



SEV Nr. 6

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



EDITORIAL

Stolz auf unsere Basis

Giorgio Tuti, Präsident SEV

► S. 2 und 7

Ich hatte mich schon fast damit abgefunden. Zum ersten Mal seit 130 Jahren werden wir am 1. Mai aus Sicherheitsgründen nicht auf die Strasse gehen, um unsere Forderungen zu stellen. Und da erscheinen zwei Kollegen auf Telebärn. Der eine hält eine SEV-Fahne, der andere, ein pensionierter Lokführer, erklärt, dass er nicht zu Hause bleiben konnte, trotz seines stolzen Alters von 97 Jahren. Sie wollten wohl keine grosse Geschichte auslösen oder eine Gefahr für die Öffentlichkeit darstellen, sie respektierten stets die sozialen Distanzen und waren ganz friedlich unterwegs. Der bescheidene und symbolische Umzug der beiden beunruhigte die Polizei dennoch; sie wurden angehalten. In ihrem Engagement war keine Provokation, sondern einfach dieser Stolz, so lange der Gewerkschaftsbewegung und insbesondere dem SEV anzugehören; seit 1947, beziehungsweise 1958. Am 1. Mai bringen sie ih-

ren Stolz zum Ausdruck, Teil dieser grossen Familie zu sein, die immer und immer wieder erfolgreich für die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen gekämpft hat. Es ist auch die Gelegenheit, um an die Bedeutung des gewerkschaftlichen Kampfs zu erinnern.

Diese Verbundenheit mit der Gewerkschaft hat mich tief berührt, als ich die zwei im SEV empfang. Ich bin sehr stolz auf eine solche Basis. Das war eine Lektion für uns alle. Sie haben uns daran erinnert, dass wir uns bei aller Vorsicht nicht zurückhalten dürfen mit Forderungen. Das ist der Sinn des Gewerkschaftskampfes. Ich bin stolz, dieser SEV-Familie anzugehören und auf eine so engagierte und solidarische Basis zählen zu können.

Vielen Dank auch all denjenigen, die zum Funktionieren des Service public beigetragen haben, und ebenfalls danke an die SEV-Mitarbeitenden, die nie aufgehört haben, unsere Mitglieder zu unterstützen.

Dank der Stärke unserer Organisation konnte letzte Woche im Parlament eine Motion verabschiedet werden, die das Verkehrspersonal vor den Folgen der Krise schützen will. In unserer wohlhabenden Schweiz wollen rechte Parteien aber gleichzeitig, unterstützt von Gewerbeverband und Economiesuisse, die Angestellten den Preis dieser Krise bezahlen lassen, z. B. durch eine Ausdehnung der Arbeitszeit. Die Solidarität sowie die Notwendigkeit eines noch stärkeren Service public und noch stärkerer Sozialversicherungen werden im Mittelpunkt unserer Forderungen stehen. Denn mit der sinkenden Kaufkraft und der steigenden Arbeitslosigkeit wird es in den nächsten Monaten nicht an Herausforderungen mangeln.

Heute ist es noch nicht möglich, sich zu versammeln. Der Moment wird aber kommen, und dann werden wir noch stärker und zahlreicher auftreten als je zuvor.

Vorstand SEV

Das Coronavirus beschäftigte unser Leitgremium – inhaltlich und organisatorisch.

3

Pandemie

Wie Mitglieder die Krise erleben und wie SEV und SBB sie zusammen bewältigen.

4 und 5

SBB Cargo

Camionneure übernehmen 35% und bringen hoffentlich Schub und Wachstum.

6

Verschoben heisst nicht abgesagt!

Neue
Daten!

Die Delegiertenversammlungen der Unterverbände müssen aufgrund der Coronakrise verschoben werden:

Die DV **PV** vom 25. Mai 2020 in Martigny fällt aus. Die Geschäfte werden am 30. September an der Herbstversammlung behandelt. Auch der **LPV** verschiebt seine Versammlung auf den 21. September. Diejenige des **VPT** findet am 10. September statt. Der UV **Bau** verschiebt auf den 18. August.

Die Delegiertenversammlung des **ZPV** findet neu am 30. September statt, diejenige des **TS** am 11. September. Der **RPV** tagt neu am 5. und 6. Oktober. Und der **AS** schliesslich verschiebt auf den 29. Oktober.

Zentralbahn bricht Lohnver- handlung ab

Die für den 8. Mai geplante dritte Lohnverhandlungsrunde wurde einseitig von der Zentralbahn kurzfristig abgesagt. Die Zentralbahn zieht ihr Angebot einer generellen Lohnerhöhung zurück und beschränkt sich lediglich auf die bereits im GAV vereinbarten individuellen Lohnerhöhungen. Das Personal reagierte entsprechend mit Unverständnis. «Das Aussetzen einer generellen Lohnerhöhung ist ein Affront gegenüber dem Personal, das in den letzten Jahren mit vollem Einsatz zu den Rekordgewinnen beigetragen hat», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Toni Feuz. Zudem ist der SEV enttäuscht, dass die Zentralbahn dem Personal nicht einmal die Möglichkeit gibt, seine Forderungen und Wünsche an einer dritten Verhandlungsrunde einzubringen. Der SEV ist überzeugt: Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen!

Öffnungszeiten SEV-Telefon- zentrale

Am 11. Mai ist die zweite Lockerungsphase der Coronavirus-Massnahmen in Kraft getreten. Die Telefonzentrale des SEV ist nun teilweise wieder in Betrieb, das Zentral- sowie die Regionalsekretariate bleiben aber weiterhin geschlossen. Du erreichst uns unter der Nummer **031 357 57 57** von Montag bis Freitag von 9 bis 11 Uhr und von 14 bis 15.30 Uhr oder zu den üblichen Bürozeiten unter den Nummern und E-Mail-Adressen, die du auf unserer Webseite www.sev-online.ch findest.



Wenn die öffentlichen Verkehrsmittel still stehen oder weitgehend leer sind, fehlen wichtige Einkünfte.

ERTRAGSAUSFÄLLE IM ÖV

Investition in die Zukunft

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Die Coronakrise macht auch vor den Verkehrsunternehmen nicht halt. Der SEV ist in dieser ausserordentlichen Zeit für seine Mitglieder da. Er setzt sich aber auch dafür ein, dass auf politischem Weg die finanzielle Unterstützung von öV-Unternehmen und der Luftfahrt vorangetrieben und damit ein wichtiges Signal für den Zusammenhalt der Schweiz und für zukunftsfähige Infrastrukturen gesetzt wird.

Die Coronakrise hat bekanntlich auch grosse Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr: Obwohl die Nachfrage um 80 bis 90 Prozent eingebrochen ist – bedingt auch durch die durchaus gerechtfertigte Aufforderung des Bundesrates, die öffentlichen Verkehrsmittel zu meiden –, verlangte der Bund verständlicherweise die Aufrechterhaltung eines grossen Grundangebots während der gesamten Krise. Es verkehrten weiterhin 70 bis 80% aller öffentlicher Verkehrsmittel. Kosten entfielen damit bei den Transportunternehmungen nur in geringem Masse. Viele können – trotz grossen Anstrengungen – die zu erwartenden Ertragsausfälle nicht alleine tragen. Der SEV setzt sich deshalb dafür ein, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs finanziell unterstützt werden.

Die Situation wurde mit dem Lockerungsschritt vom 11. Mai nur bedingt entschärft. Zwar wird das öV-Angebot seither wieder hochgefahren, viele Verkehrsmittel verkehren wieder nach Normalfahrplan. Die Nachfrage steigt allerdings nur langsam; der Bund empfiehlt auch weiterhin, nach Möglichkeit zu Hause zu arbeiten. Damit werden die finanziellen Verluste der Branche weiter zunehmen.

Politik will Ertragsausfälle auffangen

Eine Motion der Verkehrskommission des Nationalrats trägt diesem Umstand Rechnung. Sie will den Bund verpflichten, in Zusammenarbeit mit den Kantonen und den Transportunternehmen, eine Vorlage zur Abschwächung der Ertragsausfälle zu erarbeiten. Dabei sollen eine Vielzahl an Aspekten in die Gesamtsicht

aufgenommen werden, neben den Ertragsausfällen die Liquidität der Transportunternehmen, die Kurzarbeit und entsprechende (Finanzierungs-)Massnahmen. Die beiden Kammern stimmten der Kommissionsmotion, die auch vom SEV unterstützt wurde, während der Sondersession Anfang Mai deutlich zu. Der Bundesrat hat damit den Auftrag erhalten, die entsprechende Vorlage auszuarbeiten.

Perspektive für Betriebe und Personal

Ziel der Motion soll eine ausgewogene und «faire» Lösung sein, bei der nebst dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Beitrag zu den Ertragsausfällen leisten. «Den Unternehmen wird mit dieser Lösung ermöglicht, weiterhin die Löhne ohne Kürzungen auszuzahlen», erläutert Edith Graf-Litscher, SEV-Gewerkschaftssekretärin, Nationalrätin und Mitglied der Verkehrskommission. «Wenn im öffentlichen Verkehr plötzlich 80 Prozent der Einnahmen wegfallen, ist das sehr viel Geld, das in den Kassen der einzelnen Unternehmen fehlt. Diese Tatsache löst verständlicherweise Befürchtungen aus, wie dieses Loch gestopft werden kann. Eine Bran-

chenlösung, die der Bund zusammen mit den Kantonen, den öV-Unternehmen und den Sozialpartnern ausarbeitet, gibt dem Personal und den Unternehmen eine gemeinsame positive Perspektive zur Überbrückung dieser finanziellen Ausfälle.»

Das Parlament hat in der Sondersession – erfreulicherweise – auch dem Hilfspaket für die Luftfahrt zugestimmt (siehe Kommentar).

Der SEV setzt sich auf allen Ebenen ein

Der SEV hat am 30. April, vertreten durch seinen Präsidenten Giorgio Tuti, am runden Tisch für den öffentlichen Verkehr – unter der Führung von Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga – teilgenommen. Er setzte sich für die Bedürfnisse des Personals hinsichtlich der Einhaltung des Gesundheitsschutzes ein und vertrat die Interessen der Angestellten auch im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der Transportunternehmen.

Nach dem runden Tisch hat der SEV alle Parlamentarier/innen angeschrieben und sie gebeten, sich für die Kommissionsmotion und das Krisenpaket für die Luftfahrt einzusetzen. Mit Erfolg – wie wir nun wissen.

Hilfe für die Luftfahrt: bravo! Aber ohne Jobgarantien?

Philipp Hadorn, Präsident SEV-GATA Unsere Interventionen bei Firmen, Bundesverwaltung und Mitgliedern des Parlaments haben sich auszahlt. Der Bund gewährt den Fluggesellschaften Swiss und Edelweiss Kreditgarantien über 1,275 Milliarden Franken und flughnahen Betrieben im Umfang von bis zu 600 Millionen. Das ist wichtig und richtig, denn vom Luftverkehr hängen direkt oder indirekt rund 190 000 Arbeitsplätze in der Schweiz ab. Er ermöglicht grenzüberschreitende Begegnungen weltweit und einem grossen Teil der Schweizer Bevölkerung Reisen, die früher nur einer kleinen Elite vorbehalten blieben.

Umgesetzt hat der Bund unsere Forderung nach Auflagen an die Kreditnehmer, die den Erhalt der Luftfahrtstruktur auf dem Werkplatz Schweiz auch in Zukunft sichern sollen. Das ist von enormer Bedeutung. Nicht aufgenommen wurde aber das von uns geforderte Verbot von

Entlassungen aus wirtschaftlichen Gründen während der Nutzung von Unterstützungsmassnahmen des Bundes sowie die Verpflichtung der begünstigten Unternehmen zur Einhaltung von Social Standards mit einem GAV. Auch die von uns geforderten weiteren Anstrengungen und Nachweise für eine Weiterentwicklung und neue Innovationen zur Ökologisierung der Luftfahrt blieben leider unerhört.

Die Gefahr, dass insbesondere systemkritische flughnahe Betriebe mit Eigentümern in «fernen Ländern» plötzlich durch Auffanggesellschaften ersetzt werden, ohne Sozialpartnerschaften mit Einhaltung von Social Standards (GAV) einzugehen, ist akut. Der Bund ist wohl beraten, neben der Absicherung von Kreditrisiken die Risiken für die Beschäftigten höher zu gewichten. Das hätten sie verdient, denn sie arbeiten in einem sehr anspruchsvollen, herausfordernden Umfeld.

DANIELA LEHMANN antwortet

Autonome Fahrzeuge

? In Sion, Marly, Cossonay, Genf und kürzlich in Zug fanden Tests mit einem automatisierten Shuttle statt. Wie steht der SEV dazu und generell zu autonomen Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr?

Die Erkenntnisse aus den Versuchen mit dem Minibus MyShuttle in Zug zeigen auf, dass wir trotz euphorischer Überschriften wie «Minibus MyShuttle hat Mischverkehr erfolgreich gemeistert» von einer kommerziellen Nutzung noch weit entfernt sind.

Aus gewerkschaftlicher Sicht stellt sich in erster Linie die Frage des Personals auf den Fahrzeugen. Der Versuch in Zug hat gezeigt, dass die Passagiere ein hohes Vertrauen in das Fahrzeug sowie in die anwesenden Sicherheitsfahrer hatten. Die Zahl der Passagiere war allerdings gering; es handelte sich vorwiegend um an Innovationen interessierte Personen.

Wichtig ist auch der Hinweis auf den Sicherheitsfahrer. Wir sind der Überzeugung, dass es auch auf automatisierten Fahrzeugen immer Personal brauchen wird! ÖV braucht ein Gesicht, denn das Personal trägt dazu bei, dass auch die subjektive Sicherheit erhalten bleibt. Oder wie im Bericht zu MyShuttle etwas widersprüchlich geschrieben steht: «Zur Einführung von neuen vollautomatisierten Services ohne Begleitpersonal muss ein starkes Team vor Ort sein, um umgehend die Spannung zwischen Kunden zu lösen.»

Örtlich macht der Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Kontext des öffentlichen Verkehrs aus Sicht des SEV nur dort Sinn, wo der klassische ÖV kein Angebot bietet, also zum Beispiel auf der letzten Meile.

Willst auch du dem SEV eine Frage stellen? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

VORSTAND SEV

SEV funktioniert auch während der Coronakrise

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Aufgrund der aktuellen Situation fand die Vorstandssitzung vom 24. April mit einer reduzierten Delegation und dem angezeigten Mindestabstand statt. Auch inhaltlich war die Coronavirus-Krise grosses Thema. Der Vorstand hat ausserdem die Jahresrechnung 2019 genehmigt und freute sich über 25 000 Unterschriften für den FVP.

Es war die erste Vorstandssitzung seit dem Lockdown; aufgrund der aktuellen Situation in einer reduzierten Delegation mit je einem Vertreter pro Unterverband und den Kommissionen, der PV liess sich aufgrund der Empfehlungen des BAG entschuldigen.

Doch nicht nur der Vorstand muss seine Funktionsweise in Zeiten des Coronavirus an-

passen: Auch im SEV-Zentralsekretariat und den Regionen funktioniert seit einigen Wochen vieles anders: «Wir haben rasch gehandelt und kommuniziert», bilanziert SEV-Präsident Giorgio Tuti. Den Mitarbeitenden, insbesondere jenen, die zur Risikogruppe gehören, wurde empfohlen, von zu Hause aus zu arbeiten. «Wir funktionieren jetzt zwar anders, aber wir bleiben genauso erreichbar für unsere Mitglieder und erbringen unsere Dienstleistungen in der gleichen Qualität wie sonst auch», stellt Giorgio Tuti fest. Dies bestätigen auch die durchwegs positiven Rückmeldungen aus der Mitgliedschaft.

Für den SEV war von Anfang an klar: Oberste Priorität hat der Gesundheitsschutz der Mitarbeitenden und der Mitglieder. Aber es stellen sich auch viele Fragen zu Arbeitszeit und Lohnzahlungen. «Die Flut an Anrufen war zu Beginn riesig, hat sich inzwischen aber

wieder etwas normalisiert», so Giorgio Tuti. In den kommenden Wochen wird der SEV die Lockerungen und die Wiederaufnahme des Normalfahrplans begleiten.

Der Vorstand ist sich einig, dass die Angestellten im ÖV während dieser Krise merken, was die Gewerkschaft für sie leistet. Dies schlägt sich auch in den Neueintritten nieder: Im Monat März verzeichnete der SEV überdurchschnittlich viele neue Mitglieder. Dennoch ist Mitgliederwerbung in der aktuellen Situation mit Social Distancing und vermehrtem Homeoffice sehr schwierig, da potenzielle Neumitglieder schlechter erreicht werden können. Der Vorstand begrüsst es deshalb, dass der SEV vermehrt über die digitalen Kanäle an die Leute gelangt, sei dies über Newsletter oder die sozialen Medien.

«Wir müssen uns aber auch Gedanken dazu machen, was mit Versammlungen, Sitzungen und Verhandlungen passiert, wenn das Versammlungsverbot oder die Empfehlung zum Social Distancing über längere Zeit bestehen bleibt», räumt Giorgio Tuti ein. Die Delegiertenversammlungen der Unterverbände wurden vorerst auf den Herbst verschoben. Die Unterschriftensammlung für die 13. AHV-Rente musste sistiert werden, der 1. Mai fand digital statt und auch die für den 15. Mai geplante Klimademo und die «Violette Woche» werden nicht physisch stattfinden können. Hier gilt es, in der Ausnahmesituation neue Wege zu finden.

Geschäftsbericht 2019 genehmigt

Der Vorstand genehmigt die von Finanzchef Aroldo Cambi vorgestellte Jahresrechnung einstimmig. Die Bilanz für 2019 weist einen Überschuss von 442 000 Franken auf, der mit der Betriebsreserve verrechnet wird.

Der Aktienboom hat massgebend zum enormen und ausserordentlichen Finanzerfolg von 2.75 Mio. Franken geführt. «Diese Entwicklung ist aber mit Vorsicht zu geniessen», räumt Aroldo Cambi ein. Aufgrund der Coronakrise sind die Finanzmärkte gekippt und beschweren gegenwärtig desaströse Verluste. Das wird langfristige Folgen mit sich ziehen und sich auch auf den Finanzerfolg 2020 niederschlagen. 2019 verzeichnete der SEV einen deutlich höheren Sachaufwand, was sich vor allem mit dem Kongress und dem 100-Jahr-Jubiläum begründet. «Das SEV-Jubiläum hat dank erfolgreicher Projektführung finanziell aber deutlich besser abgeschlossen als geplant», so Cambi.

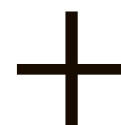
Auch 2019 verzeichnete der SEV eine deutliche Abnahme des Mitgliederbestands. Aufgrund der Altersstruktur und der jährlichen Todesfälle kann kurzfristig nicht mit einer Stabilisierung gerechnet werden. Die Werbung insbesondere von jüngeren Neumitgliedern ist deshalb besonders wichtig.

Über 25'000 Unterschriften für den FVP

Der SEV hatte das Ziel, für die Petition «Hände weg vom FVP» 20 000 Unterschriften zu sammeln. Inzwischen sind über 25 000 Unterschriften eingetroffen – ein grosser Erfolg. «Wir warten noch auf einen guten Moment, die vielen Kisten beim VöV zu deponieren», so Vizepräsidentin Barbara Spalinger. Im September sind die Verhandlungen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) über die Vereinbarung FVP vorgesehen, bei denen der SEV die Fahrvergünstigungen für das Personal weiterhin verteidigen wird.



Über 25 000 Unterschriften für die GA-FVP sind bereits beim SEV eingetroffen.



Der Meilenstein von **2000 Abonnenten auf der SEV-Facebook-Seite** wurde vor wenigen Tagen erreicht! Vielen Dank, dass ihr uns unter facebook.com/verkehrs-gewerkschaft immer zahlreicher folgt: Innert eines Jahres verzeichneten wir einen Anstieg von 24%. Fühlt euch frei, unsere Beiträge zu liken, zu kommentieren und zu teilen. Wir hoffen, dass die Vielfalt der Inhalte euch weiterhin überzeugt. Die letzten Wochen haben gezeigt, wie wertvoll unsere Kommunikation in den sozialen Netzwerken ist, um mit unserer Basis in Verbindung zu bleiben. Ergänzend dazu halten wir euch über unsere Zeitung, den Newsletter und unsere Webseite auf dem Laufenden.

Obwohl die Coronakrise gezeigt hat, dass wir mehr denn je Solidarität und Schutz brauchen, hat der **Schweizerische Gewerbeverband** am 30. April ein umfassendes **Revitalisierungsprogramm** umrissen, das so rasch wie möglich auszuarbeiten sei. Der KMU-Dachverband will eine Roskur für Arbeitnehmende ohne jeglichen sozialen Schutz: längere Arbeitszeiten, Lohnstopp, verstärkte Sparmassnahmen und Verzicht auf jede zusätzliche Sozialleistung, vor allem bei der AHV. Ein Teil der Arbeitgeber will offenbar die besondere Lage während und nach der Pandemie als Chance nutzen, um ultraliberale Ideen durchzusetzen. Demgegenüber ruft der **Schweizerische Gewerkschaftsbund** die Unternehmen dazu auf, die Löhne nicht zu kürzen und auf Entlassungen zu verzichten. Den **Aufruf «Solidarisch aus der Krise» des SGB** kannst du unterschreiben unter www.solidarisch-aus-der-krise.ch/

So erleben SEV-Mitglieder die Co

Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Yves Sancey

Gurvinder Singh (36), Steward bei Elvetino



Fi Der 36-Jährige serviert seit 2011 in Speise- und Bistrowagen von Elvetino, der Bahn-gastronomietochter der SBB. Nach der Schliessung aller Wagen am 14. März wurde er noch an einem Tag an seinen Dienstort Zürich aufge-

boten, um in Speisewagen Esswaren aus Trollys auszuräumen. Seither konnte er nicht mehr arbeiten, muss aber täglich von 8 bis 18 Uhr auf seinem Elvetino-Handy erreichbar sein und darauf regelmässig die Mitteilungen checken. Bis zum 4. Mai hatte er an vier Tagen eine rund zweistündige Tele-Ausbildung via Internet, gleichzeitig mit fünf bis sieben Kolleg/innen. Inhalte waren die Elvetino-App und Konversationsstrainings auf Französisch und Italienisch. Den Lohn für seine 80%-Festanstellung erhält er vollständig weiter (2800 Franken netto pro Monat). Ein Pflichtbezug von Überzeit oder Urlaub ist nicht vorgesehen. Seinerseits hat er erst für August Ferien eingegeben. Elvetino will am 8. Juni die Speisewagen auf den Hauptlinien 1 und 8 wieder öffnen. Gurvinder Singh ist froh darüber, denn je länger der Lockdown dauert, desto mehr befürchtet er, dass Elvetino irgendwann Entlassungen und sonstige Sparmassnahmen ergreift. «Im Moment können wir nur warten und schauen», sagt er mit spürbarer Sorge. Er hat aber auch Respekt vor dem Risiko einer Ansteckung, vor allem wegen der finanziellen Folgen: Selbstbehalt von 2500 Franken bei medizinischen Kosten und Wegfall seiner Einkünfte aus Umsatzbeteiligung (30 bis 100 Franken pro Monat) und Trinkgeldern (ca. 200 bis 300 Franken), wenn er nicht mehr arbeiten könnte. Diese Einkünfte fehlen ihm aber natürlich auch jetzt ...

Oliver Passaglia (37), Flugzeugschlepperfahrer bei Swissport



Fi Der 37-Jährige ist Pushbackfahrer bei Swissport am Flughafen Zürich, schleppt also Flugzeuge mit einem Traktor. Zudem ist er Instruktor und Mitglied der Personalkommission. Sein Team arbeitet in vier Schichten rund um die Uhr. Bis Anfang März standen bis 13 Leute gleichzeitig im Einsatz, nun genügen wegen der Coronakrise viel weniger.

Im April haben er und seine Arbeitskollegen im Schnitt nur noch einen Tag pro Woche gearbeitet, im Mai sieht es gleich aus. Zum Glück müssen auch abgestellte Flugzeuge regelmässig unterhalten und bewegt werden, sonst wäre es noch schlimmer. «Zurzeit sind die Terminals menschenleer und auf dem Flugfeld hört man sogar den Wind pfeifen», sagt Oliver Passaglia. Diese gespenstische Ruhe beunruhigt, alle machen sich Sorgen um die Zukunft des Unternehmens. «Obwohl wir daran glauben, dass es unsere Jobs weiterhin brauchen wird.» Bis Ende Jahr hofft Swissport wieder auf 75% des normalen Umsatzes und bis Mitte 2021 auf eine Normalisierung. Wegen der chinesischen Besitzer gibt es Gerüchte, dass der Schweizer Teil abgespaltet werden müsse, um Staatshilfe zu ermöglichen. Auf jeden Fall haben zurzeit alle Mitarbeitenden Anspruch auf die Kurzarbeitsentschädigung von 80% des Lohns. Swissport bezahlt die fehlenden 20% bisher nicht, anders als etwa die Flughafen AG. Oliver Passaglia selbst erhält seit 1. April nur noch 80% von 80%, weil er sein Pensum, wie schon lange geplant, um 20% reduziert hat, um einem Kollegen gelegentlich in dessen Garage auszuhelfen. Automechaniker ist ja sein ursprünglicher Beruf. Zu Beginn der Krise rief Swissport zum Beziehen von Überzeit und Ferien auf, doch seit die Kurzarbeit bewilligt wurde, ist dies kein Thema mehr. Eingegebene Ferien müssen aber bezogen werden. Ob Oliver Passaglia diese Woche in seinem Urlaub Verwandte in Deutschland besuchen kann, ist fraglich. Die Umsetzung des Social Distancing (auch im Pausenraum) und sonstiger Massnahmen gegen die Ansteckung mit Sars-CoV-2 (z.B. Desinfektion von Steuerrad, Hebeln und Knöpfen am Traktor) ist bei den Pushbackfahrern einfacher als im Check-in. Für sich selber hat Oliver Passaglia keine Angst, unterstützt aber den Schutz von Risikogruppen voll und ganz.

Simon Stieger (34), Lokführer RhB



ela «Für das Lokpersonal hat sich der Arbeitsalltag in den letzten Wochen gar nicht so fest verändert: Wir haben uns öfter und länger die Hände gewaschen und den Führerstand bei jeder Dienstübergabe desinfiziert. Es war allerdings schon seltsam, ohne Zugpersonal und mit so wenig Passagieren unterwegs zu sein.

Die meisten Diskussionen gab es für das Lokpersonal um die

Ausbildung in den Führerständen. Im Moment werden bei uns drei Klassen ausgebildet: zwei normale und eine Umschülerklasse. Mit Beginn der Massnahmen wurde der Ausbildungsbetrieb sofort eingestellt, da der Mindestabstand von zwei Metern im Führerstand nicht eingehalten werden kann.

Danach ist es seitens RhB kommunikativ leider sehr unglücklich gelaufen: Einerseits wollte man die Lokführer-ausbildung möglichst schnell wieder aufnehmen, denn im Sommer läuft die RhB im vollen Fahrplan, wir haben viele neue Triebfahrzeuge und zudem einen deutlichen personellen Unterbestand. Dieser verschärft sich natürlich, wenn die angehenden Lokführer nicht mit ihrer Ausbildung fertig werden. Leider hat man das Personal bei der Planung des weiteren Vorgehens bezüglich Ausbildungen aber nicht genügend miteinbezogen und von oben herab entschieden. Das führte zu einigem Unmut.

Nach einigem Hin und Her sind wir aber inzwischen zu einem gangbaren Kompromiss gekommen. Bei der Ausbildung tragen wir nun eine Schutzmaske und können wählen, ob wir mit einer chirurgischen oder einer FFP2-Maske arbeiten wollen.

Seit Anfang Mai bin ich selbst als Junior-Praxisinstruktor tätig. Den Einstand als Ausbilder habe ich mir natürlich anders vorgestellt, aber ich kann mich mit der Maske und der aktuellen Situation gut arrangieren. Wir gewöhnen uns auch an den Umgang mit der Maske, denn im Gegensatz zum Spital ist die korrekte Handhabung im Führerstand oder in der Pause nicht immer so einfach.»

Rita Blatecki (56), Reiseberaterin SBB



Fi Die 56-Jährige arbeitet seit 20 Jahren am SBB-Schalter Change/Finanzdienstleistungen im Hauptbahnhof Zürich, «unter dem Engel». «Zuerst haben wir dieses Virus locker genommen», sagt sie. Doch als es in Italien viele Tote gab, hätten alle gemerkt, dass es ernst gilt. Wer in ihrem Team zu einer Risikogruppe gehört, durfte zu Hause bleiben, sowie anfangs auch Angehörige von Risikopatienten. Letzteres traf auf Rita Blatecki zu, und so arbeitete auch sie eine Woche im Homeoffice, zum Teil für ihre Personalkommission, und machte z.B. auch Lernsequenzen zu neuen Tools. In der zweiten Woche hatte sie Ferien. «Das Virus war für die Peko DAS Thema. Gerade das Schalterpersonal fühlte sich zuerst im Stich gelassen, weil es noch lange ohne Plexiglasschutz mit Geld, Abos und Kundenhandys hantieren musste, während das Verwaltungspersonal ins Homeoffice durfte.» Ab der dritten Woche rief die SBB die Angehörigen von Risikopatienten auf, wieder an ihren Arbeitsplatz zurückzukehren. Seither arbeitet Rita Blatecki wieder am Schalter, aber unter strikter Einhaltung der

Abstands- und Hygieneregeln, auch wenn sie für sich selber keine Angst hat. Die Glasabtrennung zur Kundschaft war hier nie entfernt worden, doch für das Social Distancing im Team wurde zwischen den Schaltern Plexiglas installiert. Glücklicherweise steht im Büro ein Lavabo zur Verfügung, das grundsätzlich rege benutzt wird. Zusätzlich wurde das Team nun ausreichend mit Desinfektionsmitteln ausgerüstet. Die Kundenzahl hat seit dem Lockdown massiv abgenommen, vor allem beim Geldwechsel, während die Western-Union-Kund/innen «gefühl» eher zunahm. Letzteren erklärt Rita Blatecki nun noch aktiver, wie sie Überweisungen mit einer App an jedem SBB-Billettautomaten machen können. Viele sind dafür offen. «Damit werden wir nicht arbeitslos, weil wir weiterhin Support leisten», ist Rita Blatecki überzeugt. Statt Handys von Kunden in die Hand zu nehmen, lässt sie diese die Eingaben selber machen. Und sie lobt ihre Einteiler/innen: «Sie haben einen Riesenjob gemacht, denn sie mussten alle Verstärkungen für die gewöhnlich arbeitsreichen Monate April und Mai umteilen. So erhielten einige von uns auch unübliche Arbeiten zugewiesen, wie Unterstützung des CC Brig, Selbstlernzeit oder spontane Freizeit. Denn einfach Zeit absitzen, das geht nicht!»

Fritz Haenni (57), Buschauffeur TPF und Sektionspräsident SEV-VPT TPF



ysa/chf «Ich arbeite zu 100 Prozent als Buschauffeur in Freiburg. Es ist nicht angenehm, in dieser Krise zu arbeiten. Vor allem die Nachtdienste sind sehr speziell. Manchmal, wenn ich spät abends durch die verlassene Stadt Freiburg fahre, fühle ich mich wie in einem Zombiefilm. Es ist wirklich absurd. Ich bin froh, dass die vorderste Türe geschlossen und die erste Sitzreihe hinter mir leer bleibt. Die Sicherheitsmassnahmen sind ausreichend für mich: Derzeit sind meistens nur fünf bis zehn Fahrgäste im Bus. Vor jedem Fahrerwechsel wird der fürs Fahrpersonal reservierte Bereich nach Anknuff

des Busses im Bahnhof oder in den grossen Depots desinfiziert. Das ist eine gute Sache. Trotzdem desinfiziere ich das Lenkrad und meine Hände jeweils noch einmal zu Beginn meiner Schicht. Vorbeugen ist besser als heilen. Seit langem bleiben die Fahrer, die einer Risikogruppe angehören, zu Hause. Glücklicherweise erhalten sie weiterhin 100 Prozent ihres Lohnes. Als Gewerkschafter und Präsident der TPF-Sektion ist es unglaublich hart – ich habe sehr viel mehr Arbeit als gewöhnlich. Ich bin die erste Anlaufstelle für Fahrer, die Fragen haben. Viele haben Angst. Dabei geht es nicht primär um das Coronavirus. Sie bangen mehr um ihre Existenz. Vor allem Teilzeitangestellte und Ersatzfahrer haben Angst, ihre Stelle zu verlieren. Ich halte mich über die Entwicklungen bezüglich des Virus stets auf dem Laufenden. Aber manchmal muss ich mich abgrenzen, sonst wird es ungesund.

Es ist noch etwas unklar, wie es nun auch mit der Wiederaufnahme der Schulen und fast normalen Busfahrplänen weitergehen wird. Sicher ist, dass wir ein Schutzglas für die Fahrer fordern werden, falls wir wieder Fahrkarten im Bus verkaufen müssen. Ohne ein solches werden wir die vordere Türe nicht öffnen. Wir sind im Gespräch mit der Geschäftsleitung, die Verständnis für diese Frage zeigt und uns bereits Prototypen präsentiert hat.»

Coronakrise

**Michele Jurietti (63),
Chef Kundenbegleitung SBB**



frg/ela Menschen über 60 Jahre gelten in gewisser Hinsicht als gefährdet. Michele Jurietti, Chef Kundenbegleitung, hat nie aufgehört zu arbeiten. «Schon zu Beginn der Pandemie, als die Tessiner Regierung bereits die ersten Restriktionen erlassen und das BAG die Verhaltensregeln empfohlen hatte, war ich besorgt. Mein Arbeitgeber schien tatenlos zu bleiben – abgesehen von den üblichen Empfehlungen zur korrekten

Handhygiene. Meine Arbeit», erzählt er, «wurde beeinträchtigt, weil ich sehen konnte, wie die Situation im Tessin immer ernster wurde. Und als ich die Züge fast täglich bis nördlich der Alpen begleitete, schien es so, als würde man jenseits des Gotthards nicht merken, dass die Situation immer schlimmer wurde.» Die Besorgnis verbreitete sich verständlicherweise unter allen Mitarbeitern: «Da ich der als gefährdet geltenden Altersgruppe sehr nahe bin (ich wurde 1957 geboren), liess mich die Angst, die Arbeit mit dem gleichen Rhythmus und den gleichen Systemen fortzusetzen, nicht mehr zur Ruhe kommen. Ich überlegte, die Fahrausweiskontrolle auf die Sichtkontrolle oder das Scannen zu beschränken. Während einer Schicht erhielt ich dann die neuen SBB-Richtlinien: Sie befreiten uns mit sofortiger Wirkung von der Kontrolle. Von diesem Tag an verrichteten wir nur noch die fahrdienstlichen Aufgaben und begleiteten die Passagiere.» Klar, hinterlässt die Coronakrise Spuren in der täglichen Arbeit: «Ich werde im Umgang mit der Person neben mir vorsichtiger sein müssen. Zu ihrer und zu meiner eigenen Sicherheit.»

Wir bewegen uns nun auch im öffentlichen Verkehr auf eine allmähliche Wiedereröffnung zu, mit welchen Bedenken? «Ich bin gespannt», sagt der Tessiner Kundenbegleiter, «wie sich die Unternehmen unter Einhaltung aller Regeln optimal für den Transport der Reisenden organisieren werden. Ich hoffe auf mehr Klarheit, um meine Sicherheit und die aller Reisenden gewährleisten zu können. Allerdings – und das beunruhigt mich – wird es unmöglich sein, das «Social Distancing» einzuhalten, insbesondere zu Stosszeiten. Das wird eine grosse Herausforderung für die SBB werden.» Maskenpflicht während der Reise für die Kunden und das Personal? «Das hoffe ich nicht», so Michele Jurietti, «aber für den Moment sehe ich es als die einzig mögliche Lösung, wenn man wieder in grosser Zahl und mit persönlicher Sicherheit reisen will.»

**Mathias Gay-Crosier (49),
CGN-Schiffsführer und
Sektionspräsident VPT Lac Léman**



ysa/Fi «Nach anderthalb Monaten halbem Ausgehverbot freuten sich die meisten von uns Mitarbeitenden der CGN (Genfersee-Schiffahrtsgesellschaft) darauf, die Arbeit in der Werft wieder aufzunehmen und uns wiederzusehen. In den Wochen des Lockdowns war die Stimmung auf den Schiffen, die weiterfuhren, gelassen. Die CGN setzte rasch Schutzmassnahmen um und ging auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden ein. Besondere

Rücksicht erfuhren gesundheitlich gefährdete Personen und Kolleg/innen, die zur Betreuung ihrer Kinder zu Hause bleiben mussten. Schutzmaterial und hydroalkoholisches Gel stand auf jedem Schiff rasch zur Verfügung. Der Sektionsvorstand informierte auch ausführlich über die von der Leitung getroffenen Massnahmen, was zu einem Klima des Vertrauens beitrug.

Zu Beginn der Pandemie befürchteten die Kolleg/innen vor allem, sich beim engen Kontakt mit den Fahrgästen bei der Fahrausweiskontrolle oder beim Verkauf anzustecken. Beruhigend war es zu wissen, dass jede/r beim ersten Auftreten von Krankheitssymptomen sofort ersetzt würde, um eine Ansteckung unter Kolleg/innen zu vermeiden.

Während dem Lockdown war das Verhältnis zu den Reisenden gut. Sie respektierten unsere Anweisungen wie z.B. die Aufforderung, nur jeden zweiten Sitz zu benutzen. Ich denke, dass die Massnahmen zur Begrenzung der Fahrgastzahl auf den Schiffen dazu beitrugen, den Umgang zwischen Personal und Fahrgästen zu entspannen.

Seit dem 11. Mai gilt nun wieder der normale Fahrplan, und die Beschränkung der Fahrgastzahl auf den Schiffen ist gelockert worden. Wir befürchten, dass wir uns an Bord bald mit allzu vielen Menschen wiederfinden werden, welche die Abstandsregeln nicht mehr einhalten können, sodass das Tragen von Masken sehr zu empfehlen sein wird. Zur Fahrausweiskontrolle mischen wir vom Personal uns auch noch unter die Fahrgäste. Eine solche Atmosphäre könnte rasch Angst machen. Wie werden die Leute darauf reagieren? Wir von der Gewerkschaft werden die Entwicklung der Situation sehr aufmerksam verfolgen und rasch intervenieren, wenn wir der Ansicht sind, dass die Unternehmensleitung zusätzliche Massnahmen zum Schutz des Personals ergreifen muss.»

CORONAKRISE

«Wir sind noch mitten drin»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Das Interview mit SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger zeigt: Insgesamt arbeiten SEV und SBB bei der Bewältigung der Coronakrise recht gut zusammen.

SEV-Zeitung: Hat das Coronavirus die Art der Zusammenarbeit zwischen SEV und SBB verändert?

Barbara Spalinger: Sie ist zumindest für mich enger geworden. SEV und SBB haben sich dazu von Anfang an regelmässig und eng ausgetauscht. Mitte März gab es die erste Sitzung mit dem SBB-Pandemiestab, bei der wir noch 20 Leute in einem Raum sasssen ... Danach kamen die Telefonkonferenzen, bis zu drei pro Woche mit Vertretungen aller Divisionen und weiteren Fachpersonen. Wir konnten viele Fragen unserer Mitglieder gebündelt einbringen und Rückmeldungen zur Umsetzung der neuen Situation geben. Dies führte mindestens teilweise zu raschen Lösungen. Aktuell genügt eine Telekonferenz pro Woche, auch weil sich die Zusammenarbeit eingespielt hat.

Wofür musste der SEV vor allem kämpfen?

Höchste Priorität hat für uns der Schutz der Mitarbeitenden. Noch vor dem Lockdown pochten wir zum Beispiel auf die rasche Montage von Plexiglas an den Schaltern und genügend Desinfektionsmittel. Oder die Masken: Da gibt es beim Zugpersonal eine Riesendiskussion zu Maskentypen und wie das Tragen von Masken bei der Arbeit genau gehen soll. In den Konferenzen können wir aber auch Fehler in der Umsetzung der Vorschriften durch einzelne Vorgesetzte ansprechen und so für Korrekturen sorgen. Etwa das Verbot, Masken zu verkaufen, das in einem Bereich zuoberst auf dem Formular stand, in dem Mitarbeitende die Kenntnisnahme der Schutzvorschriften quittieren müssen, war völlig daneben. Es ist wichtig, dass uns die Mitglieder Fragen und Missstände mitteilen, damit wir diese klären und korrigieren können.

Konnte der SEV zu den Schutzkonzepten für den 11. Mai im Voraus Stellung nehmen?

Ja, doch im Moment sind sie noch theoretisch und erst die schwer vorhersehbare Praxis wird zeigen, ob und wie sie taugen. Dies zwangsläufig, wenn vielleicht schon risikoreiche Situationen eingetreten sind, was natürlich Verunsicherung beim Personal schafft. Die Konzepte müssen also sehr dynamisch sein und rasch angepasst werden können, was für die grosse SBB eine Herausforderung sein wird. Denn neben dem Schutz des Personals muss sie ja auch die Kunden davon überzeugen können, dass der ÖV sicher ist, sonst gibt es ein gröberes Problem.

Weitere Themen, die der SEV bei der SBB einbrachte?

Eine der häufigsten Fragen der Mitglieder ist alles rund um die Arbeitszeit. Hier ist Geduld gefragt, denn während noch Einschränkungen laufen, macht es wenig Sinn, die Zeitabrechnung ständig zu bereinigen. Aber die Klärung wird sicher nicht erst per Ende Jahr definitiv erfolgen, wie einzelne Vorgesetzte ankündigten, sondern dann, wenn wieder Normalzustand ist. Alles andere wäre ungerecht. Ebenfalls viel zu reden gaben die Risikopersonen. Dass das Bundesamt für



Barbara Spalinger ist als SEV-Vizepräsidentin insbesondere für die SBB zuständig.

Gesundheit hier mehrmals die Regeln änderte, hat nicht geholfen. Wohl aus der Logik heraus, dass sie systemrelevante Leute braucht, hat die SBB die Vorgesetzten nicht explizit darüber informiert, dass die Risikopersonen ein Vetorecht haben, wenn sie das Gefühl haben, dass sie nicht sicher arbeiten können. Das haben wir kritisiert. Und die Infrastruktur übernahm den Vorschlag von Urs Huber (Gewerkschaftssekretär SEV), auf den offenen Baustellen Corona-Verantwortliche einzusetzen, die für die Einhaltung der Hygieneregeln sorgen.

Gibt es Dinge, die die SBB auf Antrieb gut gelöst hat?

Ja, sicher. Zum Beispiel hat sie nach der Schliessung der Schulen sofort gesagt, dass Mitarbeitende, die Kinder betreuen müssen, dafür bis zu 20 Tage frei erhalten.

Kann man von einem Zusammenstehen in der Krise sprechen?

Nein und Ja. Nein, weil wir öfters nicht gleicher Meinung sind und dazu auch die Klängen kreuzen. Und ja, weil sich gerade in einer Krise, die so noch niemand erlebt hat, der Wert einer eingespielten Sozialpartnerschaft zeigt. Zum Beispiel, dass der ständige Austausch zur aktuellen Lage nicht erkämpft werden muss, sondern selbstverständlich ist. Oder dass wir uns auf eine zeitlich limitierte Anpassung der bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen für das Zugpersonal ohne grossen Aufwand einigen konnten. Aber auch, dass sich der SEV auf politischer Ebene für den ÖV einsetzt; aktuell für seine finanzielle Unterstützung. Und ausserhalb des Corona-Austausches haben wir auch im Rahmen des Möglichen die normalen, laufenden Geschäfte weiterverfolgt.

«Es ist wichtig, dass uns die Mitglieder Fragen und Missstände mitteilen, damit wir diese klären und korrigieren können.»

BARBARA SPALINGER
Vizepräsidentin SEV

Zum Beispiel?

Trotz Corona beantragten wir bei der SBB Verhandlungen über eine Beteiligung des Personals am Unternehmenserfolg des letzten Jahres. Diese sollen – wenn auch zwangsläufig unter sehr veränderten Voraussetzungen – im Herbst stattfinden. Wir konnten auch klären, wie der Wechsel der Vorrundsmodellen bei Reorganisations von-statten geht, dazu werden wir die entsprechenden Vereinbarungen anpassen. Ebenfalls werden wir uns demnächst über eine sinnvolle Weiterentwicklung des Leitfadensverfahrens bei Reorganisations austauschen. Und dann gibt es die vielen kleineren Geschäfte, die nur einzelne Berufskategorien betreffen, aber eben auch wichtig sind. Das ist entscheidend, denn die Corona-Krise ist noch nicht vorbei, wir sind mitten drin und sie wird uns noch lange beschäftigen.

LINK ZUM RECHT

Braucht es das Megafon zur Meinungsäusserung?



Rechtsschutzteam SEV

In Zeiten des Lockdowns sind Kundgebungen auf der Strasse kein besonders naheliegendes Thema. Doch am 15. Januar 2020 fällt das Bundesgericht einen Entscheid, der auch für die Gewerkschaften interessant ist: Es geht um die Informations- und Meinungsäusserungsfreiheit sowie die Benützung von Megafonen bei Demos.

Im August 2018 stellte eine anti-speziesistische Gruppierung ein Gesuch für eine zweistündige Kundgebung an einem Samstag im Oktober. Es sollte eine ruhige Demo vor dem Alimentarium in Vevey werden, untermalt von einigen kurzen Aufrufen durch das Megafon.

Die Kundgebung wurde genehmigt, nicht aber die Megafone. Gegen dieses Verbot legte die Gruppierung beim Kantonsgericht Rekurs ein, der jedoch abgelehnt wurde. Das Kantonsgericht argumentierte, die

Wahrung der öffentlichen Ruhe habe Priorität. Den Einsatz von Megafonen zu verbieten, sei verhältnismässig, da man sie nicht unbedingt brauche, um eine Botschaft zu verbreiten. Daraufhin zog die Gruppierung den Rekurs wegen Einschränkung der freien Meinungsäusserung vor das Bundesgericht.

Das Bundesgericht hält fest, dass die Meinungs- und Informationsfreiheit im Artikel 16 der Bundesverfassung verankert ist. Jede Person hat das Recht, sich eine eigene Meinung zu bilden und sie frei zu verbreiten. Gemäss Art. 10 §1 der europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) ist die Meinungsäusserungsfreiheit Teil der uneingeschränkten Meinungs- und Informationsfreiheit.

Die Bundesverfassung garantiert auch die Versammlungsfreiheit: Jedem Menschen steht es frei, Versammlungen zu organisieren und an solchen teilzunehmen oder nicht. Als Versammlung gilt dabei jede Zusammenkunft von Personen, die auf eine gemeinsame Meinungsbildung und -äusserung abzielt. Vergleichbare

Freiheiten sind auch im Art. 11 §1 der EMRK verankert.

Einschränkungen dieser Freiheiten sieht das Gesetz vor, wenn die nationale oder die allgemeine Sicherheit, die öffentliche Ordnung, Gesundheit, Moral oder die Rechte und Freiheiten anderer gefährdet sind. Soviele juristische Theorie.

Im Prinzip besteht ein bedingtes Recht, den öffentlichen Raum für Kundgebungen zu nutzen. Dieses verlangt jedoch eine Priorisierung unter den Nutzern, weshalb solche Demos bewilligungspflichtig sind. Die zuständige Behörde hat die verschiedenen Interessen gegeneinander abzuwägen und entsprechend Rahmenbedingungen, drohende Verstösse und mögliche Alternativen zu prüfen. Die Organisatoren haben nicht das Recht zu verlangen, dass ihre Demonstration zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort stattfinden darf. Sie haben jedoch Anspruch darauf, dass ihr Wunsch nach öffentlichem Gehör berücksichtigt wird. Die Behörde hat also einen gewissen Ermessensspiel-

raum, ob sie die Bewilligung für die Kundgebung ausstellt oder verweigert. Die allgemeinen polizeilichen Vorschriften beinhalten auch die kommunalen Vorschriften für die Bewilligung. Diese definieren unter anderem das Prozedere, dem die Organisatoren folgen müssen, und die Voraussetzungen bzw. Vorsichtsmassnahmen, um die Sicherheit zu gewährleisten und die öffentliche Ruhe und Ordnung zu bewahren. Die öffentliche Ruhe ist dem Reglement zufolge unbedingt zu schützen.

Das Bundesgericht stellt jedoch in Frage, ob durch eine räumlich und zeitlich limitierte Demo an einem Samstagnachmittag durch die Spaziergänger/innen genügend öffentliches Interesse gegeben ist, um ein Grundrecht einzuschränken.

Wie alle anderen Grundrechte hat auch die Meinungsäusserungsfreiheit keinen absoluten Wert. Eine Einschränkung ist rechtskonform, wenn sie durch ein anderes Gesetz vorgesehen ist, wenn ein öffentliches Interesse besteht oder wenn sie dem Ziel entsprechend verhältnismässig ist.

In der Praxis wird das Prinzip des öffentlichen Interesses oft mit dem Schutz der öffentlichen Ordnung vermischt. Die Sicherheit, der Schutz von Ruhe und Moral sowie der Gesundheitsschutz sind von öffentlichem Interesse. Das heisst jedoch nicht, dass die Äusserung umstrittener Meinungen, die allenfalls den moralischen, religiösen oder politischen Überzeugungen der Bevölkerung widersprechen oder Institutionen herausfordern, zensiert oder eingeschränkt werden muss.

Gestützt auf das Prinzip der Verhältnismässigkeit argumentierte das Kantonsgericht, dass die Demonstrant/innen in ihrer Meinungsäusserung nicht eingeschränkt seien. Dafür brauche es nicht unbedingt ein Megafon; man könne auch einfach einen Text laut vorlesen oder Flyer verteilen.

Doch diesem Punkt stimmt das Bundesgericht nicht zu. Die öffentliche Ruhe könne bewahrt werden, ohne den Gebrauch eines Megafons während ca. 5 Minuten in Abständen von 15 Minuten zu untersagen. Im Gegensatz zu einer ununterbrochenen Beschallung durch Lautsprecher stelle dies keine Störung der öffentlichen Ruhe dar. Ausserdem war die Demonstration an einem Samstagnachmittag geplant, nicht an einem Sonn- oder Feiertag mit besonderem Ruhebedürfnis. So sieht das Bundesgericht im Verbot des Megafons eine unverhältnismässige Einschränkung der Versammlungsfreiheit, der Meinungsäusserungs- wie auch der Informationsfreiheit. Aus diesem Grund genehmigte es den Rekurs – und der Beschluss des Kantonsgerichts wurde für ungültig erklärt.

SBB CARGO

Camionneure steigen ein



Bahn und Strassentransporteur arbeiten beim kombinierten Verkehr schon längst Hand in Hand.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Strassentransporteur haben 35 Prozent der Aktien von SBB Cargo übernommen. «Dies ist der logische Versuch, den Schienengüterverkehr gemeinsam auf Erfolgskurs zu bringen, nachdem die Bahn allein auf keinen grünen Zweig kam», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn im Interview.

Nachdem die Wettbewerbskommission (Weko) Anfang April grünes Licht gab für den Einstieg der Swiss Combi AG – bestehend aus den Logistikdienstleistern Planzer Holding AG (40%), Camion Transport AG (40%), Bertschi AG (10%) und Galliker Holding AG (10%) – bei der SBB Cargo AG, sind nun von deren Aktien 35% in der Hand von Swiss Combi. Die Vertragsunterzeichnung fand am 21. April anlässlich der Aktionärsversammlung von SBB Cargo statt. Mehrheitsaktionärin bleibt die SBB AG mit einem Anteil von 65%.

Zudem wählte die Cargo-Generalversammlung Eric Grob als neuen externen, unabhängigen

Verwaltungsratspräsidenten von SBB Cargo. Er folgt auf Andreas Meyer, ehemaliger CEO der SBB. Eric Grob gehört dem Verwaltungsrat von SBB Cargo seit dem vierten Quartal 2019 an. Zuvor hatte er zwischen 2008 und 2016 als Partner beim Beratungsunternehmen McKinsey SBB Cargo im Rahmen mehrerer Projekte beraten. Weiter hat er diverse Mandate für andere Bahn- und Logistikunternehmen im europäischen Ausland geleitet. Dem Verwaltungsrat gehören vier weitere Mitglieder an: SBB-CFO Christoph Hammer (bisher), Nicolas Perrin (neu), CEO von SBB Cargo bis Ende Februar 2020, sowie als Vertreter der Swiss Combi AG Nils Planzer und Josef Jäger.

Fragen an Philipp Hadorn

SEV-Zeitung: Was bedeutet der Einstieg der Camionneure und die Ernennung eines externen VR-Präsidenten für das Unternehmen SBB Cargo?

Philipp Hadorn: Diese Neukonzeption von SBB Cargo ist die logische Folge nach der gescheiterten Prägung durch den ehemaligen

VR-Präsidenten Andreas Meyer in den vergangenen Jahren. In der Konkurrenz zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen SBB-Divisionen konnte sich SBB Cargo nicht wirklich entwickeln. Mit dem Eintritt der Camionneure werden die Logistik-Interessen im Mittelpunkt stehen. Allerdings muss die neue Führungscrew nun den Tatbeweis erbringen, dass sie dem Güterverkehr auf der Schiene zu neuem Schub und Wachstum verhelfen kann, was aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen überfällig ist.

Was sind für SBB Cargo mittelfristig die grössten Herausforderungen?

Auch bei SBB Cargo hat «Corona» vieles durcheinandergeworfen. Konkret gilt es die langjährige defensive Rückzugspolitik zu beenden und die Unternehmung endlich auf Wachstumskurs zu bringen. Dafür braucht es zwingend Investitionen: nicht nur in (Roll-)Material, sondern vor allem auch ins Personal mit den laufenden Aus- und Weiterbildungsanstrengungen, aber auch mit Attraktivitätssteigerungen bei den Arbeitsbedingungen. Sonst zeichnet sich ein ernsthaftes Personalproblem ab

angesichts der Altersstruktur und der Krux erforderlicher Nacharbeit.

Was ändert mit dieser Teilprivatisierung für das Personal?

Für die Mitarbeitenden sollte zeitnah erkennbar werden, dass die Unternehmung neu zu blühen beginnt. Konkret soll der Beitrag der Partner in der Logistikkette zu grösseren Transportvolumen, neuen Produkten und so auch zu höherer Arbeitsplatzsicherheit führen.

Was sind aus Arbeitnehmersicht die grössten Herausforderungen?

Bisherige und aktuell laufende Reorganisationen haben vielen Mitarbeitenden seit Jahren vor allem Unruhe und Unsicherheit gebracht. Jetzt gilt es bestimmte Veränderungsprozesse mit Weiterbildung zu einem guten Ende zu führen. Die neue Leitung muss beweisen, dass sie vertrauenswürdig ist, zu den bestehenden Mitarbeitenden steht und die Arbeitsbedingungen längerfristig sozialpartnerschaftlich gestaltet – innerhalb gleichlautender GAV für SBB und SBB Cargo.

1. MAI 2020

Stark mit der Gewerkschaft

Françoise Gehring / Übersetzung:
Karin Taglang
francoise.gehring@sev-online.ch

Der erste Mai 2020 war fast ausschliesslich virtuell – und bot doch einige Überraschungen. SEV-Präsident Giorgio Tuti blickt zurück.

«Nach all den Jahren als Aktivist in der Gewerkschaftsbewegung hätte ich mir nie träumen lassen, dass ich jemals einen 1. Mai fernab der Strassen erleben würde.» So kommentiert Giorgio Tuti, Präsident des SEV sowie der Eisenbahnersektion der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), den speziellen Tag der Arbeit von 2020.

Dieser spielte sich dieses Jahr vor allem digital ab; es gab keine grossen Aktionen auf der Strasse. «Der erste Mai ist sonst immer die beste Gelegenheit, andere Aktivistinnen und Kolleginnen zu treffen», findet der SEV-Präsident. «Doch dieses Jahr mussten wir neue Wege finden, um unsere Verbundenheit mit der Arbeiterschaft zu zeigen. Die Coronavirus-Pandemie hat das Leben hunderter Familien, älterer Menschen, Frauen und Männer auf den Kopf gestellt. Viele haben ihre Stelle verloren oder sind auf Kurzarbeit und leben in grosser Unsicherheit. In einer solchen Situation muss die Gewerkschaftsbewegung erst recht für die Leute da sein und sich auf allen Ebenen für den Schutz der Grundrechte engagieren.»

Deshalb haben Giorgio Tuti wie auch der SEV den Kontakt zur Basis seit Beginn der Coronakrise immer aufrechterhalten – dank den erwei-



Moritz Rapp (links) und Walter Hubschmid im Zentralsekretariat des SEV in Bern.

Der etwas andere 1. Mai-Umzug

Moritz Rapp und Walter Hubschmid waren wohl ziemlich überrascht darüber, was ihr «Spaziergang» am 1. Mai durch Bern ausgelöst hat. Auch wenn der alljährliche Umzug abgesagt werden musste, wollten die beiden ihr 85. respektive 60. Mal auf die Strasse gehen. Als sie von der Polizei angehalten wurden, waren sie aber sehr kooperativ. Walter Hubschmid präzisiert gegenüber dem SEV: «Wir haben der Polizei gesagt, dass sie richtig handelt. Wir wollten keine Versammlung anzetteln. Wir Gewerkschafter wollen sicher keinen Schaden anrichten.»

Bei der Demonstration spielte denn auch der Solidaritätsgedanke eine gros-

se Rolle, wie Walter betont: «Ich ging auch auf die Strasse für die vielen Arbeitnehmenden, die aktuell sehr gefragt sind, wie das Reinigungspersonal. Denn mir ist aufgefallen, wie sauber die Busse und Züge sind. Da wird oft geputzt.»

Und Moritz Rapp fügt an: «Schon als 12-Jähriger begleitete ich meinen Vater, einen aktiven Gewerkschafter, an den 1. Mai-Umzug. Und seit 1947 bin ich selber Mitglied im SEV, einer Gewerkschaft, die viel erreicht hat. Denn Verbesserungen erzielt man nur mit einer Gewerkschaft, der oder die Einzelne kann meistens nicht sehr viel bewirken.» chf

Neustart nach der Krise

Auch wenn die soziale Komponente am vergangenen 1. Mai gefehlt hat, stand an diesem Tag die Arbeitswelt im Zentrum. Mit Beiträgen aus der ganzen Schweiz, Workshops und Gesprächen berichtete der SGB auch in den sozialen Netzwerken über den Arbeitsalltag und diskutierte Zukunftsperspektiven, von der Stärkung der Kaufkraft über bessere Lohnbedingungen zur grössten Anerkennung der Rolle der Frauen. Nie zuvor waren Frauen so stark an der Front wie in der aktuellen Krise: im Gesundheitswesen, in der Schule, im Verkauf und innerhalb der Familie. Die Zukunft muss deshalb auch von den Frauen geschrieben werden!

terten digitalen Kommunikationskanälen.

Der gesundheitliche Notstand hat die Realität unseres Wirtschaftssystems entlarvt: Seine Mechanismen generieren Profite für Wenige und Ungleichheit für Viele. Gleichzeitig zeigte die Krise unmissverständlich, wie wichtig der Service public ist, den die Liberalen so oft nur als unnötigen Ballast bezeichnen. «Die Angestellten im öffentlichen Dienst, besonders das Gesundheits- und Verkehrspersonal und Lehrpersonen, verdienen nicht nur unseren Applaus, sondern auch bessere Arbeitsbedingungen», betont Giorgio Tuti. «Arbeit und Service public halten unser Land zusammen. Dass dies absolut zentral ist, hat die Coronakrise eindeutig bewiesen.» Der Service public muss also gestärkt und verbessert werden muss. Der Weg aus der Krise ist lang, und den Zusammenhalt der Bevölkerung zu garantieren, wird eine grosse Herausforderung.

Welche Erinnerungen von diesem 1. Mai werden Giorgio im Gedächtnis bleiben? «Es war das erste Mal in 130 Jahren, dass keine Demonstrationen stattfanden. Doch ich werde mich nicht nur an die aussergewöhnliche Situation erinnern, sondern auch an unseren 97-jährigen Aktivist, der zusammen mit seinem Freund ruhig eine SEV-Fahne durch die Strassen von Bern trug», erzählt Giorgio Tuti mit Stolz. «Als ihn die Polizei anhielt, weil die Fahne andere Menschen hätte anziehen können, erklärte er dem Polizisten, dass er immer am 1. Mai an der Demo teilnehme und dass er für nichts auf der Welt darauf verzichten wollte, mit der Fahne seiner Gewerkschaft auf die Strasse zu gehen.»

Helden findet man oft im Alltag: Es sind diejenigen, die nicht aufgeben, die es geschafft haben, die sich für andere eingesetzt haben. Moritz Rapp und sein Freund Walter Hubschmid, so heissen die beiden Berner Aktivistinnen, sind solche Helden. Sie wurden am Montag von Giorgio Tuti in Bern empfangen – dem Präsidenten der Gewerkschaft, deren Fahne sie, koste es was es wolle, durch Bern tragen wollten.

BERUFLICHE VORSORGE

Wie Börsenverluste beurteilen und wie darauf reagieren?

Nach den Börsenturbulenzen der vergangenen Monate habe ich mich gefragt, ob meine Pensionskasse sicher ist. Wo sehe ich, wie es um meine berufliche Vorsorge steht?

Die Einbrüche an den Aktienmärkten in diesem Frühling haben in der Tat auch bei vielen Pensionskassen Spuren hinterlassen. Wie hart es die Pensionskasse bei Ihrer Firma getroffen hat, können Sie vor allem an einer Kennzahl erkennen, dem Deckungsgrad. Der Deckungsgrad zeigt das Verhältnis des Vorsorgevermögens zum versicherungstechnisch notwendigen Vorsorgekapital. Solange dieses Verhältnis über 100 Prozent liegt, verfügt die Pensionskasse über Wertschwankungsreserven, mit denen sie einen solchen Einbruch an den Finanzmärkten abfedern kann.

Fällt der Deckungsgrad aber unter 100 Prozent, muss die Pensionskasse Sanierungsmassnahmen wie z.B. Beitragserhöhungen prüfen und allenfalls ergreifen. Bei einer Vollversicherung, wie sie verschiedene Versicherungsgesellschaften in der Schweiz anbieten, werden die Vorsorgeleistungen jederzeit zu 100 Prozent garantiert.

Der Deckungsgrad allein ist jedoch noch kein ausreichender Indikator. Er ist abhängig vom technischen Zinssatz, nicht zu verwechseln mit dem Zinssatz für das Altersguthaben der Versicherten. Mit dem technischen Zinssatz berechnet die Pensionskasse den Barwert der künftigen Rentenverpflichtungen. Bei einem hohen Zinssatz fallen diese tiefer aus. Besonders bei einem hohen Rentenbestand führt dies zu einem tendenziell besseren Deckungsgrad. Die sinkenden Renditen an den Finanzmärkten und die steigende Lebenserwartung hatten in den letzten Jahren jedoch einen deutlichen Rückgang des technischen Zinssatzes auf etwa zwei Prozent zur Folge. Diese wichtigen Hinweise finden Sie zusammen mit vielen weiteren Angaben zum Zustand und zur Tätigkeit der Pensionskasse im Geschäftsbericht, der jährlich erstellt und den Versicherten zur Verfügung gestellt werden muss.

Hinweise zu Ihrer persönlichen Vorsorgesituation können Sie dem Pensionskassenausweis entnehmen, der Ihnen jeweils zu Beginn des Jahres zugestellt wird. Die Börsenturbulenzen von diesem Frühjahr haben darauf

noch keine unmittelbaren Auswirkungen. Der Pensionskassenausweis informiert Sie über die voraussichtliche Höhe Ihrer Altersrente und über die Leistungen bei Tod und Invalidität. Die künftige Altersrente wird jedoch mit vielen Annahmen berechnet und ist daher mit einigen Unsicherheiten behaftet.

Ein kompetenter Vorsorgeberater kann Ihnen dabei helfen, die Leistungen aus der 1. und 2. Säule aufzuzeigen und mögliche Vorsorgelücken offen zu legen. Diese lassen sich je nach Vorsorgeplanung über die private Vorsorge der dritten Säule oder Einkäufe in die Pensionskasse schliessen. Solche Einkäufe sollten jedoch aufgrund der persönlichen Situation wie auch dem Zustand der Pensionskasse gut geprüft werden. SEV-Mitglieder können sich für weitergehende Informationen oder eine individuelle Beratung direkt an die Vorsorgespezialisten von Helvetia unter www.helvetia.ch/sev wenden.

In Partnerschaft mit

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

BUSAUSSCHREIBUNG IM JURA

Postauto gewinnt CJ-Linien

vbo/FI Trotz seiner heftigen Kritik an Postauto schlägt der Kanton Jura seine Buslinien per Dezember 2021 dem gelben, nationalen Player zu, während die Chemins de fer du Jura (CJ) ihre Linien verlieren. Den CJ verbleiben zwar Linien im Berner Jura, doch werden Chauffeure zu Postauto wechseln müssen. Immerhin haben sie weiterhin Arbeit und einen GAV mit landes- und branchenüblichen Bedingungen, was mit einem französischen Sieger kaum der Fall gewesen wäre. Zumal der Kanton Jura von den Bewerbern keinen GAV verlangte, trotz einer Petition von SEV und Syndicom mit 4000 Unterschriften und einer Motion des Parlaments. Laut dem CJ-VR-Präsidenten könnten aber Entlassungen vor allem in der CJ-Verwaltung nötig sein. Und die CJ-Chauffeure im Berner Jura befürchten, dass die CJ ihre Bussparte abtossen könnten, was der Direktor aber verneinte. Noch können die drei unterlegenen Bewerber Rekurs einlegen. Gemäss der Postauto-Offerte soll der Kanton Jura bei 7% mehr Busangebot gegenüber heute rund 1 Mio. Franken pro Jahr einsparen. «Es wird interessant sein zu sehen, wo die Einsparungen gemacht werden», sagt SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser.

PV ZÜRICH

Kreszentia Ziegler und Hanny Richard feiern hohe Geburtstage

Kurt Egloff Wir gratulieren **Hanny Richard zum 100. Geburtstag und Kreszentia Ziegler zum 108. Geburtstag.**

Leider konnten wir infolge des Coronavirus die beiden Jubilarinnen nicht persönlich besuchen. Wir wünschen ihnen aber weiterhin alles Gute und gute Gesundheit.



UNTERVERBAND RPV

Einführung der automatischen Bremskontrolle geplant

Medienstelle RPV Der Zentralausschuss traf sich zur zweiten ordentlichen Sitzung im April. Die Regelungen des BAG (Distanz, etc.) wurden eingehalten.

SBB: Diverse SBB-Geschäfte wurden diskutiert. Bezüglich Covid19 sind gewisse Ausbildungen verzögert. SBB Cargo hat in der Bilanz 2019 mit einem Gewinn die schwarze Null erreicht. Das Ergebnis im Segment Güterverkehr beträgt 3 Millionen Franken. SBB Cargo International hat mit einem Plus von 5,5 Millionen Franken abgeschlossen. Die Umsatzzahlen bei SBB Cargo Schweiz gingen zurück: Im System-Wagenladungsverkehr (WLW) um 6 %, im Einzel-WLV um 6,1% und im Ganzzug um 4,3%. Weiter hat SBB Cargo 2019 die Pünktlichkeit im WLW gesteigert (91,9 Punkte, +2,5%). Die Wettbewerbskommission hat die Beteiligung der Partnerschaft Swiss Combi AG mit SBB Cargo für den WLW bewilligt. Damit ist die rechtliche Voraussetzung für die Partnerschaft erfüllt. Die Logistikdienstleister Planzer, Camion Transport, Galliker und Bertschi übernehmen insgesamt 35%. Mehrheitsaktionärin bleibt SBB Cargo mit einem Anteil von 65%. Die Personalumfrage

2019 wurde zur Kenntnis genommen. Sie sollte nicht nur bis zum direkten Vorgesetzten, sondern auch in die nächst höheren Hierarchiestufen zur Bewertung einbezogen werden. Die Empfehlung zur Richtlinie der Covid19-Verordnung sollten von den Mitarbeitenden strikte eingehalten werden. SBB Cargo hat die nächste Etappe zur Entwicklung ihrer Sicherheitskultur gestartet. Dies nach erfolgreicher Schulung der Produktion in der Fläche und von Instandhaltung mit Risk Factor. SBB Cargo möchte die Unfallrate senken und die Sicherheitskultur entwickeln. Die Sicherheit geht vor, auch im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Pünktlichkeit. Für den Sommer 2020 wird die Einführung der automatischen Bremsprobe geplant. Die Konzepte für die Einführung werden aktuell gemeinsam mit Minerva erarbeitet.

UV RPV: Die RPV-Delegiertenversammlung (DV) wird wegen der Coronakrise verschoben und findet vereint mit der Präsidentenkonferenz im Herbst am 5./6. Oktober in Bönigen statt. Der Antrag zur Weiterleitung des Lohnsystems der Sektion RPV Zürich zuhanden der DV UV RPV ist eingegangen.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle zwei bzw. drei Wochen.
ISSN 2624-7801
Auflage: 24 968 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 37 927 Ex.), WEMF-beglaubigt am 9. Dezember 2019
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 Wylder
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 28. Mai 2020.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: Mittwoch, 20. Mai 2020, 8 Uhr.

Inserateschluss: 18. Mai 2020, 12 Uhr.

Sektionen VPT

25.6.
VPT RhB, Gruppe Pensionierte
ABSAGE

Verschohen: Sommerreise Samnaun Die für den 25. Juni geplante Sommerreise Samnaun wird voraussichtlich auf den 15. Oktober verschoben. Grund ist die Coronasituation, danke für euer Verständnis. Wir wünschen euch allen und euren Familien viel Gesundheit! Bis im Oktober. Die weiteren Infos / Ausschreibung dieser Reise folgen im September.

Pensionierte

9.6.
PV Buchs-Chur
ABSAGE

Absage Sommerversammlung und Sommerwanderung Wegen der Coronakrise finden die Sommerversammlung vom 9. Juni in Buchs SG und die Sommerwanderung vom 30. Juni Pfäfers-Sennis nicht statt. Wir Pensionierten gehören der grössten Risikogruppe an. Wie es mit den bereits geplanten Anlässen im Jahr

2020 weitergeht, informieren wir euch in der Zeitung des SEV, auf unserer Website und mit einem persönlichen Flyer im Juli. Bitte befolgt die Weisungen des BAV, bleibt zu Hause und tragt Sorge zu eurer Gesundheit! Wir freuen uns auf ein Wiedersehen! sev-pv.ch/de/sektionen/buchs-chur

17.6.
PV Aargau
ABSAGE

Absage Sektionsreise Brienz wegen Coronavirus-Pandemie Angesichts der aktuell schwierigen Lage wird die Sektionsreise vom 17. Juni auf nächstes Jahr verschoben. Bereits geleistete Zahlungen werden zurückerstattet. Nächste Veranstaltung ist die (verschobene) Hauptversammlung am 19. Oktober in der FHNW in Windisch. Der Vorstand wünscht allen gute Gesundheit und hofft, euch bald bessere Nachrichten übermitteln zu können.

17.6. und 27.9.–3.10.
PV Luzern
ABSAGEN

Absagen 2020 – Jahresprogramm Liebe Sektionsmitglieder, die Wanderung vom 17. Juni fällt wegen der Coronapandemie aus. Ebenfalls findet die Wanderwoche vom 27. September bis 3. Oktober am Achensee in diesem Jahr nicht statt. Sie findet

nächstes Jahr vom 26. September bis 2. Oktober 2021 statt.

sev-pv.ch/de/sektionen/luzern

24.6.
PV Zürich
ABSAGE

Verschiebung der Sektionsreise Infolge Coronavirus-Pandemie kann die Reise am 24. Juni ins Bisistal leider nicht stattfinden. Wir hoffen, sie im Laufe des Herbsts nachholen zu können (genaues Datum folgt zu gegebener Zeit). Ist die Reise im Herbst nicht möglich, müsste sie auf nächstes Jahr als Sektionsreise 2021 verschoben werden. Der Kassier behält das einbezahlte Geld der Teilnehmenden bis im Herbst. Wer jetzt schon eine Rückerstattung wünscht, soll dies dem Kassier mit Angabe seines Bank- oder Postcheckkontos bitte mitteilen: herbjaeger@bluewin.ch oder 044 362 70 23. Sollte die Reise dieses Jahr nicht stattfinden, werden alle Einzahlungen umgehend zurückerstattet. Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern gute Gesundheit.

6.7.
PV Winterthur-Schaffhausen
ABSAGE

Ausfall Sektionsversammlung Der Vorstand hat beschlossen, die Sektionsversammlung im Restaurant zum alten Schützenhaus in Schaffhausen wegen der wahrscheinlichen 2. Welle von COVID-19 nicht durchzuführen. Die nächste Versammlung findet gemäss Jahresprogramm am 19. Oktober im reformierten Kirchgemeindehaus in Winterthur Wülflingen statt.

Agenda 6/20

PV THURGAU

Aufruf

Albert Mazenauer / Toni Arnold Aufruf an unsere Sektionsmitglieder: Leider konnte die Hauptversammlung noch nicht abgehalten werden. Wir suchen nun auf diesem Weg zwei neue Vorstandsmitglieder. Wir müssen ein/e Beisitzer/in als Ersatz für Albert Schmid suchen. Auch für Toni Arnold als Aktuar, der sein Amt noch bis Ende Jahr inne hat, wird jemand Neues gesucht.

Liebe Mitglieder, gebt euch einen Ruck und meldet euch bei Präsident Albert Mazenauer. Es wäre auch schön, wenn sich jemand aus der Region Weinfelden-Frauenfeld-Untersee und Rhein melden würde. Eine Frau wäre sehr willkommen und würde den Vorstand sicher auch beleben. Der jetzige Vorstand würde sich freuen, einige Bewerber/innen auf diesem Weg erreichen zu können.

UNSERE VERSTORBENEN

Aeschlimann Heinrich; JG 1927; Schienentraktorführer, Etwilen. PV Winterthur-Schaffhausen.

Baumgartner Kurt; JG 1930; Werkführer, Zürich. PV Zürich.

Bigler Rosa; JG 1926; Witwe des Otto, Thun. PV Bern.

Braun Sonja; JG 1934; Witwe des Hans, Olten. PV Olten und Umgebung.

Constantin Emile; JG 1931; Zugchef, St-Maurice. PV Wallis.

Fetz Anton; JG 1950; Betriebsangestellter, Bellinzona. PV Ticino.

Fischer Oswald; JG 1925; Schienentraktorführer, Rümikon AG. PV Aargau.

Frey Charlotte; JG 1917; Witwe des Heinrich, Zürich. PV Zürich.

Friedli Walter; JG 1956; Mitarbeiter Cleaning, St. Gallen. TS Ostschweiz.

Gede Sandor Alexander; JG 1935; Betriebsbeamter, Lutry. PV Aargau.

Gerber Anne-Marie; JG 1930; Witwe des Hans-Rudolf, Starrkirch-Wil. PV Olten und Umgebung.

Gurtner Hans; JG 1933; Dienstchef, Spiez. VPT BLS.

Hediger Gabrielle; JG 1918; Witwe des Jakob, Ettingen. PV Basel.

Ingold Fritz; JG 1933; Bahnhofvorstand, Konolfingen. PV Bern.

Jenni Liliana; JG 1938; Witwe des Manfred, Bern. PV Bern.

Knecht Peter; JG 1943; Betriebsangestellter, Döttingen. PV Aargau.

Küng Lina; JG 1921; Hilfswärterin Stellvertreterin, Pfäffikon ZH. PV Winterthur-Schaffhausen.

Lauper Ernst; JG 1939; Magaziner, Bern. PV Bern.

Matter Margarethe; JG 1922; Neuhäuser am Rheinfall. VPT Deutsche Bahn.

Messerli Roger; JG 1922; Abteilungs- chef Stellvertreter, Basel. PV Basel.

Müller Hedwig; JG 1919; Witwe des Emil, Fischenthal. PV Zürich.

Reist Jakob; JG 1952; Handwerkermeister, Herzogenbuchsee. PV Olten und Umgebung.

Riedo Hildegard; JG 1926; Witwe des Alfons, Thörishaus. PV Bern.

Rollier Jacqueline; JG 1921; Witwe des Raoul, Lamboing. PV Biel.

Scheidegger Olga; JG 1925; Witwe des Fritz, Bern. PV Bern.

Schuler Klara; JG 1927; Witwe des Albert, Muttentz. PV Basel.

Schuler Theres; JG 1929; Witwe des Anton, Salmsach. PV Thurgau.

Schultes Hans; JG 1933; Lokomotivführer, Romanshorn. PV Thurgau.

Siegrist Klara; JG 1920; Witwe des Max, Sissach. PV Basel.

Spielmann Franz; JG 1921; Handwerkermeister, Dulliken. PV Olten und Umgebung.

Stauffer Dorli; JG 1935; Witwe des Peter, Derendingen. PV Olten und Umgebung.

Studer Walter; JG 1938; Manager ICE, Casazza / BG. PV Basel.

Théraulaz Serge; JG 1936; Schienentraktorführer, Billens. PV Fribourg.

Wehrli Christian; JG 1969; Fachspezialist Controlling, Aesch LU. AS Mitte.

Weishaupt Norbert; JG 1945; Betriebsangestellter, St. Gallen. PV St. Gallen.

Wenger Hans; JG 1934; Chef Wagenkontrolle, Längenbühl. PV Bern.

Widmer Hans; JG 1921; Handwerkermeister, Zürich. PV Zürich.

Wiener Paul; JG 1936; Magazinangestellter, Bern. PV Bern.

Woodtli Charly; JG 1928; Rangierlokwührer, Münchenstein. PV Basel.



Keystone/EPA/Andrea Merola

VENEDIG ATMET

Keystone/EPA/Andrea Merola

Venedig, 22. März 2020: Man hält es für unmöglich, ist es aber nicht. Ein herrlicher Panoramablick auf den Canal Grande in Venedig, mit ungewöhnlich klarem Wasser und ohne ein- und auslaufende Boote. Dieses unglaubliche Spektakel war nur möglich wegen den Einschränkungen im Verkehr, die aufgrund des Coronavirus-Notstands im besonders betroffenen Italien verhängt wurden.

CARTE BLANCHE für Robin Augsburgers*

Es geht los!

Es geht los, hörten wir am 4. Mai auf der Strasse. Vor fast eineinhalb Jahren begann die Bewegung des Klimastreiks. Hunderte, Tausende von Veranstaltungen fanden statt. Studentestreiks in einem Land, das sich bekanntermassen davor ängstigt. Demonstrationen, die mehr Menschen zusammenbrachten, als es die Klimamärsche je zuvor getan hatten. Volksversammlungen, Verteilung von unverkauften Lebensmitteln, Blockaden, Konferenzen – auch in Zeiten der Pandemie, im Internet. Neue Verbindungen zwischen Organisationen, eine internationale Bewegung. Die Föderation fast aller Umweltbewegungen. Feministische Kollektive. Verbündete in den Gewerkschaften. Auch die etablierten Parteien sind – zumindest in Worten – dem ökologischen Imperativ verpflichtet. Aber natürlich würde all dies unser politisches und wirtschaftliches System nicht verändern, wir würden bis 2030 weder Klimaneutralität noch Klimagerechtigkeit erreichen. Deshalb wurde mit dem Klimastreik ein Projekt ins Leben gerufen, das in dieser Zeit der grossen Umwälzungen, der historischen Demonstrationen, der feministischen Streiks, des allgemeinen Bewusstseins und der gewerkschaftlichen Erneuerung umsetzbar ist: ein Generalstreik; wie wir seit 1918 keinen mehr gesehen haben.

Unterstützt vom SGB und seinen Mitgliedern, von den Gewerkschaften der neugeborenen Syndibasa und von Vereinigungen wie den «Klima-Grosseltern Schweiz», die von günstigen Positionen

linker Parteien profitieren, hätte der Streik für die Zukunft – als erster Schritt eines Generalstreiks – am 15. Mai stattfinden sollen, mit dem Ziel, Streiks der Arbeitenden zu organisieren.

Verschoben ist nicht abgesagt; dieser Streik wird stattfinden, die beteiligten Organisationen bleiben mobilisiert. Und wir bleiben aktiv: Schulungen, Schock-Aktionen, Zusammenarbeit mit Uniterre für den Streiktag der Bauern, Petitionen, Solidaritätsnetze ... und Mobilisierung im Hinblick auf den 15. Mai.

Auch wenn das ursprüngliche Projekt verschoben wird, wird es an diesem Tag Aktivitäten geben wie den Klimaalarm um 11:59 Uhr, drei Webradios (Französisch, Deutsch, Italienisch), einen Banner-Wettbewerb, eine Online-Mobilisierung (#ChallengeForFuture) und Überraschungsaktionen. Unsere Forderungen bleiben aktuell: Wir müssen gegen dieses Wirtschaftssystem kämpfen, das auf unendlichem Wachstum basiert; gegen unsere Behörden, die den Fluggesellschaften einen Kredit von 1,9 Mia. ohne Gegenleistung für Beschäftigung oder Umwelt gewähren; gegen den Gewerbeverband, der uns mehr arbeiten lassen und gleichzeitig die Sozialabgaben senken will; gegen Unternehmen, die von Kurzarbeit profitieren, aber Millionen an Dividenden zahlen ...

Wir kämpfen weiter, am 15. Mai und danach. Gemeinsam werden wir gewinnen. Es fängt alles an ...

*Zivildienstleistender, aktiv in der Klimastreikbewegung Neuenburg.

INTERVIEW MIT RAHEL GANARIN

Gletscher schwinden rapide



Linus Oechslin

Artikel aus dem Magazin «Echo der Alpen-Initiative, Ausgabe 159, April 2020

Die Klimaerwärmung verändert das Gesicht der Alpen in Windeseile. Rahel Ganarin verfolgt diese Entwicklung genau. Die 26-jährige Glaziologin verbringt ihre Sommer auf Schweizer Gletschern. Was treibt sie an, diese Welt zu erforschen?

Von ihrem Elternhaus im Freiamt aus hatte Rahel Ganarin schon immer einen prächtigen Blick auf die eisbedeckten Kuppen der Alpen. Dass sie einmal am Fusse des Matterhorns als Gletscherforscherin tätig sein würde, war aber für die frischgebackene Uni-Absolventin nicht von Kindesbeinen an klar.

Gerade in ihrer Jugend zog es Rahel Ganarin mehr in die Stadt als in die Berge. Ihr Interesse für das (scheinbar) ewige Eis entdeckte sie schliesslich als Geographiestudentin an der Uni Zürich. Die Vergleiche zwischen älteren und neuen Gletscheraufnahmen hinterliessen bei ihr einen bleibenden Eindruck und motivierten sie für eine Spezialisierung in Glaziologie. Fortan war die Aargauerin Sommer für Sommer im hochalpinen Terrain unterwegs.

Bis zum Nordpolarkreis

Rahel Ganarin wurde Zeugin, wie der Berner Steingletscher in nur fünf Jahren um fast hundert Meter zurückschmolz, oder wie der Tiefengletscher am Urner Galenstock in zwei Teile zerfiel und hunderte Meter Toteis zurückliess. Im Sommer 2018 reiste sie zudem im Rahmen einer fünfwöchigen Exkursion nach Spitzbergen und erkundete dort Eismassen, die seit fünf Jahren keine Menschenseele mehr zu Gesicht bekommen hatten.

Ein Gletscher der ganz anderen Art war dann Gegenstand ihrer Masterarbeit, die in Forschungskreisen auf viel Anerkennung stiess. Sie untersuchte das Fliessverhalten des von Schutt bedeckten Zmuttgletschers bei Zermatt. Weil der Permafrost in den Bergen aufbaut und die Instabilität der Bergflanken steigt, wird es immer mehr Gletscher dieser Art geben.

Vor unserer Haustür

Oft wird Rahel Ganarin gefragt, ob ihre Arbeit als Gletscherforscherin nicht deprimierend sei. Ihre Antwort: «Natürlich schmerzt mich der Anblick, wenn ich nach einem Jahr wieder auf einen Gletscher zurückkomme und seinen Schwund mit eigenen Augen sehe. Andererseits befinden wir uns aus wissenschaftlicher Sicht in einer enorm wichtigen Zeit.» Was die

junge Glaziologin damit sagen will: Die Auswirkungen der zurückweichenden Eismassen gehen weit über das Landschaftsbild hinaus. «Wenn durch den Gletscherrückgang künftig im Hochsommer mit deutlich weniger Abfluss zu rechnen ist, hat das spürbare Auswirkungen auf die Landwirtschaft – ganz zu schweigen von den Folgen des Eis-Albedo-Effekts.»

Dieser Rückkoppelungseffekt besagt, dass sich dunkle Oberflächen stärker erwärmen als helle. So erwärmt sich die Luft in den Alpen mit dem Schrumpfen der hiesigen Schnee- und Eisbedeckung besonders stark. Praktisch vor unserer Haustür zeigt sich damit ein Phänomen, das mit Blick auf die Eisschilde an Nord- und Südpol zu den folgenschwersten Kippunkten des Weltklimas gehört. Überschreiten wir einen solchen Kippunkt, verstärkt sich die Klimaerwärmung ohne menschliche Einwirkung von selbst. Ein beängstigendes Szenario, das Rahel Ganarin immer wieder antreibt, die Menschen durch ihr berufliches und privates Engagement für den Klimaschutz zu sensibilisieren.

Die Wissenschaft ist gefordert

Geht es nach Rahel Ganarin, muss auch in der Wissenschaft ein Umdenken stattfinden. In ihrem Studium etwa sei es meist nur darum gegangen, wie sich die Gesellschaft an die Folgen

des Klimawandels anpassen kann. «Dabei ist die Frage, wie wir die menschengemachte Klimaerwärmung begrenzen und so das Problem an der Wurzel packen können, genauso wichtig», insistiert die junge Glaziologin. Um hier einen Schritt weiterzukommen, brauche es auch an den Hochschulen mehr Zusammenarbeit statt Gärtchendenken. «Historikerinnen, Ökonomen und Naturwissenschaftlerinnen sollten sich gemeinsam überlegen, welchen Beitrag sie zur Bewältigung der ökologischen Probleme leisten können», schlägt die Freiämterin vor.

Gegenentwurf in Arbeit

Der Verein Klimaschutz Schweiz hat am 27. November 2019 die Volksinitiative «Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)» eingereicht. Diese fordert, dass die Schweiz ab 2050 nicht mehr Treibhausgas ausstösst, als auf natürliche oder technische Weise absorbiert werden können. Zudem werden ab diesem Datum in der Schweiz keine fossilen Brennstoffe und Treibstoffe mehr in Verkehr gebracht. Der Bundesrat hat das UVEK damit beauftragt, einen direkten Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative zu erarbeiten. Dieser verfolgt das gleiche Ziel wie die Gletscher-Initiative: Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050.

QUIZ

Hast du aufmerksam gelesen?

1. Wer hat die Motion «Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht» eingereicht?

- a. Nationalrätin Edith Graf-Litscher
- b. Verkehrskommission des Nationalrats
- c. der SEV
- d. Verkehrskommission des Ständerats

2. SBB Cargo wird teilprivatisiert. Wer übernimmt 35 Prozent der Aktien?

- a. Planzer Holding AG
- b. Galliker Holding AG
- c. Swiss Combi AG
- d. BLS Cargo

3. In welcher europäischen Stadt ist das Wasser so klar wie schon lange nicht mehr?

- a. Hamburg
- b. Venedig
- c. Triest
- d. Zürich

4. In welchem Verkehrsmittel reiste Andrea Pace zuletzt durch Kalifornien?

- a. Privatauto
- b. Zug
- c. Bus
- d. per Autostopp

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 20. Mai 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 **Büchergutscheine im Wert von 40 Franken.** Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in der Nummer 7. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Photomystère in der Ausgabe Nr. 5:

Sainte-Croix VD, Rue des Rasses, bei der ehemaligen Spieldosen- und Spieluhrenfabrik Reuge.

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat:

Pierre-André Vouillamoz, Salins.
Mitglied PV Wallis.

AUF DEN SPUREN VON ...

Andrea Pace, Koordinator Zug



Andrea Pace ist ein Mann der Tat und liebt das Unberechenbare seiner Arbeit als Störungsmanager.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Der Zug begleitet ihn seit seiner frühen Kindheit. Und noch heute ist er der Bahn stark verbunden – beruflich und privat. Als Werbeverantwortlicher beim Unterverband AS ist er ein Aushängeschild für die Mitglieder. Und rührt auch gleich die Werbetrömel mit seiner Aussage: «Nur als Mitglied einer Gewerkschaft kannst du mitreden!»

Andrea Pace ruft mich aus seinen Ferien an, die der Coronakrise geschuldet zu Hause stattfinden. Seiner Leidenschaft – dem Reisen – kann Andrea aktuell nicht nachgehen.

Der 53-Jährige mit sizilianischen Wurzeln war schon als Kind gerne unterwegs, auch im Zug. Er hielt sich auch gerne an Bahnhöfen auf, weshalb ihm schon früh klar war, dass er mal bei der SBB landen würde. Und ganz nach seiner kindlichen Erkenntnis «ich will in meinem Berufsleben etwas mit Zügen machen», trat er 1983 die Kondukteurlehre bei der SBB an. Dabei konnte er seine Leidenschaft gut ausleben und durch die ganze Schweiz reisen.

Nach einer Umschulung zum Betriebsdisponenten und diversen Stationen in Luzern und Zürich, übernahm Andrea den Posten als Fahr dienstleiter im Zentralstellwerk Luzern. Später wechselte er ins neu gegründete BLK-Team, woraus sich schliesslich die Abteilung Intervention ergab. Andrea war zehn Jahre Teil davon.

Unberechenbarer Arbeitsalltag

Aktuell ist er als Koordinator Zug im Personenverkehr am Flughafen Zürich tätig, oder wie er sich selber bezeichnet, als «Störungsmanager des Personenverkehrs». Seine Aufgabe ist keine einfache: Bei jeder Betriebsstörung im Raum Zürich/Ostschweiz suchen er und seine Teamkolleg/innen in möglichst kurzer Zeit eine möglichst optimale Lösung zur Behebung der Störung. Dabei geht es in erster Linie darum, die Fahrgäste des betreffenden Zugs zu koordinieren. Die Absprache mit den Betriebszentralen, der Einteilung Personal und der Lenkung Rollmaterial ist dabei essenziell. Und auch die grösste Schwierigkeit, wie Andrea rasch anfügt. «Es ist eine schwierige Dreiecks-konstellation, die sehr rasch eine bestmögliche Lösung finden muss. Aber es spielen so viele Faktoren mit, dass wir nicht immer den optimalsten Ausweg für alle finden.»

Trotz dieser grossen Herausforderung mag Andrea seine Arbeit sehr gerne. «Es ist extrem

spannend, jeden Tag eine andere Situation anzutreffen. Denn jede Störung ist anders, tritt an einer anderen Örtlichkeit auf. Das Unberechenbare ist denn auch das Interessante an diesem Beruf.»

Der Zug ist auch auf Reisen wichtig

Die Reisetätigkeit ist indes nicht mehr so ausgeprägt wie zu Beginn seiner beruflichen Laufbahn. Umso lieber geht er in seiner Freizeit auf Reisen. Die Schweiz kennt er inzwischen sehr gut, hauptsächlich aus dem Zug. Aber auch im Ausland ist er oft in Zügen unterwegs, denn auch wenn das Verkehrsmittel dasselbe ist wie in der Schweiz, ist die Stimmung doch eine andere. Im letzten Jahr erkundete er Kalifornien – nicht wie viele mit dem Auto, sondern mit dem Zug.

Seine Leidenschaft gilt nicht nur dem Reisen, sondern auch der Musik. Er, der Posaune spielt, gründet gerade eine Band. Davor posaunte er in diversen Formationen, unter anderem im Streichorchester und in Big Bands.

Andrea wohnt mit seinem Lebenspartner in Otelfingen, im Kanton Zürich.

Mitspracherecht als Antrieb

Nun aber zurück zum Zug: Mit der Bahn ist Andrea Pace von Kindesbeinen an stark verbunden. Seit seinem Eintritt in die SBB besteht auch eine Mitgliedschaft im SEV. Die Gründe für den Beitritt zur Gewerkschaft lagen für ihn damals auf der Hand und haben sich bis heute kaum verändert: «Nur als Mitglied einer Gewerkschaft hat man echtes Mitspracherecht, zum Beispiel in GAV-Verhandlungen. Und wie wertvoll ein guter GAV ist, haben wir in der aktuellen Krise nun gemerkt.»

Als Andrea vom damaligen Präsidenten der Sektion AS-Ost, Markus Wittwer, angesprochen wurde, begann seine gewerkschaftliche Laufbahn. Zuerst im Vorstand der AS-Ost, wo er noch heute verantwortlich ist für die Werbung und die Mitgliederbetreuung. Danach auch in diversen anderen Gremien. So ist er Mitglied im Zentralvorstand AS, amtiert als Sprachrohr für AS-Mitglieder in seiner Funktion als GAV-Delegierter, ist Mitglied der Personalkommission und schliesslich auch Werbeverantwortlicher des AS. Als solcher koordiniert er diverse Anlässe für die Mitglieder, die der Gewerkschaft «ein Gesicht geben sollen und die Stimmung der Mitglieder spüren lassen».

Andrea Pace ist ein Macher. «Mir bedeutet es am meisten, wenn ich selber aktiv werden und zur Verbesserung einer Situation beitragen kann!»

LOCKERUNG DER HALBEN AUSGANGSSPERRE

Micha Dalcol

