



SEV Nr. 1

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



RANGIERPERSONAL

Unterbestand führt zu Notstand

▶ Reportage S. 8

EDITO von Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV

Auf Worte müssen Taten folgen

Am 2. Dezember 2019 fand eine kleine Kundgebung vor dem SBB-Hauptsitz statt. Rund 100 SEV-Mitglieder übergaben der Konzernleitung SBB die von der GAV-Konferenz verabschiedete Resolution «Stopp der Reorganisationswut – Denkpause jetzt!» zusammen mit einem symbolischen Hemmschuh. Dabei ging es um drei Forderungen: Nebst der der Denkpause für Reorganisationen wollen die Delegierten, dass sich die SBB auf die Stabilisierung des Betriebs und die nötigen Personalaufstockungen konzentriert und so den Service public gewährleistet, und sie fordern ein offenes Ohr und ehrliche Kommunikation gegenüber den Mitarbeitenden.

Die SBB-Konzernleitung hat nun geantwortet. Sie hat festgehalten, dass sie bei Reorganisationen acht-

samer vorgehen will, dass ihre erste Priorität bei den Punkten Rollmaterial, Ressourcen und Erhalt von Bahn-Know-how liegt und dass sie in der internen Kommunikation keine Schönfärberei betreiben wolle.

Wir können uns schon ein bisschen freuen über diese Antwort. Noch vor einem Jahr tönnte es schliesslich komplett anders. Dem sagt man wohl Tauwetter.

Fest steht, dass der SEV mit seiner deutlichen und klaren Positionierung im zweiten Halbjahr 2019 zu diesem Tauwetter seinen Teil beigetragen hat. Ebenso klar ist aber, dass die geäusserten Einsichten der SBB-Konzernleitung nur ein Anfang sind, dem nun auch Tatbeweise folgen müssen. Und zwar überall im täglichen Betrieb. Sei dies Gleisfeld, Büro, Betriebszentrale oder Depot. Denn nur daran wird zu messen sein, wie ernst

es der Konzernleitung ist. Das betrifft zum einen die Entschleunigung der Reorganisationen bis hin zum Stoppen unnötiger Massnahmen. Das betrifft aber vor allem einen Punkt: die Kommunikation. Diese muss sich ändern. Sie muss transparent werden, sie muss ehrlicher werden und sie muss dem Umstand Rechnung tragen, dass Mitarbeitende nicht nur Empfänger/innen von Botschaften aller Art sind, sondern dass Mitarbeitende durchaus auch etwas zu sagen haben. Gerade wenn es um Bahn-Know-how geht, ist das Wissen nicht in der siebten Etage des Hauptsitzes, sondern überall in der Schweiz bei den Mitarbeitenden.

Wenn diese Kommunikation in einen Dialog münden würde, wäre dies nicht nur förderlich – und notwendig – für den täglichen Betrieb. Es wäre gelebte Wertschätzung.

Cleantagung

SEV verteidigt Schmutzzulage für WC-Reinigung; Gesamtsumme steigt deutlich.

2

Schifftagung

«In dieser Branche spürt man eine grosse Solidarität und Kameradschaft.»

3

SEV im 2020

Giorgio Tuti im Interview zu GAV, AHV, FVP, Werbung, Klima-, Frauen- und SGB-Demo.

5

Projekt WEP: SEV-Teilerfolg

Nach einer Denkpause korrigiert SBB Personenverkehr das WEP-Projekt. Zwar bleibt es dabei, dass die Kundeninfo-Spezialist/innen des TCC Bern nach Olten wechseln müssen, aber die grosse Mehrheit der Mitarbeitenden nicht mehr. Das gilt auch für die Zürcher DGL-Mitarbeitenden. WEP führte zu vielen Abgängen, Unterbeständen, Know-how-Verlust und Wirrwarr.

Mehr Zeit für «Silhouette»

Die Reorganisation «Silhouette» soll bei SBB Immobilien die Zusammenarbeit der Bereiche Bewirtschaftung, Facility Management und Portfolio Management vereinfachen und ein durchgängiges Laufbahnmodell bringen. Der SEV erachtete aber den Zeitplan der Reorganisation als zu ambitioniert und forderte mehr Zeit, um Mitarbeitende und Führungskräfte einzubeziehen. SBB Immobilien hat sich die SEV-Vorschläge zu Herzen genommen und verschiebt den Go-Live-Termin von «Silhouette» um einen Monat auf September 2020. Zudem können GAV-Verträge behalten werden, auch wenn eine Stelle mit einem OR-Vertrag ausgeschrieben wird.

Reka-Checks dank SEV-ZPV

Für das Zugpersonal war 2019 ein schwieriges Jahr. Die Fahrplaninstabilität und Rollmaterialmängel setzten es einer grossen Geduldssprobe aus und bewirkten, dass es sich täglich bei den Reisenden entschuldigen musste. Der SEV-ZPV forderte daher eine Geste der Wertschätzung. Darauf geht die SBB nun ein und schenkt allen Mitarbeitenden der Kundenbegleitung 450 Franken in Reka-Checks.

SEV-Spenden für Streikende

Der SEV hat am 15. Januar seine Solidarität mit den streikenden Kolleg/innen in Frankreich unterstrichen und 5000 Franken in einen CGT-Fonds einbezahlt, der all jenen zugute kommt, die mindestens 12 Tage gestreikt haben. Am 30. Dezember übergab eine Delegation des SEV-TPG (Verkehrsbetriebe Genf) 2000 Franken an die Streikenden im Depot Annemasse. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund hat sich ebenfalls mit den Streikenden solidarisiert und die von ihnen bekämpfte Rentenreform als «inakzeptabel» kritisiert.



Teilnehmende der Cleantagung mit Hans Ruh, der tatkräftig mithalf, die Schmutzzulage für das Reinigen von WCs zu verteidigen (in der Mitte).

CLEANTAGUNG

SEV erreicht höhere Schmutzzulage

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Am 18. Januar trafen sich in Olten über 30 Cleaning- und Rangiermitarbeitende, die beim Personenverkehr SBB Wagen reinigen. Themen der Tagung waren das Ergebnis der Verhandlungen über die Arbeiterschwerniszulagen und die «bedarfsorientierte Reinigung» (Projekt «Cleaning 4.0»).

SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni rief kurz in Erinnerung, wie die SBB im Frühjahr 2019 die Arbeiterschwerniszulage («Schmutzzulage») von 1 Franken 45 für das Reinigen von WCs in Reisezugwagen streichen wollte. Sie begründete dies vor allem damit, dass das WC-Reinigen seit Anfang 2018 in den Stellenbeschrieben des Cleaningpersonals erfasst und daher mit dem Lohn abgedeckt sei. Der SEV lehnte diese Einsparung ausgerechnet bei Berufskategorien mit bereits tiefen Löhnen empört ab, und weil das Reinigen von WCs klar eine besonders unangenehme Tätigkeit ist, für die eine Erschwerniszulage gemäss Reglement R 113.2 auf jeden Fall gerechtfertigt ist. Und was die Änderung der Stellenbeschreibungen betrifft, hatte die SBB diese wie üblich einseitig vorgenommen. Da die SBB an der Streichung festhielt und auch die Erschwerniszulage für das Ablaufen von Graffiti streichen wollte, ging der SEV an die Öffentlichkeit. Bei dieser kam der Angriff auf das bescheidene Einkommen des Reinigungspersonals schlecht an. Die couragierte Protestaktion von Hans Ruh (siehe Box) trug das Ihre dazu bei, dass die SBB mit dem SEV eine akzeptable Übergangslösung für 2019 aushandelte und dann im Herbst eine neue Lösung für 2020 und die folgenden Jahre.

Summe der Zulagen für WC-Reinigungen deutlich erhöht

Diese Lösung sieht als Erschwerniszulage für das WC-Reinigen in Reisezugwagen folgende monatlichen Pauschalen vor:

- 50 Franken für Mitarbeitende Cleaning;
- 30 Franken für Schichtleiter/innen Cleaning (da diese gemäss Stellenbeschreibung zu 60 % in der Reinigungstätigkeit eingesetzt werden);
- 20 Franken für Rangiermitarbeitende, die zu Reinigungsarbeiten eingeteilt sind.

«Künftig erhält also jede/r Mitarbeitende Cleaning für das Reinigen der WCs jährlich eine Schmutzzulage von 600 Franken», erklärte Jürg Hurni. «Damit konnte die Summe dieser Zulagen für alle Mitarbeitenden Cleaning zusammen insgesamt deutlich erhöht werden.»

Keine Zulagenpauschalen gibt es für das Ablaufen von Graffiti an Fahrzeugen und das Entleeren geschlossener WC-Systeme. Diese

Arbeiten werden weiterhin individuell erfasst und die Zulagen dafür gemäss Weisung P 142.5 individuell ausbezahlt.

Jürg Hurni betonte, dass der SEV der Pauschalierung der Schmutzzulage für die WC-Reinigung nur unter der Bedingung zugestimmt hat, dass diese Arbeit in den Teams gerecht verteilt wird. Ob dies funktioniert, wird im März und April an mehreren Standorten in der Praxis getestet. «Bitte meldet es dem SEV, falls nur einzelne Personen WCs reinigen müssen», bat die Kolleg/innen Gewerkschaftssekretär Christoph Geissbühler, der die Tagung moderierte. «Kontaktiert uns auch bei anderen Problemen oder Unklarheiten.»

Situation der Temporären verbessern

Leider ist die SBB weiterhin nicht bereit, Temporärmitarbeitenden Schmutzzulagen zu gewähren. Der SEV hatte einen Zeitzuschlag vorgeschlagen, da von einer Geldzulage ein Teil an die Temporärfirma ginge. «Generell will der SEV die Situation der Temporärmitarbeitenden verbessern», sagte SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger. Ziel des SEV ist, für sie mindestens gleich gute Löhne und Zulagen zu erreichen wie für die Festangestellten. «Helft mit, Temporäre zu werben!» bat Spalinger, «wir werden für sie im Frühling eine Versamm-

lung durchführen.» Sie erinnerte daran, dass der SEV den Grundbeitrag für Temporäre von 30 auf 22 Franken pro Monat gesenkt hat.

Handlungsbedarf bei SBB Immobilien

Barbara Spalinger kündigte zudem an, dass der SEV die von der SBB geforderten Verhandlungen über ein neues Lohnsystem (voraussichtlich ab diesem Sommer) auch dafür nutzen wolle, Ungleichheiten zu beseitigen. «Es ist nicht einzusehen, weshalb die Mitarbeitenden von SBB Immobilien für das Reinigen von WCs keine Schmutzzulage erhalten. Es ist nämlich nicht gerecht, wenn für die gleiche unangenehme Arbeit die einen eine Zulage kriegen und die anderen nicht!»

Inputs aus dem Tessin

Tessiner Kollegen brachten Ideen ein, wie man bei Cleaning die Umwelt schonen könnte, etwa durch Mehrfachverwendung von Lappen. Sie regten auch an, dass Mitarbeitende durch freiwillige Einsätze an anderen Standorten andere Arbeitsmethoden kennenlernen könnten.

Cleaning 4.0

Weil im Betrieb die Zeitpuffer für das Reinigen der Züge immer kleiner werden und weil Störungen und kurzfristige Betriebsumstellungen zunehmen, könnten bei der Zugsreinigung fixe Tourenpläne kaum mehr umgesetzt werden, erklärte **Tobias Strahm**, Leiter des SBB-Projekts «Cleaning 4.0». Dieses strebt daher eine «bedarfsgerechte», flexiblere Reinigung an – dank digitaler Hilfsmittel.

Die Cleaning-Mitarbeitenden erhalten über die «Train Clean App» auf ihrem Handy oder Tablet in Echtzeit Informationen über den Standort der zu reinigenden Züge und deren Zustand: In der App sieht man, was Cleaningteams – und künftig auch Zug- und Lokpersonal – über den Zustand der einzelnen Züge ins System eingegeben haben und welche Reinigungsarbeiten in letzter Zeit darin durchgeführt wurden. Dank diesen Meldungen, dank Statistiken (z. B. über die Anzahl Kund/innen, die seit der letzten Reinigung im Zug gewesen sind) und Sensormeldungen (z. B. über die Wasserreserven in WCs) entscheiden die Reiniger/innen laufend selber, welche Arbeiten an welchem Zug in der verfügbaren Zeit Sinn machen und Priorität haben. Dabei hilft ihnen auch ihre Erfahrung.

Zurzeit wird die App z. B. in Luzern getestet. Gemäss Strahm schätzt das Personal den eigenen Zugang zu den Informationen und verliert nicht zu viel Zeit mit der App. Auf eine gute Einführung und Begleitung aller Mitarbeitenden, Schicht- und Teamleitenden werde Wert gelegt. Dank ihren Feedbacks werde das System laufend verbessert.

Danke, Hans Ruh!



Hans Ruh, Theologe und ehemaliger Professor für Sozialethik an der Universität Zürich, erklärte an der Cleantagung, warum ihm die Streichung der Schmutzzulage derart empörte, dass er als

Protest eine Zugtoilette zwischen Zürich und Bern besetzte – an seinem 86. Geburtstag: «Die SBB verstärkte damit die allgemein grosse Ungleichheit der Löhne, eine Todsünde der Menschheit. Zweitens empörte mich der Mangel an Anerkennung und Respekt gegenüber dem Personal.» Dank dem Medienecho nahm die SBB bald Kontakt mit ihm auf und gestand bei einem Treffen ein, einen Fehler gemacht zu haben. Also musste er seine Drohung, jede Woche ein Zug-WC zu besetzen, nicht wahrnehmen. «Ich erhielt im Zug und im Internet mehr negative als positive Reaktionen», berichtete Ruh. «Es ist schlimm, dass Menschen, die zuunterst auf der gesellschaftlichen Leiter stehen, am ehesten bereit sind, ungerechte Zustände zu akzeptieren.» Er erhielt an der Tagung ein Präsent für seine mutige, hilfreiche Aktion.

GIORGIO TUTI antwortet

Schluss mit Hetze und Hass

Am 9. Februar stimmen wir über den Diskriminierungsschutz für lesbische, schwule und bisexuelle Menschen ab. Warum ist das auch für den SEV ein wichtiges Thema?

Bei der Erweiterung der Anti-Rassismus-Strafnorm geht es darum, Hetze gegen Lesben, Schwule oder Bisexuelle zu bekämpfen – so wie bereits heute nicht zu Hass aufgrund der Religion oder der Hautfarbe aufgerufen werden darf.

Es ist klar, dass wir die Vorlage unterstützen. Das ergibt sich schon alleine aus dem Leitbild des SEV. Darin fordern wir die Gleichstellung, ungeachtet des Geschlechts, des Alters, der Nationalität, des kulturellen und religiösen Hintergrunds – und auch der sexuellen Orientierung. Zudem vertreten wir eine konsequente Haltung gegen jede Art von Diskriminierung.

Diskriminierung findet dort statt, wo die Leute ihre Zeit verbringen, und deshalb eben oft auch am Arbeitsplatz. LGBTI-Personen sind davon besonders betroffen:

Hänseleien, obszöne Bemerkungen und soziale Ausgrenzungen sind im Beruf leider an der Tagesordnung.

Diskriminierung kann aber auch darüber hinausgehen, wenn zum Beispiel Menschen aufgrund ihrer sexuellen Orientierung eine Kündigung erhalten oder ihnen die Anstellung verweigert wird. Hier kann der erweiterte Strafnorm-Artikel ansetzen und für die Betroffenen endlich eine rechtliche Handhabe schaffen, um sich gegen solche missbräuchliche Praktiken zu wehren.

Es kann nicht sein, dass Menschen gesellschaftlich ausgegrenzt werden und man zulässt, dass dieser Hass sogar noch gefördert wird. Hier muss man den Riegel schieben.

Die Abstimmung vom 9. Februar hat grosse Signalwirkung. Und wir sagen klar: Ja zum Schutz vor Hass!

Willst auch du Giorgio Tuti oder einem anderen Mitglied der Geschäftsleitung eine Frage stellen? Schreibe an: zeitung@sev-online.ch



BRANCHE SCHIFF

«Der Kapitän ist nichts ohne Mannschaft»



Branchenvorstand Schiff (v.l.): Roger Maurer, Martin Schild, Barbara Schraner und Patrick Clot.

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

Rund 40 Personen versammelten sich am 22. Januar am Vierwaldstättersee in Luzern zur Branchentagung Schiff. Eine gute Gelegenheit für die Teilnehmenden, sich über die Bedingungen auf den anderen Seen zu informieren, um die eigenen Arbeitsbedingungen besser verteidigen zu können.

Welche Rolle haben Unternehmung und Gewerkschaft, wenn Schiffsführer verklagt werden, weil sie das Schiffshorn betätigen? Schon an der letzten Tagung waren die Beschwerden gegen Zürcher Kollegen ein Thema. «Ein Hafenanwohner von Stäfa beschwerte sich beim Bundesamt für Verkehr», berichtete Barbara Schraner. «Das BAV antwortete ihm, dass die Benützung des Signalhorns rechtmässig sei.» Dennoch klagte der Nörgler 2018 gegen drei Kapitäne. Weitere Klagen folgten 2019 gegen fünf Kapitäne. Die Justiz antwortete gleich wie das BAV. Der SEV nahm die klare Position ein, dass es für Unternehmen Pflicht sei, den angegriffenen Mitarbeitern Rechtsschutz zu gewähren. Mit Erfolg. Der Fall interessierte die Teilnehmenden. Einige erinnerten daran, dass ein Kapitän strafrecht-

lich belangt werden kann, wenn er das Horn nicht benutzt, um einen Unfall zu verhindern.

Ein weiterer Gesprächspunkt war die Situation der ehemaligen Streikenden des Lago Maggiore. «Die Situation ist speziell», erläuterte Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini. «Wir haben einen GAV mit der Luganersee-Schiffahrtsgesellschaft SNL für jene Angestellten, die auf dem Lago Maggiore fahren, gültig bis Ende 2021. Die SNL-Mitarbeitenden vom Lago di Lugano hingegen haben keinen GAV, und unsere Präsenz dort ist schwach. Mit den Mitarbeitenden des Lago di Lugano Kontakt aufzunehmen ist sehr schwierig.» Matrose Gianluca Carini erinnerte daran, dass «von den 34 Streikenden auf dem Lago Maggiore heute noch 14 da sind. Wir versuchen die Einheit zu bewahren, indem wir den neuen Mitarbeitenden die Bedeutung der Gewerkschaft erklären. Nur vereint können wir so stark sein, wie wir es gewesen sind.»

VPT-Zentralpräsident Gilbert d'Alessandro nimmt den Ball auf: «In dieser Branche spürt man eine grosse Solidarität und Kameradschaft. Zwar kommandiert der Kapitän, aber ohne gute Mannschaft geht nichts. Der VPT ist wie ein Schiff. Als Kapitän kann ich nichts tun, wenn ich keinen Zentralausschuss, keinen Vorstand und keine Mitglieder habe, die mich unterstützen.

Ich danke euch für euren Einsatz und die Zeit, die ihr der Gewerkschaft zur Verfügung stellt.»

Weitere Themen bildeten die Unterbestände, das Fehlen eines GAV für das Personal der Bodensee-Schiffahrt, die Anzahl Frei- und Ruhetage während der Hochsaison und die Lohnabschlüsse. Dieser Austausch machte es jeder Sektion möglich, ihre Arbeitsbedingungen mit jenen der anderen zu vergleichen, wenn das auch schwierig ist. Der Austausch in der Branche ermöglicht es, Verbesserungen auszuhandeln.

Mitgliederwerbung

René Schnegg, VPT-Verantwortlicher für die Mitgliederwerbung, beglückwünscht die Sektionen. «Während die Gesamtzahl der VPT-Mitglieder leicht sinkt, steigt die Zahl der Aktiven. Dies beweist, dass die Sektionen gesund und aktiv sind!» SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser seinerseits spricht die kollektive Kraft als grundlegendes Instrument an, um gute Resultate zu erzielen wie zum Beispiel die SEV-Sektion SOB (siehe Seite 7). 2020 wird der VPT die rekrutierenden Sektionen finanziell unterstützen. «Je zielgerichteter die Aktionen sind, desto erfolgreicher sind sie», betont René Schnegg. Und was ist mit der Schiffahrt? «27 Neumitglieder zwischen 2018 und 2019 – diese Zahl steigt seit drei Jahren», freut sich Gilbert d'Alessandro.

Neuer Internetauftritt

Zentralausschussmitglied Martin Ritschard stellt den neuen Internetauftritt des VPT vor, der jenem des SEV ähnlich sieht. Die Webseite enthält unterverbandsspezifische Inhalte.

Christian Fankhauser ruft zu einem zweifachen Ja bei der eidgenössischen Abstimmung vom 9. Februar auf (siehe oben und Seite 5). Er hofft zudem auf tatkräftige Unterstützung beim Unterschriftensammeln für die SGB-Initiative für die 13. AHV-Rente ab Anfang März. «In der Schweiz wurden die 5. Ferienwoche und der Mindestlohn abgelehnt! Kehren wir diesen Trend um und verbessern die Lebensbedingungen der Rentner/innen.» Die Klima-Demo am 15. Mai und die SGB-Kundgebung im September stellen weitere entscheidende Meilensteine dar.

Schliesslich wurde der Branchenvorstand Schiff wiedergewählt: Barbara Schraner vom Zürichsee (ZSG), Patrick Clot vom Genfersee (CGN) und Roger Maurer vom Vierwaldstättersee (SGV) sind auch 2021–2024 für die Branche zuständig. Martin Schild, 40-jährig, Elektriker und Schiffsführer bei der BLS, wird Beisitzer.

Melde dich an

Die drei übrigen VPT-Branchentagungen finden alle im Hotel Olten in Olten, Bahnhofstrasse 5 – jeweils mit Kaffee ab 9.30 Uhr – an folgenden Daten statt:

- Branche Bus:** 19. Februar, 10 bis ca. 16 Uhr. Anmeldung bis 12. Februar unter vpt-online.ch
- Branche Bahn und Touristik:** 3. März, 10 bis 16 Uhr. Anmeldung bis 23. Februar unter vpt-online.ch
- Branche Pensionierte:** 11. März, 10 bis 16 Uhr. Anmeldung bis 24. Februar auf vpt-online.ch oder bei Eric Russi, Sonnenweg 9, 6490 Adermatt, 079 330 84 38, eric.russi@vpt-online.ch, oder bei Vincent Brodard, SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 079 633 26 54, vincent.brodard@sev-online.ch



Weitere Infos zu den Branchentagungen und Anmeldung unter vpt-online.ch



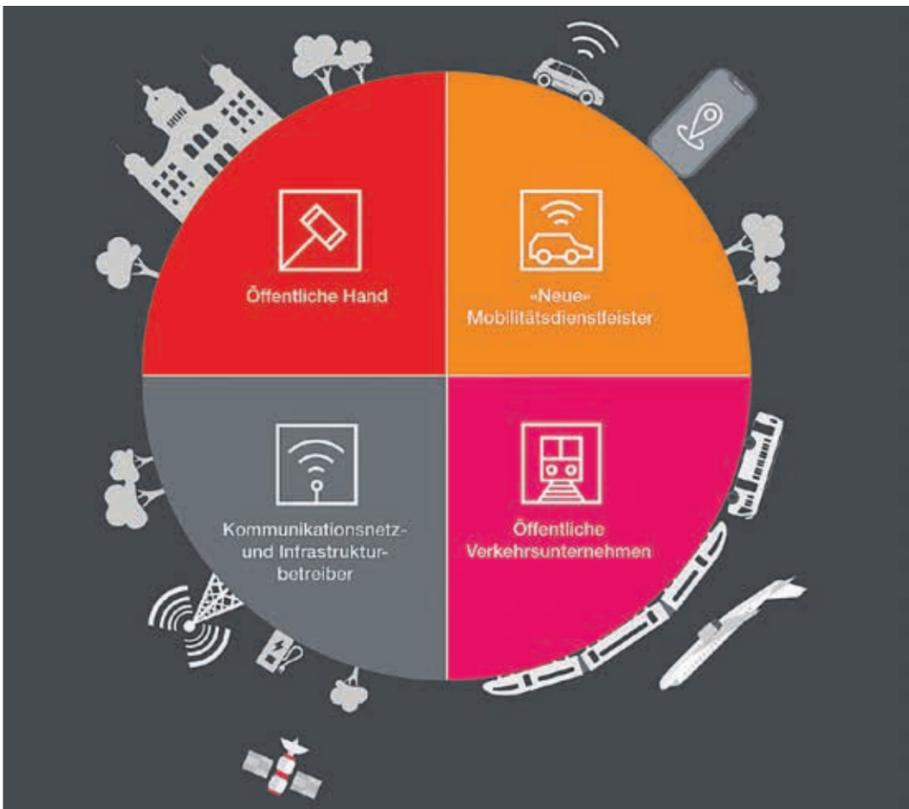
Am Flughafen Genf hat SEV-GATA, die Luftabteilung des SEV, die Lohnverhandlungen mit drei Unternehmen erfolgreich abgeschlossen: Alle drei Firmen bezahlen dieses Jahr höhere Löhne.

Swissport gewährt eine Erhöhung von 0,6 % und den Aushilfen eine entsprechende Prämie. Die beiden GAV wurden bis 30. September verlängert und damit ein vertragsloser Zustand ab 1. Januar vermieden. Die GAV-Verhandlungen gehen weiter. Bei **ISS** steigen die Monatslöhne um 25 Franken und die Stundenlöhne um 20 Rappen. Hervorzuheben ist die Gewährung eines 10-tägigen Vaterchaftsurlaubs. Bei **Engie** steigen die Monatslöhne um 60 Franken. Bei allen drei Firmen konnten sich SEV-Gewerkschaftssekretär/in Pablo Guarino und Patricia Alcaraz auf die Beteiligung und Basisarbeit der Delegierten abstützen.

Von 2012 bis 2016 wurde das Catering in ÖBB-Zügen von Budapest nach Salzburg bzw. München durch die Firma Henry am Zug Hungary Kft. besorgt. Das Personal arbeitete zu ungarischen Bedingungen (500 Euro netto pro Monat). 2016 belegten die österreichischen Behörden die Firma nach einer Kontrolle mit einer hohen Verwaltungsstrafe wegen Nichteinhaltung der Mindestarbeitsbedingungen und des Fehlens nötiger Papiere für die Personalentsendung. Ein Gericht bestätigte die Strafe, doch das höchste Verwaltungsgericht Österreichs legte den Fall dem Europäischen Gerichtshof vor. Dieser urteilte nun am 19. Dezember, es sei alles rechtens gewesen, weil die Mitarbeitenden «zu einem wesentlichen Teil» in Budapest gearbeitet (Logistik, Abrechnungen) und ihren Dienst stets dort angetreten und beendet hätten. Beides ist falsch, sagt die Gewerkschaft Vida aber. Das Urteil durchlöchert den Schutz mobiler Arbeitsplätze.

PWC PRÄSENTIERT STUDIE «FÜR EIN ZUKUNFTSFÄHIGES SCHWEIZER MOBILITÄTSSYSTEM»

Mobilität der Zukunft gelingt nur gemeinsam



Diese vier Akteure müssen bei der Etablierung eines «Mobilitätsökosystems» zusammenarbeiten.

Peter Moor

Die Mobilität in der Schweiz nimmt weiter zu. Sie wird anspruchsvoller und digitaler und ist deshalb nur zu bewältigen, wenn alle Akteure eine gemeinsame Vision entwickeln. Zu diesem Schluss kommt eine Studie des Beratungsunternehmens PwC.

«Der Aufbau eines analog und digital vernetzten Mobilitätsökosystems ist dringend erforderlich.» Dies ist die Schlussfolgerung einer Studie von PwC (PricewaterhouseCoopers) in Zusammenarbeit mit der Universität St. Gallen und dem Verband der Telekommunikation Asut. Es brauche neue Formen der Zusammenarbeit, um den Entwicklungen in der Mobilität gerecht werden zu können. Unter einem Ökosystem verstehen die Autoren eine neue Gestaltung des Schweizer Mobilitätssystems. Sie lassen keinen Zweifel offen, dass hier etwas zu tun ist. Einerseits geht es darum, die technischen Entwicklungen einzubeziehen, andererseits ergeben sich

laufend neue Kundenerwartungen, etwa wegen Veränderungen im Pendlerverhalten oder wegen der Zunahme an reisefreudigen Rentnerinnen und Rentnern. Hinzu kommt der starke Druck weltweit tätiger Anbieter, die mit viel Geld und neuen Ideen auch in die Schweiz drängen.

Öffentliche Kontrolle beibehalten

Die Autoren betonen das Risiko, dass «der öffentlichen Hand die Kontrolle über die Entwicklungen im Mobilitätssektor allmählich entgleitet». Dies weil globale Technologieunternehmen aktiv seien, ein internationaler Anpassungsdruck bestehe und die Regulierungsbestimmungen nicht mit der rasch fortschreitenden digitalen Entwicklung im Einklang ständen. Die öffentliche Hand müsse deshalb «die Zügel fest in die Hand nehmen und gezielte Anreize und Verbindlichkeiten für das Schweizer Mobilitätssystem schaffen», hält die Studie fest.

Daniela Lehmann, im SEV verantwortlich für die Verkehrspolitik, teilt diese Einschätzung. Aus Sicht des SEV ist es wichtig, dass zuerst ge-

meinsam mit den beteiligten Akteuren die Rolle und die Rechte der öffentlichen Hand geklärt werden. Ziel dabei muss unter anderem sein, dass die öffentliche Hand genügend Handlungsspielraum hat, um die politischen Zielsetzungen zu erreichen, und dass die neuen Geschäftsmodelle mit dem Service public vereinbar sind.

Digitalisierung als Megatrend

Die Digitalisierung wird laut der Studie die Mobilität massiv verändern. Einerseits geschieht dies direkt, da neue Angebote (z. B. Uber) und Möglichkeiten (Verbindungen von Produkten) entstehen. Andererseits indirekt, etwa weil die Individualisierung dank digitaler Hilfsmittel zunimmt und neue Arbeitsformen entstehen. Weitere Trends, die die Mobilität unabhängig von der Digitalisierung beeinflussen, sind die demografische Entwicklung und das wachsende Umweltbewusstsein.

In der Studie werden jedoch auch Widersprüche aufgezeigt, die in der aktuellen Entwicklung erkennbar sind, etwa zwischen den Ansprüchen an den Komfort und der Erwartung tieferer Preise oder zwischen der zunehmenden Individualisierung durch digitale Instrumente und den steigenden Befürchtungen beim Datenschutz.

Staat muss Führung behalten

Wenig überraschend nennen die Autoren von PwC die Regulierung als erstes Hindernis für Veränderungen im Mobilitätssystem, also die Art und Dichte von Vorschriften. Weitere Elemente, die die Autoren als Barrieren bezeichnen, sind althergebrachte Strukturen, die komplizierte und unterschiedliche Finanzierung des Verkehrssystems, unterschiedliche Ausrichtungen der privaten und öffentlichen Anbieter sowie die Zurückhaltung beim Austausch von Daten.

Ihr Aufruf richtet sich denn auch an vier Gruppen von Beteiligten, die sich zusammenraufen sollen: erstens die öffentliche Hand, also alle Akteure in Bund, Kantonen und Gemeinden, zweitens die öffentlichen Verkehrsmittel als Anbieter des Service public, drittens neue Anbieter im Verkehrssystem wie etwa Car-Sharing-Unternehmen sowie schliesslich die Betreiber der Infrastrukturen des Verkehrs und der Kommunikation. Sie alle werden in der Studie aufgerufen, eine gemeinsame Vision zu entwickeln, wobei die übergeordnete Steuerung und Koordination der Mobilität bei der Politik und den Behörden bleiben soll. Die restlichen Mobili-

tätsakteure sollen sich «in einem Koordinationsgremium organisieren und darin insbesondere eine Expertenrolle einnehmen». Konkret wird die Schaffung eines Bundesamts für Mobilität gefordert, das «eine ganzheitliche und integrierte Sicht auf das Mobilitätssystem gewährleistet und weitreichende Entscheidungen im Verkehr und in der Raumplanung besser aufeinander abstimmt». Für Daniela Lehmann ist dies ein brauchbarer Ansatz: «Die Entwicklung hin zu Mobilitätsketten bestehend aus verschiedenen Mobilitätsformen und die zunehmende Auflösung der Grenzen zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr werden längerfristig auch die heutige Aufteilung der Bundesämter in Frage stellen.»

Die gemeinsame Vision ist die übergeordnete Stossrichtung der Studie, der sechs weitere folgen, die Zusammenarbeit und Vernetzung ermöglichen und fördern sollen. Mehrfach wird der öffentliche Verkehr mit seinem vernetzten System als Vorbild genannt. Die Studie betont auch, dass kompetentes Personal in einem vernetzten Mobilitätssystem weiterhin eine zentrale Rolle spielen wird.

Die vollständige Studie im Internet: pwc.ch/future-of-mobility

Nur gemeinsam erfolgreich

Der öffentliche Verkehr ist aber laut der Studie viel zu stark ein in sich geschlossenes System. Als Hauptanliegen wird denn auch die Vernetzung der verschiedenen Anbieter – öffentlich und privat, Schiene und Strasse, kollektiv und individuell – hervorgehoben: «Die sich ändernden Kundenbedürfnisse und das veränderte Nutzungsverhalten führen dazu, dass sich die öffentlichen Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister anpassen müssen. Kaum ein einzelner Schweizer Akteur ist in der Lage, diese Anforderungen alleine zu bewältigen und die gewünschten Angebote und Dienstleistungen aus einer Hand anzubieten.»

Daniela Lehmann beurteilt diese Sicht auf die Schweizer Mobilität der Zukunft differenziert: «Gemeinsam erfolgreich wird das neue Mobilitätssystem nur sein, wenn alle Anbieter, egal ob öffentlich oder privat, die Auflage erhalten, die Arbeitsbedingungen sozialpartnerschaftlich auszuhandeln. Zudem sollte der Zugang nur nicht-gewinnorientierten Mobilitätsvermittlern ermöglicht werden.»

PEKO-WAHLEN BEI SBB INFRASTRUKTUR UND NACHWAHLEN BEI P, C UND K/IM

Wanted: Peko-Mitglieder

SEV Jeweils nach dem Abschluss eines neuen SBB-GAV werden die SBB-Personalkommissionen komplett neu gewählt. Dies ist bei Personenverkehr, Cargo und Immobilien&Konzernbereiche schon 2019 erfolgt. Die **Gesamterneuerungswahlen ALLER Peko der Division Infrastruktur** beginnen jetzt. Der SEV sucht Kandidierende für sämtliche Peko auf Stufe Division und Fläche der Infrastruktur. Arbeitest du in dieser Division, bist an der wichtigen, vielseitigen Peko-Arbeit interessiert und Mitglied beim SEV? Dann melde dich **bis 21. Februar** beim Zentralpräsidenten deines SEV-Unterverbandes oder bei SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber, urs.huber@sev-online.ch.

Nachwahlen Peko Cargo

Der SEV sucht auch Kandidierende für je zwei Sitze in den beiden **Peko Fläche Cargo Aarepark und West**. Interessierte SEV-Mitglieder melden sich bitte **bis 21. Februar** beim Zentralpräsidenten ihres SEV-Unterverbandes oder bei SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, philipp.hadorn@sev-online.ch.

Nachwahlen Peko P

Gesucht sind ferner Kandidierende für die **Peko Division Personenverkehr**, Wahlkreis P-Support (1 Sitz). **Peko Fläche P Operations-Kundenbegleitung**, Wahlkreis West (4 Sitze). **Peko Fläche P-VSV/VGB**, 4 Wahlkreise: Zürich-Nordost; Ostschweiz; Südostschweiz; VSV-SUP (je 1 Sitz). **Peko Fläche P-Operations-Zugführung**, Wahlkreis Ost (1 Sitz); **Peko Fläche P-O-UHR-Serviceanlagen**, 5 Wahlkreise: Maintenance, Steuerung und Lenkung; RZA; Brig; Biel; Luzern (je 1 Sitz). **Peko Fläche P-O-UHR-Werke**, Wahlkreis P-O-UHR-WYO und P-O-UHR-KOMP mit Arbeitsort Olten (1 Sitz). **Peko Fläche P-O-Cleaning/Rangier**, 2 Wahlkreise: West; Mitte/Süd (je 1 Sitz). **Peko Fläche P TPO**, Wahlkreis Genf, Lausanne, Fribourg, St-Maurice (1 Sitz). **Peko Fläche P Support**, 3 Wahlkreise: Bellinzona, Pollegio; Genf, Lausanne; FV, IPV, Re-

gionen, Finanzen, HR, Stab, SSM, OEV, OES-CS, OES-OCS (je 1 Sitz). Interessierte SEV-Mitglieder melden sich **bis 21. Februar** beim Zentralpräsidenten ihres SEV-Unterverbandes oder bei Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni, juerg.hurni@sev-online.ch.

Nachwahlen Peko Immobilien & Konzernbereiche

Der SEV sucht zudem Kandidierende für die **Peko Division IM/K**, Wahlkreis Konzernbereiche (1 Sitz) und in der **Peko Fläche Immobilien-Facility Management**, Wahlkreis Mitte (1 Sitz). Interessierte SEV-Mitglieder melden sich **bis 21. Februar** beim Zentralpräsidenten ihres SEV-Unterverbandes oder bei Gewerkschaftssekretär Patrick Kummer, patrick.kummer@sev-online.ch.

Weitere Infos im SBB-Intranet.



© Manu Friedrich

GESPRÄCH ZUM JAHRESBEGINN

«Wir lassen keinen Abbau bei Lohn und Rente zu»

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Zum Jahreswechsel blicken wir mit SEV-Präsident Giorgio Tuti zurück auf ein ereignisreiches Jubiläumsjahr 2019 und sprechen über die Themen und Herausforderungen, die uns 2020 als Gewerkschaft beschäftigen werden.

SEV-Zeitung: 2019 feierte der SEV sein 100-jähriges Jubiläum – schon allein deshalb ein ereignisreiches Jahr. Was waren deine schönsten Momente?

Giorgio Tuti: 2019 war ein wahnsinnig befruchtetes Jahr. Denn zusätzlich zum Tagesgeschäft, also zusätzlich zu den GAV-Verhandlungen, den vielen Verhandlungen mit Sozialpartnern, den verkehrs- und sozialpolitischen Fragestellungen, kamen noch der Kongress und das 100-jährige Jubiläum. Über Arbeit konnten wir uns dementsprechend nicht beklagen. Es hat die Organisation von der Arbeitslast her ziemlich an ihre Grenzen gebracht. Trotzdem blicken wir voller Genugtuung, Freude und Stolz zurück. Von der Feier am 3. Juni mit Bundesrätin Sommaruga und vielen Gästen, über die Bustour bis hin zum Fest am 30. November: Was hier alles geleistet wurde, und in welcher Qualität, darauf kann man wirklich stolz sein. Ich möchte auch nochmals die Gelegenheit nutzen und den vielen Menschen Dan-

ke sagen, die zum Gelingen beigetragen haben. Ein Highlight waren auch die vielen Treffen und Begegnungen mit unseren Mitgliedern auf der Bustour – auch mit solchen, die man sonst weniger sieht. Das hat mich persönlich besonders gefreut.

Und hinsichtlich des Tagesgeschäfts: Wie sieht da deine Bilanz für 2019 aus?

Die Gewerkschaft ist da, um die Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern. Dazu haben wir 2019 viel beigetragen: Wir haben Gesamtarbeitsverträge erneuert und verbes-

Nationale Abstimmungen: Zweimal Ja am 9. Februar

Bezahlbare Wohnungen und Schutz vor Diskriminierung aufgrund der sexuellen Orientierung, das sind die beiden Themen, über die das Schweizer Stimmvolk am 9. Februar entscheidet. Der SEV unterstützt beide Vorlagen.

Die Rassismus-Strafnorm soll um das Kriterium der sexuellen Orientierung erweitert werden und somit auch lesbische, schwule und bisexuelle Menschen schützen (mehr dazu auf Seite 3).

Die Initiative «Mehr bezahlbare Wohnungen» will Bund und Kantone dazu bewegen, den Bau preisgünstiger Wohnungen verstärkt zu fördern. Gesamtschweizerisch sollen mindestens 10 Prozent der neu gebauten Wohnungen gemeinnützig sein. Das heisst, sie gehören Organisationen, die

sert – und damit auch die Anstellungsbedingungen. Zudem haben wir uns durch die Planung und Durchführung der Grossanlässe auch als Organisation weiterentwickelt und gestärkt.

Es gab 2019 aber auch schwere Momente ...

Ja, der Todesfall unseres Kollegen Bruno im August hat die ganze Organisation erschüttert. Die Gedenkminute in Zürich – das war ein sehr schwieriger Moment für uns alle. Und das gleichzeitig mit einem geplanten Festakt zum 100-jährigen Jubiläum. Hier haben nicht nur die Organisation, sondern auch die Kolleg/innen in Zürich viel Fingerspitzengefühl bewiesen.

Der tragische Unfall zog viele Fragen und Diskussionen nach sich, die uns wahrscheinlich auch 2020 beschäftigen werden.

Wir mussten die grundsätzliche Frage stellen, was eigentlich die Aufgaben der Unternehmungen im öV sind: Sehr gute sowie sichere Dienstleistungen für die Bevölkerung zu angemessenen Preisen, erbracht durch motiviertes, gut ausgebildetes Personal mit anständigen Anstellungsbedingungen – das sind die Kernaufgaben. Und dieses Kerngeschäft müssen die Transportunternehmen im Griff haben.

Wir werden eine Diskussion um den Service public führen müssen, in der sich die Unternehmungen wieder auf ihren eigentlichen Auftrag zurückbesinnen müssen. Und alles andere, wie etwa Reorganisationen à gogo, soll warten, bis dieser Auftrag wieder erfüllt wird.

Was bedeutet dies für unsere laufenden Gespräche mit der SBB?

Wir werden weiter fordern, dass die SBB alle diese Reorganisationen und alles stoppt, was hinderlich ist, um ihre Kernaufgaben zu erfüllen. Man kann die Entwicklungen und die Zukunft zwar nicht vernachlässigen, aber man kann diese erst in die Finger nehmen, wenn man das Kerngeschäft in der Gegenwart beherrscht. Und das ist im Moment nicht der Fall.

keinen Profit anstreben. «Die Initiative geht das Problem an der Wurzel an», sagt SEV-Präsident Giorgio Tuti. Gemeinden sollen prioritären Zugang zu Grundstücken für den gemeinnützigen Wohnbau erhalten. Denn was man für die Wohnung zahlt, hängt ganz entscheidend davon ab, wem die Wohnung gehört: Schuld am überbelegten Wohnungsmarkt sind Immobilien-Spekulanten: Sie jagen rücksichtslos hohen Renditen nach. «Solche Spekulationen bringen nichts anderes, als die Mietpreise für Junge oder Familien unbezahlbar zu machen», so Giorgio Tuti. Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen geben jeden Monat zwischen 25 und 35 Prozent davon für die Miete aus, was für viele nicht mehr tragbar ist.

Was sind die weiteren Schwerpunkte fürs Jahr 2020?

Vertragspolitisch müssen wir da weiterfahren, wo wir 2019 aufgehört haben: Wir werden alles daransetzen, dass wir flächendeckend in allen Unternehmen des öV Gesamtarbeitsverträge haben. Wir werden GAV erneuern, verbessern und neue GAV abschliessen. Das ist das Filetstück unserer Arbeit, unsere Haupttätigkeit.

Daneben gibt es 2020 bewegungspolitische Momente, bei denen wir aktiv werden müssen. Der erste steht schon bald vor der Tür: Zu den



Giorgio Tutis Vorsatz fürs 2020? Das Video zum Interview gibt's auf unserer Webseite: sev-online.ch

guten Lebens- und Anstellungsbedingungen gehören auch die Renten. Im SGB haben wir uns für die Lancierung der Initiative für eine 13. AHV-Rente eingesetzt. Die Unterschriftensammlung startet im Frühling. Der SEV wird zusammen mit den Unterverbänden und Sektionen einen tatkräftigen Beitrag leisten, dass wir unsere Quote erfüllen und die nötigen Unterschriften schnell zusammenkommen.

Gibt es weitere solche Momente?

Nicht zu knapp: Am 15. Mai hat die Klimajugend zum «Strike for Future» aufgerufen. Diesen wird der SEV unterstützen. Im Zusammenhang mit dem Frauenstreik 2019 wird es um den 14. Juni herum Aktionen geben, bei denen auch der SEV seinen Teil beiträgt. Und wir wollen auch an der SGB-Demo im September sicht- und hörbar sein.

2019 gab es Angriffe auf die GA FVP. Wie geht es hier weiter?

Wir werden weiterhin jegliche Art von Angriff bekämpfen. Historisch gesehen ist das FVP ein Lohn- respektive Rentenbestandteil und kein Goodie. Und wir werden keinen Abbau bei Lohn und Rente zulassen.

Auch 2020 hat sich der SEV bei der Mitgliederwerbung viel vorgenommen. Wie gehen wir hier vor?

So wie die öV-Unternehmungen haben auch wir das Problem, dass die geburtenstarken Jahrgänge in Rente gehen. Deshalb müssen wir es zustande bringen, die neuen, jüngeren Mitarbeitenden zu rekrutieren. Wir bleiben beim bewährten Prinzip «Mitglied wirbt Mitglied», werden aber zur Unterstützung vermehrt auch mit Gewerkschaftssekretär/innen in der Fläche präsent sein.

Es muss uns gelingen, die Jungen überdurchschnittlich gut für den SEV zu gewinnen, um die entsprechenden Organisationsgrade in den Unternehmungen zu halten oder gar auszubauen. Das ist das A und O für eine starke Verhandlungsposition.

GENUG IST GENUG

BLT-Personal hängt GAV-Forderungen an Haltestellen



Das BLT-Personal will GAV-Verhandlungen.

Elisa Lanthaler Nach 10 Jahren ist der GAV der Baselland Transport AG (BLT) veraltet und muss dringend überarbeitet werden. Ebenfalls wurden Anfang 2019 das Arbeitszeitgesetz (AZG) und die Verordnung dazu revidiert. Daher hat der SEV schon im Frühjahr 2019 bei der BLT deponiert, den GAV neu zu verhandeln. Zudem hat das Personal wiederholt die Forderung geäussert, dass es

verbindlichere Regelungen im Bereich der Arbeitszeit braucht. «Die BLT hält sich gerne den ganzen Spielraum offen, den das AZG bietet – aus ihrer Sicht im Interesse des Personals. Das Personal möchte aber nicht nur den minimalen Schutz des AZG, sondern bessere und klarere Lösungen», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretärin Susanne Oehler.

Die Forderungen des Personals sind allesamt zeitgemäss und gut umsetzbar. Doch anstatt in Verhandlungen mit den Sozialpartnern einzutreten, hat die BLT den GAV sogar einseitig geändert. Um den GAV anzupassen, bedarf es jedoch eines gegenseitigen Einverständnisses, er kann nicht einseitig geändert werden. Das Vorgehen der BLT beweist, dass sie durchaus Ressourcen gehabt hätte für konkrete Verhandlungen. Um den Druck zu erhöhen, hat das BLT-Personal deshalb Anfang Januar Plakatflächen gebucht und darin seine GAV-Forderungen aufgehängt. Der SEV hofft, nun endlich in ernst gemeinte GAV-Verhandlungen eintreten zu können. Ein Treffen zwischen SEV und BLT stimmt optimistisch: «Das Gespräch verlief positiv», sagt Susanne Oehler, «die BLT zeigte sich offen für Verhandlungen.» Bis aber Nägel mit Köpfen gemacht sind, werden weiterhin GAV-Forderungen auf den Plakatwänden stehen.

Mai findet deren GV statt. Herr Triponez sagte nach der letzten GV: «Die Renten sind gesichert!» Er sagt aber nie, zu welchem Preis. Wo ist die Grenze zwischen dem oblig. Teil und dem nicht oblig. Teil? Diese Frage konnte mir noch niemand beantworten. Wir wissen heute nur so viel: Wenn meine Tochter vier Jahre älter wäre, hätte sie ca. 400 Franken mehr im Monat als die zu erwartende Rente.

Irgendwo habe ich gelesen, die Privatversicherer (2. Säule) haben einen Reservefonds von 12 bis 14 Milliarden Franken, mit dem sie die tiefzinsbedingten Ausfälle abfedern könnten. 12 bis 14 Milliarden, das sind zwölf- bis vierzehntausend Millionen!

Das zweite Problem: Wir müssen nach meiner Meinung den Klassenkampf in der SEV-Zeitung wieder mehr akzentuieren. Heute gibt es Jugendliche, die nicht wissen, dass eine Milliarde tausend Millionen sind. Das Vermögen der 300 reichsten Schweizer ist 2018/2019 gemäss WirtschaftsMagazin «Bilanz» wieder um 27 Milliarden auf 702 Milliarden Franken angewachsen. Gleichzeitig leben in unserem Land eine halbe Million Menschen an der Armutsgrenze. Wie heisst es so schön in der Präambel der Bundesverfassung: «Die Stärke des Volkes misst sich am Wohl der Schwachen.» Ob das die Neugeählten wirklich alle wissen?

LESER/INNENBRIEF

Es braucht wieder mehr Klassenkampf

Urban Zimmerli,
pensionierter Lokführer,
PV Olten

Betrifft Artikel «2. Säule: zu tiefer Zins» in SEV-Zeitung Nr. 17/2019, S. 3. Meine Tochter wird Ende Februar pensioniert. Gegenwärtig arbeitet sie noch in einem kleinen Spital in Cham, als dipl. Krankenschwester (heute Pflegefachfrau), aber nur 80%. Das Spital gehört im weitesten Sinn der Hirslanden-Klinik. Das Problem: Der Umwandlungssatz der 2. Säule wurde immer kleiner. Im obligatorischen Teil beträgt er immer noch 6,8%. Im nicht oblig. Teil sinkt er jährlich. Dr. Pierre Triponez ist Präsident der Oberaufsichtskommission Berufliche Vorsorge. Jedes Jahr im

Ausgebildete/r
Reisebegleiter/in in Brig
gesucht. Worauf warten
Sie noch?

bls.ch/jobs

bls
verbindet.

LINK ZUM RECHT

Sozialversicherungen 2020



Rechtsschutzteam SEV

1. Säule: AHV

Die vom Volk am 19. Mai 2019 angenommene Steuerreform und AHV-Finanzierung (STAF) ist seit 1. Januar in Kraft. Die Mehrheit der neuen Bestimmungen betrifft die Unternehmensbesteuerung, drei hingegen verfolgen das Ziel, die AHV-Einnahmen um jährlich rund 2 Mia. Franken zu erhöhen.

Erstmals in über 40 Jahren steigt der AHV-Beitragsatz für Arbeitnehmende von 8,4 auf 8,7%. Die Erhöhung wird zur Hälfte von den Arbeitgebern und zur Hälfte von den Arbeitnehmenden getragen (je 0,15%). Die auf dem Lohn erhobenen AHV/IV/EO/ALV-Beiträge belaufen sich damit 2020 auf 12,75% (gegenüber 12,45% im Jahr 2019). Der AHV-Beitrag für Selbstständigerwerbende erhöht sich von 7,8 auf 8,1% bei Jahreseinkommen über 56 900 Franken. Für tiefere Einkommen gilt eine degressive Beitragsskala, die neu von 7,55% bis 4,35% reicht. Bei Jahreseinkommen unter 9 400 Franken bezahlen Selbstständigerwerbende den AHV-Mindestbeitrag, der von 395 auf 409 Franken ansteigt.

Für Nichterwerbstätige wird der AHV/IV/EO-Mindestbeitrag von 482 auf 496 Franken pro Jahr erhöht, der Höchstbeitrag von 24 100 auf 24 800 Franken. In der freiwilligen AHV/IV beträgt der Mindestbeitrag neu 950 statt 922 Franken, der Höchstbeitrag 23 750 statt 23 050 Franken. Diese erste Massnahme generiert für die AHV jährliche Mehreinnahmen von rund 1,2 Mia. Franken.

Die zweite Bestimmung betrifft die vollständige Zuweisung an die AHV des Demografiezinses der Mehrwertsteuer, das seit 1999 erhoben wird. Heute gehen davon 17%

nicht direkt an die AHV, sondern an den Bund, der damit seinen Anteil an den AHV-Ausgaben finanziert. Im Jahr 2020 werden mit dieser Neuverteilung zusätzliche Einnahmen für die AHV in der Höhe von 520 Millionen Franken erwartet.

Drittens wird der Bundesbeitrag an die AHV von heute 19,55% auf 20,2% der AHV-Ausgaben erhöht. Dies dürfte der AHV 2020 rund 300 Mio. Franken mehr einbringen.

2. Säule: berufliche Vorsorge (BVG)

Der Mindestzinssatz in der obligatorischen beruflichen Vorsorge bleibt 2020 unverändert bei 1 Prozent. Der Bundesrat ist der Eidgenössischen BVG-Kommission gefolgt, die sich für die Beibehaltung des bisherigen Satzes aussprach. Der Mindestzinssatz betrifft nur die Guthaben der obligatorischen 2. Säule. Ansonsten steht es den Vorsorgeeinrichtungen frei, eine andere Verzinsung festzulegen. Der seit 2017 geltende Satz von 1 Prozent ist der tiefste in der Geschichte der beruflichen Vorsorge der Schweiz.

Renten Anpassung: Per 1. Januar wurden verschiedene Hinterlassenen- und Invalidenrenten der obligatorischen beruflichen Vorsorge erstmals an die Preisentwicklung angepasst. Renten, die 2016 zum ersten Mal ausgerichtet wurden, steigen um 1,8%, Renten der Jahre 2010, 2013 und 2014 um 0,1%.

Krankenversicherung

Prämienanstieg: 2020 steigt die mittlere Prämie der obligatorischen Krankenpflegeversicherung um 0,2% auf 315.14 Franken. Zehn Kantone (AG, BE, BS, LU, SH, SO, SZ, VD, ZG und ZH) verzeichnen eine Entwicklung unter 0%. In fünf Kantonen (AR, GR, NE, TI und VS) liegt die Zunahme über 1,5%, in den restlichen elf zwischen 0% und 1,5%.



Aargau Verkehr verbindet Regionen und Menschen zwischen Zofingen und Dietikon. Wir sind ein innovatives, kunden- und marktorientiertes Transportunternehmen und befördern mit unseren modernen und umweltfreundlichen Vorortsbahnen, der Bremgarten-Dietikon-Bahn, der Wynental- und Suhrentalbahn und der künftigen Limmattal Bahn sowie unseren attraktiven Busbetrieben jährlich über 22 Millionen Fahrgäste. Steigen Sie ein und werden Sie ein Teil unserer öV-Familie.

Zur Ergänzung unserer Verkaufsstelle in Menziken und für Ablösungen in Reinach suchen wir per 1. April 2020 oder nach Vereinbarung eine dienstleistungsorientierte Persönlichkeit als

Bahnverkäuferin / Bahnverkäufer 100%

Ihre Aufgaben

- Sie beraten unsere Kunden zu den Angeboten im öffentlichen Verkehr und den Nebenprodukten und verkaufen diese aktiv
- Sie beraten unsere Kunden zu Freizeitangeboten (Städtereisen / Event-Tickets usw.) und verkaufen die entsprechenden Arrangements / Tickets
- Sie verkaufen und bewirtschaften Produkte des Nebengeschäfts (Shop)
- Sie helfen bei der Bearbeitung von Kundenanliegen mit

Ihr Profil

- Abgeschlossene kaufmännische Ausbildung im öffentlichen Verkehr oder gleichwertige Ausbildung
- Erfahrung im Verkauf von öV-Produkten
- Begeisterungsfähige und initiativ Persönlichkeit
- Gute CASA-, Prisma- und MS Office-Kenntnisse
- Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten und Wochenendeinsätze

Wir bieten

- Interessantes und abwechslungsreiches Arbeitsumfeld, in dem Sie sich schnell einbringen und Verantwortung übernehmen können
- Ein familiäres Umfeld mit einem angenehmen Arbeitsklima
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und attraktive Nebenleistungen (z.B. öV-Vergünstigungen)

Für **Auskünfte** steht Ihnen Peter Probst, Leiter Verkauf Region West per E-Mail an peter.probst@aargauverkehr.ch oder telefonisch unter 062 832 83 90, gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung bis zum **1. März 2020** an jobs@aargauverkehr.ch

Aargau Verkehr AG (AVA)
Hintere Bahnhofstrasse 85, 5000 Aarau
062 832 83 00
aargauverkehr.ch

AV
Aargau
Verkehr

ERHÖHUNG DER LOHNSUMME UM 1,6%

SOB: Einigung bei Lohnverhandlungen



SOB

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Nach drei erfolglosen Verhandlungsrunden und einer Mitgliederversammlung, die zeigte, wie gross der Unmut bei der Basis der SOB ist, konnte schliesslich doch noch eine einvernehmliche Lösung zur Lohnentwicklung 2020 gefunden werden.

An der vierten Verhandlungsrunde vom 20. Januar haben sich die Südostbahn und die Sozialpartner auf eine Erhöhung der Lohnsumme um rund 1,6 Prozent für das Jahr 2020 geeinigt. Davon erhalten alle Mitarbeitenden eine Erfolgsbeteiligung in Höhe von 600 Franken. Der restliche Betrag fliesst in individuelle Lohnanpassungen gemäss dem SOB-Lohnsystem.

«Wir sind zufrieden, ist es zu einer Einigung gekommen», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Claude Meier. Denn der Weg dahin war harzig: Nach drei erfolglosen Verhandlungsrunden, bei denen die SOB stets stur auf ihrem Angebot einer individuellen Lohnerhöhung von einem Prozent beharrte, mussten die Lohnverhandlungen schliesslich unterbrochen werden. SEV, VSLF und Transfair luden am 13. Januar zu einer gemeinsamen Mitgliederversammlung ein, in der das weitere Vorgehen besprochen wurde.

«Die Versammlung war erfreulicherweise so gut besucht, dass viele an den Tischen keinen Platz mehr fanden», erzählt Claude Meier, «und dies in einem grossflächigen Unterneh-

men mit Dreischicht-Betrieb.» Die rege Teilnahme zeigt den grossen Unmut der Belegschaft: Die Mitarbeitenden ärgerten sich nicht nur über das schlechte Verhandlungsangebot der SOB von 1 % Lohnerhöhung. Besonders unpassend empfanden sie auch den Begleitbrief zum neuen Arbeitsvertrag kurz vor Weihnachten, in dem die SOB bei Nichteintreten auf ihr bisheriges Angebot andernfalls eine Nullrunde in Aussicht stellte.

An der Mitgliederversammlung wurde beschlossen, das aktuelle Angebot der SOB nicht zu akzeptieren. Stattdessen forderte man eine 4. Verhandlungsrunde, in der auch wirklich etwas Materielles verhandelt werden sollte. Die Versammlung deklarierte klar, bei einem negativen Entscheid gewerkschaftliche Aktionen in Betracht zu ziehen.

Wenige Tage nach der Mitgliederversammlung und einem Gespräch mit der SOB kam seitens Arbeitgeber die Einladung zu einer 4. Verhandlungsrunde. «Die grosse Teilnahme und Mobilisierung der Basis hat viel bewirkt», ist sich Claude Meier sicher.

GAV-Verhandlungen folgen

«Die Einigung mit der SOB ist positiv, auch im Hinblick auf die bevorstehenden GAV-Verhandlungen», so Claude Meier. Der bestehende Gesamtarbeitsvertrag mit der SOB soll in den kommenden Monaten gemeinsam kritisch gesichtet und die heute geltenden Lohnbänder auf ihre Aktualität hin überprüft werden.

ANITA MATTES GEHT IN PENSION

Allrounderin und Organisationstalent

Markus Fischer Ende 2019 ist Anita Mattes, administrative Mitarbeiterin des SEV im Regionalsekretariat St. Gallen, in die verdiente Pension gegangen. Bevor sie im August 2009 ihre Stelle beim SEV – in einer Bürogemeinschaft mit VPOD, kantonalem Gewerkschaftsbund und SP – antrat, war sie schon bei der SP Kanton St. Gallen und bei der Gewerkschaft Kommunikation (heute Syndicom) tätig gewesen und entsprechend vernetzt. «Die Arbeit der Gewerkschaften habe ich immer wichtig und interessant gefunden», sagt sie.

Ihre Arbeit beim SEV war sehr vielfältig. Im Zentrum stand die Unterstützung von Regionalsekretär Peter Hartmann bzw. ab 2013 bis August 2019 Felix Birchler und zuletzt Claude Meier. Ihre Aufgaben reichten von der Sektions-, Mitglieder- und Telefonbetreuung über die Organisation von Aktionen und Veranstaltungen bis zur ganzen Administration: Korrespondenzen, Registratur, Verwaltung von Büro-, Info- und Werbematerial, Erstellung von Abrechnungen auch für die Bürogemeinschaft usw. Dazu kamen Versände an Sektionen und Mitglieder bei Abstimmungen oder Wahlen oder für Umfragen, deren Auswertung sie zum Teil ebenfalls besorgte. Besonders ins Zeug legte sich das Regionalsekretariat St. Gallen für die Wahl von Paul Rechsteiner in den Ständerat 2011. Im gleichen Jahr organisierte es auch einen Rentner/innen-Kongress in Gossau mit über 300 Teilnehmenden und 2015 einen weiteren in Rapperswil-Jona mit 250 Teilnehmenden.

Jedes Frühjahr stellte Anita in St. Gallen die Sektionskonferenz mit Nachtessen auf die Beine. Übers Jahr folgten acht bis neun Touren «SEV bi de Lüt», bei denen sie mit dem Regionalsekretär und Vertreter/innen von Unterverbänden und Sektionen in der ganzen Ostschweiz Mitglieder am Arbeitsplatz besuchte. Die Delegation erkundigte sich bei den Kolleg/innen nach der Situation im jeweiligen Betrieb und ihren Anliegen und brachte «Schoggiprügeli» oder andere Köstlichkeiten mit. Anita fotografierte und schrieb darüber auch für die SEV-Zeitung.

Am Ende jedes Jahres lud das Regionalsekretariat die Sektionsvorstände und Vertrauensleute zum «Sektionsapéro» nach St. Gallen, als Dank für ihren Einsatz für den SEV. Den jeweils 30 bis 40 Teilnehmenden servier-



Markus Fischer

te Anita Appenzeller Siedwürste und Salate, selbst zubereitet von ihr und ihrem Mann.

Ihr letztes Jahr beim SEV war für Anita eine besondere Herausforderung, denn sie übernahm nach dem Weggang von Felix Birchler die Koordination der Jubiläumsfeiern in Wil und St. Gallen rund um den SEV-Bus sowie von drei Vortragabendem im Kulturlokal Palace mit vorgängigem Apéro. Daneben unterstützte der SEV eine Filmserie im Kinok in der Lokremise St. Gallen. «Ohne die Milizgewerkschafter/innen in unserem OK, ohne Gewerkschaftssekretärin Lucie Waser und meinen Mann hätte ich das nicht geschafft», sagt Anita.

Hat sie in ihrer Zeit beim SEV eine Entwicklung festgestellt? «Es ist hektischer und zeitknapper geworden, was aber wohl allgemein und überall festzustellen ist.» Was hat Anita besonders gefallen, und was weniger? «Der SEV hat sehr tolle und engagierte Mitglieder. Diese Begegnungen werden mir sicher fehlen, doch hoffe ich, den einen oder die andere wieder anzutreffen. Nicht fehlen werden mir die Tücken mit der Adressverwaltung und die langen Anfahrten nach Bern in überfüllten Zügen. Doch es war für mich immer eine Freude, meine Arbeitskolleg/innen mal persönlich zu sehen statt nur am Telefon zu hören. Auch diese Kontakte werde ich vermissen.»

Die aus Heerbrugg stammende Rheintalerin wohnt heute mit ihrem Mann in Rorschach. Sie hat drei Kinder und mittlerweile auch zwei Enkelkinder und freut sich darauf, für diese nun mehr Zeit zu haben, wie auch zum Reisen, Nähen, Stricken, Kochen, Backen, Lesen, Fotografieren. «Einfach mal Zeit haben und Gemütlichkeit!»

SGB-JAHRESZIELE 2020

Gegen die neoliberale Logik

frg/USS/Übers. pmo Die neoliberale Wirtschaft schadet der Solidarität. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) kritisiert den Zustand der Wirtschaft und die Auswirkungen auf die Gesellschaft. Er lanciert eine Initiative für die 13. AHV-Rente und führt den Kampf gegen die Lohndiskriminierung der Frauen weiter.

Wir haben einen Punkt erreicht, wo es vorkommt, dass Arbeit nicht mehr vor Armut und Unsicherheit schützt. Das Vertrauen in die Institutionen schwindet, während der Trend zum Rückzug auf sich selbst wächst, was nicht zum Guten führen kann. Und auch die Schweiz muss sich mit den Fragen zu Gerechtigkeit und Gleichstellung auseinandersetzen, die insbesondere von den Frauen gestellt werden, die mit dem Streik vom 14. Juni 2019 eine soziale Bewegung ausgelöst haben, die im Gleichschritt mit der Klimabewegung vorangeht.

Für den SGB steht ausser Zweifel, «dass die zunehmend wirtschaftsliberale Ausrichtung der Sozial- und Wirtschaftspolitik der letzten 30 Jahre in der Schweiz zu einer Entsolidarisierung geführt hat.» An der Medienkonferenz zum Jahresanfang verdeutlicht SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard: «Die Entsolidarisierung der Gesellschaft kommt in schleichender Form daher. Ich denke beispielsweise an die Prekarisierung der Arbeit, die oft unter dem Deckmantel neuer Anforderungen aufgrund der Digitalisierung versteckt wird, an Auslagerungen, an den Einsatz von Temporärpersonal und die Vergabe an Subunternehmer. Die Arbeitgeber erwarten Flexibilität, aber nur in einer Richtung. Über die Arbeitswelt hinaus erleben wir eine Form von Segregation der Wohnformen, weil die Mietzinspolitik eine Durchmischung verhindert.» In den letzten 30 Jahren sei die Solidarität immer stärker dem Wettbewerbsdenken geopfert worden, erklärt Chefökonom Daniel Lampart. «Es ist daher keine Überraschung, wenn sich heute viele Personen ausgeschlossen fühlen.» Das birgt das Risiko eines Kriegs unter den Armen, während die Reichen sich zunehmend die Privilegien sichern.

Maillard fordert, dass der Staat wieder die strategische Führung übernimmt, damit die

Mechanismen der Solidarität wieder Wirkung zeigen. Denn nur so kann sich der soziale Zusammenhalt entfalten, der für eine gerechte und offene Gesellschaft unentbehrlich ist. «Nur gemeinsam kann die Gesellschaft den grossen sozialen und ökologischen Herausforderungen begegnen», betont der Präsident.

Es wird jedoch schwierig sein, die arbeitende Bevölkerung wirklich zu schützen, ohne die Logik des Neoliberalismus zu überwinden. Unia-Präsidentin Vania Alleva stellt fest: «Seit Jahren werden die solidarischen staatlichen Institutionen von den neoliberalen, nationalistischen und konservativen Kräften attackiert. Diese träumen von einer Welt, in der Wettbewerb ohne Grenzen und Regeln möglich ist, kurz gesagt, das Recht des Stärkeren. Im Visier der Rechten ist die Sozialpartnerschaft, also die Gewerkschaften.»

Ein weiteres Problem ist die «Uberisierung» des Marktes, also die Ausbreitung der «Plattform-Wirtschaft», die das Personal in die Scheinselbstständigkeit treibt und ihm keinen sozialen Schutz bietet. Die Uberisierung der Arbeit bedeutet, dass Arbeitskraft und Fähigkeiten nur nach Bedarf eingekauft werden, womit Firmenstrukturen aufgelöst und der Arbeitsmarkt weiter flexibilisiert werden. Die Folge sind Tausende von scheinbar Selbstständigen, was letztlich zu einem neuen Prekariat führt.

Wie lässt sich solchen Angriffen begegnen? Vorab mit dem Abschluss weiterer Gesamtarbeitsverträge, die klare Regeln zu den Arbeitsbedingungen und den Rechten der Beschäftigten festlegen. Zudem gilt es, die Missbräuche und Tieflohne verstärkt zu bekämpfen, die besonders für Frauen ein grosses Problem darstellen. «Es ist aber auch wichtig, mit allen Mitteln die flankierenden Massnahmen zu verteidigen, welche die SVP mit ihrer Initiative gegen die Personenfreizügigkeit sabotieren will», ergänzt Alleva.

Zu den wichtigsten Zielen des SGB gehört die Stärkung der ersten Säule der Altersvorsorge. Daniel Lampart betont: «In der Vorsorge sinkt die Solidarität. Die tiefen Erträge der zweiten Säule müssen durch die dritte Säule ausgeglichen werden, also durch eine persönliche Vorsorge. Für Menschen mit wenig Einkommen ist dies keine Perspektive.» Aus diesem Grund gehen die Gewerkschaften 2020 in die Offensive und lancieren im März eine Volksinitiative, die eine 13. AHV-Rente verlangt. Zudem ist eine nationale Lohnkampagne vorgesehen.

Als wäre der Druck auf die Arbeitenden nicht schon gross genug, werden auch noch die Sozialleistungen bei Arbeitslosigkeit und Invaldität geschwächt. Für den SGB steht die Finanz- und Abgabepolitik im Dienst der oberen Schichten: Steuergeschenke für hohe Einkommen und ungenügende Prämienvergünstigungen für den Rest der Bevölkerung. Es braucht einen klaren Kurswechsel.

REPORTAGE IN GENÈVE

Notstand im Rangier



Qamil Lutfiu, Rangierlokführer, liebt seinen Beruf, ist aber besorgt über die Verschlechterung seiner Arbeitsbedingungen durch den chronischen Personalmangel.

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

Ende Dezember besuchte die SEV-Zeitung das Rangierpersonal des Personenverkehrs in Genf, das seit allzu langer Zeit unter chronischem Personalmangel leidet. Dieser verunmöglicht die Erfüllung von Aufgaben, die für die Qualität des Bahnangebots wichtig sind, und gefährdet die Gesundheit der Mitarbeitenden und die Sicherheit. Für zusätzliche Probleme sorgen die Mängel des Funks Lisa und des Planungsprogramms Sopre. Der SEV hat wegen der unerträglichen Situation in Genf schon im April bei der SBB interveniert, und sie hat inzwischen Massnahmen ergriffen, doch die Rückkehr zum Normalzustand braucht Zeit.

Obwohl es recht kalt ist, machen die Sonnenstrahlen, welche die dicke Nebelschicht durchdringen, an diesem Dezembertag die Arbeit im Freien auf den Gleisen etwas angenehmer. Wir sind in Montbrillant, hinter dem Bahnhof Genf Cornavin, wo das Rangierpersonal des Personenverkehrs arbeitet. Es bereitet die Züge vor, die aus den Unterhaltungsanlagen kommen, stellt Kompositionen vor den Hauptverkehrszeiten bereit und danach weg. Normalerweise arbeitet es im Zweierteam: Der Rangierlokführer hat die Ausbildung zum Führen der Fahrzeuge, der Rangierer arbeitet auf dem Gleis oder als Fahrgehilfe. Wird diese Rangierarbeit durch schlechte Bedingungen erschwert, bekommen das die Reisenden sofort zu spüren. Sie können zum Beispiel Zugtoiletten nicht mehr benutzen, wenn Züge nicht zur WC-Absauganlage geführt werden konnten.

Widersprüchliche Informationen

In Genf werden wir von Qamil Lutfiu empfangen. Er arbeitet seit über zehn Jahren als Rangierlokführer und präsidiert seit bald zwei Jahren die Genfer Sektion des SEV-Unterverbands des Rangierpersonals (RPV). Vor unserer Ankunft hat er schon mehrere Aufträge erledigt und diesen Morgen erfahren, dass sein am Vortag erkrankter Kollege nicht kommen kann. Für ihn kann mangels Reservepersonal

niemand einspringen. Der Tag dürfte schwierig werden. Qamil erfährt häppchenweise, dass er für die eine oder andere Aufgabe einen Kollegen zugeteilt erhalten soll. Bei unserer Ankunft hat er auf seinem Tablet soeben die Information erhalten, dass sein nächster Auftrag, einen Zug zur Aussenreinigung in die Waschanlage zu bringen, gestrichen wurde. Inzwischen hat aber ein anderer Rangierangestellter des Teams auf seinem Tablet gesehen, dass dieser Auftrag aufrechterhalten wird und dass er Qamil dabei unterstützen soll. Das ist nur ein Beispiel unter vielen für die Probleme mit Sopre, dem Programm für die Arbeits- und Tourenzuteilung. Um die Zweifel auszuräumen, fragt Qamil bei den Einteilern in der Zentrale in Lausanne (TCC), die dem Genfer Rangierpersonal ihre Arbeiten zuteilen, nach. Bis die Antwort kommt, ist es für die Reinigung des Zuges zu spät und sie wird verschoben. Der Kollege, der zu Qamil gekommen ist, um ihm zu helfen, geht wieder, denn er hat inzwischen einen neuen Auftrag erhalten.

Qamil muss nun gemäss seiner Auftragsliste einen Doppelstockzug zur Waschanlage bringen. Doch die Vorschriften verbieten, dies allein zu tun, denn man kann nicht fahren und gleichzeitig überwachen, dass die Durchlaufreinigungsanlage die Wagen nicht beschädigen, was rasch Millionen von Franken kosten könnte. Obwohl Qamil dafür kein Kollege zugewiesen wurde, ist auf seinem Tablet der Auftrag nicht gestrichen worden: zweifellos ein weiterer Fehler des Sopre-Systems, das «nicht topmässig funktioniert», wie Qamil sagt. Zudem ist es mit diesem System nicht mehr möglich, einander zu helfen: «Auch wenn ich selber nicht befugt bin, zwei Fahrzeuge zusammenzukuppeln oder zu trennen, kann ich dabei als Lokführer helfen. Das ist jetzt nicht mehr möglich. Man kann einander nicht mehr helfen, weil man nicht mehr weiss, welche Aufträge der Kollege hat, man sieht nur seine eigenen Aufträge», erklärt Qamil. Nur noch die Zentrale hat den Gesamtüberblick, anders als beim Vorgängersystem.

Qamil muss den Doppelstöcker trotzdem wegführen, denn das Gleis wird für einen anderen Zug benötigt. Die Rangiersignale zeigen an, dass er vorziehen kann. Nach einigen Ma-

növern lässt er den Zug stehen, halt leider ungewaschen. Ein Lokführer wird ihn dort holen und wieder in den Betrieb einfügen.

Qamil begegnet einem Kollegen, der Probleme hat, den Zug zu finden, um den er sich kümmern muss. «Ich weiss nicht, wo im Bahnhof er ankommt. Auf meinem Tablet sehe ich nur die Nummer des Zuges und dass er in Genf ist!», erklärt er. Ein anderer Rangierlokführer berichtet, dass er vor ein paar Tagen via Tablet den Auftrag erhielt, zwei Kompositionen zu trennen. Zum Glück hat er es nicht getan, und sei es auch nur um zu helfen. Denn dazu ist er gemäss seinem Pflichtenheft nicht befugt, und er verfügte auch nicht über die nötige Sicherheitsausrüstung (Handschuhe und Helm), um diese Arbeit gefahrlos auszuführen. Und wenn er danach wieder hätte fahren müssen, hätte er womöglich Sitze mit Fett von einem Puffer beschmutzt.

Zum Personalmangel hinzu kommen also ständige Unklar- und Ungewissheiten über den Tagesablauf, über die Richtigkeit der Informationen auf dem Tablet und die zu treffenden Entscheidungen. Auf solche Probleme organisatorischer und kommunikativer Art würde man gerne verzichten, wenn man auf Gleisen arbeitet, wo Züge mit erheblicher Geschwindigkeit verkehren und die Sicherheit volle Kon-

zentration gebietet. Da führen solche Probleme zu zusätzlichem Stress.

Die Spirale des Notstands

Den Mitarbeitenden ist es wichtig, ihre Arbeit gut zu machen, zugunsten der Reisenden. Doch in Genf herrscht nun schon seit mehreren Monaten der Notstand. Wegen dem Personalmangel muss die Arbeit, die normalerweise im Zweierteam geleistet wird, grösstenteils im Alleingang gemeistert werden. So dauert die Vorbereitung einer Komposition länger, wenn man vom Ende zur Spitze rennen muss, weil dort das Auge des Kollegen fehlt, das es erlauben würde, im anderen Führerstand zu bleiben. Andere Aufgaben müssen schlicht fallengelassen werden, was oft mit Kommunikationspannen verbunden ist, wie oben aufgezeigt. Zugreinigungen müssen verschoben werden, worunter der Komfort der Reisenden leidet. Für Qamil ist dies das Resultat eines ganzen «Getriebes». Von der Hierarchie fühlt er sich nicht wirklich unterstützt, Entscheide würden oft in Bern getroffen, weit weg von der «Fläche»: «Sie formulieren Sparziele von Hunderttausenden von Franken bei der Reinigung, ohne sich gross darum zu kümmern, wie das möglich sein soll. Doch wir in der Fläche müssen die Arbeit trotzdem machen und haben zu wenig Informa-



Auftrag, Gegenauftrag und Infopannen: Die Sopre-Meldungen auf dem Tablet sind oft unzuverlässig.

SEV-INTERVENTIONEN UND SBB-ANTWORTEN

Anfang 2020 noch keine Entspannung



tionen. Niemand weiss wirklich, wie es gehen soll. Man muss sich durchwursteln. Oder wir bekommen Informationen in letzter Minute. Dann muss man durch den Bahnhof rennen und die Sicherheit aufs Spiel setzen. Und neun Tage am Stück arbeiten, weil Kollegen fehlen, das geht nicht», findet er.

Der Personalmangel resultiert aus zu tiefen Prognosen des künftigen Personalbedarfs, weil man bei der SBB auf allen Ebenen sparen will. Ein weiterer Grund ist der Abbau von Reserven, die man für unproduktiv hält. So müssen die Rangiermitarbeitenden immer mehr Überstunden leisten, ohne diese kompensieren zu können, viele sind übermüdet, ihre Gesundheit und die Sicherheit leiden. Irgendwann hält der Körper dem ständigen Druck nicht mehr Stand, die Absenkenrate steigt. Krankheitsfälle und Abgänge reduzieren den Personalbestand zusätzlich, womit für die Verbliebenen der Druck nochmals steigt – ein richtiger Teufelskreis. Zwar werden nun neue Mitarbeitende rekrutiert, doch bis diese eingearbeitet sind, vergehen Monate, unterdessen dreht die Abwärtsspirale weiter.

Teure Einsparungen

Es ist zu befürchten, dass der Notstand allmählich zur neuen Normalität wird. Nicht nur die Arbeitsbedingungen verschlechtern sich, sondern auch die Leistungen und das Image der SBB. Die Einsparungen, die eine Geschäftseinheit vornimmt, um ihr Budget einzuhalten, kommen das Unternehmen so sehr teuer zu stehen. Schon im April hat der SEV bei den Verantwortlichen interveniert, und diese haben Massnahmen angekündigt, welche die Situation entspannen sollen (siehe Artikel «Anfang 2020 noch keine Entspannung»). Ob die SBB wirklich alles unternimmt, um wieder einen Normalzustand herzustellen, muss sie jetzt beweisen. Erschwert wird dies durch die zusätzlichen Leistungen, die das Genfer Rangierpersonal seit dem 15. Dezember aufgrund des neuen Fahrplans und der Inbetriebnahme des Léman Express erbringen muss. Für letzteren sind täglich drei zusätzliche Dienstreisen nötig.

Auch wenn Qamils Arbeit von einem Tag zum anderen stark variieren kann, dürften die Probleme, mit denen er am Tag unseres Besuches zu kämpfen hatte, recht repräsentativ sein für die Folgen des Personalmangels und der Mängel des Planungsprogramms Sopre. Dass Kriege oder Katastrophen zu einem Ausnahmezustand führen, ist verständlich. Doch nichts rechtfertigt eine Verlängerung dieser Arbeitsweise bei der SBB. Die Philosophie, «mit weniger mehr zu machen», ist gescheitert und muss ein Ende haben. Mit der Einsetzung eines neuen CEO besteht die Hoffnung, dass die SBB künftig den Service public ins Zentrum stellt und gewillt ist, genügend Personal und geeignete Arbeitsmittel bereitzustellen, damit ihre Mitarbeitenden ihre Arbeit bestmöglich erfüllen können.



Qamil im Führerstand eines RABe 511.

Yves Sancey / Übersetzung: Markus Fischer

Die sehr schwierigen, insbesondere auch gesundheitlich belastenden Arbeitsbedingungen des Genfer Rangierpersonals, bedingt durch den Ausnahmezustand des chronischen Personalmangels, veranlasste den SEV zu Interventionen bei der SBB. Diese hat Massnahmen angekündigt, welche die Situation entspannen sollen – hoffentlich.

Am 25. April 2019 schrieb SEV-Gewerkschaftssekretär René Zürcher, der für die SBB in der Romandie zuständig ist, einen Brief an die Leitung Zugführung und Rangier des Personenverkehrs, um sie auf die Überzeitproblematik beim Rangierpersonal in Genf aufmerksam zu machen. Doch obwohl daraufhin vier zusätzliche Rangierlokführer ausgebildet wurden, verbesserte sich die Situation nicht. Deshalb schrieb Zürcher am 5. Dezember einen zweiten Brief an die SBB. Darin äusserte er seine «Besorgnis über die Arbeitsbedingungen, die Gesundheit der Mitarbeitenden und die Betriebssicherheit» und forderte «zusätzliche Massnahmen, die nötig sind, um wieder eine akzeptable Situation herzustellen. Die Mitarbeitenden brauchen die Ruhezeit, die ihnen zusteht, damit sie gesund bleiben. Und alle müssen die Ferien beziehen können, auf die sie Anrecht haben.»

Claudio Pellettieri, Leiter Zugführung und Rangier, bedauerte in seiner Antwort vom 23. Dezember, dass die über das Jahr 2019 ergriffenen Massnahmen «leider nicht die er-

wartete Wirkung erzielt haben». Die Leitung tue, «was möglich ist, um zu vermeiden, dass im Notstandmodus gearbeitet werden muss», und sei sich «bewusst, dass sich die Situation im 2020 unbedingt verbessern muss». Zu diesem Zweck kündigte er «zusätzliche Massnahmen» an, nämlich die Einstellung von sieben neuen Mitarbeitenden, die ab Juni operationell sein sollen, darunter drei Rangierlokführer. Zudem arbeite ab Januar ein zusätzlicher Einteiler ausschliesslich fürs Rangierpersonal. «Die ersten Monate des Jahres 2020 werden angespannt bleiben», räumt Pellettieri ein. «Doch wir sind überzeugt, dass

unsere Rekrutierungsoffensive die Situation entspannen wird.»

René Zürcher ist froh, «dass die SBB die Situation in Genf ernst nimmt», hat aber Zweifel, ob die zusätzlichen Mitarbeitenden genügen, um den betroffenen Mitarbeitenden, «die seit allzu langer Zeit im roten Bereich arbeiten, etwas Luft zu verschaffen». Er hofft, dass sich die Abgänge und Krankheitsfälle im ersten Semester 2020 nicht häufen werden. Und er befürchtet, dass die Probleme mit dem Planungsprogramm Sopre und mit dem Funk Lisa die tägliche Rangierarbeit weiterhin erschweren werden.



INTERVIEW MIT HANSPETER EGGENBERGER

RPV fordert Rekrutierungsinitiative

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die SEV-Zeitung hat beim Zentralpräsidenten des SEV-Unterverbands des Rangierpersonals (RPV) nachgefragt, wie er die Situation des Rangierpersonals SBBweit beurteilt.

Der SEV hat wegen der schlechten Arbeitsbedingungen des Rangierpersonals beim Personenverkehr in Genf intervenieren müssen. Gibt es solche Probleme auch andernorts?

Hanspeter Eggenberger: Ja, die Personalsituation ist vielerorts sehr angespannt, und zwar in allen Funktionen. Immer wieder müssen Kollegen kurzfristig an freien Tagen

arbeiten und häufen Überzeit an. Dementsprechend fehlt die Erholungszeit. Mit der Übermüdung und dem Stress steigt das Risiko von Fehlern, Unfällen und dass man krank wird. Auch die Probleme mit Sopre und Lisa sind leider verbreitet.

Hat die SBB gemerkt, dass sie mehr Mitarbeitende rekrutieren muss?

Wie stark sie sich wirklich um die Personalrekrutierung bemüht, ist schwierig zu beurteilen. Geeignete, motivierte Leute zu finden ist auch nicht ganz einfach. Es sind schon verschiedentlich Leute «von der Strasse» eingestellt worden, die nach kurzer Zeit wieder gekündet haben, weil ihnen die Schichtarbeit nachts und an Wochenenden nicht zusagte. Und weil der Einstiegslohn in

unserer Berufskategorie tief ist und der Aufstieg zum Lohnmaximum 20 Jahre dauert. Zu diesen Löhnen findet man auch in der Privatwirtschaft eine Stelle, wo man nicht Schicht arbeiten muss.

Was fordert der SEV-RPV?

Wir weisen seit Langem darauf hin, dass die Überalterung beim Rangierpersonal fortschreitet, dass Verletzungen an Knien, Hüften und sonstige gesundheitliche Probleme mit dem Alter zunehmen. Und dass es darum mehr junge Mitarbeitende braucht. Offensichtlich hat die SBB die Personalrekrutierung vernachlässigt, dies wohl auch deshalb, weil der Betrieb bisher trotzdem einigermaßen funktioniert hat, weil die Mitarbeitenden mehr und schneller arbeiteten, mehr Stress und damit eine Gefährdung der Sicherheit und ihrer Gesundheit in Kauf nahmen. Das kann es aber nicht sein. Wir müssen wieder normal arbeiten können. Dafür braucht es mehr Personal, sonst kann der Betrieb nicht mehr richtig funktionieren.



Hanspeter Eggenberger.

UNTERVERBAND PV – STELLUNGNAHME DES ZENTRALVORSTANDS

Das Generalabonnement FVP muss erhalten bleiben!

Zentralvorstand PV Seit die «SonntagsZeitung» am 17. November 2019 die Berechtigung des Generalabonnements (GA) FVP erneut in Frage gestellt hatte und sich dabei auch auf eine Stellungnahme des BAV berief, ist verständlicherweise «Feuer im Dach» – nicht zuletzt deshalb, weil explizit auch die Berechtigung der Pensionierten auf diesen beliebten Fahrausweis in Frage gestellt wurde.

«Es ist zu klären, wie weit Pensionierte in Zukunft noch einen Anspruch auf Fahrvergünstigungen haben sollen, und wenn ja, in welchem Umfang», fordert laut «SonntagsZeitung» das BAV von der Branche öV.

Auch der Zentralausschuss PV hat sich an seiner Sitzung vom 17. Dezember intensiv mit dieser Problematik auseinandergesetzt. Für ihn steht es ausser Frage, dass die Pensionierten einen berechtigten Anspruch darauf haben. Bereits am 17. November kommunizierte er auf der Webseite www.sev-pv.ch: «Eines ist klar: «FVP» ist ein wohlverworbenes Recht der Pensionierten. Bei den früheren Ämterklassifikationen gingen die Eisenbahner/innen im Vergleich zu anderen Bundesbediensteten immer schlechter aus: FVP (damals «BB») wurde ihnen bei der Einreihung als Lohnbestandteil angerechnet. Hätte man dies nicht getan, hätte man ihnen also eine

oder zwei Lohnklassen mehr zugebilligt. Dann wären diese Leute auch mit einem höheren versicherten Verdienst in die Rente gegangen und würden heute mehr Pension erhalten. Nimmt man ihnen nun dieses GA FVP weg, dann bestraft man sie gleich doppelt.»

Mittlerweile hat sich auch der Personalchef der SBB in diesem Sinne geäussert: «Das GA FVP (...) für die Pensionierten darf nicht in Frage gestellt werden.» Dafür sind wir ihm sehr dankbar.

Gemeinsam mit dem VöV und der SBB werden sich der SEV und der Unterverband PV für den Erhalt des GA FVP engagiert einsetzen. Das GA FVP muss erhalten bleiben!

UNTERVERBAND ZPV

Die Peko-Neuwahlen beschäftigen den ZPV

Roger Tschirky Die Schlussitzung des Zentralvorstands war interessant und man konnte sehen, dass dem ZPV die Arbeit auch im neuen Jahr nicht ausgehen wird.

Die Wahl der Peko KB Fläche Region West, mit der Beschwerde an die Wahlkommission, sorgte für reichlich Diskussionen. Die Neuwahlen beschäftigen den ZPV sehr.



Drei Arbeitsgruppen steckten die Köpfe zusammen zu den Themen Sprachregionen, Rotationen und Überarbeitung der Nebenarbeitszeiten. Die Ergebnisse wertet das Büro ZPV aus, die Massnahmen werden davon abgeleitet und im 2020 weiterverfolgt. Beim Projekt Sicuro sind der ZPV und die Peko in 6 von 16 Arbeitsgruppen involviert. Die Arbeitsgruppen arbeiten auf Hochtouren. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse.

Für das Amt als Vizezentralpräsident ad Interim bis zur Delegiertenversammlung vom 27. Mai hatten sich Roger Gander und Jordi D'Alessandro beworben. Gewählt wurde Jordi D'Alessandro. In der AZG-Kommission rückt für Reto Brüllhardt, der demissioniert hat, Roger Gander nach. Als Ersatzmitglied gewählt wurde Susanne Kratzer. Die drei Kommissionen berichteten über ihre Arbeit. Zum Schluss wurden Beat Gerber, René Schaller und Roger Gander geehrt, die als Vertreter Regionalverkehr strukturell aus dem ZV ausscheiden.

UNTERVERBAND AS, BRANCHE PERSONENVERKEHR

Veränderungen – Ausblicke – Stopp

Medienstelle AS-Branche Personenverkehr An der Branchensitzung Personenverkehr vom 19. Dezember 2019 behandelten die Teilnehmenden unter anderem nachfolgende Themen:

Integration der Leitstelle Vertrieb ins CC Brig

Per 1. Januar 2020 wurde die Leitstelle Vertrieb organisatorisch ins CC Brig integriert. Der Arbeitsort bleibt weiterhin in Bern bestehen. Für die Branche P ist es ein Muss, dass die Erreichbarkeit der Leitstelle Vertrieb und die Kompetenz der Mitarbeitenden auch in Zukunft auf dem bestehenden hohen Niveau gehalten werden.

OCP–TCC: Denkpause verlangt

Anlässlich der Sitzung mit den Sozialpartnern vom 26. November 2019 haben die SEV-Vertreter eindringlich insistiert, dass der Marschhalt, den die SBB «Denkpause» nennt, sinnvoll genutzt

werden muss. Nämlich dazu, die Backoffice-Arbeitsplätze mit Massnahmen zu unterstützen, welche die offenkundigen Missstände beheben sollen und die Mitarbeitenden entlasten. Speziell erwähnt wurden die Migrationen Bollwerk Bern und Langstrasse Zürich. Auf das Marschhaltende (Ende Januar 2020) wurde eine Info versprochen.

Branchenverband und Gewerkschaft steigen auf die Barrikaden

Die öV-Aufsicht des Bundes verlangt konkret, dass der Kreis der Nutzniesser verbilligter GA überprüft und allenfalls eingeschränkt wird. Es sei zu klären, wie weit Pensionierte in Zukunft noch einen Anspruch auf Fahrvergünstigungen haben sollen, und wenn ja, in welchem Umfang, so die Forderung des BAV an die Branche. Bezeichnend dabei ist, dass mit keinem Wort die Gratis-GA von Bundesrat, National- und Ständeräten

erwähnt werden. Der SEV geht deshalb auf die Barrikaden. Werden die Fahrvergünstigungen für Pensionierte und Aktive eingeschränkt oder abgeschafft, führt dies zu einem grossen sozialen Unfrieden beim Personal.

Experiment Fernbus vorerst gescheitert

Der Fernbusmarkt ist in der Schweiz offenbar nicht lukrativ. Eurobus stellte den Betrieb per Mitte November 2019 ein. Nach dem Scheitern von Eurobus will das österreichische Busunternehmen Dr. Richard möglichst rasch mit vier Schweizer Fernbuslinien starten. Einen Trumpf hat Eurobus noch. Laut Andreas Meyer plant die SBB mit Eurobus zusammenzuarbeiten. Die SBB ist interessiert daran, dass Eurobus morgens, wenn noch keine Züge fahren, die Flughäfen bedient. Ein entsprechendes Gesuch ist beim Bundesamt für Verkehr hängig.

AS BERN

Interessantes Referat



Das Referat von Rainer Ducrey, Leiter I-HR stiess auf viel Interesse.

Mathias Schmid Präsident Manfred Schaffer durfte am 3. Dezember rund 60 Mitglieder zur Herbstversammlung begrüßen. Dabei waren auch einige Jubilare: Bruno Schnyder, Werner Amrein, Pascal Vanoli, Christoph Frutiger, Andreas Gallmann und Matthias Heusser konnten für 25 Jahre Mitgliedschaft im SEV geehrt werden; gar 40 Jahre Mitgliedschaft durften Werner Pfander, Roland Mürger und Roger Jeitziner feiern! Im Vorstand wird neu Erwin Trachsel mitarbeiten, mindestens solange das TCC noch nicht von Bern nach Olten umgezogen ist.

In einem interessanten Referat thematisierte Rainer Ducrey, Leiter I-HR die anstehenden Herausforderungen für die SBB bzw. ihre Belegschaft in Zusammenhang mit

der Umsetzung der SBB-Vision «Bahn im Griff und Mobilität der Zukunft gestalten». Es geht um Prozessorientierung, Automatisierung, sich verändernde Berufsfelder und Kompetenzen, neue Arbeitsformen und Arbeitsmittel und weiteres mehr. Sowie darum, wie die SBB und ihre Mitarbeitenden sich diesen Änderungen stellen können. Dass hier die Kundgebung vom 2. Dezember im Wankdorf thematisiert wurde, lag auf der Hand. Und dass es auch für die Mitglieder ein wichtiges Thema ist, zeigten nicht nur die vielen Fragen und Bemerkungen am Schluss des Referats.

Das obligate Stehbuffet, bei dem die Diskussionen fortgesetzt wurden, rundete die interessante Versammlung ab.

PV ZÜRICH

Gratulation zum 100. Geburtstag



Kurt Egloff Am 17. Januar besuchte ich Walter Diethelm und konnte ihm zum 100. Geburtstag gratulieren. Er freute sich über den Besuch und wir konnten über die ehemalige Zeit bei der Bundesbahn und über die Zukunft sprechen.

Im Namen des PV Zürich wünsche ich ihm weiterhin alles Gute und gute Gesundheit.

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. Oktober 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 20. Februar 2020.
Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 13. Februar 2020, 8 Uhr.
Inserateschluss: 10. Februar 2020, 12 Uhr.

PV ZÜRICH

Feier mit Sketch,
Geschichte und Musik

Fritz Abt Der Hans-Bader-Saal strahlte im weihnachtlichen Glanz. Präsident Kurt Egloff begrüßte alle zur Weihnachtsfeier. Zur musikalischen Einstimmung sang der Lokführerchor Zürich verschiedene Lieder, auf speziellen Wunsch auch «Bajazzo».

Pfarrer Johannes Kappeler dankte als GA-Besitzer zuerst allen pensionierten Eisenbahner/innen für ihre gut geleistete Arbeit bei der Bahn. Dann gedachte er mit tröstenden Worten unserer zu früh verstorbenen Annemarie Gastl, Betreuerin PV Zürich. Danach las der katholische Pfarrer aus einem Buch eine besinnliche Geschichte über Shanghai vor.

Nach der Pause unterhielt uns die Bendliker-Musik unter der Leitung von Dirigent Rolf Landis mit einem abwechslungsreichen Weihnachtskonzert. Eine Dame und ein Herr tanzten sogar zur Musik. Ein Musiker spielte einen humorvollen Sketch über einen gesun-

den und einen vermeintlich Kranken, der immer gebückt lief. Der Gag: Der gebückt Laufende war nicht krank, sondern trug zu kurze Hosenträger.

Alle bekamen den obligaten Grittibänz und sangen zum Abschluss gemeinsam «Stille Nacht, heilige Nacht». Kurt Egloff wünschte besinnliche Festtage und alles Gute im neuen Jahr. Nächster Termin ist die Frühlingsversammlung am 5. März um 14 Uhr im Hans-Bader-Saal der Kirchgemeinde Industrie.



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

PV GLARUS-RAPPERSWIL

Jahresabschluss gefeiert



Erwin Anneler Nach den morgendlichen Vorbereitungsarbeiten herrschte gute und fröhliche Stimmung. Im Laufe des frühen Nachmittags tröpfelten die Mitglieder ins Kirchgemeindehaus in Rapperswil und wurden schon im Foyer von der Köchin mit einem Flyer über die letzte Beiz im Lindenhofquartier auf das Theaterstück vorbereitet. Auf die Menütafel im Foyer fielen evtl. einige herein (warum auswärts essen, wo es doch im Hause ein Menü gab). Präsident René Läubli begrüßte alle zur Jahresabschlussfeier und ging auf das Thema des Theaterstückes ein, den Verkauf der letzten Beiz im Lindenhofquartier. Es ging um die finanziellen Probleme der Besitzerin

und schlussendlich um die Rettung aus dieser verfahrenen Situation. Eingeleitet wurde das Stück mit dem Lied von Peter Alexander «Die kleine Kneipe in unserer Strasse». Die einzelnen Charaktere wurden sehr gut gespielt und man konnte sich köstlich amüsieren. Das Stück endete wie erwartet mit einem Happyend. Der Schlussapplaus war dementsprechend gross. Vizepräsidentin Andrea-Ursula Leuzinger verdankte die Aufführung und wünschte im Namen des Vorstandes allen Gästen und dem Ensemble ein gutes neues Jahr. Anschliessend konnten sich alle bei Kaffee, Kuchen, Guetzi etc. weiter unterhalten und diesen Nachmittag geniessen.

mit Partnerin und seinen Vorgänger Ricardo Loretan. Dieses Jahr beerhten uns auch der abtretende PV-Zentralsekretär Otto Huser mit Gattin und Gäste der Nachbarsektionen, die der Präsident herzlich willkommen hiess. Den kranken oder verunfallten Kolleg/innen wünschte er viel Kraft und Zuversicht.

Musikalisch genossen wir ein stimmiges Konzert des Männerchors PV Olten unter der Leitung von Jürg Bösigger. Pfarrerin Brigitta Frey erzählte zwei Geschichten zur Adventszeit, die zum Nachdenken anregten. Roland Schwager durfte die gewerkschaftlichen Themen für kurze Zeit weglegen und sich der gemütlichen Adventszeit erfreuen und wünschte für alle eine friedliche und fröhliche Weihnachtszeit. Zum Schluss sangen wir gemeinsam, mit grosser Unterstützung des Männerchors, die zwei schönsten Weihnachtslieder. Nach dem Zvieri-Büffet verabschiedeten wir uns und dankten den Helfer/innen in Küche und Service. Wir erlebten einen gemütlichen Adventstag mit Kolleginnen und Kollegen.



Männerchor PV Olten mit Dirigent Jürg Bösigger.

Weitere Bilder:
[www.sev-pv.ch/
de/sektionen/aargau](http://www.sev-pv.ch/de/sektionen/aargau)

PV ZÜRICH

Alles Gute
zum 103.
Geburtstag

Kurt Egloff Am 20. Dezember besuchte ich Ruth Amrein und überbrachte ihr die besten Wünsche zum 103. Geburtstag vom PV Zürich. Sie ist dem Alter entsprechend in

guter Verfassung und interessiert sich dafür, was in der Welt geschieht.

Der ganze PV wünscht Ruth Amrein alles Gute für die Zukunft.

PV BERN

Äpler-
geschichten
zum
Abschluss

Andreas Lüthi Zur Weihnachts- und Jahresabschlussfeier in Bümpliz konnte Präsident Max Krieg gegen 150 Personen begrüßen. Schön gedeckte Tische und ein erstmals mit elektrischen Kerzen geschmückter Tannenbaum sorgten für das nötige Ambiente. Die Bläsergruppe «Oldies» unter der Leitung von Pius Schöpfer spielte während der ganzen Feier unterhaltsame Musik.

Reto Weber, ein Äpler aus Leidenschaft, der seit 2001 wieder die Sommermonate auf einer Hochalp verbringt, erzählte unter dem Motto «Das geit unter kei Chuehhut», seine Erlebnisse auf der Alp. Er berichtete, dass eine Alp normalerweise weg von der Zivilisation sei und man deshalb im Voraus sehr gut planen müsse, welche Sachen mitzunehmen seien. Diese würden nämlich mit dem Helikopter zur Hütte transportiert. Alles Vergessene müsse nachher mühsam auf dem

Rücken hinaufgetragen werden. Die Arbeit eines Alpher sei hart und unberechenbar. Wetterkapriolen, Unfälle mit Tieren und den Alpbewohnern könnten nicht so schnell behandelt werden wie im Unterland. Viel handwerkliches Geschick und Improvisationsvermögen sei notwendig, um den Anforderungen einigermaßen gerecht zu werden. Die schönen Erlebnisse mit den Tieren und das freie Leben auf der Alp würden aber die Anstrengungen mehr als entschädigen. So unterlegte er mit eindrucksvollen Bildern auf der Grossleinwand das Zusammenleben mit den Kühen, Schweinen, «Geissen», Hühnern und seinem Hund.

Bevor man zum Zvieri übergang, gab der Präsident einen kurzen Überblick auf das Jahresprogramm 2020, streifte die Probleme um die FVP und machte auf die anstehenden Referenden und Initiativen aufmerksam. Zum Abschluss wünschte er den Anwesenden alles, was es für einen guten Rutsch ins neue Jahr brauche.



Claude Burri, Reto Weber und Max Krieg (v. l.).

PV ST. GALLEN

Adventsfeier:
«Verliert euch
nicht!»

Roland Schwager Über 80 Mitglieder durfte Präsident Toni Möckli im adventlich geschmückten «Adlersaal» in St. Georgen zur Adventsfeier willkommen heissen. Die «Hombi-Harmonicas» verliehen dem Anlass mit den Melodien, die sie mit ihren Mundharmonikas intonierten, eine besondere, festliche Note. Erstmals begann die Feier bereits vor dem Mittagessen, was – so war zu vernehmen – überaus geschätzt wurde, konnte man doch auf diese Weise den Heimweg früher und noch

bei Tageslicht antreten. Nach dem Gedenken an die verstorbenen Mitglieder wurden die Geburtstagsjubilare geehrt. Unser ältestes Mitglied, August Fust, der 100 Lenze zählt, weilte gar unter uns.

Nach dem feinen Mittagessen stimmte uns Pfarrerin Elisabeth Weber auf das Weihnachtsfest ein. Sie betrachtete die Weihnachtsgeschichte für einmal aus der Perspektive des römischen Statthalters Quirinius, der vor lauter Aufgaben und Ämtern («die Zählung des Volkes steht an...!») gar nicht dazu gekommen war, das Wesentliche in jener Zeit wahrzunehmen. «Verliert euch nicht!» rief sie uns daher auf und fügte gleich an, man merke ja so oft nicht, dass wir selber es sind, die dabei verloren gehen. «Findet euch wieder!» ergänzte sie. «Zu oft überdecken unsere Rollen das innere Feuer und lassen es erlöschen. Lasst euch vielmehr von ihm anstecken. Die Aufgaben verschwinden zwar nicht, doch die Zwischenräume des Lebens weiten sich durch dieses innere Feuer der Liebe.» Mit dem Segensgebet, das Moses Aaron gegeben hatte, schloss sie die würdige Veranstaltung.



SEV / Unter-verbände

14.2.
SEV RhB

Personalversammlung SEV RhB

Die SEV-RhB-Sektionen VPT RhB, ZPV RhB und LPV RhB laden das im SEV organisierte Personal zur Vollversammlung in Thuis ein. Andreas Bass, Leiter Stab der RhB, stellt die Ergebnisse der Mitarbeiterumfrage vor und informiert, welche Erkenntnisse die RhB aus der Umfrage zieht. Er steht auch Rede und Antwort zu anderen aktuellen Themen. Eine hohe Anzahl Teilnehmende setzt ein starkes Zeichen für die zukünftigen Forderungen gegenüber der Geschäftsleitung RhB und stärkt dem Vorstand eurer Sektion den Rücken! Anschliessend offerierter Imbiss.

17.45 Uhr, Rest. Alte Brauerei, Thuis

Sektionen

16.2.
LPV Brig

Generalversammlung Alle aktiven Mitglieder sowie unsere pensionierten Kollegen sind herzlich eingeladen. Die detaillierte Einladung mit Traktandenliste wird per E-Mail verschickt sowie im Depot G und Bahnhof angeschlagen.

17 Uhr, Rest. du Pont, Brig

22.2.
RPV Thun

Hauptversammlung Alle Mitglieder sind zur HV eingeladen.

16 Uhr, Brasserie 98, Steffisburg

13.3.
LPV Zürich

Generalversammlung Erfahre aus erster Hand, wie sich SBB Personenverkehr im internationalen Verkehr weiterentwickeln möchte. Details und Anmeldung für die Versammlung und das anschliessende Essen gemäss Einladung.

15 Uhr, Café Bos, Kochstrasse 2, Zürich

14.3.
LPV Mittelland

Generalversammlung Referent: Pierre-Yves Maillard, SGB-Präsident und Nationalrat. Wir freuen uns, viele Kolleg/innen an der Generalversammlung begrüssen zu können.

14 Uhr, Rest. Teufelsschlucht, Hägendorf

26.3.
ZPV Basel

Hauptversammlung mit Referenten vom SEV, ZPV und der Leitung KBC Basel. Wahl des Vorstandes ZPV Basel. Kasse und Budget. Offene Diskussionsrunde. Das Nachtessen wird von der Sektion offeriert.

zpv.ch

15 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

Sektionen VPT

6.2.
VPT Zürichsee

Generalversammlung mit Raclette-Essen

Wie gewohnt findet die GV auf einem Schiff in Wollishofen statt (welches Schiff wird noch bekannt gegeben). Nach der GV findet das traditionelle Essen (Raclette) statt. Eine Anmeldung für das Essen ist zwingend. Türöffnung ab 16 Uhr, damit alle bereitgelegten Unterlagen in Ruhe studiert werden können.

17 Uhr, Schiff auf der Werft, Wollishofen

12.2.
VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Wanderung Dürrenroth-Affoltern-Weier mit Mittagessen im Schweikhof; 2 Stunden; +134/-90m. Bei Schnee und Eis Stöcke und Gleitschutz empfohlen. Abfahrt Spiez 8.23 Uhr; Bern 9.06 Uhr; Langenthal 9.50 Uhr; Huttwil 10.17 Uhr; Dürrenroth an 10.24 Uhr. Anmeldung bitte bis 10. Februar an Samuel Hug, 062 962 18 02 oder samuel.hug@quickline.ch.

12.2.
VPT RBS, Pensionierten-gruppe Worb

Hauptversammlung Bitte beachtet die persönlich zugestellte Einladung mit der Traktandenliste. Der Vorstand freut sich auf viele Teilnehmende.

14 Uhr, Rest. Hirschen, Worb

20.2.
VPT BLT

Generalversammlung Jedes Mitglied erhält eine persönliche Einladung.

18.30 Uhr, Rest. Jobfactory, Basel

20.3.
VPT BLS WAV

112. Hauptversammlung Alle Aktiven und Pensionierten sind eingeladen. Die HV beginnt mit einem gemeinsamen Nachtessen. Anmeldungen ab sofort an wav-bo@gmx.ch.

19 Uhr, Hotel Carlton Europe, Chalet Beizli, Interlaken

Pensionierte

4.2.
Pensioniertes
Zugpersonal Basel

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

14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

6.2.
Pensioniertes
Rangierpersonal Basel

Höck Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zum Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind

auch herzlich willkommen.

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

6.2.
Pensioniertes
Zugpersonal Olten

Stammtisch Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Rest. Bahnhof Gleis 13, Olten

12.2.
PV Luzern

Leichte Wanderung im Tessin, Locarno-Ponte Maggia Gruppe 1: Bus 1 nach Ponte Maggia; Gruppe 2: Bahnhof-Lido; Nichtwanderer: Bus 2 nach Lido. Mittagessen im Ristorante Blu. Anmeldung (mit Angabe Gruppe 1, 2, NW) bis 7. Februar bei René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch.

sev-pv.ch/de/sektionen/luzern

Luzern ab 8.18 Uhr, Gleis 7 nach Locarno (Wanderer / Nichtwanderer)

13.2.
PV Uri

Hauptversammlung 2020 Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Wir schliessen das vergangene Sektionsjahr mit einem Rückblick und der Genehmigung des Geschäftsberichts ab. Zwei Vorstandsmitglieder werden verabschiedet und die SEV-Veteranen mit der Urkunde geehrt. Im zweiten Teil zeigt Rolf Deller eine spannende Foto-Show «Von der Quelle bis Basel dem Rhein entlang».

sev-pv.ch/de/sektionen/uri

14 Uhr, Pfarreizentrum Erstfeld, Erstfeld

18.2.
PV Buchs-Chur

Winterwanderung Engadin Abfahrt ab Chur (RhB) um 8.58 Uhr nach Pontresina. Kaffee / Gipfeli im Zug. Leichte Wanderung durch den Stazerwald (geringe Steigungen und leichtes Gefälle) nach St. Moritz. Mittagessen im Restaurant Waldhaus am See; 2 Stunden, Stöcke und «Rutscherli» empfohlen. Anmeldung bis 14. Februar an Agnes Richli, 081 284 22 43.

sev-pv.ch/de/sektionen/buchs-chur

20.2.
Pensioniertes
Zugpersonal Brugg

Wanderung Unsere erste Wanderung im neuen Jahr findet am Nachmittag des 20. Februar statt. Bitte notiert euch dieses Datum, das Programm folgt später per E-Mail. Wir freuen uns auf das Wiedersehen.

25.2.
PV Zürich

Fondueplausch in der Aubege au Loup Blanc in La Brévine. Abfahrt um 8.03 Uhr ab Zürich HB. Anmeldungen bitte bis 9. Februar an Kurt Egloff, kurtegloff@bluewin.ch.

sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich

8.03 Uhr ab Zürich HB

5.3.
PV Zürich

Frühlingsversammlung Wir laden alle Mitglieder und deren Partner/innen herzlich ein. Nach dem offiziellen Teil sind alle zum Imbiss eingeladen.

sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich

14 Uhr, Kirchgemeindehaus, Limmatstrasse 114, Zürich

UNSERE VERSTORBENEN

Bartholdi Peter; JG 1955; Spezialist RCP, Weinfelden. RPV Thurtal.

Baumann Rosa; JG 1931; Witwe des Rudolf, Künten. PV Zürich.

Baumeler Monique; JG 1920; Witwe des John, Lyss. PV Biel.

Baumgartner Herta; JG 1927; Witwe des Rudolf, Neuenegg. PV Bern.

Baumgartner Margrith; JG 1926; Witwe des Walter, Nidau. PV Biel.

Berner Thérèse; JG 1925; Witwe des Camille, Sion. PV Wallis.

Beroggi Dante; JG 1934; Betriebssekretär, Zürich. PV Zürich.

Bieri Walter; JG 1929; Zugführer, Birsfelden. PV Basel.

Brühlhart Pia; JG 1926; Witwe des Hermann, Andeer. PV Buchs-Chur.

Brunner Albert; JG 1942; Stv. Leiter Bahnhof, Ebnet-Kappel. VPT Südostbahn.

Bürli Armin; JG 1933; Betriebsangestellter, Luzern. PV Luzern.

Busse Eleonore; JG 1935; Witwe des Willi, Allschwil. VPT Deutsche Bahn.

Catillaz Sylvie; JG 1927; Witwe des Victor, Romont FR. PV Fribourg.

Christoffel Roman; JG 1926; Zugführer, Rapperswil SG. PV Glarus-Rapperswil.

Dessarzin Claire; JG 1923; Villars-sur-Glâne. PV Fribourg.

Dorner Hansruedi; JG 1929; Oberzugführer, Bönigen bei Interlaken. VPT Jungfraubahnen.

Erni Franz-Josef; JG 1934; Dienstchef, Kriens. PV Luzern.

Ettlin Bruno; JG 1958; Spezialhandwerker, Grenchen. TS Nordwestschweiz.

Ganter Rosa; JG 1931; Witwe des Joseph, Basel. PV Basel.

Gay-Fraret Marie-Louise; JG 1924; Witwe des Clemens, St-Maurice. PV Wallis.

Geissberger Hans; JG 1950; Spezialist RCP, Remigen. PV Aargau.

Glaus Elisabeth; JG 1928; Witwe des Johann, Ringgenberg BE. PV Luzern.

Gretener Jakob; JG 1932; Rangiermeister, Hünenberg See. PV Luzern.

Güntensperger Fritz; JG 1930; Werkführer, Leissigen. VPT BLS.

Hofmann-Mathis Gertrud; JG 1928; Witwe des Lukas, Sarnen. PV Luzern.

Huser Georg; JG 1928; Lokomotivführer, Goldau. PV Luzern.

Imhof Anna; JG 1940; Witwe des Josef, Wilen bei Wollerau. PV Zürich.

Joye Cyrille; JG 1932; Mannens. PV Fribourg.

Jungo Adolphe; JG 1925; Saignelégier. VPT Du Jura.

Kern Werner; JG 1919; Hallenchef, Aarau. PV Aargau.

Kirchofer Hansjörg; JG 1968; Betriebssekretär, Muttentz. PV Basel.

Leibundgut Hanna; JG 1936; Witwe des Fritz, Zuchwil. PV Olten und Umgebung.

Luzi Richard; JG 1928; Lokomotivführer, Vilters. PV Buchs-Chur.

Meier Hedy; JG 1921; Witwe des Walter, Hirzel. PV Zürich.

Metzger Ines; JG 1922; Witwe des Adolf, St. Gallen. PV St. Gallen.

Minder Olga; JG 1928; Witwe des Otto, Lyss. PV Biel.

Morgenthaler Gritli; JG 1932; Witwe des Hans, Delémont. PV Jura.

Morisod Bertin; JG 1927; Rollmaterialkontrollleur, Monthey. PV Wallis.

Neeser Ida; JG 1925; Witwe des André, Fribourg. PV Fribourg.

Neuhaus Roland; JG 1941; Meister, Zeihen. PV Aargau.

Nohl-Gilomen Ursula; JG 1936; Witwe des Ernst, Flawil. PV St. Gallen.

Oester Peter; JG 1929; Thun. VPT STI.

Oppliger Richard; JG 1946; Sion. PV Wallis.

Plüss Martha; JG 1925; Witwe des Hans, Kriens. PV Luzern.

Portmann Othmar; JG 1940; Fachspezialist, Konolfingen. PV Bern.

Probst Adelheid; JG 1922; Witwe des Adolf, Biel. PV Biel.

Rätz Grittli; JG 1929; Witwe des Jakob, Oberdorf SO. PV Biel.

Renggli Fridolin; JG 1919; Technischer Assistent, Binningen. PV Basel.

Rupp Peter; JG 1939; Bahnhofassistent, Rümliang. PV Zürich.

Rutz Jakob; JG 1929; Schienentraktorführer, Nesslau. VPT Südostbahn.

Ryser Hansueli; JG 1948; Burgdorf. VPT BLS.

Schacher Paul; JG 1931; Stellwerkbeamter, Basel. PV Basel.

Schegg Ewald; JG 1946; Schienenfahrzeugführer, St. Gallen. PV St. Gallen.

Schenker Sophie; JG 1921; Witwe des Oskar, Basel. PV Basel.

Schleppi Gilbert; JG 1938; Biel. PV Biel.

Schoch Maria; JG 1927; Witwe des Max, Zürich. PV Zürich.

Schweizer Frieda; JG 1928; Witwe des Urs, Bellach. PV Olten und Umgebung.

Schweizer Walter; JG 1920; Zugführer, Pieterlen. PV Bern.

Staub Niklaus; JG 1927; Lokomotivführer, Olten. PV Olten und Umgebung.

Stöckli Margrit; JG 1926; Witwe des Heinrich, Nebikon. PV Luzern.

Strahm Klara; JG 1933; Witwe des Alfred, Langnau im Emmental. PV Bern.

Sutter Suzanne; JG 1927; Witwe des Walter, Biel. PV Biel.

Thomann Ida; JG 1925; Witwe des Ernst, Krattigen. VPT BLS.

Tresch Josef; JG 1932; Schienentraktorführer, Jona. PV Glarus-Rapperswil.

Truttmann Klara; JG 1933; Witwe des Josef, Erstfeld. PV Uri.

Vetsch Ruth; JG 1928; Witwe des Florian, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Vögeli Arthur; JG 1939; Wagenkontrollbeamter, Wettingen. PV Aargau.

Vögtlin Rudolf; JG 1926; Effretikon. PV Winterthur-Schaffhausen.

Votta Michele; JG 1931; Betriebsbeamter, Marsico Nuovo PZ. PV Winterthur-Schaffhausen.

Wacker Karl; JG 1931; Büsingen. VPT Deutsche Bahn.

Wälti Hans; JG 1938; Rangierlokomotivführer, Biel. PV Biel.

Wullschleger Jakob; JG 1952; Betriebsangestellter, Brittnau. PV Olten und Umgebung.

Zürcher Nelly; JG 1925; Witwe des Hans, Romanshorn. PV Thurgau.

Agenda 01/20

WETTBEWERB

Die Bahnliberalisierung erreicht Frankreich



Vivian. Bologna
 Übersetzung: Nick Raduner
 vivian.bologna@sev-online.ch

Während sich die europäischen Eisenbahnen dem Wettbewerb öffnen, wie es das vierte Eisenbahnpaket anstrebt, passen sich unsere französischen Nachbarn langsam an. «Le Monde» beschrieb diese Entwicklung am 3. Dezember sehr treffend: «Die Öffnung für den Wettbewerb entspricht eher einem langen Prozess als einem Schlüsselmoment, der die Eisenbahnwelt von einem Moment auf den anderen verändert.» Selbst wenn das angekündigte Erdbeben nicht stattgefunden hat, ist die unerbittliche Logik der Konkurrenz tatsächlich vorhanden.

Wie sieht es im Regionalverkehr aus?

Ausschreibungen für den Regionalverkehr «TER» und den konventionellen Fernverkehr «TET» zwischen Städten, die nicht durch TGV-Linien verbunden sind, sind noch nicht obligatorisch. Möglich sind sie aber. Deshalb haben verschiedene Behörden, die als Besteller fungieren, den Wettbewerb für ihre Linien beschlossen – etwa in der nördlichen Region Hauts-de-France, die durch Sarkozys früheren Arbeitsminister Xavier Bertrand regiert wird. «Andere Regionen, beispielsweise die Bretagne, verteidigen eifersüchtig ihre kleinen Linien, das TGV-Angebot

und die Logik des Service public», schrieb «Politis» am 3. Oktober in einem Dossier zu diesem Thema. Eines ist aber sicher: Ausschreibungen werden für den Regionalverkehr ab 2023 obligatorisch sein. Und für diejenigen, die diese Konkurrenz nicht wollen oder den Betrieb des Netzes durch die SNCF sicherstellen wollen, bleibt nur die Möglichkeit, die Linien vor 2023 ein letztes Mal für zehn Jahre der SNCF anzuvertrauen.

Und die Hochgeschwindigkeitsstrecken?

Bei den TGV-Strecken sieht es etwas anders aus. Ab Ende 2020 muss die SNCF die Trassen mit möglichen Konkurrenten teilen. «Interesse angemeldet haben für diesen Markt bereits das staatliche italienische Unternehmen Trenitalia – für Paris–Lyon–Mailand – und die staatliche spanische Renfe vor allem für Lyon–Marseille», berichtete «L'Express» am 30. November 2019. Trenitalia hat angekündigt, dass sie Mailand und Paris in sechs Stunden verbinden kann. Der TGV braucht heute eine Stunde mehr ...

Während die Konkurrenz Beute wittert, bleibt die SNCF nicht untätig. Sie hat sich bereits auf die Zukunft vorbereitet, indem sie ihr Angebot mit «inOui» erweitert und mit «Oui-go» ein günstigeres Angebot entwickelt hat.

Befürchtungen der Gewerkschaften

Seitens der französischen Gewerkschaften steigt man auf die Barrikaden. Die Reorganisa-

tion der SNCF, die sich aus dem 2018 vereinbarten Eisenbahnpaket ergibt, ist in vollem Gange. Der Status der Eisenbahner wurde auf den 1. Januar für neue Mitarbeitende aufgehoben. Deswegen müssen die Arbeitsbedingungen des SNCF-Personals in einem stark konkurrenzialen Klima und unter Kostendruck neu ausgehandelt werden ...

Was die Öffnung des Güterverkehrsmarktes betrifft, zieht die Gewerkschaft CGT-Eisen-

bahn eine ernüchternde Bilanz: Der Wettbewerb im Schienengüterverkehr hat bewirkt, dass das Volumen der transportierten Güter gesunken ist. Der Konkurrenzkampf hat lediglich dazu geführt, «den Schienenverkehr auf die rentabelsten Geschäftsfelder neu auszurichten», kritisiert die Gewerkschaft.

In diesem Umfeld der Unsicherheit setzt sich in Frankreich der Wettbewerb langsam durch.

Bahnliberalisierung: Welcher Nutzen zu welchem Preis?

Kommentar von Daniela Lehmann,
 Koordinatorin Verkehrspolitik SEV

Die Öffnung der nationalen Eisenbahnverkehre wird tatsächlich nicht von heute auf morgen spürbar sein. Voraussichtlich kommt es bei der ersten Ausschreibungswelle sogar zu Einsparungen.

Erfahrungen haben aber zwei Sachen aufgezeigt. Erstens, dass die Preise langfristig wegen der Marktberichtigungen wieder steigen. Und zweitens, dass zum Beispiel die finanzielle Bilanz der Liberalisierung in Schweden unter dem Strich nur positiv ausfällt, wenn man die indirekten Kosten ausser Acht lässt, denn diese haben sich verdoppelt. So fallen zum Beispiel bei der Beschaffung und dem Einsatz von Rollmaterial, beim Personal, bei den Standorten für Abstell-

und Dienstlokale, beim Unterhalt sowie bei den Werkstätten höhere Kosten an. Zudem muss leider angefügt werden, dass der Ausschreibungswettbewerb zulasten der Lohn- und Sozialstandards der Beschäftigten geht.

Sowohl in Grossbritannien als auch in Schweden kam es nach der Liberalisierung zu teils immensen Verspätungen und Zugsausfällen. Es macht Sinn, sich in diesem Zusammenhang in Erinnerung zu rufen, mit welchen Zielen die EU das vierte Eisenbahnpaket lanciert hatte: Einsparungen von bis zu 30 Prozent, Erhöhung der Fahrgastzahlen und Verbesserung der Servicequalität. Daran und an der Frage, wie sozialverträglich die Einführung des Wettbewerbs gelungen ist, wird sich die EU messen lassen müssen. Wir werden genau hinsehen.



GÜTERZUG, UTAH

Céline Ribordy

Nach vielen Autostunden unter der glühenden Sonne im amerikanischen Westen taucht aus dem Nichts plötzlich ein Güterzug auf, folgt kurze Zeit unserer Strasse und verschwindet wieder. Ein kurzer Halt reicht knapp, um den flüchtigen Moment festzuhalten. Die Fahrt geht

weiter, immer neue Landschaften ziehen vorbei und sehen sich ähnlich. Die Zeit steht still. Die Eisenbahn ist Teil der Mythologie des Wilden Westens. Am 10. Mai 1869 verbanden Bahnarbeiter in Utah die Gleise der Union Pacific und der Central Pacific. www.celineribordy.ch

?

QUIZ

Hast du aufmerksam gelesen?

1. Wieviel hat der SEV für die Streikenden in Frankreich in die Solidaritätskasse der CGT einbezahlt?

- a. 1000 Franken
- b. 3000 Franken
- c. 5000 Franken
- d. 2500 Franken

2. Wie heisst das österreichische Beratungsunternehmen, das eine Mobilitätsstudie vorgelegt hat?

- a. PricewaterhouseCoopers
- b. Mobility Tomorrow
- c. Studienkreis Ökosystem Mobilität
- d. McKinsey & Company

3. In welchem Monat lanciert der SGB seine Initiative für eine 13. AHV-Rente?

- a. April
- b. September
- c. März
- d. Februar

4. Wie lauten die SEV-Abstimmungsempfehlungen für die eidgenössischen Vorlagen vom 9. Februar?

- a. Einmal Ja und einmal Nein
- b. Zweimal Ja
- c. Zweimal Nein
- d. Zweimal Stimmfreigabe

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 12. Februar 2020.**

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 Ausgabe Nr. 2. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz in der Ausgabe Nr. 19/2019:
c/c/b/b

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat:

Luigi Biondi, S. Pietro
Mitglied AS Ticino.

AUF DEN SPUREN VON ...

Patrick Cavelti, Lokführer mit vielen Talenten

Karin Taglang
zeitung@sev-online.ch

Der Lokführer Patrick Cavelti liebt seinen Job, doch auch in der Freizeit ist er gerne unterwegs. Seit 30 Jahren arbeitet er bei der Rhätischen Bahn (RhB), also ist er auch seit 30 Jahren SEV-Mitglied. Denn für ihn ist klar: Wer Eisenbahner ist, ist auch Gewerkschafter.

Ein grosser Gesteinsbrocken blockiert die Geleise, Patrick Cavelti bringt seinen Zug zum Stehen. Er steigt aus, versucht den Stein zu entfernen, doch er ist zu schwer. Da eilen ihm kurzerhand einige Fahrgäste zur Hilfe. Gemeinsam rollen sie den Stein aus dem Weg – jetzt kann's weitergehen.

Ein anderes Mal fällt in einem Wagen die Klimaanlage aus, die Reisenden dürfen in der ersten Klasse im Triebwagen weiterfahren. Patrick kommt mit ihnen ins Gespräch, die Fahrt endet spontan mit einem gemeinsamen Mittagessen.

30 Jahre RhB

In seinen 30 Jahren bei der RhB hat Patrick schon viel erlebt. «Meine Erfahrungen waren

zum allergrössten Teil positiv», sagt er. «Die negativen habe ich einfach aus meinem Gedächtnis gelöscht.» Er ist Lokführer mit Leib und Seele; er liebt es, unterwegs zu sein. Dabei war es nie sein Traumberuf...

«Mein Vater arbeitete in einer Werkstatt, dort habe ich als Jugendlicher ab und zu mitgeholfen», erzählt er. «Mein Lehrer hat nämlich immer gesagt, ich solle Handwerker werden.» Doch das war ihm zu langweilig. Die Zeit ging in der Werkstatt einfach nicht rum. Patrick wollte hinaus, wollte unterwegs sein, Leute kennenlernen.

Damals machte ihn ein befreundeter Zugbegleiter auf seinen Beruf aufmerksam. Den ganzen Tag auf Schienen, Kundenkontakt, das klang gut. Also begann Patrick 1989 die Ausbildung zum Zugbegleiter bei der RhB, die damals noch «Kondukteurlehre» hiess. Zum Lehranfang trat er auch direkt dem SEV bei. «Das war für mich selbstverständlich», sagt er. «Wer Eisenbahner ist, ist auch Gewerkschafter.»

Nun, da er bei der Bahn war, erwachte allmählich Patricks Interesse für den Lokführerberuf. Doch zu jener Zeit musste man dafür noch einen mechanischen Lehrabschluss haben – er hätte also doch in eine Werkstatt gehen



müssen. Schliesslich blieb er beim Zugpersonal, bis 15 Jahre später die Voraussetzungen geändert wurden. Da stand seinem Wunsch nichts mehr im Weg: Patrick Cavelti wurde doch noch Lokführer und arbeitet nun seit 13 Jahren in den Führerständen der RhB.

Aktiv im SEV

Bereits zu seiner Zeit als Zugbegleiter konnte Patrick erste Erfahrungen im SEV sammeln. Er war Beisitzer und Mitglied des Fachausschusses im ZPV. Mit dem Berufswechsel kam dann der LPV auf ihn zu: «Du hast ja schon Erfahrung, haben sie gesagt», erzählt er lachend.

Zunächst war er nur RhB-Personalvertreter, doch dann ging es plötzlich sehr schnell. «Eigentlich wollte ich mich nicht aktiver engagieren, aber so läuft es eben.» Heute ist Patrick im LPV-Vorstand – eine wichtige Funktion, in der er sogar bei den FAV-Verhandlungen mit der Geschäftsleitung der RhB mitwirkt. Und er ist auch Mitglied des Vorstands SEV, dem höchsten SEV-Gremium nach dem Kongress.

Patrick legt Wert auf die Solidarität inner- und ausserhalb der eigenen Berufskategorie. «Dieses Gartenzaundenken bringt uns nicht weiter», sagt er. «Jede Berufsgruppe hat mal Probleme und ist auf die Hilfe der anderen an-

gewiesen.» Dies ist für ihn denn auch eine der grössten Stärken des SEV: «Der SEV vertritt alle, ist professionell und hat die nötigen Zugänge zur Politik.»

Immer unterwegs

Patrick Cavelti ist auch in seiner Freizeit viel und gerne unterwegs. Der Vater zweier (fast) erwachsener Kinder liebt es, auf dem Mountainbike die wunderbaren Landschaften Graubündens zu erkunden oder am Steuer eines Segelboots übers Wasser zu gleiten. Der vielseitige Lokführer braut in einer Genossenschaftsbrauerei sogar sein eigenes Bier.

Die RhB lässt ihn aber auch in der Freizeit nicht ganz los. Als Freelance-Fotograf macht er Bilder für die RhB, die zum Beispiel im diesjährigen RhB-Kalender zu sehen sind. Besonders gern ist er mit seiner Drohne unterwegs, mit der er spektakuläre Luftaufnahmen machen kann.

Patrick Cavelti ist ein Multitalent mit vielen Leidenschaften und trotzdem überall voll engagiert. Im SEV setzt er sich aktiv für seine Kolleginnen und Kollegen bei der RhB ein. Obwohl er viele andere Interessen hat, kann er sich nicht vorstellen, noch einmal den Beruf zu wechseln: «Ich fahre einfach zu gerne.»

UNTERSCHIEDLICHE GENERATIONEN

Micha Dalcol

