzen zieht: «Wir fordern ein Moratorium für alle laufenden Reorganisationen statt blosser kurzfristiger Symptombekämpfung», sagt Spalinger.

Werbung und Kampagnen bei den KTU

Für Vizepräsident Christian Fankhauser, der für alle übrigen Unternehmen (KTU) zuständig ist, muss der SEV «unbedingt den gewerkschaftlichen Organisationsgrad in mehreren grossen Unternehmungen verbessern und dafür seine Präsenz in den Betrieben verstärken. Wir werden uns auf bestimmte Unternehmen konzentrieren. Mit den Vorständen unserer Sektionen wollen wir klare Ziele festlegen und Kampagnen organisieren zu Themen wie der Weiterentwicklung der GAV oder der Verbesserung der Lebensqualität bei der Arbeit.» Nationale Kampagnen braucht es für ihn auch vor allem für die Wiedereingliederung von Mitarbeitenden in sicherheitsrelevanten Berufen, die diese aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr ausüben können, und für ein branchenweites Modell zur vorzeitigen Pensionierung.

Finanziell auf Kurs bleiben

Finanzchef Aroldo Cambi will vor allem dafür sorgen, dass der SEV finanzstark bleibt. «Dabei sind Vorsicht und Verantwortungsbewusstsein geboten. Unser Aktien- und Obligationenportefeuille muss von guter Qualität sein, und der SEV muss sich auf seine Kernaufgaben konzentrieren. Ein Beispiel für diese Politik ist der Verkauf unseres Hotels Brenscino.» Cambi kämpft zudem in den Stiftungsräten der Pensionskassen SBB und Symova hartnäckig für möglichst gute Renten für die Mitglieder.



Giorgio Tuti.



Barbara Spalinger.



Aroldo Cambi.



Christian Fankhauser.



Für die **Buschauffeure der Freiburgerischen Verkehrsbetriebe TPF** sind im Regionalverkehr vor allem die langen Dienstsichten ein Problem. Und im städtischen Verkehr in Freiburg arbeiten sie nicht gerne mehr als 5 Tage hintereinander, denn einen Bus in der Stadt zu fahren ist aufgrund des starken Verkehrs und des Stresses oft sehr belastend. Vor kurzem hat der Betrieb eine Planung vorgeschlagen, bei der die Dienstreisen zwar gut, die vorgesehenen Rotationen für die Fahrer/innen aber schlecht waren: 7 Nächte und sogar 6 Tage sollten sie am Stück arbeiten. Durch Einbezug des SEV und der Dienstplankommission konnte mit der Planung rasch eine geeignetere Lösung gefunden werden. Der Vizepräsident der Sektion SEV-TPF, Bernard Clerc organisierte Sitzungen, Flyeraktionen und eine ausserordentliche Versammlung Ende Oktober. Dort konnte die neue Lösung vorgestellt werden, die für die Fahrer/innen erträglicher ist. Die Gesundheit ist kostbar!

Der SEV unterstützt mit dem SGB das **Referendum «Nein zum Steuerbonus für reiche Eltern»**. Der Unterschriftenbogen liegt dieser Zeitung bei und ist auch auf sev-online.ch zu finden. Kurz vor den Wahlen hat eine rechte Mehrheit von SVP, FDP und CVP im Parlament beschlossen, die Abzüge pro Kind auf 10 000 Franken zu erhöhen. Sie verkauft das Steuergeschenk als «familienfreundlich», obwohl in erster Linie reiche Familien bei der direkten Bundessteuer davon profitieren – vor allem Familien mit Einkommen ab 150 000 Franken. Hingegen jene 45 % der Familien, die keine direkte Bundessteuer bezahlen, würden leer ausgehen. Das Steuergeschenk für die Reichen würde 350 Millionen Franken kosten.

ZPV-RESOLUTION

Auf dem Zug immer zu zweit!

SEV

Die Doppelbegleitung muss wieder eingeführt werden. Das fordert das beim SEV organisierte Zugpersonal in einer Resolution, die es an einer nationalen Tagung im Tessin am 5. November verabschiedet hat. Insbesondere das Zugpersonal, das auf der Gotthardachse arbeitet, verlangt von der SBB, dass sie ihre Strategie der Zugbegleitung anpasst. Um Sicherheit, Beratung und Service von hoher Qualität bieten zu können, müssen die Mängel behoben werden, die der SEV mehrfach angeprangert hat.

2018 hat die SBB nach rund 10 Jahren Doppelbegleitung entschieden, im Fernverkehr den zweiten Zugbegleiter zu streichen. Gemäss der SBB steht die Reorganisation der Zugbegleitung im Zusammenhang mit der Digitalisierung und geänderten Kundenbedürfnissen. Diese Strategie ist absurd, kurzfristig und in komplettem Widerspruch zur Realität: Wie kann man auf die Idee kommen, das Personal auf den Zügen zu reduzieren, wenn die Zahl der Reisenden laufend zunimmt? Heute sind täglich 1,3 Millionen Passagiere unterwegs.



Teilnehmer/innen der ZPV-Tagung vom Dienstag in Bellinzona.

Der SEV hat sich immer gegen die Streichung des zweiten Zugbegleiters gewehrt, insbesondere wegen der Sicherheit sowohl der Reisenden als auch des Personals. Die Forderung nach Doppelbegleitung wurde seinerzeit mit der Sicherheit, dem Bedürfnis nach guter Kundenberatung und dem Schutz vor Aggressionen begründet.

Die jüngsten Probleme auf der Gotthardachse, worauf der SEV und sein Unterverband des Zugpersonals ZPV frühzeitig hingewiesen haben, zeigen, dass die SBB-Strategie zum Scheitern verurteilt ist. Immer häufiger findet sich das Zugpersonal in grossen Schwierigkeiten, die es mit persönlichem Unbehagen lösen muss, ohne es jedoch irgendwann an der Professionalität

fehlen zu lassen. Aber es wird für einen einzelnen Zugbegleiter unerträglich, wenn er in einem überfüllten Zug allein Hunderte von Reisenden betreuen muss, die wegen des ungenügenden Angebots immer unzufriedener werden.

Das Personal, das auf dem Zug immer als Botschafter der SBB wirkt, muss einigermassen entspannt arbeiten können. Im Umfeld einer Bahn, wo die zunehmende Automatisierung die Stationen entmenslicht – auch durch die Schalterschliessungen –, wird das Zugpersonal tragischerweise zum Blitzableiter, bei dem sich die Klagen der Kundschaft sammeln.

Insgesamt ist es also schlicht unzumutbar, dass insbesondere auf der Gotthardachse, mit der Fahrt durch den längsten Bahntunnel der Welt, Doppelkompositionen mit einem einzigen Zugbegleiter pro Komposition verkehren. Dasselbe gilt für andere Strecken in der Schweiz, wo die gleichen Züge gar nur mit einem Zugbegleiter für den ganzen Zug verkehren.

Aus allen diesen Gründen fordern der SEV und sein Unterverband des Zugpersonals ZPV von der SBB, dass die Doppelbegleitung wieder auf allen Zügen des Fernverkehrs eingeführt wird, und zwar unverzüglich.

GESAMTERNEUERUNG PERSONALKOMMISSIONEN SBB

Neue Peko bei Cargo, P und K/IM

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Ende Oktober wurde das Resultat der Kampfwahl von 41 Mitgliedern der Personalkommissionen des Personenverkehrs SBB bekannt. Bereits im August waren 76 Peko-Sitze der Divisionen Personenverkehr, Cargo und Konzernbereiche/Immobilien in stiller Wahl besetzt worden. Somit steht nun die Zusammensetzung der Peko der drei Divisionen fest.

Besetzt werden konnten 117 Sitze, davon 76 in stillen und 41 in Kampfwahlen. 19 Sitze bleiben mangels Kandidat/innen vakant. Nachfolgend sind alle Peko-Mitglieder aufgeführt. Die meisten (96) sind SEV-Mitglieder; bei den übrigen 21 steht in Klammern, welche Gewerkschaft sie portiert hat oder ob sie mit einer eigenen Liste kandidiert haben. Die in Kampfwahlen Erkorenen sind durch rote Druckfarbe gekennzeichnet. Zu einigen Kandidierenden wurde ihre Funktion nicht kommuniziert. Gewählt sind:

Peko Division Cargo: Präsidium: Alex Brunner, Lokführer (VSLF).

Peko Division Personenverkehr: (Wahlkreis) P-Support: Sitz bleibt vakant. **Operations Support:** Stefan Zaugg, Teamleiter Rollmaterial-Projektmanagement. **VSV:** Marie-José Juillet, Kundenberaterin; Diana Oertig, Kundenberaterin; Remo Tschannen, Teamleiter Reisezentrum. **Operations Kundenbegleitung:** Pascal Prince, Kundenbegleiter; Thomas Walther, Kundenbegleiter. **Operations Zugführung:** Urs Frank, Lokführer; Michel Roth, Lokführer. **Operations Cleaning:** Agim Marina, Mitarbeiter Resa/Clean; **Operations Rangier:** Juri de Biasi, Lokführer Kat A40. **Operations CompanyMail, Transport & Logistik (CTL):** Thomas Marti. **Operations BP-SUP:** Andrea Calogero Pace, Spezialist TCC Ost. **Operations Unterhalt Rollmaterial (UHR):** Roger Derungs, Instand-

haltung Rollmaterial; Maurizio Di Blasi, TS; Leo Ebener, Techniker Level 4b (Transfair); Markus Stäheli, Diagnostiker Fahrzeugdiagnose. **Öffentliche Sicherheit (OES):** Martin Kohler, Suchhundeführer (KVÖV).

Peko Division Konzernbereiche/Immobilien: Informatik: Uwe Grassel-Bucher, Senior Projektleiter. **IM-Support:** Esther Huser-Giger, Senior Immobilien-Bewirtschafterin. **IM-FM:** Markus Stampfli, Gruppenleiter.

Peko Fläche Cargo: Aarepark: Lorenz Kaufmann, Fachspezialist Systeme (eigene Liste); zwei Sitze bleiben vakant. **Asset Management:** Vincenzo Rizzo, Stv. Teamleiter Lok-Unterhalt (eigene Liste); Florian Schröder, Handwerksmeister/Rangierer; Maurizio Sulmoni. **Mitte:** Adrian Arnold, Lokführer Cargo; Martin Geiger, Lokführer Cargo (VSLF); Beat Geiseler, Lokführer Cargo; Bruno Ruff; Urs Schweizer, Lokführer Cargo (VSLF). **Ost:** Gion Kqira, TKC; Simon Müller; Christian Niederlopf; Matthias Papp, LPC; Thomas Probst, Lokführer Cargo. **West:** Pasquale De Lorenzis (Transfair); Yannick Durand, Lokführer LCB; Alain Michel, RCB B100; 2 Sitze bleiben vakant.

Peko Fläche Immobilien-Facility Management: Mitte: Nicola Sacco, Reinigungsspezialist; ein Sitz bleibt vakant. **Ost:** Markus Stampfli, Gruppenleiter. **West:** Lucien Schorderet, Betriebsangestellter.

Peko Fläche Personenverkehr: Operations CTL: Deutschschweiz: Roland Camen, Schichtleiter. **Bellinzona:** Fabio Lanfredi, Leiter Gruppe Fahrer CTL (eigene Liste). **Genf, Lausanne:** Thomas Marti, Teamleiter.

Operations Kundenbegleitung: Mitte: René Bertsch, KBC; Gian-Marco Blattner, Chef Kundenbegleitung; René Furrer, Chef Kundenbegleitung; Pascal Siegfried, KBC; Martina Tschanz, Kundenbegleiterin. **Ost:** Rudolf Baumann, Kundenbegleiter; Josef Glanzmann,

Chef Kundenbegleitung; Felix Inderbitzin, Chef Kundenbegleitung; Thomas Walther, Fachspezialist Einteilung und CKB. **West:** Vincent Biétry, Kundenbegleiter; Eugénie Guédât, Kundenbegleiterin; Pascal Prince, Kundenbegleiter; Alexander Seiler, Chef Kundenbegleitung.

Operations Zugführung: Mitte: Urs Frank, Lokführer; Karin Daniela Schütz, Lokführerin (VSLF); Beat Schwerzmann, Lokführer Kat. B; René Walser, Lokführer. **Ost:** Jota Caruso, Personaleinsatzplanerin Zugführung; Maja Fischer, Lokführerin; Domenika Jaggi, Lokführerin (VSLF); Daniel Ruf, Lokführer B (VSLF); Manuel Ruiz, Lokführer. **West:** Eric Guex, Lokführer (VSLF); Mathieu Jotterand, Lokführer (VSLF); Richard Odermatt, Lokführer (VSLF); Xavier Sprunger, Lokführer Kat B (VSLF).

Operations-UHR-Serviceanlagen: Zürich: Roger Derungs, Instandhaltung Rollmaterial. **Genf:** Laurino Luca Bianchini, Instandhaltungstechniker Level 2. **Oberwinterthur/RICO:** Fiorentino Marrone, Instandhaltungstechniker Level 2. **Bellinzona:** Fabrice Fink, Mechaniker. **Basel:** Markus Niethammer. **Helpdesk Fahrzeugdiagnose:** Gilbert Pürro, Technischer Assistent Helpdesk. **In den folgenden vier Wahlkreisen bleiben die Sitze (je einer) mangels Kandidierender vakant: Brig, Biel, RZA sowie Maintenance, Steuerung und Lenkung.**

Operations-UHR-Werke: Olten: Leo Ebener, Techniker Level 4b (Transfair); David Hochstrasser; Olivier Serdaoun; Urs Siegrist, Handwerker. **RLS:** Roland Mäder; Patrick Wilome, Instandhaltungsfachmann; Peter Wymann, Schreiner. **Yverdon:** Michaël Bouche, technischer Mitarbeiter; Maurizio Di Blasi, TS; Philippe Steullet, Mechaniker; Jean-Daniel Randin, Mechaniker. **FZG (Bellinzona):** Mauro Beretta, Instandhaltungstechniker; Ivan Cozzaglio, Koordinator Schweissarbeiten; Fiore Raso, Spezialhandwerker; Romeo Ruggiero, AVOR; Davide Soldà, Handwerksmeister; Lucas Tobler (eigene Liste).

Operations-Cleaning/Rangier: Mitte/Süd: Roberto Balsano, Rangierspezialist; Juri de

Biasi, Lokführer Kat. A40 plus. **Ost:** Juan José Colomer, Mitarbeiter Reinigung/Resa. **Castriot Daka,** Lokführer Kat. A plus mit ZV-Modul. **West:** Karim Habraoui, Mechaniker Rangier; Kazim Sengül.

TPO: Bellinzona: Thomas Bernasconi. **Deutschschweiz:** Manuel Kobler, Polizist/Gruppenchef (KVÖV). **Genf, Lausanne, Freiburg, St-Maurice:** der Sitz bleibt vakant.

VSV/VGB: Léman Ost: Jean-Michel Béléna, Kundenberater (Transfair). **Bern-Oberwallis:** Remo Tschannen, Teamleiter Reisezentrum. **Aarau:** Patricia Ryter (eigene Liste). **CC Brig:** Cornelia Gemmet, Kundenberaterin. **Zürich Südwest:** Jolanda Berli, Reiseberaterin. **Basel:** Michèle Blanco Ramos, Kundenberaterin; **Zürich Stadt:** Rita Blatecki, Kundenberaterin; **Zentralschweiz:** Barbara Ettl, Reiseberaterin. **RIDA:** Markus Gehring, Mitarbeiter RIDA. **Zürich Südost:** Erich Habegger, Leiter Reisezentrum. **Solothurn:** Audrey Jeangros, Kundenberaterin. **Léman West:** Marie-José Juillet, Kundenberaterin. **Tessin:** Vanni Nembrini, Kundenberater. **In den vier Wahlkreisen Zürich Nordost, Ostschweiz, Südschweiz und VSV-SUP** bleiben die Sitze (je 1) vakant.

Support: Operations-BP-SUP: Andrea Calogero Pace, Spezialist TCC Ost. **Deutschschweiz:** Matthias Haag, Fachspezialist Lenkung. **Operations-SUP:** Stefan Zaugg, Teamleiter Rollmaterial-Projektmanagement. **In den drei Wahlkreisen Bellinzona, Pollegio; Genf, Lausanne** sowie P-SUP bleiben die Sitze (je 1) vakant.

Besetzung der Peko-Präsiden in der nächsten Woche

Am 11./12. November kommen alle Peko zusammen, um sich zu konstituieren. Dazu gehört insbesondere die Besetzung der Präsiden und die Verteilung der übrigen Funktionen. Als einziger Peko-Präsident steht zurzeit Alex Brunner bei der Peko Division Cargo fest. Bei SBB Infrastruktur werden die Peko im Frühjahr 2020 gewählt.

WELCHE ZUKUNFT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR?

Avenir Suisse will höhere Tarife, SEV warnt vor sozialen Folgen

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Im Rahmen der 100-Jahr-Feierlichkeiten des SEV in der Ostschweiz diskutierten am 29. Oktober SEV-Präsident Giorgio Tuti und Daniel Müller-Jentsch, Verkehrsexperte von Avenir Suisse gleich zweimal über die Zukunft der Mobilität – und waren sich in einem wesentlichen Punkt nicht einig: Avenir Suisse will die Tarife im öffentlichen Verkehr erhöhen, um dessen Wachstum und Kosten zu senken, für den SEV aber müssen die Tarife für alle tragbar bleiben.

Tuti und Müller-Jentsch kreuzten sich die Klängen zuerst am 100-Jahr-Fest im Depot der Frauenfeld-Wil-Bahn in Wil und danach im Kino Palace in St. Gallen im Rahmen einer Vortragsreihe, die der SEV zusammen mit der Erfreulichen Universität St. Gallen anbot. In Wil diskutierte auch Ständerat Paul Rechsteiner mit, und in St. Gallen VCS-Präsident Ruedi Blumer (seine Ideen in der grossen Box).

Wohin reine Kostenorientierung führt

«Man muss die Probleme der Gegenwart lösen, bevor man die Zukunft angehen kann», stellte Giorgio Tuti erst mal klar, mit Verweis auf die gravierenden Qualitätsprobleme der SBB. «Man kann ein öV-Unternehmen nicht gleich führen wie irgendeinen börsenkotierten Industriebetrieb.» Der Fokus auf Effizienzsteigerung durch Kostensenkung mit ständigen Reorganisationen und Abbau von Rollmaterialreserven und Personal in allen Kategorien (Lok-, Zug-, Instandhaltungs-, Rangier- und Reinigungspersonal, Zugverkehrsleiter usw.) bewirkt heute, dass Ressourcen für einen qualitativ befriedigenden Betrieb fehlen. Resultat: verspätete, zu kurze oder ganz ausfallende Züge...

öV bleibt personalintensiv

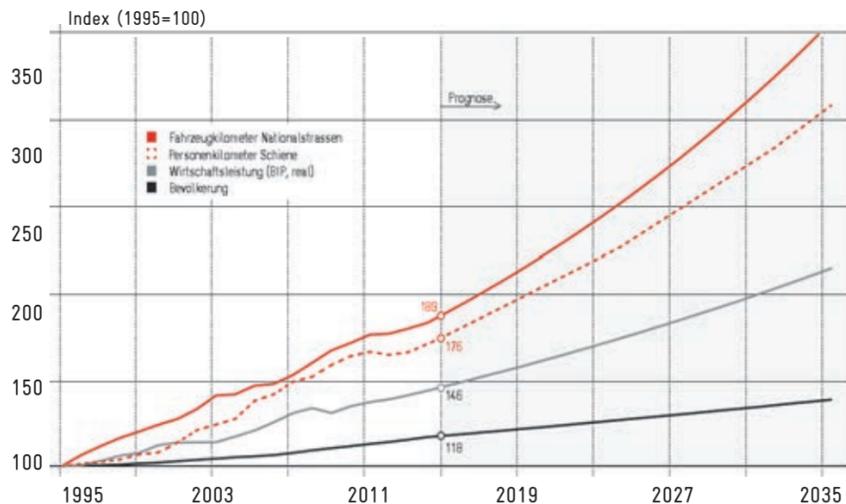
Tuti ist überzeugt, dass es im öV trotz Digitalisierung künftig nicht weniger Personal

«Handeln ist Pflicht, insbesondere bei der Mobilität»

Ruedi Blumer, Präsident des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS), erklärte in St. Gallen, dass angesichts der fortschreitenden weltweiten Klimaerwärmung dringender Handlungsbedarf besteht, «insbesondere bei der Mobilität. Denn 40% des CO₂-Ausstosses verursacht zurzeit in der Schweiz der Strassen- und Flugverkehr. Damit ist klar, dass hier ein wichtiger Hebel zur Problemlösung liegt.»

Ruedi Blumer umriss seine Vision der Mobilität im Jahr 2040 in 15 Punkten:

1. Es gibt in der Schweiz keine Inlandflüge mehr.
2. Die elf Regionalflugplätze sind alle aufgehoben und die Landepisten renaturiert.
3. Die Anzahl Flüge hat sich weltweit gegenüber heute halbiert. Herr und Frau Schweizer reduzieren um 75%. Sie fliegen heute doppelt so viel wie unsere Nachbarn in Deutschland, Frankreich, Italien oder Österreich und mehr als 10mal mehr als der Weltdurchschnitt.
4. Billig-Airlines wie EasyJet gibt es nicht mehr. Flugtickets kosten mehr als doppelt so viel wie heute. Auf dem Kerosin werden weltweit erhebliche Steuern und Abgaben erhoben, die zum einen Teil an die Bevölkerung rückvergütet werden und zum andern Teil für Bau und Unterhalt von fossilfreien Verkehrsinfrastrukturen wie Fuss- und Velowege oder Tram- und Bahnangebote zur Verfügung stehen.
5. Drei Viertel der Haushalte in Städten und Agglomerationen besitzen kein eigenes Auto mehr.



Der Verkehr wächst seit Jahren schneller als Wirtschaft und Bevölkerung. (Avenir Suisse / BFS)

brauchen wird, um einen guten Service zu gewährleisten. Denn auch IT-Systeme müssen betrieben und unterhalten werden, und für den Fall, dass sie versagen, braucht es Interventionskräfte, auch zur Betreuung der Reisenden. «Diese wollen keine menschenleeren Züge und Geisterbahnhöfe, sonst nehmen sie das Auto, und das wollen wir ja nicht.» Denn der öV ist nicht nur klimaschonender, sondern auch viel platzsparender als der motorisierte Individualverkehr, selbst wenn Automotoren mal kein CO₂ mehr ausstossen werden.

Verkehr lenken und senken

Daniel Müller-Jentsch zeigte auf, dass der Bahn- und Strassenverkehr in der Schweiz in den letzten 25 Jahren viel stärker gewachsen ist als die Bevölkerung und die Wirtschaftsleistung (BIP) – siehe Grafik. Einen wichtigen Grund für die rasante, ressourcenfressende und wenig klimafreundliche Zunahme der Mobilität sieht der Verkehrsexperte darin, dass Mobilität zu billig sei – im Fall des öV wegen seiner mas-



Ruedi Blumer, Giorgio Tuti und Daniel Müller-Jentsch im Kino «Palace» in St. Gallen.

siven Subventionierung durch die öffentliche Hand, während die Strasse ihre Kosten weitgehend selber deckt (hier hatte Ruedi Blumer zu den externen Kosten andere Zahlen).

Das Schweizer öV-System beurteilt Müller-Jentsch zwar als qualitativ vorbildlich, aber als zu teuer. Er fordert darum einen Stopp des Bahnausbau, denn sonst würden die Kosten für Unterhalt und Betrieb immer grösser. Das sei auf die Dauer nicht finanzierbar, und falls dem Staat einmal die Mittel ausgingen, seien letztlich Linien gefährdet. Obwohl die Strasse weitgehend selbsttragend sei, müsse aber auch hier dem ungebremsten Verkehrswachstum Einhalt geboten werden, um Ressourcen, Klima und Umwelt zu schonen, betonte Müller-Jentsch.

«Software statt Hardware»

Bei Bahn und Strasse müsse statt auf Hardware-Ausbau vermehrt auf smarte Software-Lösungen gesetzt werden, forderte Müller-Jentsch: bei der Bahn zum Beispiel auf noch kleinere Abstände zwischen Zügen dank Automatisierung. Vor allem aber brauche es Massnahmen zur Verkehrslenkung und -senkung – auch beim Strassenverkehr, unterstrich der Verkehrsexperte. Deshalb habe Avenir Suisse bei der Abstimmung über die zweite Strassenröhre am Gotthard im Februar 2016 gegen dieses teure Bauprojekt gekämpft, wie der SEV...

Für Müller-Jentsch gilt es in erster Linie die bestehenden Kapazitäten besser zu nutzen und so Geld zu sparen, bei Strasse und öV. «Bei der SBB beträgt die durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Fernverkehr 32% und im Regionalverkehr sogar nur 20%. Nur drei bis vier Stunden am Tag ist das Bahnsystem überlastet.»

Variable und höhere Tarife?

Die Verkehrsspitzen könnten durch variable Tarife gebrochen werden, ist Müller-Jentsch überzeugt. Zudem lasse sich durch mehr Kostenwahrheit – das heisst: höhere, weniger subventionierte Billettpreise – auch Verkehr ganz

vermeiden. Pendler/innen würden näher zum Arbeitsort ziehen, Homeworking machen usw.

Pendler und Seniorinnen stärker zur Kasse bitten?

«Die Pendler/innen sind heute gleich dreifach subventioniert: durch die allgemeine Subventionierung des Verkehrs, durch Mengenrabatte mittels GA und Halbtax-Abo sowie durch den Pendlerabzug bei den Steuern», sagte Müller-Jentsch. Vor allem die Subventionierung von Erstklass-Abos müsse aufhören, und auch die Rabatte für Senior/innen, zumindest während der Verkehrsspitzen.

Für Giorgio Tuti hingegen wäre eine Mehrbelastung der Pendler/innen unsozial, weil viele durch Reorganisationen, die hohen Mietpreise in den Städten oder durch familiäre Umstände (z.B. Kinderhüten durch Grosseltern) zum Pendeln gezwungen sind. «Die öV-Tarife müssen für alle tragbar bleiben.»

Tuti ist auch dagegen, beim Sparen ausgerechnet bei den Senior/innen anzufangen, von denen wegen den sinkenden Renten immer mehr den Gürtel enger schnallen müssen. Der Angriff von Avenir Suisse auf den generellen Seniorenrabatt löste in Wil auch beim Publikum hörbare Reaktionen aus. «Man muss im Leben doch auch etwas Freude haben», sagte dazu der ehemalige SGB-Präsident Paul Rechsteiner und erntete spontanen Applaus.

Rückverlagerung auf die Strasse vermeiden!

Variable Tarife würden zudem das heutige einfache Tarifsystem intransparenter und unattraktiver machen, warnte Tuti: «So würde wieder mehr Auto gefahren.» Und natürlich vor allem auch, wenn der öV stärker verteuert würde als das Autofahren...

Bevölkerung auf guten, erschwinglichen öV angewiesen

«Man darf beim öV nicht nur auf die Kosten schauen, weil er für die Erschliessung der Randgebiete und für die Kohäsion des Landes sehr wichtig ist», betonte Tuti. «Der öV als Service public bringt der Bevölkerung sehr viel und darf etwas kosten.»

Einig waren sich Müller-Jentsch und Tuti darin, dass es beim Flugverkehr eine internationale Kerosinsteuer und weitere Lenkungsmaßnahmen braucht, damit die Bahn auf mittlerer Distanz wieder konkurrenzfähig wird.

Sag uns deine Meinung

Wie sieht die Mobilität im Jahr 2040 aus? Personen verschiedener Interessenorganisationen haben uns dazu ihre Antworten gegeben:

- «2040 wird der Verkehr menschenfreundlich, nachhaltig und klimaneutral sein – weil wir uns etwas anderes gar nicht mehr leisten können.» Bea Heim, IGÖV
- «2040 prägen automatisierte Fahr- und «Fliegzeuge» – entflechtet unterer, auf und über dem Boden – das Mobilitätsbild.» Peter Goetschi, Zentralpräsident TCS
- «2040 gibt es in der Schweiz noch genau zwei Städte, in denen der öffentliche Verkehr nicht gratis ist, Genf und Lugano. Und zwar, weil dort die Verkehrsbetriebe privatisiert wurden und sich die Eigentümer immer noch vorstellen, mit dem investierten Kapital viel Geld verdienen zu können.» Daniel de Roulet, Schriftsteller



Was ist deine Meinung?
Diskutiere mit unter
100.sev-online.ch (Rubrik
Zukunft / Mobilität 2040)

LINK ZUM RECHT

AHV: Wenn eine Lücke bleibt



Berufsrechtsschutzteam SEV

In einem aktuellen Entscheid hat das Bundesgericht einen Fall zur Schliessung einer Beitragslücke der AHV untersucht.

Anatole war von 2005 bis 2012 ordentlicher Student einer Universität. Im Dezember 2017 teilt er seiner AHV-Ausgleichskasse mit, dass er im Jahr 2017 keine Einnahmen erzielt habe. Und er bittet gleichzeitig darum, ihm zu bestätigen, dass es in den Vorjahren keine Beitragslücken gegeben habe. Die Kasse schickt ihm daraufhin einen Auszug aus seinem individuellen Konto zu. Anatole stellt fest, dass die Beiträge zwischen 2005 und 2011 bezahlt wurden, ebenso von 2013 bis 2016. Aber nicht im Jahr 2012. Die Kasse teilt ihm mit, dass es ihm angesichts der «fünfjährigen Verjährungsfrist» nicht möglich sei, die Beiträge jenes Jahres nachzuzahlen. Gemäss der Kasse ist die in Art. 16 Abs. 1 AHVG vorgesehene Fünfjahresfrist eine Verfallsfrist. Die Frist zur Begleichung des Beitrags für 2012 sei am 31. Dezember 2017 abgelaufen.

Anatole legt gegen den Entscheid der Kasse Rekurs ein. Das Kantonsgericht weist diesen aber ab. Anatole bittet deshalb das Bundesgericht, sein Recht zu bestätigen, die Beiträge an die AHV/IV/EO fürs Jahr 2012 nachzuzahlen.

Das Bundesgericht erinnert zunächst daran, dass Personen ohne Erwerbstätigkeit ab dem 1. Januar nach ihrem 20. Geburtstag beitragspflichtig sind. Und dass Beiträge, deren Höhe nicht innerhalb von fünf Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem sie fällig gewesen sind, festgelegt worden sind, nicht mehr eingefordert oder entrichtet werden können.

Anatole bittet darum, die Lücke bei den Beiträgen für 2012 schliessen zu können. Sein Hauptargument ist, dass es sich bei der gesetzlichen Frist um eine Verjährungsfrist handle, die er durch sein Schreiben vom 28. Dezember 2017 unterbrochen habe.

Das Bundesgericht weist darauf hin, dass die Verfallsfrist weder ausgesetzt noch unterbrochen werden kann. Entweder wird die Frist durch eine Entscheidung über die Höhe der Beiträge innerhalb von fünf Jahren nach Ablauf des betreffenden Kalenderjahres gesichert oder sie wird nicht eingehalten. In letzterem Fall können keine Beiträge mehr eingefordert oder entrichtet werden.

Das Argument von Anatole bezüglich der Unterbrechung der Frist durch sein Schreiben vom 28. Dezember 2017 ist aus Sicht des Bundesgerichts nicht relevant. Selbst wenn er sich auf seinen guten Glauben beruft und argumentiert, dass die Ausgleichskasse zum Zeitpunkt des Eingangs seines Schreibens «durchaus in der Lage gewesen wäre, die Höhe der für 2012 fälligen Beiträge vor Ablauf der Fünfjahresfrist festzulegen, wenn sie wilens gewesen wäre».

Das Bundesgericht hält fest, dass Anatoles Brief vom 28. Dezember 2017 am folgenden Tag – Freitag, den 29. Dezember 2017 – bei der Ausgleichskasse eingegangen ist. Da der 31. Dezember 2017 mit einem Sonntag zusammenfiel, hätte die Kasse zur Einhaltung der Verfallsfrist spätestens am Freitag, den 29. Dezember 2017, also am Tag des Briefeingangs eine Entscheidung treffen müssen. Aus Sicht des Grundsatzes von Treu und Glauben kann man von der Verwaltung nicht verlangen, dass sie schon am Tag eines Briefeingangs eine Entscheidung trifft, sondern sie muss dies in einer angemessenen Frist tun. Ein einziger Arbeitstag ist dies sicher nicht.

Anatole argumentierte auch, dass die Kasse ihn damals nicht über die Beitragsentscheidung für 2012 benachrichtigt habe. Leider sieht die Rechtsprechung aber nicht vor, dass eine Beitragslücke geschlossen werden kann, auch dann nicht, wenn sie auf einen Fehler oder Irrtum der Verwaltung zurückzuführen ist – vorbehaltlich des Rechts auf Schutz von Treu und Glauben. Dieses sei hier jedoch nicht verletzt worden, urteilt das Bundesgericht. Es weist daher Anatoles Beschwerde ab, und die Prozesskosten gehen auch zu seinen Lasten.

FERNBUSSE

Eurobus gibt nationale Fernbuslinien auf

Keystone-sda / Fi Eurobus stellt sein inner-schweizerisches Fernbusangebot mit dem Namen «Swiss-Express» per Mitte November ein. Betroffen sind sechs Busse, die noch bis 15. November auf drei öffentlichen Linien verkehren. Das Bundesamt für Verkehr hebt die Konzession auf für die täglichen Verbindungen St. Gallen–Zürich–Lausanne–Genf, Zürich–Bern–Montreux und Zürich–Basel–Luzern–Lugano mit je mehreren Zwischenhalten. Damit verschwindet das einzige derartige Angebot. Ob es zu Entlassungen kommen wird, ist unklar. Eurobus zeigte sich zuversichtlich, dass sich für die von der Aufgabe dieser Strecken betroffenen 20 Mitarbeitenden teilweise eine interne Lösung finden lasse. Nicht tangiert vom Rückzug werden die Fernverbindungen ins Ausland.

Eurobus stellt die innerschweizerischen Fernverkehrslinien mangels Kundennachfrage ein. Bereits im vergangenen Dezember hatte Eurobus die Teilstrecken zwischen

Chur und Zürich sowie zwischen Martigny und Sitten eingestellt. Die Auslastung der Busse lag nur bei rund 10 Prozent.

Roger Müri, Geschäftsführer des Schweizer Geschäfts von Eurobus, kritisierte aber auch die Rahmenbedingungen als schwierig. «Damit Fernbusse in der Schweiz ihre Rolle als sinnvolle Ergänzung des öV finden können, muss es neue Regeln geben», sagte Müri. Heute könnten private Anbieter zu wenig schnell und zu wenig flexibel auf die effektive Nachfrage reagieren. «Wir sind bei geklärten Rahmenbedingungen gerne bereit, ein neuerliches Engagement in Betracht zu ziehen», so Müri. Er sei weiterhin vom Fernbuskonzept überzeugt. Ins Ausland bietet Eurobus Gruppenreisen bzw. den «Rust-Express» an. Das zur Knecht-Gruppe gehörende Unternehmen betreibt 300 Mini-, Linien- und Reisebusse. Über 500 Mitarbeitende erwirtschafteten 2018 einen Umsatz von 127 Mio. Franken. – **SEV-Standpunkt auf Seite 1.**

Ausschreibung von Buslinien im Jura

Solidarität mit den Busfahrer/innen!

Der Kanton Jura hat seine Buslinien ausgeschrieben. So will er eine Million Franken pro Jahr einsparen. Jede/r von uns kann sich mit den jurassischen Busfahrer/innen solidarisch zeigen durch Unterschreiben dieser Petition – zu finden auch online unter sev-online.ch/solidaritaet.

Diese Ausschreibung gilt es zu bekämpfen, denn:

1. Der Wettbewerb zwingt die Anbieter, die Preise ihrer Offerten zu senken. Das geschieht auf Kosten der Arbeitsbedingungen und Löhne des Personals sowie auf Kosten der Sicherheit.
2. Die CJ und PostAuto könnten ihre Konzessionen verlieren. Mitarbeitende dieser Unternehmen könnten also ihre Stelle verlieren. Gegen 200 Personen sind betroffen.
3. Falls Linien an eine andere Firma übergehen, könnte diese zwar bisherige Beschäftigte übernehmen, könnte aber deren Arbeitsbedingungen nach einem Jahr verschlechtern.

Name	Vorname	Adresse	E-Mail	Unterschrift

Bitte Unterschriftenbogen bis 15. November 2019 retournieren an:
SEV Zentralsekretariat, Kommunikation, Steinerstrasse 35, Postfach 1008, 3000 Bern 6

FERNBUSSE

Bund sieht wenig Potenzial für nationale Fernbuslinien

Keystone-sda Das Ende des nationalen Fernbusangebots «Swiss-Express» von Eurobus per Mitte November verläuft nicht ohne Nebengeräusche. Da steht etwa die Kritik im Raum, wonach der Wettbewerb für private Pionierbetriebe praktisch verunmöglicht werde. Das Scheitern sei deshalb absehbar und wenig überraschend gewesen, lautet der Tenor von Kommentatoren. Die «Neue Zürcher Zeitung» schrieb von einem «regulatorischen Korsett».

In der Schweiz ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) für das Ausstellen der Fernverkehrskonzessionen zuständig, es setzt die rechtlichen Rahmenbedingungen in die Praxis um. Die sich überschlagenden Ereignisse sieht die Behörde gelassen. Die «angebliche Trägheit des Bundes im Konzessionierungsprozess» sei vom Gesetzgeber so gewollt, schreibt das BAV auf Anfrage der Nachrichtagentur Keystone-SDA. Basis des «Gesamtsystems öV» seien die «Durchlässigkeit des Tarifsystems», ein «stabiler Fahrplan» sowie «Kontinuität und Verlässlichkeit». Dafür profitierten konzessionierte Transportunternehmen «von einem gewissen Konkurrenzschutz». Die oberste Maxime laute, dass im Fernverkehr keine bestehenden und vom Bund konzessionierten Verkehrsangebote in ihrem Bestand gefährdet werden. Im Fernverkehr wird so vor allem die SBB geschützt.

Parlament trat auf die Bremse

Der Bundesrat habe in seinem Bericht zum internationalen Personenverkehr und zu den Fernbussen vom Oktober 2017 die Einbindung der nationalen Fernbusse klar unterstützt, schreibt das BAV weiter. Für die Konzessionserteilung an Fernbusbetreiber gebe es in Gesetz und Verordnung aber klare Vorga-

ben. Das Parlament ist gegenüber einer vorsichtigen Liberalisierung im Fernverkehr skeptisch eingestellt: Es hat vor längerem ein Gesetz für Fernbusse beschlossen, das Rosinenpickerei auf Kosten der Bahn verhindern soll. Eine Mehrheit glaubt nicht, dass sich mit mehr Wettbewerb das Angebot und die Qualität wesentlich verbessern liessen.

Punktueller Angebote möglich

Der potenzielle Markt für neue Anbieter bleibt deshalb klein. «BAV und Bundesrat haben das Potenzial für eigenwirtschaftliche nationale Fernbusleistungen von Anfang an als gering beurteilt», gibt die Konzessionsbehörde zu bedenken – und verweist auf den bereits erwähnten Bericht aus dem Jahr 2017. Nationale Fernbusse können demnach eine «punktuelle Ergänzung des bestehenden öV-Systems» darstellen. «Die weitere Entwicklung des Markts wird sich zeigen», so das BAV. Die letzten politischen Entscheide hätten den Markteintritt aber nicht attraktiver gemacht.

Nicht in die Karten blicken lässt sich das BAV betreffend Stand der hängigen Gesuche. Es lasse sich keine Prognose machen, bis wann darüber entschieden werde, sagte Sprecher Müller.

Hinter den Kulissen heisst es, dass sich bereits in den nächsten Wochen was tun könnte. Einerseits will der österreichische Anbieter Dr. Richard in die künftige Lücke im nationalen Fernbusverkehr springen. Er strebt einen Busbetrieb auf den Strecken Zürich Flughafen–Zürich–Bern, Zürich–Basel–Bern sowie Zürich–Luzern–Bern an. Auch ein Gesuch von Eurobus und der SBB ist hängig. Die beiden Unternehmen planen Nacht- und Frühverbindungen mit Bussen an die Flughäfen.

UNTERVERBAND AS

GAV 2022: Für eine SBB, bei der man gerne arbeitet

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Schwerpunkt der AS-Delegiertenversammlung vom 23. Oktober im Restaurant Mapamondo in Bern war ein Workshop zu den GAV-Verhandlungen 2019 und 2022.

Die 36 Delegierten diskutierten in vier Gruppen, was bei der Vorbereitung der letzten GAV-Verhandlungen gut oder schlecht war und wie die nächsten GAV-Verhandlungen bezüglich Vorgehen und Inhalt aufzugleisen sind.

Die letzten Verhandlungen wurden grundsätzlich positiv beurteilt: Der SEV sei gut vorbereitet gewesen, habe transparent über die Extremforderungen der SBB-Führung informiert und diese für die Mobilisierung genutzt. Kritisiert wurde die Verknüpfung mit den Kontingenten für OR-Verträge und mit der Pensionskasse (die SBB versuchte ihren Beitrag zur Abfederung technischer Anpassungen vom GAV-Verhandlungsergebnis abhängig zu machen). Hinterfragt wurde, ob der SEV gut daran tat, von Beginn an realistische Forderungen zu stellen, statt hoch zu pokern wie die SBB. Mehrmals wurde gefordert, nächstes Mal mit

«starken» Forderungen zu starten, auch wenn diese nicht vollständig durchgesetzt werden könnten. Und auch wenn Extremforderungen in der Öffentlichkeit womöglich schlecht ankommen – wie 2018 die SBB-Provokationen, was dem SEV half, zusammen mit dem Sabbatical des CEO. «Wenn Personal fehlt, braucht es klar bessere Arbeitsbedingungen, auch im Interesse der Unternehmung», wurde argumentiert. Es müsse früh eine entsprechende «Vision kreiert» werden. Überhaupt sollten die Vorbereitungen auf die Verhandlungen früh beginnen – und diese selber auch, um Zeitnot zu vermeiden. Ideen für originelle Aktionen gelte es ebenfalls früh zu sammeln. Die inhaltlichen Forderungen fasste eine Gruppe so zusammen: «Der GAV soll die SBB so formen, dass es wieder Freude macht, für sie zu arbeiten. Das heisst, sie muss den Bedürfnissen der Mitarbeitenden entsprechen. Diese brauchen auch ein Mitentscheidungsrecht bei Reorganisationen.»

Einig war man sich darin, dass die Mitgliederumfrage hilfreich war für die Erarbeitung des Forderungskatalogs in der SEV-GAV-Konferenz – neben den Anträgen aus Unterverbänden und Sektionen. Warum nicht weitere Umfragen während den Verhandlungen machen,



Arbeitsgruppe in Aktion.

um Forderungen der SBB-Spitze abzuwehren – oder bevor man auf ein «No Go» zurückkommt (was aber möglichst zu vermeiden ist), wurde angeregt. Die Arbeitsbedingungen anderer Firmen im Land gelte es genau zu kennen, um der SBB-Spitze aufzeigen zu können, dass es auf dem Arbeitsmarkt starke Konkurrenz gibt.

Zu den GAV-Konferenzen wurde angemerkt, dass sie nicht zu kurzfristig angesetzt oder abgesagt werden dürfen. Und dass sie effizienter würden, wenn vermehrt in Gruppen gearbeitet würde, «so wie das Parlament in Kommissionen arbeitet». So könnten die Delegierten auch detailliertere Feedbacks an die Mitglieder der Verhandlungsdelegation geben, wenn diese auf die Gruppen verteilt würden. «Die Basis weiss am besten, wie es im Alltag wirklich läuft», meinte ein Delegierter. Vorgeslagen wurde auch, die Delegierten zu komplexen Verhandlungsthemen gezielt zu schulen. «Vor allem aber müssen wir alle zusammenhalten», betonte eine Kollegin.

Der Zentralvorstand AS will nun die Diskussion auswerten und die Erkenntnisse den für die SBB zuständigen SEV-Gewerkschaftssekretär/innen und Zentralpräsidenten in einer «KODI-Sitzung» vorstellen.

Budget 2020, Personelles und ein Kongressantrag

Der Ende Jahr abtretende Zentralkassier Alois Bucher präsentierte das Budget 2020, das in etwa jenem von 2019 entspricht. Bei einem Aufwand von 406 710 Franken sind 45 710 Franken Verlust geplant. Das sei verkraftbar, ohne den Unterverbandsbeitrag von 7 Franken zu erhöhen, erklärte Bucher. Das Budget wurde einstimmig genehmigt.

In die GAV-Konferenz wurden Marco Pisottu als Nachfolger von Joel Jufer und Nadine Riesterer als Nachfolgerin von Peter Bolliger gewählt. Alina Brudermann tritt als Co-Vertreterin der AS-Jungen zurück, Co-Vertreter Gian Venetz bleibt im Amt. Petra Hegi gibt das Amt als Kommunikationsverantwortliche AS ab, das sie bisher mit Mirco Stöbler geteilt hat. Er übt dieses nun allein weiter aus.

Denise Engel beantragte, dass die Kongressdelegierten künftig den Kongressordner nur auf ausdrücklichen Wunsch in Papierform erhalten sollen und ansonsten in elektronischer Form. Die Delegierten hiessen den Antrag einstimmig gut. Der AS wird dem Vorstand SEV vorgeschlagen, den Antrag schon auf den Kongress 2021 umzusetzen.

AUS GRAU WIRD GRÜN

Grauer Alltag – grauer Seminarraum? Nicht im Parkhotel Brenscino Brissago: dank modernem Raumdesign, Panoramablick auf den Lago Maggiore und botanischem Park liegt für Ihr nächstes Seminar alles im grünen Bereich.

Räume für bis zu 60 Personen / individuelle Organisation / flexibles Rahmenprogramm

Überzeugen Sie sich selbst: brenscino.ch/de/events-seminare

PARK HOTEL
BRENSCINO
BRISSAGO

Inspiring
Meeting
Hotel

Via Sacro Monte 21 | CH-6614 Brissago | T +41 91 786 81 11 | info@brenscino.ch | brenscino.ch

UNTERVERBAND VPT

Gesucht: Neue ZA-Mitglieder

Christoph Locher Am 23. Oktober konnte Tagespräsident René Schnegg den Zentralvorstand (ZV) in Biel zur Herbstsitzung begrüßen. Er führte gekonnt durch eine intensive zweitägige Sitzung und informierte, dass der Jubiläumsbus sehr gut ankommt. Die Präsenz in der Fläche werde geschätzt. Auch für die Mitgliederwerbung sei der Bus ein gutes Hilfsmittel.

SEV-Gewerkschaftssekretärin Xenja Widmer stellte die Jugendkommission (JK) vor und konnte berichten, dass jetzt aus allen drei Sprachregionen Mitglieder in der SEV-Jugend mitmachen. Man merkt gut, dass sich Xenja mit viel Herzblut für die JK einsetzt. Die JK organisiert jedes Jahr spezielle Aktivitäten, die auf die jungen Mitglieder (bis 30 Jahre) zugeschnitten sind. Zudem ist die SEV Jugend



Gilbert d'Alessandro, Roger Maurer und Marcel Betschart (von links).

auch auf Instagram präsent. Xenja Widmer informierte den ZV im Weiteren über den Jugendurlaub, der beim Arbeitgeber beantragt werden kann (weitere Infos, siehe sev-young.ch). Der ZV diskutierte intensiv über eine Unterstützung der Jugendlichen, die sich im VPT engagieren. Danach war die Werbung und eine neue Werbeaktion ein ausgiebiges Thema. Im weiteren Verlauf der Sitzung stellten die Teilnehmenden fest, dass in vielen Unternehmungen hohe Überzeitsaldis bestehen und nicht überall geeignete Massnahmen zum Abbau dieser Überzeit vorhanden sind. Tatsache ist, dass jetzt auch das BAV darauf drängt, diesen Missstand zu beheben. Wir werden versuchen, genauere Zahlen zu erheben. Auch uns ist es ein Anliegen, dass die Überzeit abgebaut werden

kann, aber die Wünsche der Arbeitnehmenden müssen berücksichtigt werden.

SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser informierte ausführlich über die Herausforderungen des nächsten Jahres. Mit Sorge beobachten wir die Ausschreibungen im Kanton Jura und beraten mögliche Schritte, damit die Ausschreibungen nicht zulasten der Mitarbeitenden gehen (Petition Seite 6). Im nächsten Frühling sind Gesamterneuerungswahlen der Vorstände. Im Zentralaussschuss (ZA) zeichnen sich Rücktritte ab. Aus diesem Grund sind neue Kräfte gesucht. Der Vorstand ist bereits auf der Suche nach neuen ZA-Mitgliedern. Ziel muss sein, fähige Leute zu finden, die gewillt sind, ihren Beitrag für einen gut funktionierenden VPT zu leisten.



Xenja Widmer.

ZPV SÄNTIS-BODENSEE

Der Zusammenschluss mit Clean ist bis jetzt nicht spürbar

Jürg Zindel Präsident Urs Wenger begrüßte die Mitglieder und den neuen SEV-Gewerkschaftssekretär Claude Meier zur Herbstversammlung vom 14. Oktober in St. Gallen. Zu Beginn legten die Versammelten eine Gedenkminute für unsere verstorbenen Kollegen Bruno Rindisbacher und Andreas Graf ein.

Mutationen: Neu in der Sektion sind Silvia Sennhauser und Pascal Dürst. Neu dem SEV beigetreten sind Martina Spreiter und Bettina Grob. Die Sektion verlassen haben Evi Bilgeri nach Romanshorn und Miri und Dani Mock nach Brugg zum ZPV Aargau-Solothurn. Die

Sektion zählt neu 69 Mitglieder. Wir gratulieren allen, die als CKB gewählt wurden. Ruedi Baumann informierte aus der Peko. Die Probleme mit dem FV-Dosto sind immer noch enorm. Es läuft ein Antrag für eine Belastungsanalyse (Knie, Hüfte usw.). Das Projekt Sicuro startete am 25. September. Es beinhaltet Themen wie den Abfertigungsprozess, Sonderkontrollen der EW IV, Modernisierung der Türsysteme, usw. Auf Benefit werden Kurse für die Sicherheit in der Freizeit angeboten wie beispielsweise Töffkurse, Skitage und E-Bike-Kurse.

Im Anschluss stellte sich SEV-

Gewerkschaftssekretär Claude Meier vor. Er hat das Amt am 1. November von Felix Birchler übernommen.

Wir haben einen neuen Chef, Reto Näf, und eine neue Einteilerin erhalten, aber fast niemand kennt die beiden, weil sie sich bis jetzt nicht vorgestellt haben. Toni Häne schrieb von den grössten Veränderungen seit 20 Jahren. Diese sind am Personal in St. Gallen wohl vorbeigegangen. Das einzige ist, dass ab Fahrplanwechsel einige Stichkontrollen machen müssen. Vom Zusammenschluss mit den Leuten von Clean ist bis jetzt nichts spürbar.

KRANKEN-/UNFALLVERSICHERUNG

Versicherungsnetz mit fatalen Lücken

Reicht die Grundversicherung der Krankenkasse aus oder braucht es noch weitere Absicherungen bei Krankheit und Unfall?

Wer krank wird oder verunfallt, sollte sich in der Schweiz zumindest finanziell wenig Sorgen machen müssen. Die Heilungskosten sind versichert. Diese Sicherheit hat jedoch einen hohen Preis und mit den Gesundheitskosten steigen auch die Prämien von Jahr zu

Jahr. Und trotz der guten Basisabsicherung bestehen einige gravierende Lücken. Bei länger anhaltender Arbeitsunfähigkeit vor allem infolge von Krankheit kann es beispielsweise zu empfindlichen Einkommenslücken kommen. Während bei unfallbedingter Invalidität neben IV und Pensionskasse auch die Unfallversicherung eine Rente zahlt, fehlt nämlich diese Einkommensquelle bei Invalidität infolge von Krankheit. Die Renten von

IV und Pensionskasse alleine reichen dann nicht, um 80 Prozent des letzten Lohnes zu erreichen. Und so viel ist nötig, um den bisherigen Lebensstandard fortführen zu können.

Bei Familien sollte nicht nur der hauptberufstätige Elternteil entsprechend abgesichert sein, beispielsweise mit einer Erwerbsunfähigkeitsversicherung. Auch für den andern Elternteil, zumeist die Mütter, und für die Kinder sollte eine er-

UNTERVERBAND RPV

Die vielen Reorganisations demotivieren

Medienstelle RPV Der Zentralaussschuss traf sich zur ordentlichen Sitzung in Buchs.

Die Präsidentenkonferenz wurde im Rückblick besprochen, die Feedbacks sind durchwegs positiv. Austragungsort wird auch im 2020 das Seehotel in Bönigen sein, für die nächsten Jahre wird ein anderer Austragungsort gesucht. Geprüft wird in diesem Zusammenhang, abwechselnd an zwei Orten zu tagen.

Bei der SBB kehrt keine Ruhe ein, obwohl von höchster Stelle (Markus Jordi) versprochen wurde, dass man in Zukunft mehr auf Mitarbeitende (MA) hören wird. Dass die dauernden Reorganisationen das Personal weiterhin demotivieren, scheint bei gewissen Führungspersonlichkeiten nicht angekommen zu sein und man ist bereits wieder daran, einzusparen und zwar auf dem Buckel von den gebeutelten Arbeitenden.

Das Lohnsystem bei der SBB wird 2020 überarbeitet mit Hauptaugenmerk auf Grundlage, neue Bewertung, Lohnbänder und Entwicklung der inneren Laufbahn.

Die Clean-Mitarbeitenden reinigen die WCs nur noch, wenn gemeldet wird, dass sie gereinigt

werden müssen (Cleaning 4.0). Das ist ein Projekt. Die Schmutzzulage für die Reinigung der WCs beträgt in der Stunde 1 Franken 45 Rappen. Es laufen nun Verhandlungen, wie die Zulagen weiter bezahlt werden sollen. Oder bei SBB Cargo wird die Planung und Einteilung zurück in die Fläche gehen um FTE einzusparen. Vor nicht allzu langer Zeit wurde diese aus der Fläche zentralisiert mit dementsprechenden FTE Einsparungen.

Der Rücktritt von Nicolas Perin als CEO kommt überraschend, nachdem bekannt wurde wer Partner von Cargo wird und er dort in den Verwaltungsrat geht.

Es ist ein Newsletter von Peko Cargo über DiLoc erschienen, in dem das Thema «Frei aus ND» (Nachtdienst) aufgezeigt und erklärt wird. Grundsätzlich ist die Anwendung «Frei aus ND» zu unterlassen. Nur in Ausnahmefälle und mit ausdrücklicher Zustimmung der/des Mitarbeitenden, darf dies angewendet werden. Gemäss Abmachung Peko, darf «Frei aus ND» nur zugeteilt werden, wenn danach ein Ruhetag eingeplant wurde. Über mehrere Tage ist dies nicht statthaft.

PV ZÜRICH

Alles Gute zum 100. Geburtstag



Kurt Egloff Am 29. Oktober besuchte ich Friedy Scheible und überbrachte ihr zum 100. Geburtstag die besten Wünsche vom PV Zürich. Sie freute sich über meinen Besuch. Friedy Scheible geht dem Alter entsprechend noch sehr gut.

Wir wünschen ihr für die Zukunft alles Gute.

gänzende Vorsorge geprüft werden. Unter Umständen werden Haushaltshilfen benötigt. Oder Kinder wären ohne Zusatzversicherung bei Erwerbsunfähigkeit lebenslanglich auf Minimalleistungen angewiesen und könnten kaum ein eigenständiges Leben führen. Bei Kinder sollte ohnehin schon vor der Geburt die Anmeldung bei der Krankenkasse mit entsprechenden Zusatzversicherungen erfolgen, da dies bei Geburtsgebrechen kaum noch möglich ist. Darunter fällt beispielsweise auch die Zahnstellung.

Nur ungenügend oder nicht gedeckt sind durch die Grundversicherungen sodann medizinische Kosten in gewissen Ländern oder auf Kreuzfahrtschiffen. Auch bei Transport- und Bergungskosten bestehen oft Versicherungslücken. Diese können über Zusatzversicherungen bei der Krankenkasse geschlossen werden.

Hilfreich sind zudem eine Assistance- und eine Reiseversicherung, damit bei Annullation oder Abbruch von Ferien wegen Krankheit und Unfall die Mehrkosten und Ausfälle vergütet werden – auch die der mitreisenden Angehörigen.

Mit Unterstützung durch einen kompetenten Vorsorgeberater kann der zusätzliche Absicherungsbedarf ermittelt und mit den passenden Versicherungsprodukten gedeckt werden. SEV-Mitglieder profitieren von einer kostenlosen Beratung durch die Spezialisten von Helvetia.

Ihren Ansprechpartner und weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.

Ihr Helvetia Beratungsteam

In Partnerschaft mit

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

UNTERVERBAND ZPV

Dankestag: ZPV und LPV in Zürich



Reto Brüllhardt Am 18. Oktober hatten die beiden Zürcher Sektionen ZPV Zürich-Schaffhausen und LPV Zürich als Dankeschön für die Mitglieder – und solche die es noch werden möchten – zu Kaffee und Kuchen eingeladen. Der Anlass fand im Personalzimmer des Standorts Zürich statt. Dem Ruf

folgten viele Mitarbeitende des Lok- und Zugpersonals. Seitens ZPV waren Janine Truttmann, Yasmin Furrer, Roger Gander und Reto Brüllhardt dabei und vom LPV war Stefan Bruderer anwesend. Vorweg allen Funktionären vielen Dank für das Organisieren. In der Backstube aufgehoben hatten sich

einen Tag und sogar die Nacht zuvor Silvia Bucher und Reto Brüllhardt vom ZPV und auch Stefan Bruderer versuchte sich als Bäcker. Allen Dreien gelang das mit Bravour. Selbstgemachtes bzw. -gebackenes kommt beim Personal immer sehr gut an. Es wurde rege Kaffee getrunken, Kuchen und Süßes gegessen und auch an guten und vielen Gesprächen hat es nicht gemangelt. Die Kaffeemaschine hatte Roger Gander über das Personalrestaurant Oase organisieren können, vielen Dank für diese Geste. Warum weit gehen, wenn es doch so nah und machbar ist?

Gegen 16 Uhr klang der geniale Anlass langsam aus. Nochmals vielen Dank allen Helfer/innen. «Gemeinsam sind wir – ZPV und LPV – stark, gemeinsam etwas zu bewegen».

PV URI

Die Pro Senectute bietet Hilfe an bei verschiedenen Problemen

Adolf Seeholzer Zur Herbstversammlung vom 24. Oktober im Spannort konnte Präsident Andreas Siegenthaler 55 Mitglieder begrüßen. Eine stattliche Zahl bei einem Bestand von 286 Mitgliedern. In einem kurzen Memento gedachte die Versammlung den fünf verstorbenen Mitgliedern. Erfreulicherweise konnten fünf Neumitglieder begrüßt werden. Im Vorstand tritt Kassier Alfred Wüthrich zurück. Neuer Kassier wird Adolf Seeholzer. Neuer Sekretär wird Daniel Berner. Auch 2020 wird eine Vereinsreise organisiert, die Mehrheit wünscht eine Busreise aus Rücksicht auf diejenigen, die nicht mehr die schnells-

ten Beine haben.

Der Präsident informierte in kurzen Voten über die verschiedenen Jubiläumsanlässe. Weiter orientierte er betreffend diverser Sitzungen innerhalb des SEV-PV. Am 21. November macht der Jubiläumsbus in Erstfeld halt. PV und LPV organisieren aus diesem Anlass von 15 bis 18.30 Uhr eine Feier auf dem Gemeindeparkplatz. Wir freuen uns auf regen Besuch. Die obligate Adventsfeier findet am 4. Dezember statt.

Gastreferent Silvan Truttmann stellte der Versammlung die Pro Senectute Uri vor. Er zeigte anhand diverser Folien, welche Leistungen

und Infos verschiedenster Art die Pro Senectute erbringt. Angeboten wird ein sehr grosses Kursangebot in diverse Richtungen: Sport, Informatik, Handy, Sprachen, Fit bleiben mit Yoga und Biken, um nur einige zu nennen. Es werden auch für verschiedene andere Probleme Hilfestellungen angeboten. Silvan Truttmann ermunterte uns Pensionierte, von diesen Angeboten Gebrauch zu machen und keine Hemmungen zu haben, sich bei Pro Senectute Hilfe zu holen. Der Präsident dankte Silvan Truttmann für die ausführlichen Infos und übergab ihm eine Flasche Wein. Er wünschte allen gute Heimkehr.

PV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

Die Sektion sucht zwei neue Obmänner

Ernst Schefer Präsident Ernst Schefer eröffnete die Sektionsversammlung vom 21. Oktober in Winterthur-Wülflingen. PV-Zentralpräsident Roland Schwager orientierte zur Initiative Bachmann, der an der Urne keinesfalls zugestimmt werden darf, da sie zu einer Kürzung der laufenden Renten führt. Im Internet kann die Petition unter www.meinepoststelle.ch elektronisch unterschrieben werden. Bitte unterstützt dies möglichst in eurem eigenen Interesse. Der PV hat nun eine neue Website: Schaut sie euch an unter www.sev-pv.ch. Der Zentralpräsident orientierte auch zur neuen BAV-Strategie 2030. Darin sind offensichtlich Einwände des SEV berücksichtigt worden.

Ernst Schefer orientierte kurz zu wichtigen Themen aus der Herbsttagung des PV im AZL Lö-

wenberg. Fehlende Adressänderungen verunmöglichen uns und dem SEV, den Kolleg/innen die Post rechtzeitig zuzusenden. Bitte orientiert uns rechtzeitig bei Adressänderungen. Am 2. Dezember führen wir unsere traditionelle Adventsfeier im reformierten Kirchgemeindehaus in Winterthur-Wülflingen durch (Details siehe Ausschreibung in der Agenda). Gottfried Kellenberger und Hans Kuhn haben auf die Hauptversammlung 2020 ihren Rücktritt als Obmänner bekannt gegeben. Wir suchen erneut 2 Kolleg/innen für dieses Amt. Seit der letzten Versammlung sind 13 Mitglieder verstorben. 8 Kolleg/innen sind neu zu unserer Sektion gestossen, sowie 2 Lokalmitglieder. Die Sektionsreise 2020 führt uns nach Engelberg. Details folgen an der Hauptversammlung vom 2. März 2020.

PV ZÜRICH

Glückwünsche zum 100. Geburtstag



Kurt Egloff Am 30. Oktober feierte Hedwig Müller ihren 100. Geburtstag. Werner Schürmann überbrachte der Jubilarin die besten Wünsche. Sie war hochofret über den Besuch und Werner Schürmann konnte ein interessantes Gespräch führen. Den Umständen entsprechend geht es ihr gut.

Wir wünschen Hedwig Müller weiterhin viel Freude am Leben.

PV BASEL

«Dangge vielmool Aldo»



Von links: Ernst, Willy, Aldo, Glöggli, Rolf und Walter.

Walter Merz Trotz wunderbarem Wetter konnte Präsident Rolf Deller zur Herbstversammlung vom 23. Oktober eine beachtliche Anzahl Mitglieder und Gäste begrüßen.

Mit einem Gedicht von Erna Suter, Witwe eines Eisenbahners, wurde unseren verstorbenen Mitgliedern gedacht. Der Reise-Rückblick von «Glöggli» zur Fahrt ins Blaue war richtiggehend ein Ohrenschmaus (siehe auch Website www.sev-pv.ch/de/sektionen/basel).

Die Informationen des Präsidenten über den Vorsorgeauftrag enthielten alle wichtigen Punkte, die

bei der Erstellung zu beachten sind. Unter Gewerkschaftlichem wurde informiert, dass an der ausserordentlichen Delegiertenversammlung PV vom 9. Oktober das neue Geschäftsreglement und das Budget 2020 genehmigt wurden. Zudem wurde über die Wahl des neuen Zentralsekretärs Alex Bringolf berichtet. Ein Versammlungsteilnehmer äusserte darüber seinen Unmut, weil Rolf Deller nicht gewählt wurde und betitelte diese Wahl als abgekartetes Spiel und schlechten Stil. Dem pflichteten einige Mitglieder zu. Auf die Hauptversammlung

(HV) 2020 ist ein Chargenwechsel zwischen dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten geplant. Aus diesem Grund wurden bereits alle gewerkschaftlichen Tätigkeiten per sofort auf den Vizepräsidenten übertragen. Zudem werden per HV die Arbeiten im Vorstand neu aufgeteilt. Gesucht wird auf diesen Zeitpunkt auch eine Sekretärin oder ein Sekretär. Nach 17-jähriger Tätigkeit als Kassier und Mutationsführer, wurde Aldo Pavan gebühlich und mit grossem und starkem Applaus geehrt und verabschiedet. «Dangge vielmool Aldo.»

PV LUZERN

Langjährige SEV-Mitglieder geehrt

Ruth Anconelli Zur Herbstversammlung vom 23. Oktober konnte Präsident René Wolf 87 Personen begrüßen. Den Neupensionierten wünschte er viel Spass im Ruhestand, den Witwen dankte er für die Weiterführung der Mitgliedschaft und die Kranken erhielten gute Besserungswünsche.

Anlässlich des 100-jährigen Bestehens des PV-SEV wurde jedem Teilnehmenden eine Süßigkeit abgegeben. Da keine statutarischen Geschäfte beschlossen werden müssen, sei das Plaudern mit ehemaligen Kollegen ein Hauptziel einer solchen Versammlung und er hoffe, dass das auch heute nicht zu kurz komme, sagte der Präsident. Die Versammlung nahm Abschied von 48 Kollegen/innen. René Wolf

wünschte den Angehörigen viel Kraft und Zuversicht. Glückwünsche vom Präsidenten gingen an 95 Jubilar/innen im Alter zwischen 75 und 100 Jahren. Sie wurden mit einem musikalischen Ständchen von Hans Arnold begleitet. Von den insgesamt 48 persönlich für langjährige SEV-Zugehörigkeit eingeladenen Jubilar/innen wurden die 15 Anwesenden geehrt. René Wolf hielt einen Rückblick sowie einen Ausblick auf diverse Aktivitäten im Jahre 2019 respektive 2020. Abschliessend gab es einen musikalischen Block von Hans Arnold.

Zum Schluss bedankte sich der Präsident bei Hanspeter Aregger für die Organisation und bei den Versammelten fürs Erscheinen und wünschte eine gute Heimkehr.

SEV / Unter- verbände

21.11.
SEV

Informations- und Vernetzungstreffen der Personalkommission (Peko) Alle Peko-Mitglieder sind eingeladen. Thema: Ergonomie am Arbeitsplatz: Begrüssung, Vorstellungsrunde, Suva-Workshop, Auswertung und Diskussion. Beim anschliessenden Apéro ab 20 Uhr lassen den Abend ausklingen. Wir freuen uns auf dein Kommen! Anmeldung bitte sofort an sev-zuerich@sev-online.ch.
18 Uhr, Regionalsekretariat SEV, Zürich

Sektionen

8.11.
LPV Zürich

Herbstversammlung Themen: Fernverkehrskonzession: Zusammenarbeit mit der SOB; Herausforderungen der Einteilungsprogramme; Neues aus dem GAV SBB; Stand Klimaumfrage, Führerstände. Ausserdem: Vorstellung Hanny Weissmüller, Kandidatin Zentralpräsidium LPV Schweiz.
15 Uhr, Volkshaus, Zürich

22.11.
LPV Zürich

Mitgliederausflug Geführter Rundgang durch die SBB-Ausstellung im Museum für Gestaltung, anschliessender Blick hinter die Kulissen und Apéro im Zentralstellwerk Zürich. Die Veranstaltung ist offen für alle SEV-Mitglieder. Anmeldung zwingend erforderlich an: stef.bruderer@gmx.ch.
13 Uhr, Museum für Gestaltung, Zürich

3.12.
AS Bern

Herbstversammlung Die kommenden Herausforderungen für das SBB-Personal aus Sicht SBB HR; Referent: Rainer Ducrey, Leiter HR bei der SBB Infrastruktur. Anmeldung bis 28. November bei Manfred Schaffer, Präsident AS Bern, m.schaffer@gmx.ch, 076 542 24 96.
17.30 Uhr, Hotel Kreuz, Bern

Sektionen VPT

13.11.
VPT MOB

Generalversammlung Alle Mitglieder sind eingeladen. Die Traktandenliste ist in jedem Personallokal ausgehängt. Der Vorstand freut sich auf zahlreichen Besuch.
19.45 Uhr, Hotel Bahnhof, Château d'Oex

14.11.
VPT RhB, Pensionierte

Gruppenversammlung Statutarische Traktanden mit Ehrungen und Wahlen (Ersatz für Georg Demont, neu nur noch 5 Vorstandsmitglieder, restlichen Vorstand bestätigen: Hanspeter Trepp, Rolf Dietenheim, Felix Murk, Max Schmitz). Vorstellung des neuen SEV-Gewerkschaftssekretärs Markus Cadosch, der über Neues aus dem SEV informiert.
14 Uhr, Restaurant zur alten Brauerei, Thuisis

22.11.
VPT RhB

Jahresversammlung VPT RhB VPT-Versammlung für alle Untergruppen der RhB (Infrastruktur, Rollmaterial, Visiteure, Betriebsangestellte, RCC, MKD, Wagenreiniger, Verwaltung und Stationspersonal). Der Vorstand der VPT RhB freut sich auf das Erscheinen zahlreicher Mitglieder. Durch den aktiven Austausch kann sichergestellt werden, dass eure Interessen auch wirklich vertreten werden.
17.45 Uhr, Restaurant Pizzeria Bernina, Thuisis

8.11.
VPT RBS

Herbstversammlung Der Vorstand

lädt alle Mitglieder zur Herbstversammlung ganz herzlich ein. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen.
19.30 Uhr, Langasthof Schönbühl, Urtenen-Schönbühl

4.12.
VPT BLS,
Pensioniertengruppe

Traditionelle Weihnachtsversammlung. Statutarische Traktanden; Referat von Bernhard Guillelmon, Direktor BLS; Diverse SEV-Infos; Verkauf des SEV Kalenders 2020.
14.15 Uhr, Restaurant Hirschen, Langnau i.E.

Pensionierte

12.11.
PV Buchs-Chur

Herbstversammlung Einstimmung mit dem Trio «Bündner Länder-mix». Statutarische Traktanden, Budget 2020 und Ehrung langjähriger SEV-Mitglieder. Unsere Gäste Herr Florin, Vizedirektor RhB und Herr Ackermann, Projektleiter RhB informieren über Ausbau und Projekte der Rhätischen Bahn. Abschluss mit dem obligaten Imbiss. Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich eingeladen.
sev-pv.ch/de/sektionen/buchs-chur
14.15 Uhr, Restaurant Rheinkrone, Chur

20.11.
PV Fribourg

Herbstversammlung Statutarische Traktanden mit Ehrungen, Fonds BCF und Website. Danach wird SEV-Präsident Giorgio Tuti über einige Aktualitäten und die Aufgaben der Gewerkschaft in Bezug auf die Pensionierten berichten. 12.15 Uhr, Mittagessen (Essen, Mineralwasser und Kaffee offeriert aus der Sektionskasse, Wein und andere Getränke sind selber zu bezahlen. Bitte melde dich und deine Begleitung an bei Sekretär Jean-Louis Scherz, jlischerz@bluewin.ch,

079 252 02 51 (Telefon oder SMS). Anmeldeschluss: 10. November, 12 Uhr.

10.15 Uhr, Auberge de la Gare, Grolley

30.11.
PV Luzern

Das Fenster zum Flur von Curth Flaton Billette werden direkt vor Ort gegen Bezahlung abgegeben. Achtung: Plätze sind limitiert. Preis CHF 10. Dauer ca. 2 Stunden. Anmeldefrist bis 23. November bei René Wolf, 041 320 62 79 oder rene.wolf@bluewin.ch
sev-pv.ch/de/sektionen/luzern
14 Uhr (Saalöffnung 13.30 Uhr), Theater Rothenburg, Chärnshalle (Bus Nr. 50 oder 52), Rothenburg

2.12.
PV Winterthur-
Schaffhausen

Adventsfeier Die Feier wird umrahmt von einem Schülerchor, dem PV-Chor sowie im zweiten Teil durch das Musikcorps Alte Garde. Der Vorstand freut sich wiederum auf einen Grossaufmarsch.
14.15 Uhr (Türöffnung 13.30 Uhr), Reformiertes Kirchgemeindehaus, Winterthur-Wülflingen

Bustour

21.11.
Erstfeld

SEV-Jubiläumsbus in Erstfeld Im Ausstellungsbus erhalten Sie Infos über die gewerkschaftlichen Tätigkeiten des SEV in der Vergangenheit und in der Zukunft. Eine kleine Festwirtschaft im Gemeindehaussaal sorgt für das leibliche Wohl. Für SEV Mitglieder gibt es eine Gratiswurst vom Grill. Die Organisatoren SEV-PV und SEV-LPV freuen sich auf Ihren Besuch.
15 bis 18.30 Uhr, Gemeindehausparkplatz, Erstfeld

UNSERE VERSTORBENEN

Abt Hulda; JG 1919; St. Gallen. PV St. Gallen.

Allaman Louis; JG 1930; Zugchef, Biel. PV Biel.

Arrigoni Alessandra; JG 1930; Witwe des Alberto, Derendingen. PV Olten und Umgebung.

Augsburger Ernest; JG 1920; Zugchef, Lausanne. PV Waadt.

Bart Jacqueline; JG 1946; Witwe des Alexander, Matran. PV Fribourg.

Bechtiger Alfons; JG 1931; Hallenchef, Staad SG. PV St. Gallen.

Biasca Giorgio; JG 1946; Spezialmonteur, Altdorf UR. PV Uri.

Boschung Edmund; JG 1932; Zugführer, Buchs AG. PV Aargau.

Büchler Alois; JG 1932; Verwaltungsbeamter, Abtwil SG. PV St. Gallen.

Burri Willi; JG 1934; Sekretär, Kirchlinch. PV Bern.

Christ Elisabeth; JG 1934; Trimbach. PV Olten und Umgebung.

Christen Walter; JG 1944; Betriebssekretär, Jona. PV Glarus-Rapperswil.

Diethelm Maria; JG 1927; Witwe des Julius, Siebnen. PV Glarus-Rapperswil.

Eugster Margrit; JG 1929; Witwe des Arnold, Wattwil. VPT Südostbahn.

Favre Marie; JG 1922; Witwe des Robert, Marly. PV Fribourg.

Frey Andreas; JG 1969; Zugverkehrsleiter Senior BZ, Wallisellen. AS Ost.

Gmür Frieda; JG 1927; Witwe des Werner, Rapperswil SG. PV Glarus-Rapperswil.

Hans Willy; JG 1926; Zugchef, Villars-sur-Glâne. PV Fribourg.

Herger Leonhard; JG 1930; Handwerkermeister, Erstfeld. PV Uri.

Hess Ruth; JG 1935; Witwe des Hansrudolf, Burgdorf. PV Bern.

Kerker Paul; JG 1944; Teamleiter, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Landolt Xaver; JG 1934; Spezialhandwerker, Rütli ZH. PV Winterthur-Schaffhausen.

Probst Justin; JG 1929; Hausmeister, Muttens. PV Basel.

Rossel Jean-Philippe; JG 1927; La Neuveville. PV Bern.

Rüfenacht Werner; JG 1932; Stellwerkbeamter, Faulensee. VPT BLS.

Rust Franz; JG 1955; Bereichsleiter, Oberkirch LU. PV Luzern.

Schär Anna; JG 1939; Witwe des Hugo, Dulliken, PV Olten und Umgebung.

Scheiben-Bieri Gottfried; JG 1930; Lokomotivführer, Spiez. VPT BLS.

Agenda 16/19

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
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,

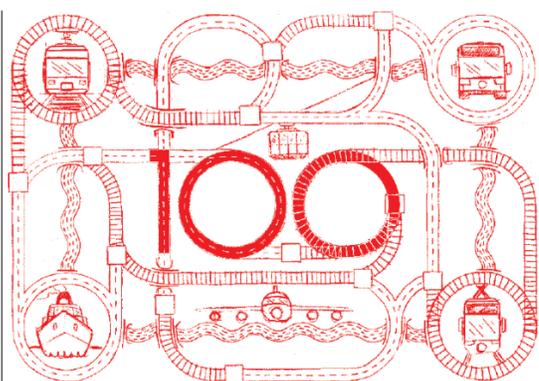
Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
Abonnemente und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.
Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Fax 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 21. November 2019.

**Redaktionschluss für den Sektions-
teil: 14. November 2019, 8 Uhr.**

**Inserateschluss: 11. November 2019,
12 Uhr.**

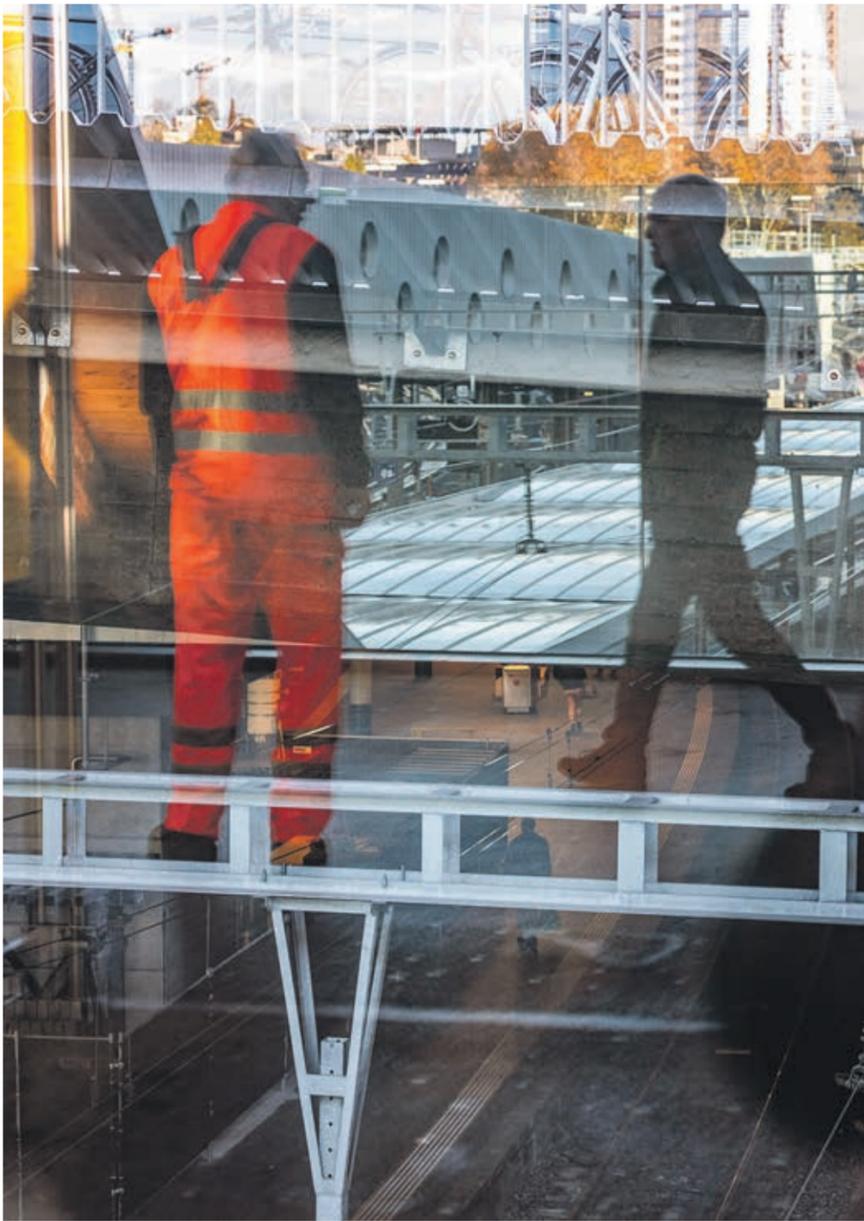


Das Jubiläumsfest:
30. November 2019, Bierhübeli Bern
Jetzt anmelden: www.sev-online.ch/fest

Anmeldeschluss: 10. November 2019

Neben dem vielseitigen Programm erwarten dich spannende Diskussionsrunden sowie eine Ausstellung zum Thema «Blick in die Zukunft».





GATES 49 & 50

Alexander Egger

Fast könnte man meinen, sie führten zu einer Flughafenpiste. Aber sie liegen mitten in Bern und können vier Züge gleichzeitig aufnehmen, wenn wegen der Untergrunderarbeiten Gleise gesperrt werden müssen. Sie haben 35 Mio. gekostet und bleiben nach dem grossen Umbau bestehen. Hoch lebe die Eisenbahn, sie bringt die Passagiere mitten in die Städte. Klar, Zugfahren dauert etwas länger als Fliegen, doch muss man nicht zwei Stunden vorher einchecken und tut etwas für die Umwelt.

CARTE BLANCHE für Andres Büchi*

Mit lautem Fordern ist noch nichts getan

Klimaaktivisten stellen klare Forderungen an die Politik. Doch es ist unser eigenes Verhalten, das sich schnell ändern muss.

Bewegungen wie «Extinction Rebellion» und «Fridays for Future» malen die Apokalypse an die Wand. Koste es, was es wolle, fordern sie drastische Massnahmen, um die Treibhausgase zu senken. Doch hysterische Appelle an die Politik und die Wirtschaft sind zu kurz gedacht.

Die Klimaaktivisten verlangen, «die Regierungen» müssten der Bevölkerung «die Wahrheit sagen» über den Klimawandel. Das insinuiert, dass die Bevölkerung durch ihre Regierungen über die realen Gefahren getäuscht würde. Das ist natürlich Blödsinn. Tatsächlich sind die Risiken des weltweiten Wachstums- und Konsumspruchs seit vielen Jahren bekannt. Aber wir alle machten weiter wie bisher.

Die Klimademonstranten fordern zweitens netto null Treibhausgase bis in sechs, spätestens bis in elf Jahren. Das ist utopisch – und zweischneidig. Um diese Ziele zu erreichen, müssten ganze Produktionsketten, Gebäude und Verkehrsträger innert kürzester Zeit ersetzt oder umgebaut werden. Das kurbelt fraglos die Wirtschaft an. Aber die ökologische Gesamtrechnung einer solchen Herkules-Übung ist mehr als ungewiss.

Vollkommen naiv ist schliesslich die dritte Forderung nach Bürgerversammlungen, um die Klimaziele zu erreichen. Warum sollten Bürgerversammlungen die gewünschten «demokratischen und fairen» Lösungen zur CO₂-Reduktion besser erreichen können als heutige demokratisch legitimierte Regierungen und Parlamente?

Es ist ja nicht das böse System, das unsere Zivilisation in die Sackgasse fährt. Wir alle selber sind dieses System, das sich im Warenhaus der Welt frei bedienen will mit stets neuen Produkten und Angeboten. Wir alle stimmen durch unser eigenes Kaufverhalten gleichsam täglich darüber ab, ob wir auf ökologische Ziele achten oder nicht.

Die bittere Wahrheit ist: Mit politischen und technischen Korrekturen und einem allgemeinen Weiter-so nur eben mit sauberem Elektrostrom werden wir den fatalen Kurs Richtung Öko-Kollaps nicht stoppen können. Nötig ist vielmehr ein grundsätzliches Umdenken in Richtung eines neuen Lebensbewusstseins: Weniger Konsum kann auch mehr sein. Es wäre schön, wenn eine Influencer-Bewegung entstünde, die dafür wirbt, was sich im Leben gewinnen lässt, ohne immer mehr zu kaufen.

* Chefredaktor der Schweizer Zeitschrift «Beobachter». Vollständiger Artikel unter <https://www.beobachter.ch/umwelt/co2-reduktion-mit-lautem-fordern-ist-noch-nichts-gegan>

KEN LOACH

Stopp prekäre Arbeitsverhältnisse!



Christophe Kantcheff,
Übersetzung: Peter Moor
Artikel erschienen in
«Politis», Nr. 1573,
16. Oktober 2019

In «Sorry We Missed You» zeigt Ken Loach den Verlust des Zusammenhalts zwischen den Menschen, ausgelöst durch die prekären Arbeitssituationen. Ein kraftvolles Sozialdrama.

Sorry We Missed You widmet sich dem Zerfall eines Menschen und seiner Familie durch die Arbeit. Genauer genommen durch diese neue Form von Arbeit, die vorgeblich «unabhängig» ist – als Uberisierung bekannt. Nie zuvor hat man den Begriff der Freiheit missbräuchlicher verwendet.

Bio Express

Der englische Filmemacher Ken Loach ist insbesondere bekannt als Regisseur von *Land und Freiheit* (1995), *Ich, Daniel Blacke* (2016) und *Raining Stones* (1993).

Ricky Turner (Kris Hitchen), in Newcastle zu Hause, hat schon verschiedene Arbeitsstellen hinter sich, als er in einem Kurierunternehmen auf eigene Rechnung zu fahren beginnt. Dabei muss er nicht nur unsinnige Vorgaben zum Ertrag einhalten, sondern auch alle Unkosten selber übernehmen. Um den Lieferwagen zu kaufen, hat er das Auto seiner Frau Abby (Debbie Honeywood) verkauft. Diese arbeitet als Haushaltshilfe, wozu sie stundenlang – unbezahlt – in den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist. Ricky und Abby haben neben der sterbenslangen Arbeit kein Leben mehr.

Rickys endlose, erschöpfende Tage sind geprägt vom Stress, der sich aus dem Zwang der Vorgaben ergibt, die die Software laufend erzeugt, und die sein unnachgiebiger Chef durchsetzen muss. Abby hingegen bewegt sich in einer Welt von bettlägerigen und behinderten Menschen und gibt ihnen die Menschlichkeit und Zuwendung, die sie von niemandem sonst erhalten. Die beiden sind nie zuhause und würden sich völlig auseinanderleben, hätten sie nicht zwei

Kinder, Seb (Rhys Stone), in der Pubertät, und die kleine Liza Jane (Katie Proctor). Sie lieben sie zwar, aber aufgrund der Umstände vernachlässigen sie sie. Seb ist der Erste, der in dieser Situation zu rebellieren beginnt und die Schule schwänzt.

Ken Loach zeigt die Verkettung von Erschöpfung, Missverständnissen und Gewalt, in der die Familie gefangen ist, wie auch ihre Anstrengungen, sich gegen diesen fortschreitenden Zerfall zu wehren, indem sie sich an die gegenseitige Liebe klammern. Sie ist die letzte Festung, die ihnen bleibt. Nach einem Diebstahl gerät Seb an einen Polizisten, der ihm dies aufzeigt: «Du hast Glück, dass deine Eltern dich lieben», erklärt er ihm, «die meisten Jungen, die bei mir landen, haben nicht einmal das.» In einer wunderbaren Einstellung begleitet Liza Jane ihren Vater bei der Arbeit; die Zärtlichkeit zwischen den beiden verwandelt die Fahrten in spielerische Momente und die harte Arbeit in ein sanftes Intermezzo. Dass dies die einzigen Kontakte sind, auf die die Turners noch zählen können, verrät einen epocha-

len Zeitenwandel und den Verlust an Gemeinschaft. Eine der alten Damen, die Abby besucht, zeigt ihr ihre wichtigsten Erinnerungsfotos: Sie ist darauf als Beteiligte eines Arbeitskamps in den 80er Jahren zu sehen. Abbys Lieblingsbilder sind ihre Familienfotos...

Die Stärke von *Sorry We Missed You* liegt darin, dass der Film immer auf der Gefühlsebene bleibt, während er gleichzeitig eine zerstörerische Logik aufzeigt: jene der neoliberalen Organisation der Arbeitswelt. Die Darsteller erbringen eine bemerkenswerte Leistung mit einer herausragenden, betroffenen machenden Debbie Honeywood. Sie zeigen ihre Figuren als hoch empfindlich, in Verbindung mit Ratlosigkeit und einem Sinn für Bewahrendes. Das Politische des Films dringt durch Haut und Haare von Ricky und seinen Lieben. Man müsste sich schon blind stellen, würde man behaupten, Ken Loach wolle hier die Ideologie über das soziale Drama stellen. *Sorry We Missed You* ist durch und durch Kino. Und dieses Kino zeigt das Ausmass unserer Not.



KEN LOACH
Filmemacher

«Es gab eine Zeit, da hatten die Leute einen 8-Stunden-Tag, feste Anstellungen, Zeit für ihre Kinder... Dieses Gleichgewicht verschwindet mit der Zunahme prekärer Arbeitsformen. Wenn man diese Entwicklung stoppen will, genügt es nicht, dass man nicht mehr bei Amazon einkauft. Man wird das System an sich angreifen müssen.»

Sorry We Missed You, Ken Loach, 100 Minuten, zurzeit in den Kinos.

?

QUIZ

Hast du
aufmerksam
gelesen?**1. Worum geht es im neusten Film von Ken Loach: «Sorry We Missed You»?**

- a. Um den spanischen Bürgerkrieg.
- b. Um die Geburt von Joker in Gotham City.
- c. Um die Folgen prekärer Arbeitsbedingungen.

2. Welche Massnahme schlägt Avenir Suisse für die Zukunft der Mobilität vor?

- a. Der öffentliche Verkehr soll kostenlos benutzt werden können.
- b. Die öV-Tarife sollen steigen, um die Zunahme der Passagiere und Kosten zu bremsen.
- c. Die Züge sollen grün gespritzt werden, um ihre Klimafreundlichkeit zu unterstreichen.

3. Wie viele Angestellte sind von der Buslinienauswahl im Jura betroffen?

- a. 10
- b. 200
- c. 1291

4. Seit wann besteht die SEV-Geschäftsleitung aus ihren heutigen vier Mitgliedern?

- a. Seit dem 1. September
- b. Seit dem 1. August
- c. Seit dem 1. Januar

5. Was haben Eurobus–Swiss Express und Flixbus soeben angekündigt?

- a. Dass sie ihre Konzession für Fernbuslinien in der Schweiz abgeben wollen.
- b. Dass sie in Genf neue Linien betreiben möchten, nachdem Über dort verboten wurde.
- c. Dass sie den SEV-Bus kaufen möchten, weil ihnen die Jubiläumsausstellung gefiel.

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis
Mittwoch, 13. November 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 der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz in der Ausgabe 14:

a/c/c/b/c.

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat:

**Ivano Marra, Gordola,
Mitglied ZPV Ticino.**

AUF DEN SPUREN VON ...

Hanspeter Eggenberger, Operativer Rangierleiter



Hanspeter Eggenberger vor dem SEV-Bus an der Jubiläumsfeier in Wil.

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Der Personalengpass macht auch dem Rangierpersonal zu schaffen: Die Mehrbelastung und Überzeit schlägt nicht nur auf die Stimmung, sondern führt auch vermehrt zu gesundheitlichen Problemen beim Personal, wie Hanspeter Eggenberger, Zentralpräsident des Rangierpersonals berichtet.

Dass es an Lok- und Zugpersonal fehlt, davon liest man regelmässig in den Zeitungen. Andere Bereiche der SBB sind aber genauso vom Personalengpass betroffen – so auch die Rangierer. Am Bahnhof Buchs, wo Hanspeter Eggenberger als Operativer Rangierleiter bei SBB Cargo arbeitet, gebe es mittlerweile fast keinen Tag mehr, an dem sie mit Vollbesetzung arbeiten können: «Das bedeutet, dass dann drei Kollegen oft die Arbeit von vier leisten müssten – in der gleichen Zeit», erzählt der Zentralpräsident des Unterverbands des Rangierpersonals. Zudem müssen Mitarbeitende oft zusätzlich einspringen. Beim Personenverkehr ist der Mangel an Rangierpersonal mittlerweile gar so gravierend, dass eine Prämie von 80 Franken bezahlt wird, wenn jemand seinen freien Tag opfert.

«Wir haben Leute, die im Moment mit 180 bis 200 Stunden Überzeit unterwegs sind», so Hanspeter Eggenberger. Wegen der angespannten Personalsituation gibt es im Moment aber keine Möglichkeit die Stunden wieder abzubauen. «Wenn wir alle die Überzeit bis Ende Jahr kompensieren würden, stünde der Bahnhof Buchs wohl bald still.» So seien die Kolleg/innen fast gezwungen, sich die Überzeit auszahlen zu lassen. Für manche stimme das so. Andere würden aber gerne ihr Freizeit wieder beziehen. «Hier muss man eine bessere Regelung finden», fordert der Zentralpräsident.

Eine Ursache des Personalengpasses sieht Hanspeter Eggenberger in den unattraktiven Arbeitsbedingungen, weshalb offene Stellen oft unbesetzt blieben. «Viele Junge wollen nicht mehr in Schichten und am Wochenende arbeiten – vor allem nicht für diesen Lohn», weiss der langjährige SBB-Mitarbeiter. «Frisch von der Strasse» verdiene man als Rangierer etwa 50 000 oder vielleicht 60 000 Franken. «Für diesen Lohn kann ich auch beim Lidl Gestelle auffüllen und bin unter Dach und habe geregelte Arbeitszeiten.»

Das grösste Problem sieht Eggenberger aber in Railfit 20/30 und den anderen ständigen Reorganisationen. «Obwohl wir bereits am Anschlag laufen, werden die Reorganisationen wei-

ter durchgezogen – auf dem Buckel des Personals», ärgert sich der Zentralpräsident. So seien etwa in seinem Bereich mit dem Programm Valida viel mehr Leute in Pensionierung gegangen als erwartet. In einem SBB-Interview sagte Personal-Chef Markus Jordi kürzlich, man müsse Druck und Tempo rausnehmen und die Organisation «verschlaufen» lassen. «Am Tag darauf erhielt aber jeder bei Cargo eine Mail mit der Information zur neuen Reorganisation ORS-ORL. Da frage ich mich schon, ob das nur Lippenbekenntnisse sind.» Die Stimmung bei den Kollegen sei mittlerweile sehr angespannt: «Ich merke, dass viele Kollegen am Anschlag laufen.» Doch noch immer ist die Einsatzbereitschaft bei den Rangierern hoch: «Bei uns geht es oft mehr darum, dass die Unternehmung läuft, als dass es uns gesundheitlich gut geht.» Denn die Mehrbelastung des Personal bei fehlender Möglichkeit zur Erholung schlägt nicht nur auf die Stimmung: «Abnützungerscheinung und Gelenkprobleme gab es bei unserer Arbeit schon immer. Aber die Fehltage und Langzeitkranken nehmen deutlich zu», sorgt sich der 56-jährige.

Zur Person

Hanspeter Eggenberger ist seit 2003 Zentralpräsident des Rangierpersonals. Daneben war er viele Jahre in der Peko. Letztes Jahr wurde er Stiftungsrat der Pensionskasse SBB. Der Rheintaler wurde 1963 geboren und wuchs auf einem Bauernbetrieb auf. «Meinen Eltern wäre es lieber gewesen, ich wäre Schreiner oder Mauerer geworden», erzählt der Vater von zwei erwachsenen Töchtern, der mit seiner Partnerin in Buchs lebt. Doch beim Schnuppern bei der SBB habe es ihm den «Ärmel inegno» – und auch der Lehrlingslohn sei überzeugender gewesen. Hanspeter Eggenberger arbeitet seit seiner Betriebslehre bei der SBB und feiert dieses Jahr neben seinem 40-jährigen Firmenjubiläum auch sein 40-jähriges SEV-Jubiläum. «Im Schuppen hat mir der Lehrmeister die Beitrittserklärung zum Unterschreiben hingehalten. Das war damals so: Als Bähnler wurde man auch Mitglied beim SEV.» Nach seiner Lehre arbeitete Hanspeter Eggenberger 30 Jahre als Rangiermeister. Vor drei Jahren wurde er angefragt, ob er Lust habe, bei Cargo Operativer Rangierleiter zu werden. Mit über 50 Jahren noch eine Umschulung zu machen, sei zwar eine Herausforderung: «Man ist nicht mehr in einem Alter, wo man leicht lernt.» Doch der Buchser hat sich gut in seinen neuen Bürojob eingearbeitet. Als Rangierleiter ist er nun zuständig für die Gleis- und Eingangskontrollen der Züge und kümmert sich am grenznahen Bahnhof Buchs auch um die Zolabwicklung.

GRÜNE WELLE

Micha Dalcol

