

# SEV Nr. 12

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



FLUGHAFEN ZÜRICH

## Kommt morgen an die Demo!

▶ S. 2

## SBB / SBB CARGO Übereilte Sparübung

Edito von Barbara Spalinger,  
Vizepräsidentin SEV

▶ S. 3 und 5

**D**ie Coronakrise hat auch den öffentlichen Verkehr getroffen. Die SBB, die letztes Jahr einen beachtlichen Gewinn erzielte, sieht nun einem ähnlich beachtlichen Verlust entgegen. Nun will sie sparen, auch auf Kosten des Personals. Und sie hat klare Vorstellungen, wie das vor sich gehen soll. Wir haben allerdings erst mal gebremst, und zwar aus guten Gründen. Erstens: Der Zeitpunkt erscheint uns falsch. Wir wissen noch gar nicht, wie das Parlament zur Unterstützungsvorlage für den öV entscheiden wird. Zudem haben wir bei den Parlamentarier/innen interveniert, denn es war der Eigner, der entschied, dass die SBB den Betrieb während des Lockdowns aufrechterhalten muss, obwohl er die Bevölkerung aufgefordert hat, den öV zu meiden. Die Ertragseinbrüche waren also programmiert.

Zweitens: Uns fehlen wesentliche Fakten über das Ausmass des Finanzlochs, sind wir bis dato doch eher oberflächlich informiert worden darüber. Und wir wollen mindestens den Halbjahresabschluss der SBB abwarten und vertiefte Analysen kennen, die über die «Jahresrechnungslogik» hinausgehen.

Drittens: Ob es die beste Idee ist, bei der Lohnentwicklung zu sparen, was vorab die jüngeren Mitarbeitenden hart trifft, darf bezweifelt werden, denn schliesslich braucht die SBB ihre Mitarbeitenden jetzt und in Zukunft. Wir möchten gerne daran erinnern, dass in den letzten Jahren mit Railfit und weiteren Reorganisationen massive Einsparungen getätigt wurden, die das Personal stark getroffen haben. Personelle Unterbestände waren nur eine der Folgen. Wir sind überzeugt, dass es besser ist, zuerst das Lohnsystem mit der

SBB weiterzuentwickeln, bevor wir über Sparmassnahmen sprechen, damit das Personal weiss, womit es in mittlerer Zukunft zu rechnen hat.

Was es jetzt braucht, ist Boden unter den Füüssen, möglichst viel Klarheit und Perspektive in dieser unsicheren Zeit. Dies gilt umso mehr für SBB Cargo, die es sich dabei recht einfach machen, sie wollen diese Sparmassnahmen tel quel übernehmen. Und noch ein paar mehr dazu, obwohl die sich seit Jahren jagenden Sparübungen aufzeigen, dass die Coronakrise nicht die Ursache ihres Finanzproblems, sondern nur deren Verschärfung ist.

Der öV hat aber Zukunft und ist Teil der Lösung des Klimaproblems. Daher sind wir bereit, mit der SBB und SBB Cargo zu verhandeln. Aber wir sind nicht bereit zu einem Schnellschuss, nur um vor dem Eigner gut dazustehen.

### Fernverkehr

SBB testet Selbstabfahrt auf IR-Linie 13, SEV fordert Stopp des Projekts.

4

### Zu viel kassiert

Der SEV fordert Transparenz und lückenlose Aufklärung der BLS-Subventionsaffäre.

6

### Wenig Potenzial

Pilotprojekte mit selbstfahrenden Bussen liefern bislang bescheidene Resultate.

8

## Maske auf an SEV-Anlässen

Hilf auch du mit!

Der SEV ist sich bewusst, dass es aufgrund der aktuellen Gesundheitssituation im Zusammenhang mit Covid-19 immer schwieriger wird, Veranstaltungen in geschlossenen Räumen zu organisieren. Niemand weiss, wie sich diese Situation weiter entwickeln wird. In den nächsten Wochen oder Monaten sind einige Versammlungen oder Tagungen geplant, an welchen teils mehrere Dutzend Mitglieder teilnehmen werden. Die Geschäftsleitung SEV hat sich mit dieser Ausgangslage befasst und **empfiehlt dringend, die Teilnehmenden zum Tragen von Masken aufzurufen**. Gemeinsam können wir verhindern, dass sich dieses Virus weiter ausbreitet.



©Zürich Flughafen AG

## Inakzeptables Personalopfer

SBB Cargo ist aufgrund der Coronakrise in einer schwierigen Situation und will daher einmal mehr beim Personal sparen: Es soll auf zugesicherte Lohnmassnahmen für 2021 und zwei Ferientage verzichten. Zudem will die Leitung den Grenzwert für die Minussaldi per Ende Jahr auf -40 Stunden erhöhen, «damit die Arbeit im nächsten Jahr erbracht werden kann». Dies nachdem Cargo bereits einseitig Regelungen der Arbeitszeit während dem Corona-Lockdown getroffen hat, die nachteiliger sind als für den ganzen SBB-Konzern vereinbart. Der SEV lehnt dieses Sparopfer des Personals ab und kämpft für Bundeshilfe zum Ausgleich der Verluste wegen Corona und für bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr. Er erwartet von der Cargo-Spitze, dass auch sie sich dafür einsetzt.

## BVG-Mindestzins nicht auf Vorrat senken!

Die BVG-Kommission empfiehlt dem Bundesrat mit knapper Mehrheit, den BVG-Mindestzins – mit dem die nach dem BVG-Obligatorium angesparten Vorsorgeguthaben der berufstätigen Versicherten verzinst werden müssen – von 1% auf 0,75% zu senken. Dadurch brechen die Pensionskassenrenten weiter ein. Der SGB fordert vom Bundesrat, 1% beizubehalten. Eine Senkung quasi auf Vorrat entspricht nicht dem Willen des Gesetzes. Es sieht vor, dass der Mindestzins so festzulegen ist, dass die Anlageerträge den Versicherten gutgeschrieben werden. Er soll daher über mehrere Jahre hinweg ungefähr den Erträgen entsprechen, die ein angemessenes Pensionskassenportfolio erzielt.

## LUFTVERKEHR

# Angriff auf Löhne und Arbeitsbedingungen

Elisa Lanthaler  
elisa.lanthaler@sev-online.ch

**Am 11. September um 11 Uhr wird das Bodenpersonal an den Flughäfen in Zürich und Genf gegen die massiven Angriffe auf ihre Löhne und Arbeitsbedingungen protestieren. Die Arbeitnehmenden im Luftverkehr sind nicht bereit, einen über die Coronakrise hinausgehenden, tiefgreifenden Sozialabbau hinzunehmen.**

Die Flugbranche wurde besonders hart von der Pandemie getroffen. Der Grossteil der Flugzeuge blieb zeitweise am Boden, was zu grossen Ertragseinbussen geführt hat. «Selbst Kolleg/innen, die das Swissair-Grounding mitgemacht haben, haben eine solche globale Krise in der Aviatik noch nie erlebt», sagt Philipp Hadorn, Präsident von SEV-GATA. Bei Gate Gourmet und SR Technics wurden bereits Hunderte Entlassungen angekündigt.

Die Mehrheit der Angestellten am Flughafen befindet sich seit März in Kurzarbeit und erhält dementsprechend nur 80 Prozent ihrer Löhne. «In einer Branche, in der die Einkommen sowieso schon tief sind, schmerzt diese Reduktion über Monate besonders», weiss Regula Pauli, zuständige Gewerkschaftssekretärin für Swissport. Dabei ist nur eine langsame Erholung spürbar: «Die Unternehmungen sind in Bedrängnis, weitere Arbeitsplätze sind gefährdet», fürchtet Philipp Hadorn.

### Sparpakete zulasten des Personals

SEV-GATA setzte sich deshalb mit grossem Engagement dafür ein, dass Fluggesellschaften wie auch flugnahe Betriebe durch öffentliche Gelder unterstützt wurden. Die andauernde Coronakrise stellt den Luftverkehr aber weiter vor grosse wirtschaftliche Herausforderungen. Deshalb lancieren die Unternehmen nun drastische Spar- und Kostensenkungsprogramme – und zwar auf dem Rücken des Personals. So will zum Beispiel die Swiss ihre Personalkosten um 15 Prozent reduzieren. Und Swissport for-

dert ein ganzes Paket an Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen. «Die Angriffe der Arbeitgeber zielen dabei tabulos auf Löhne, Altersvorsorge, Arbeitszeit und Einsatzmodalitäten», erklärt Philipp Hadorn. «Sogar die Sozialpläne, also die Abfederung bei allfälligen Entlassungen, sollen verschlechtert werden.»

### Swissport macht letztes Angebot

SEV-GATA ist die schwierige Situation der Unternehmen durchaus bewusst. «Deshalb haben wir bei Swissport Hand geboten, um Lösungen für die Dauer der Krise zu finden», sagt Regula Pauli. Doch nach der dritten Verhandlungsrunde vom Montag, 7. September, liegt keine Einigung, sondern ein allerletztes Angebot von Swissport auf dem Tisch. Dabei stehen drei Varianten zur Auswahl; jede würde eine Einsparung bei den Personalkosten von 10 bis 15 Millionen bedeuten. Die Vorschläge unterscheiden sich lediglich darin, ob mehr Flexibilität verlangt wird – beispielsweise durch Erhöhung der Kurzschichten oder eine Reduktion der Ferien – oder der Lohn sinkt. Auch der Mittelweg ist kein goldener: Er würde Verschlechterungen auf der ganzen Breite beinhalten. In den einzelnen Punkten sei man grundsätzlich zu Anpassungen bereit, «aber nicht in diesem Ausmass!», betont Regula Pauli.

Zudem befürchtet die Gewerkschaftssekretärin, dass Swissport die Anpassungen längerfristig zum neuen Standard machen will: «Obwohl Swissport beteuert, dass die Verschlechterungen nur temporär sein sollen, kann uns niemand versprechen, wie lange diese Krise dauert und ob danach tatsächlich wieder die Arbeitsbedingungen gemäss GAV 2019 gelten.» Regula Pauli appelliert deshalb an die Mitglieder: «Es braucht jetzt ein starkes Zeichen gegen diese Abbaupläne: Kommt zahlreich an die Protestversammlung! Nur so können wir zeigen, dass wir solche Kürzungen nicht akzeptieren werden.»

Kürzungen stehen auch bei der Swiss zur Debatte. So will die Airline ab 2021 bei den Personalkosten 15 Prozent sparen. Nach der

ersten Verhandlungsrunde Anfang September wurde zudem klar, dass Swiss entgegen der mit SEV-GATA vereinbarten Absichtserklärung den 13. Monatslohn auf das gesetzliche Minimum reduzieren sowie auf Lohnmassnahmen 2021 gänzlich verzichten will.

### Unnötige Sparübung bei Swiss?

Aufgrund der milliardenhohen Bundeshilfe sowie der Möglichkeit zu verlängerter Kurzarbeit hat die Swiss eine gänzlich andere Ausgangslage als Swissport. Für SEV-GATA stellt sich angesichts dieser Ausgangslage vor allem die Frage, ob zusätzliche Opfer seitens Personal überhaupt zwingend nötig sind. «Es macht im Moment vielmehr den Anschein, als wolle die Swiss die zugesicherten Kreditooptionen möglichst gering nutzen, um zeitnah die damit einhergehenden Auflagen loszuwerden und wieder die vollen unternehmerischen Freiheiten zu haben», so Philipp Hadorn. Dadurch erhoffe sich die Swiss wohl, bald wieder fette Gewinne an die Lufthansa-Gruppe abliefern zu können. «Für SEV-GATA darf dies klar nicht auf dem Rücken der Arbeitnehmenden geschehen.» Sollten gewisse Massnahmen zur Kostensenkung dennoch unumgänglich sein, so müssten sich diese auf die Dauer der Krise beschränken, betont der Gewerkschaftssekretär. Die nächste Verhandlungsrunde ist für Ende September geplant.

## Alle nach Zürich am 11. September

Die Löhne und Arbeitsbedingungen im Flugverkehr sind massiv unter Druck. Die Kolleg/innen von SEV-GATA brauchen nun die Solidarität von allen: Unterstützen wir sie im Kampf gegen den Lohnabbau! Am 11. September um 11 Uhr demonstrieren SEV-GATA, VPOD und Kaufmännischer Verband am Flughafen-Zürich am Check-In 1. Kommt zahlreich und helft den Kolleg/innen, gegen diese drastischen Abbaumassnahmen zu protestieren. Achtung: Bei der Demo gilt Maskenpflicht.

VINCENT BRODARD antwortet

# Schwangere: Risikopersonen

**Das Bundesamt für Gesundheit (BAG) hat schwangere Frauen Anfang August betreffend Covid-19 als Risikogruppe deklariert. Welche Implikationen hat diese Entscheidung?**

Dieser Entscheid des BAG kommt zu spät, weil er erst nach Ende der ausserordentlichen Lage ausgesprochen wurde, die besonders gefährdeten Menschen einen besseren Schutz gewährte. Seit dem 22. Juni sind die Homeoffice-Empfehlungen und die spezifischen Anforderungen zum Schutz von besonders gefährdeten Personen nicht mehr in Kraft.

Dennoch gilt weiterhin, dass der Arbeitgeber die Gesundheit schwangerer Arbeitnehmerinnen schützen muss. Die Verpflichtungen des Arbeitgebers in diesem Bereich, die den Grundsätzen Substitution, Technik, Organisation und individueller Schutz folgen, sind

bekannt: Zuweisung von Aufgaben, die die Einhaltung der Abstandsregeln oder Homeoffice ermöglichen. Schutzmassnahmen sind insbesondere im Arbeitsgesetz und seiner Verordnung (ArG und ArGV) sowie in der Mutterschutzverordnung enthalten. Demnach muss der Arbeitgeber am Arbeitsplatz eine Risikoanalyse von einem Spezialisten durchführen lassen und die Arbeitsbedingungen anpassen oder die Arbeitnehmende in eine sichere Position versetzen. Wenn er dies nicht tut oder nicht tun kann, hat die Arbeitnehmerin Anspruch auf 80 Prozent ihres Gehalts, wenn sie zuhause bleibt.

Wenn du besorgt bist, Fragen und/oder Bedenken hast, wende dich an das SEV-Sekretariat in deiner Region.

Vincent Brodard ist SEV-Gewerkschaftssekretär. [Sende uns deine Frage: zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch)



**Uber Eats** musste sein Geschäftsmodell in Genf ändern um weiterhin dort tätig sein zu können. Im Juni 2019 wies der Kanton Uber Eats an, «das Gesetz zu respektieren» und die Kurier/innen nicht als Selbstständige zu behandeln, sondern sie anzustellen. Uber hat Rekurs eingereicht, im Juni vor der Genfer Justiz aber verloren. Das Bundesverwaltungsgericht wird nächstes Jahr darüber befinden.

«Frauen haben einen doppelten Arbeitstag», räumt **Stéphane Rossini**, Direktor Bundesamt für Sozialversicherungen, im *Migros-Magazine* ein. Trotzdem will er ihr Rentenalter auf 65 erhöhen, um 10 Mia. einzusparen. Die Jahrgänge 1959–67 sollen Kompensationen im Wert von 3 Mia. erhalten. Lassen sich die Frauen ein Jahr nach dem Frauenstreik in die Übergangs- und die geopferte Generation spalten?



## GAV-KONFERENZ SBB / SBB CARGO

# Verhandlungen: Ja, aber mit klaren Vorgaben

Vivian Bologna  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

**Es war die erste GAV-Konferenz von SBB/SBB Cargo seit Beginn der Coronakrise. Und nebst der Freude, sich endlich wieder einmal zu sehen, waren die Delegierten am 27. August sehr aktiv und haben klare Voten abgegeben. Kritisch waren sie sowohl gegenüber den Sparmassnahmen als auch gegenüber der Weiterentwicklung des Lohnsystems.**

Für SEV-Präsident Giorgio Tuti war das Wiedersehen in Fleisch und Blut ein freudiger Anlass: «Seit März haben sich Video- und Telefonkonferenzen durchgesetzt. Es ist aber nicht dasselbe, denn die nonverbale Kommunikation ist sehr wichtig.»

In seiner Rede ging er auf die aktuelle Lage ein. «Vor der Coronakrise wurde der öffentliche Verkehr als Teil der Lösung des Klimaproblems angesehen. Dies ist immer noch der Fall, aber die Situation hat sich drastisch verändert, weil die Ertragsausfälle der SBB dazu gekommen sind. Auf der politischen Ebene sehen wir, dass die bundesrätliche Vorlage zur

finanziellen Unterstützung des öV nicht ausreicht, da die Ausfälle im Fernverkehr nicht entschädigt werden sollen (siehe Seite 5). Das Unterstützungspaket wird in der Herbstsession vom Parlament behandelt.»

Klar ist, dass diese finanziellen Unsicherheiten einen enormen Druck auf die Unternehmen und damit letztlich auf die Arbeitnehmenden ausüben. «Dies ist nicht akzeptabel, denn während der Krise war die Mobilität gewährleistet, aber der Bund hat die Bevölkerung aufgefordert, keine öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Ihr habt gearbeitet und die Schweiz zusammengehalten!» sagte Giorgio Tuti, und erhielt zustimmenden Applaus dafür.

In einem solchen unsicheren Umfeld sei es besonders schwierig, Strategien zu definieren, betonte der SEV-Präsident: «Man braucht Fakten und Zahlen, das heisst Klarheit. Im Moment ist die Situation aber ungewiss. Dies gilt für den SEV, für Einzelpersonen und Un-

ternehmen. Einige Fakten bestehen. Zum Beispiel, dass ein Drittel der SBB-Mitarbeitenden in den nächsten Jahren in den Ruhestand treten wird. «Das ist eine Gewissheit. Niemand weiss jedoch, wie sich die Gesundheitskrise entwickeln wird.»

Macht es vor diesem Hintergrund Sinn, Mitarbeitende, die hart gearbeitet haben, mit drastischen Massnahmen zu frustrieren?

### Angriff auf die Löhne

Vizepräsidentin Barbara Spalinger, die für das SBB-Dossier zuständig ist, legte die nicht ganz einfache Ausgangslage dar. «Das Lohnsystem soll weiter entwickelt werden, dazu hat sich der SEV bei den letzten GAV-Verhandlungen verpflichtet. Die Sanierung des Valida-Fonds für vorzeitige Pensionierungen hat die SBB davon abhängig gemacht, dass ein Abschluss gelingt. Und nun kommt noch ein Sparmassnahmenpaket zu Lasten des Personals dazu. Nur wenn diese

beiden Dossiers zu ihrer Zufriedenheit verhandelt werden, ist die SBB bereit, den bis zum 30. April 2022 gültigen GAV SBB zu verlängern.»

Der Inhalt der von der SBB angestrebten Sparmassnahmen: Streichung zweier Ferientage im Jahr 2021, keine Lohnmassnahmen für alle, d.h. auch kein beschleunigter Aufstieg für untere Funktionsstufen und keine einmaligen leistungsabhängigen Zahlungen (ELA). Darauf einzutreten taten sich die Delegierten schwer. Der Zeitpunkt stimmt nicht, da noch vieles unklar ist – oder wie ein Delegierter formulierte: «Das SBB-Schiff ist blindlings unterwegs.» Nach langer, kontroverser Debatte stimmten die Delegierten schliesslich zu, auf Verhandlungen einzutreten. Nicht zuletzt, weil sie die Lage in anderen Branchen kennen. Aber mit klaren Vorgaben: So soll der beschleunigte Aufstieg für tiefe Funktionsstufen und junge Menschen nicht angetastet werden, was auch im Interesse der SBB sein sollte. Und die Delegierten wollen keine Ferientage opfern.

### Entwicklung des Lohnsystems

Das andere grosse Thema war die Entwicklung des Lohnsystems. Patrick Kummer, Mitglied des Lohnteams des SEV, stellte die Grundzüge der Anpassung des Lohnsystems der

SBB vor (Cargo-Mitarbeitende sind nicht betroffen) und beantwortete alle offenen Fragen. Auch wurde rege diskutiert, welche Forderungen seitens Personal bestehen.

Klar ist für die Delegierten, dass diese Verhandlungen keine Sparmassnahmen beinhalten dürfen. Mit dem neuen Lohnsystem soll niemand schlechter gestellt werden. Auch die Entkopplung der Mitarbeiterbeurteilung von der individuellen Gehaltsentwicklung warf viele Fragen auf. Wie verteilen die Vorgesetzten das Geld und wie werden die Teambudgets festgelegt? Besteht die Gefahr der Willkür?

Zur Struktur des Lohnsystems, insbesondere zur Reduktion der Anforderungsniveaus (AN) von 15 auf 13 zulasten der beiden obersten AN wurde gefordert, dass die niedrigen Löhne angehoben werden müssen und niemand unter Basiswert angestellt werden darf. Ausserdem erachten die Delegierten die Lohnspanne in den einzelnen AN als zu gross und möchten sie stärker aufteilen. Und der Aufstieg über 20 Jahre ist nicht mehr zeitgemäss und muss auf 15 Jahre reduziert werden.

Die Integration der Lokführerkurve in das Lohnsystem ist eine gute Absicht, dabei sollten aber sämtliche Lokführende mit BAV-Ausweis einbezogen werden.

## Cargo auf Abwegen

Schliesslich kam auch die Lage von SBB Cargo zur Sprache. Bei den letzten GAV-Verhandlungen SBB/SBB Cargo hatte sich der SEV verpflichtet, auf Gespräche mit Cargo über abweichende Bedürfnisse einzutreten. Doch statt den SEV zu Verhandlungen einzuladen nahm sich SBB Cargo zunehmend aus einzelnen Geschäften der SBB hinaus. Schliesslich erfuhr der SEV, dass Cargo entgegen der mündlich an Telefonkonferenzen vereinbarten Regelungen der Arbeitszeit während Corona eine eigene – für das Personal wesentlich nachteiligere – Regelung getroffen hatte. «Uns vor vollendete Tatsachen zu stellen statt zu verhandeln oder mindes-

tens das Gespräch zu suchen, widerspricht einer transparenten Sozialpartnerschaft», hält Barbara Spalinger fest. Das Gespräch hat nun am 24. August stattgefunden, und seither ist klar, dass SBB Cargo an den Diskussionen über das Lohnsystem definitiv nicht beteiligt ist. Bei den Sparmassnahmen bleibt es unklar, ob sie sie anwenden. Aber im 2021 sollen Verhandlungen für abweichende Arbeitsbedingungen stattfinden. Keine einfache Ausgangslage! Sicher ist, dass dies einer eigenen GAV-Konferenz bedarf, die bis Ende Jahr durch den SEV gemeinsam mit den entsprechenden Unterverbänden gebildet werden muss.

«Und nun kommt noch ein Sparmassnahmenpaket zu Lasten des Personals dazu.»

BARBARA SPALINGER  
Vizepräsidentin SEV

# Stiftungsrat PK SBB: Wählt diese SEV-Kolleg/innen

**SCHON  
GEWÄHLT?**

## Liebe Kolleginnen und Kollegen

Dass die Arbeitnehmervertretung im Stiftungsrat eine eminent wichtige Rolle spielt, zeigt sich gerade in Zeiten, in denen die Pensionskasse Sorgen macht. Mit dem Wahlvorschlag des SEV haben wir die Gewähr, dass sich unsere Vertreter/innen geschlossen und mit hohem Sachverstand im Stiftungsrat der PK SBB engagieren. Denn nur wenn wir geschlossen als Arbeitnehmervertretung auftreten, können wir auch etwas bewirken.

Das zeigen unsere vier SEV-Kandidat/innen. Sie vertreten verschiedenste Bereiche und Kompetenzen und sind bereits ein einge-

spieltes und erfahrenes Team. Dank der Verhandlungsstärke des SEV konnte bisher immer erfolgreich eine Abfederung bei der Senkung des technischen Zinssatzes resp. des Umwandlungssatzes ausgehandelt werden.

Auch wenn das Thema Pensionskasse nicht besonders «sexy» ist, besonders nicht für jüngere Kolleg/innen: Geht wählen! Alle!

Denn früher oder später kommt für alle der Moment, in dem die Pensionskasse aktuell wird.

**Gib deine Stimme bis spätestens 21. September der «Liste 1: Wahlvorschlag GAV-Sozialpartner».**

*Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV*

## Wahlen Stiftungsrat PK SBB

Der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB setzt sich paritätisch aus je sechs Vertretern von Arbeitgebern und Versicherten zusammen. Für die nächste vierjährige Amtszeit 2021 – 2024 müssen die Mitglieder des Stiftungsrats neu gewählt werden.

Neben den sechs Kandidat/innen der GAV-Sozialpartner wurde eine weitere Kandidatur eingereicht. Deshalb finden offene Wahlen statt.

Da KVÖV sowie VSLF gemäss Reglement je ein Sitz zusteht, müsste der SEV im Falle der Wahl der «wildern» Kandidatur seinen vierten Sitz abgeben.

Wahlberechtigt sind alle bei der PK SBB Versicherten. Diese erhalten per Ende August per E-Mail oder Post die Zugangsdaten für die elektronische Stimmabgabe. Die Stimmabgabe muss bis spätestens 21. September 2020 erfolgen.

## WIR EMPFEHLEN DIESE KANDIDAT/INNEN ZUR WAHL (LISTE 1):

**Aroldo Cambi (bisher), 1968, Finanzverwalter SEV**

«Als Finanzverwalter des SEV und Geschäftsführer der Pensionskasse SEV habe ich einerseits einen beruflichen Bezug und andererseits ein intrinsisches Interesse an der Materie. Im Zentrum meiner Kandidatur steht die Wahrnehmung der Interessen der PK-SBB-Versicherten, der Aktiven und der Rentner/innen; darunter sind bekanntlich viele Mitglieder des SEV. Die aktuellen Entwicklungen an den Finanzmärkten zwingen zu einem pflichtbewussten und zugleich weitsichtigen Handeln. Entsprechend matchentscheidend sind unvoreingenommene und konstruktive Auseinandersetzungen mit der Materie. Dafür stehe ich gerade.»



**Franziska Schneider (bisher), 1971, Gewerkschaftssekretärin SEV / Juristin**

«Ich bewerbe mich erneut als Mitglied für den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB, weil mir die Alterssicherung ein wichtiges Anliegen ist und ich so die Möglichkeit habe, hierzu einen Beitrag zu leisten und die Sicht der Arbeitnehmenden einzubringen.»



**Hans-Peter Eggenberger (bisher), 1966, Schichtleiter SBB Cargo**

«Ich bin im Jahr 2017 durch den Rücktritt meines Kollegen in das Amt des Stiftungsrates nachgerutscht. Durch Schulungen und Seminare habe ich mich in die nicht leichte Materie eingearbeitet. Mir macht es trotz enormer Verantwortung Spass im Stiftungsrat mitzuarbeiten. In dieser nicht gerade leichten Zeit Entscheide zu treffen, die alle PK-Versicherten über längere Zeit betreffen werden, verlangt grosse Verantwortung und Weitsicht. Ich bin bereit, mich im Gremium des Stiftungsrates einzusetzen und gemeinsam das Beste für die PK und die Mitglieder zu erreichen. Die Nachhaltigkeit der PK SBB liegt mir sehr am Herzen, damit auch in Zukunft die jungen Kolleg/innen noch von einer Altersvorsorge profitieren können.»



**Marjan David Klatt (bisher), 1966, Lokführer Kat. B und First Level Support Traktion TCC Bern**

«Die vergangenen einundzwanzig Jahre Einsitz im Stiftungsrat der PK SBB waren geprägt durch umfangreiche Einführungen und intensive Schulungen. Dabei konnte ich wertvolle Kompetenzen erlangen, welche es mir nun erlauben, die Arbeitnehmerseite im Stiftungsrat der PK SBB wirkungsvoll zu vertreten. Dabei geht es um komplexe Zusammenhänge in einem allgemein nach wie vor finanzökonomisch sehr anspruchsvollen Umfeld für das System der beruflichen Altersvorsorge. Die Pensionskasse SBB nimmt dabei mit ihrer speziellen Versichertenstruktur eine besondere Position ein. Als Mitglied des Stiftungsrats PK SBB setze ich mich gerne dafür ein, dass sich Aktive wie Rentenbezügler auch in Zukunft auf eine solide finanzierte und attraktive Altersvorsorge verlassen können.»



## ERSATZKANDIDAT/INNEN SEV – Die vollständigen Kandidatenprofile gibt's unter: [www.pksbb.ch/ueber-uns/wahlen](http://www.pksbb.ch/ueber-uns/wahlen)



**Sia Pollari, 1979, stv. Finanzverwalterin SEV Ersatzkandidatin für Aroldo Cambi**



**Patrick Kummer, 1989, Gewerkschaftssekretär SEV / Betriebsökonom, Ersatzkandidat für Franziska Schneider**



**Stefan Bruderer, 1989, Zugverkehrsleiter und Lokführer Kat. B, Ersatzkandidat für Hans-Peter Eggenberger**



**Hanny Weissmüller, 1973, Lokomotivführerin Kat. B Ersatzkandidatin für Marjan David Klatt**

## VON DEN GEWERKSCHAFTEN GEMEINSAM UNTERSTÜTZT WERDEN WEITER:



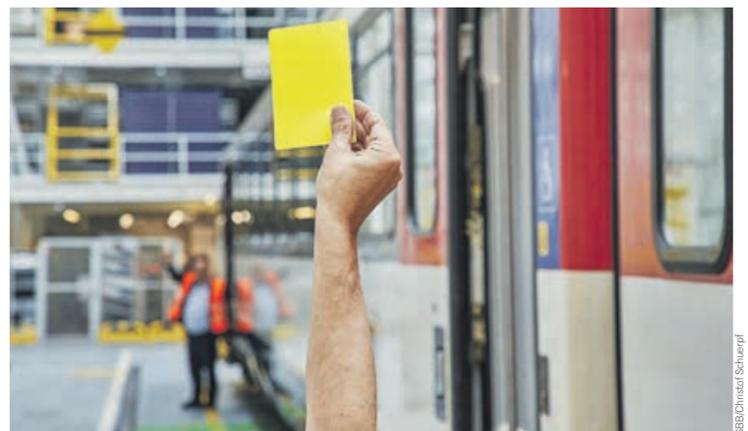
**Daniel Ruf (bisher, VSLF), 1967, Lokomotivführer Kat B Personenverkehr**



**René Knubel, 1963, (bisher, KVÖV) Senior Squad Member und Squad Coach**

## PILOTVERSUCH AUF DER IR-LINIE 13

# SEV warnt vor Selbstabfahrt im Fernverkehr



Im Fernverkehr ist der Abfahrprozess mit der Abfahrerlaubnis durch das Kundenbegleitungspersonal klar sicherer als die Selbstabfahrt.

**Markus Fischer**  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

**SBB Personenverkehr hat im August auf der Interregio-Linie 13 Chur–St. Gallen–Zürich einen Pilotversuch veranlasst, um die Selbstabfahrt ähnlich wie bei den S-Bahnen zu erproben. Der SEV fordert aus Sicherheitsgründen einen Stopp dieses kurzfristigen, schlecht durchdachten Projekts.**

Der Pilotversuch fand vom 10. bis 23. August statt und sollte zeigen, ob mit der Umstellung von «Abfahrerlaubnis durch das Personal Kundenbegleitung» auf «Selbstabfahrt» Zeit gewonnen und so die unbefriedigende Anschlusssituation in Sargans verbessert werden könnte.

Die SEV-Unterverbände des Zug- und Lokpersonals lehnen die Selbstabfahrt im Fernverkehr «kategorisch ab», wie sie in je einer Resolution schreiben. Am 26. August hat auch die Hauptversammlung der ZPV-Sektion Säntis-Bodensee den Versuch in einer Resolution verurteilt.

Die drei Texte sind unter [www.zpv.ch](http://www.zpv.ch) und [www.lpv-sev.ch](http://www.lpv-sev.ch) zu finden. Sie führen gegen die Selbstabfahrt im Fernverkehr folgende Argumente an:

- Selbstabfahrt bedeutet, dass die Kundenbegleiter/innen im Abfahr- und Türschliessprozess nicht mehr integriert sind, obwohl sie an den Haltebahnhöfen sowohl Präsenz markieren als auch Hilfestellung für Passagiere leisten sollen. Damit steigt das Risiko von Unfällen von Fahrgästen und Personal beim Ein- und Aussteigen, vor allem bei unübersichtlichen Bahnhofanlagen und schlechter Sicht wegen Nebel usw. Denn in solchen Situationen sorgt die Abfahrerlaubnis durch Kundenbegleiter/innen für mehr Sicherheit. Das gilt auch für den zunehmenden Veloverlad. Der LPV hat sich ebenfalls «immer für begleitete Züge stark gemacht, weil das Vieraugenprinzip für Bahnbetrieb und Kundenschaft mehr Sicherheit garantiert», wie er in seiner Resolution festhält. Gerade der tödliche Unfall eines Kundenbegleiters vom 4. August 2019 in Baden hat drastisch gezeigt, dass auf Technik nicht immer Verlass ist.

Trotzdem setzt die SBB mit der Selbstabfahrt auf Technik statt Augen. Zudem stellt die Selbstabfahrt alle seit diesem Unfall gemachten Anstrengungen für einen sicheren, korrekten Abfahrprozess in Frage.

- Die Selbstabfahrt im Fernverkehr zu erproben ist umso fahrlässiger, als laut den vorliegenden Untersuchungsergebnissen zum Unfall in Baden die Funktionalität des Türschliessmechanismus sehr instabil ist.

- Das Lokpersonal hat sich inzwischen an den kondukteurlosen Betrieb von Regional- und S-Bahn-Zügen gewöhnt, und an die klar an eine Zugnummer gebundene Begleitung mit erteilter Abfahrerlaubnis. «Wir wollen aber nicht aufgrund der Art des Rollmaterials, der Strecke oder einer Kombination davon, selber eine weitere Betriebsart ermitteln und dieser entsprechend verkehren müssen», schreibt der LPV. «Kurzfristige Änderungen im Rollmaterialeinsatz sind an der Tagesordnung und erleichtern das Vorhaben nicht.»

- Die Ausgrenzung des Kundenbegleitpersonals vom Abfahr- und

Türschliessungsprozess hätte einschneidende Konsequenzen für das Berufsbild, entscheidende Ausbildungsmodulare würden entfallen.

- Die Anschlussprobleme in Sargans sind nicht in erster Linie auf die Abfertigungsmethode zurückzuführen, sondern auf die Fahrplan-Planung und auf die Technik des Zugtyps (FV-Dosto). Handelt es sich um einen Vorwand, um die Selbstabfahrt durch die Hintertür doch noch einzuführen, nachdem dies im Rahmen des neuen Berufsbildes Kundenbegleitung nicht gelang?

- Pilotversuche bei der SBB ziehen häufig eine definitive Einführung des Erprobten nach sich. Es droht eine landesweite Einführung der Selbstabfahrt im Fernverkehr.

### SEV erwartet Einsehen

SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni teilt die Kritik und Besorgnis der betroffenen Berufskategorien über diesen Pilotversuch voll und ganz und hat die drei Resolutionen umgehend an die Leitung Kundenbegleitung & Cleaning weitergeleitet.

Am 4. September antwortete die SBB, dass sie in den kommenden Wochen anhand der beim Versuch gemachten Messungen und Beobachtungen analysieren wolle, ob durch die Selbstabfahrt «die erwünschten Fahrzeiteffekte für eine Verbesserung der Anschlusssituation auf dieser Linie erreicht werden» und wie sich die Selbstabfahrt auf die Betriebssicherheit auswirkt. Die Ergebnisse und das weitere Vorgehen wolle sie anschliessend «mit den jeweiligen Peko-Vertretungen besprechen».

Dass die SBB ihren Sozialpartner SEV bei der Versuchsauswertung nicht einbeziehen will, erstaunt Jürg Hurni ebenso wie die Tatsache, dass sie den SEV vor dem Versuch nicht auf korrektem Weg informiert hat. «Vor allem aber macht die SBB in ihrer Antwort erneut das Zugpersonal für die Verspätungen in Sargans verantwortlich (siehe oben zitierten Satz). Beides trägt nicht zur Problemlösung bei. Unter diesen Umständen wird der SEV die Einführung der Selbstabfahrt im Fernverkehr erst recht bekämpfen.»

## FINANZIERUNG ÖV

## «Der Zug ist noch nicht am Ziel»

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr erholt sich nach dem Lockdown langsam wieder. Von den hohen Ertragsausfällen werden sich die ÖV-Unternehmen allerdings nur schlecht erholen. Die Vorlage des Bundes zur finanziellen Unterstützung des ÖV wird aktuell in den Eidgenössischen Räten behandelt. Der SEV sieht darin nach wie vor Lücken und setzt sich im Parlament entsprechend ein.**

Im Lockdown lag die Auslastung des öffentlichen Verkehrs teilweise bei gerade mal 20 Prozent. Nichtsdestotrotz mussten die Verkehrsunternehmen ein Grundangebot aufrechterhalten, auch im Fernverkehr. Die Folge davon sind hohe Ertragsausfälle. Der Bundesrat hat Handlungsbedarf erkannt und mit dem «Dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise» eine Vorlage zur finanziellen Unterstützung des öffentlichen Verkehrs erarbeitet (siehe dazu auch SEV-Zeitung Nr. 10). Dieses sieht Massnahmen im Umfang von 700 Millionen Franken vor. «Der Bundesrat teilt unsere Ansicht, dass

die Verluste, die der Lockdown im regionalen Personenverkehr und im Schienengüterverkehr verursacht haben, abgegolten werden müssen», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher, die sich als Nationalrätin auf politischer Ebene für die Anliegen des SEV einsetzt.

## Es gibt noch grosse Lücken

«Im Gegensatz dazu will der Bundesrat die im Fernverkehr entstandenen schweren Verluste nicht decken, obwohl auch dort immer ein Mindestangebot sichergestellt werden musste!» präzisiert Edith Graf-Litscher. Verluste, die sich notabene auf rund 400 Millionen Franken belaufen. Davon sind indirekt auch BLS und SOB betroffen, die im Auftrag der SBB Fernverkehrslinien betreiben. Die SBB soll diese Verluste gemäss erläuterndem Bericht vorerst aus eigenen Mitteln auffangen, da sie einen gewissen Spielraum habe. Diese Beurteilung steht allerdings im Widerspruch zur Erhöhung der Limite für SBB-Darlehen bei der Bundesresorerie um 500 Mio. auf 750 Mio. Franken. Diese Erhöhung – die für Kredite mit extrem kurzer Laufzeit von höchstens einem Jahr zu nutzen ist – begründete der Bundesrat nämlich mit der Notwendigkeit der Überbrückung eines



Neben dem Fernverkehr droht auch der touristische Verkehr leer auszugehen.

akuten Liquiditätsengpässes der SBB. «Sie sollen also schlicht der Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der SBB bis Ende 2020 dienen», hält die Nationalrätin weiter fest. «Die Aufnahme von Krediten führt ausserdem zu weiterem Spardruck, worunter vor allem das Personal leiden wird.»

Aus diesem Grund hat Edith Graf-Litscher, die auch Mitglied in der Fernverkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) ist, einen Antrag an die Verwaltung gestellt. Sie fordert diese auf aufzuzeigen, «welche Anpassungen im Personenbeförderungsgesetz notwendig sind, damit auch der Fernverkehr in den finanziellen Ausgleich einbezogen werden kann [...]»

## Touristischer Verkehr im Minus

Touristische Betriebe wie die Schifffahrt mussten ihren Betrieb während zweieinhalb Monaten ganz einstellen. Entsprechend gross sind die finanziellen Lücken, die entstanden sind. In ihrem Antrag fordert Edith Graf-Litscher den Bundesrat auf aufzuzeigen, «in welcher Form der Bund die grossen Verluste dieser Betriebe mittragen kann.»

Die KVF-N hat den Antrag Graf-Litscher mit solider Mehrheit angenommen. Damit sind die Weichen im Nationalrat in die richtige

Richtung gestellt. «Der Zug ist aber noch nicht am Ziel, wir werden bis zuletzt kämpfen müssen», ist sich die Gewerkschaftssekretärin sicher. «Ich werde mich deshalb nach allen Kräften dafür einsetzen, dass neben dem regionalen Personenverkehr auch der Fernverkehr und die touristischen Linien angemessen unterstützt werden. Denn der öffentliche Verkehr muss auch weiterhin funktionieren, und dafür braucht es Personal, das sich nicht vor Spardruck fürchten und die Auswirkungen der Krise tragen muss!» schliesst Edith Graf-Litscher.

## Die Herbstsession

Das «Dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs» wurde am 7. September, am ersten Tag der Herbstsession, im Ständerat behandelt. Heute kommt der Nationalrat zum Zug. Ziel ist, dass sich die Räte in dieser Session einigen, damit das Gesetz so schnell wie möglich umgesetzt werden kann.

Der SEV hat sämtlichen Parlamentarierinnen und Parlamentariern vorgängig seine Haltung und die wichtigsten Argumente dafür schriftlich mitgeteilt.

**MOVENDO**

Das Bildungsinstitut der Gewerkschaften

**SGBIUSS**  
Schweizerischer Gewerkschaftsbund



**Gewerkschaft hat Zukunft –  
Bewegung ist jetzt!**

Neues Datum  
**16.11.2020**  
9.00–16.30 Uhr  
Hotel Ador, Bern

Klimajugend, Frauenstreik, soziale Proteste. Ende der 10er-Jahre bewegen sich die Menschen. Aus Angst um den Planeten, aus Sorge um die soziale Sicherheit, aus Wut über Ausbeutung und Ungerechtigkeit. Oder weil es jetzt einfach genug ist mit leeren Versprechungen zu Gleichstellung und Chancengleichheit.

Solidarität und soziale Gerechtigkeit sind die Grundlagen einer zukunftsfähigen Gesellschaft und Wirtschaft. Die Gewerkschaften und ihre Bildungsarbeit müssen diese Zukunft aktiv mitgestalten: Wie mobilisieren wir unsere Mitglieder für ökologische Fragen? Mit welchen Themen erreichen wir die nächste Generation? Wie kämpfen wir gegen Ausbeutung in der digitalen Ökonomie? Wie vernetzen wir uns künftig mit europäischen und internationalen Bewegungen?

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund und Movendo, das Bildungsinstitut der Gewerkschaften, laden zu einem Tag über die Zukunft ein.

**Montag, 16. November 2020,  
9.00–16.30 Uhr, Hotel Ador, Bern**

**Mit SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard, Nationalrätin Mattea Meyer, Nationalrätin Regula Rytz, Bewegungsforscherin Jasmine Lorenzini (Universität Genf) und Vera Dos Santos, Direktorin Bildung des Europäischen Gewerkschaftsinstituts.**



## Anmeldung

info@movendo.ch, Telefon: 031 370 00 70 oder über diesen Link: <https://bit.ly/32zGRw>

Tagungsgebühr: **gratis für Mitglieder** von Garanto, Nautilus, SEV, syndicom, Unia, VPOD  
Nichtmitglieder: CHF 250.–

[www.movendo.ch](http://www.movendo.ch)

**sev** Migration  
Migrazione



## Migrationstagung 2020

## «Digitale Arbeitsformen und Integration / Chancengleichheit»

**Freitag, 16. Oktober 2020, 9–16 Uhr**

**Hotel Olten**

**Bahnstrasse 5, Zentrum im Winkel, Olten**

## Tagungsprogramm

09:00 Begrüßungskaffee  
09:45 Eröffnung der Tagung  
10:00 Gruppenarbeit zum Thema «Digitale Arbeitsformen»  
Referat von **Daniela Lehmann**, Koordinatorin Verkehrspolitik im SEV,  
Stehlunch  
13:45 Referat von **Michele Puleo**, Geschäftsführer Integration Aargau  
Gruppenarbeit zum Thema «Integration / Chancengleichheit»  
16:00 Tagungsende mit Apéro

## Wer kann teilnehmen?

- Alle interessierten Migrantinnen und Migranten (auch Nicht-SEV-Mitglieder)
- Alle interessierten SEV-Mitglieder

Angestellte der SBB und von SBB Cargo können für die Tagung Bildungsurlaub beanspruchen. Für Angestellte anderer konzessionierter Transportunternehmungen (KTU) gelten die entsprechenden Regelungen.

## Kosten

Die Tagungskosten werden vom SEV übernommen.

## Sprachen

D, F, I mit Simultanübersetzung.

## Anmeldung

Bis spätestens 25. September 2020 an:

SEV Zentralsekretariat  
Isabelle Magrini  
Steinerstrasse 35  
Postfach 1008  
3000 Bern 6

migration@sev-online.ch  
031 357 57 57

[www.sev-online.ch/migrationstagung](http://www.sev-online.ch/migrationstagung)



## LINK ZUM RECHT

# Beruflicher Austausch in WhatsApp: ein Risiko?



Rechtsschutzteam SEV

Ein kürzlich getroffener Bundesgerichtsentscheid veranlasst uns, die potenziellen Gefahren beim Austausch von WhatsApp-Nachrichten unter Arbeitskolleg/innen zu betrachten. Der betreffende Fall war der eines hochrangigen Polizeibeamten, der wegen beleidigender und sexistischer Äusserungen in einer WhatsApp-Gruppe mit Kolleg/innen und ehemaligen Anwärter/innen entlassen wurde. Der Chat-Verlauf ist im Urteil des Bundesgerichts ersichtlich und ist, gelinde gesagt, nichts Besonderes.

Aufgrund dieser Nachrichten wurde der Beamte fristlos entlassen. Sein Arbeitgeber warf ihm nicht nur die gemachten Äusserungen vor, sondern auch die Tatsache, dass er angesichts seines Ranges, seines Alters und seines Dienstalters hätte eingreifen sollen, um diese «Ausrutscher» zu stoppen.

Das Kantonsgericht erklärte das Vorgehen des Arbeitgebers für rechtswidrig. Das Bundesgericht bestätigte diesen Entscheid mit der Begründung, dass die Entlassung gegen den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verstosse. Auch wenn der Betroffene tatsächlich zu einem gewissen Grad entgegen seinen Pflichten gehandelt hat, hätte eine Sanktion verhängt werden müssen, die angemessener ist als eine fristlose Entlassung.

An dieser Stelle sei daran erinnert, dass Angestellte für in sozialen Netzwerken geäusserte Kommentare haften, seien sie «öf-

fentlich» oder «privat». Dies gilt auch, wenn keine expliziten vertraglichen oder behördlichen Vorschriften für die Nutzung dieser Plattformen vorliegt. Verstösst der Arbeitnehmer durch die Nutzung sozialer Medien gegen eine gesetzliche oder behördliche Verpflichtung, muss er mit Strafen rechnen. Diese Sanktionen müssen jedoch verhältnismässig sein und den Hintergrund, die objektive Schwere des Verstosses und alle weiteren Umstände berücksichtigen.

Das Urteil zeigt auf, welche Probleme die Verwendung von WhatsApp-Gruppen im Zusammenhang mit dem beruflichen Umfeld verursachen kann. Es ist sehr naiv zu glauben, dass dieser Austausch zwischen Kolleginnen und Kollegen immer streng privat bleibe und das professionelle Umfeld in keiner Weise beeinträchtigt. Je nach Situation geraten solche Gespräche rasch ausser Kontrolle, berufliche Überlegungen vermischen sich mit privaten Diskussionen, Beleidigungen oder verletzenden Aussagen. Screenshots zu machen und einige oder alle Nachrichten ausserhalb des Kreises der Gruppenmitglieder weiterzuerweitern ist so einfach; die Privatsphäre wird zur reinen Illusion.

Kommt es künftig öfter zu solchen Rechtsstreitigkeiten, besteht das Risiko, dass öffentliche Arbeitgeber die Verwendung solcher Gruppen im beruflichen Kontext verbieten. Doch ob dies wünschenswert ist, insbesondere für Arbeitnehmende in Führungspositionen (darunter auch Mitarbeitende des öffentlichen Verkehrs), die eine Vorbildfunktion einnehmen müssen – diese Frage bleibt offen.



## BLS-SUBVENTIONS-AFFÄRE

## Personal soll nicht Managementfehler ausbaden müssen

**SEV** Der SEV nimmt Kenntnis vom Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle zu den finanziellen Abläufen bei der BLS und vom Rücktritt von CEO Bernard Guillelmon. Der SEV war und ist in solchen Fällen – gerade auch wenn es um die Verwendung von öffentlichen Geldern geht – immer für schonungslose Aufklärung. Er fordert inständig Transparenz und Korrektheit und bei Verfehlungen natürlich auch entsprechende Konsequenzen. Das Personal wird für die entstandenen finanziellen Schäden mit Sicherheit nicht bezahlen, dafür wird sich der SEV mit aller Vehemenz einsetzen. Er hat bei der Geschäftsleitung der BLS entsprechend interveniert und ein dringendes Gespräch verlangt, um seine Haltung darzulegen und offene Fragen zu klären.

Die BLS hatte dem Personal am 28. Februar 2020 mitgeteilt, die Rückzahlung fi-

nanzieren zu können, ohne dass es deswegen zu einem weiteren Sparprogramm und damit einhergehend gar zu Stellenabbau komme. «Die Rückzahlung finanzieren wir aus unserem Vermögen. Und mit unserem Effizienzprogramm Best Way haben wir uns bereits auf zukünftig niedrigere Abgeltungen vorbereitet. Deshalb ist es wichtig, das eingeleitete Programm weiterzuverfolgen», schrieb die BLS damals. Für den SEV ist diese Aussage ein Affront gegenüber allen BLS-Mitarbeitenden, sollte die BLS-Geschäftsleitung tatsächlich schon länger von den Verfehlungen Kenntnis gehabt haben. Unter eben diesem Sparprogramm wurden Mitarbeitende entlassen, während viele andere durch Mehrarbeit, Effizienzsteigerungsmassnahmen und grosse Unsicherheit belastet waren und es noch immer sind.

### Zu viele Subventionen bezogen

Am 28. Februar 2020 hatte die BLS informiert, dass sie Verkäufe von Halbtax-Abos im Libero-Verband über mehrere Jahre nicht budgetierte und dadurch zu hohe Abgeltungen von Bund und Kantonen für den Regionalen Personenverkehr erhielt. Die Finanzdelegation des Bundes und die Eidgenössische Finanzkontrolle haben am 3. September ihren entsprechenden Untersuchungsbericht veröffentlicht. Gemäss BLS

sind die Gelder zweckbestimmt im öV geblieben. Es seien keine Dividenden ausgeschüttet worden und es habe keine persönliche Bereicherung stattgefunden. BLS-CEO Bernard Guillelmon gab aufgrund der Erkenntnisse aus dem Bericht nach zwölf Jahren seinen Rücktritt.

Bereits 2019 hatte das BAV bei der BLS ein fehlerhaftes Zinsglättungsmodell entdeckt und eine Rückzahlungsvereinbarung abgeschlossen.

## ZENTRALVORSTAND BLS

## Herausfordernde Themen in schwierigen Zeiten

**Chantal Fischer** Der Zentralvorstand der SEV-Sektionen bei der BLS hat sich am 20. August – im Beisein der GAV-Konferenz und unter Berücksichtigung der Corona-Schutzmassnahmen – zusammengefunden und eine Vielzahl wichtiger Themen behandelt.

Die delegierten SEV-Mitglieder aus den verschiedenen Personalkategorien führten unter anderem intensive Diskussionen über die künftigen SEV-Strukturen bei der BLS und die Aufstellung der beiden Gremien. Ziel ist es, die SEV-Mitglieder bei der BLS in Zukunft noch besser gegenüber ihrer Arbeitgeberin zu vertreten. Die Diskussionen werden weitergeführt und sollten im Spätherbst zu ersten Resultaten führen. Wir werden auf diesem Weg darüber berichten.

Auch die aktuelle Situation der Pensionskasse Symova gab zu reden. Die Zinsen und die Renditen an den Finanzmärkten befinden sich im Sinkflug, und so ebenfalls die zu erwartenden künftigen Renditen auf dem Anlagevermögen der Symova. Um die Altersrenten nachhaltig zu sichern, braucht es deshalb gewisse Anpassungen. Der Stiftungsrat der Symova senkt den technischen Zinssatz entsprechend. Die Umwandlungssätze werden als Folge davon per 1.1.2022 tiefer ausfallen. Die BLS will nach eigenen Angaben bestmögliche Abfederungsmassnahmen erarbeiten.

Ebenso ein Thema waren die anstehenden Lohnverhandlungen, die unter den aktuellen Umständen besonders herausfordernd sind. Sobald hierzu weitere Informationen vorliegen, werden wir über die entsprechenden Kanäle kommunizieren.

### Wettbewerb

Eine Gewerkschaft ist nur so stark wie ihre Mitglieder! Umso wichtiger ist es, dass aktive SEV-Mitglieder weitere Kolleginnen und Kollegen für den SEV gewinnen können und ihnen so die Möglichkeit geben, ebenfalls mitzureden und mitzubestimmen.

Unsere Mitglieder sind die besten Werberinnen und Werber. Der SEV belohnt dies mit einer Prämie von 50 Franken pro neugeworbenem Mitglied. Zudem nehmen alle SEV-Mitglieder, die bei der BLS arbeiten und bis zum 30. September 2020 mindestens ein Neumitglied werben, automatisch an einem Wettbewerb teil. Es warten attraktive Preise:

- 1. Preis: Smartbox im Wert von 149 Franken und SEV-Überraschung
- 2. Preis: Reka-Checks im Wert von 100 Franken und SEV-Überraschung
- 3. Preis: Reka-Checks im Wert von 50 Franken und SEV-Überraschung

ABSTIMMUNG VOM 27. SEPTEMBER

# Personenfreizügigkeit: «Zu viel ist zu viel»?

Vivian Bologna / Übers. chf / Fi (Zitate)  
vivian.bologna@sev-online.ch

Die SVP schießt auf die Personenfreizügigkeit und will diese mit ihrer Begrenzungsinitiative abschaffen. Vor der entscheidenden Abstimmung am 27. September schauen wir uns ihren vereinfachten Appell «Zu viel ist zu viel» näher an. Die Gewerkschaften, so auch der SEV, rufen zur Ablehnung der Initiative auf.

Zu viel ist zu viel. Die Schweiz kann keine 10 Millionen Menschen aufnehmen. Die Schreckensvision der SVP ist klar: Eine Bevölkerungsexplosion, die zu überfüllten Verkehrsmitteln und einer übermässig zubetonierten Schweiz führt.

Das Bundesamt für Statistik (BfS) geht davon aus, dass in absehbarer Zeit mehr als 10 Millionen Menschen in der Schweiz leben dürften. Im mittleren Szenario, das die NZZ am Sonntag, 31. August beleuchtet, dauert es bis dahin noch zwanzig Jahre.

Wie stehen die Gewerkschaften dazu? Pierre-Yves Maillard, Präsident des Schweizerischen Gewerk-

schaftsbunds (SGB) stellt sich dieser Frage, nachdem er die Zahlen des BfS unter die Lupe genommen hat. «Die Anzahl Pensionierte wird bis 2040 von 1,6 Millionen auf 2,5 Millionen ansteigen», immer nach dem mittleren BfS-Szenario. Die unter 20-Jährigen machen 2040 etwa 2 Millionen aus, im Gegensatz zu den heutigen 1,7 Millionen. Zwischen diesen beiden Kategorien steht die arbeitende Bevölkerung, welche die Rentner/innen und die Jungen finanziert und/oder betreut. Ihre Zahl wächst bis 2040 nur wenig, von 5,3 auf 5,6 Millionen Menschen. Falls die SVP-Initiative zu einer Begrenzung der Zuwanderung führt, werden noch weniger Erwerbstätige da sein, um Schulen, Pflegeheime und Sozialwerke zu finanzieren und als Lehrpersonen, Pflegenden oder im öV zu arbeiten. «Das ist die grosse Frage, die wir nie vergessen dürfen», so Maillard weiter: «Wie viele Erwerbstätige brauchen wir, um die Seniorinnen und Senioren und die Jungen zu versorgen?» Angesichts der stets älter werdenden Bevölkerung könnte es für die Wirtschaft ohne Migrant/innen schwierig werden.

## Löhne schützen

Für die Gewerkschaften ist die Kampagne der SVP falsch, denn es geht im Initiativtext nicht um die Begrenzung der Bevölkerung. Mit einem Ja am 27. September fällt die Personenfreizügigkeit, wenn innerhalb ei-



Die Kündigung der Personenfreizügigkeit führt zum Fall aller sieben Abkommen der Bilateralen I. Damit käme die Schweiz unter Druck. Sie hat ca. 8,7 Mio. Einwohner/innen, die EU rund 448 Mio.: Wer ist da mehr auf Abkommen angewiesen – zum Export usw.?

**ROGER AMSLER**

Rangierer, Mitglied Zentralvorstand RPV

nes Jahres keine Vereinbarung mit der EU gefunden werden kann. «Alle bilateralen Abkommen und das Entsendegesetz würden dann ausser Kraft gesetzt – und damit die ausgehandelten flankierenden Schutzmassnahmen, die dem Risiko von Lohndumping entgegenwirken sollen. Dazu gehören die Kontrolle der Löhne und Arbeitsbedingungen sowie die Verbindlicherklärung der Gesamtarbeitsverträge», betont Giorgio Tuti, SEV-Präsident und Vizepräsident des SGB. Bevor es die bilateralen Verträge und flankierenden Massnahmen gab, waren nur 1,4 Millionen Arbeiter/innen einem GAV unterstellt. Heute sind es 2 Millionen, die zudem durch Lohnsysteme und Mindestlöhne geschützt sind.

## SEV-Aktive sagen NEIN

Im Verkehrswesen ist das Personal



Das Ende der Personenfreizügigkeit wäre das Ende der flankierenden Massnahmen. Diese ermöglichen die Ausdehnung der GAV und die Einführung von Mindestlöhnen und Kontrollen in den Unternehmen. Und sie sehen Sanktionen für fehlbare Arbeitgeber vor.

**MARIE-JOSÉ JUILLET**

Kundenberaterin SBB, Präs. AS Romandie

dank qualitativ hochstehender GAV geschützt, mit denen gute Branchenstandards gesetzt werden konnten. «Die GAV sind so gut, weil unser gewerkschaftlicher Organisationsgrad hoch ist. Diesen Weg gilt es weiterzuverfolgen», schliesst Giorgio Tuti.

Unser Dossier zur Initiative unter [sev-online.ch](https://sev-online.ch)

Der SEV beteiligt sich entschieden an dieser Abstimmungskampagne. Er engagiert sich vor allem auch bei seinen Mitgliedern, die entsprechend Stellung beziehen (siehe unten), sowie auf seinen digitalen Kanälen.

Das Problem liegt nicht in der Personenfreizügigkeit. Um Lohndumping in einem deregulierten Arbeitsmarkt zu bekämpfen, braucht es die flankierenden Massnahmen.



Die Initiative ist eine Gefahr für gute Jobs und faire Bedingungen. Ihr Ultimatum, das Freizügigkeitsabkommen innert 13 Monaten zu kündigen, zerstört eine jahrelange Erfolgsgeschichte. Das Volk kann dabei nichts mehr steuern. Ist das noch demokratisch?

**RUEDI BAUMANN**

Vizepräsident ZPV Säntis-Bodensee

## INITIATIVE

# 13. AHV-Rente: Jetzt unterschreiben!

Vivian Bologna Die Unterschriftensammlung für die 13. AHV-Rente wurde nach zweimonatigem Stopp aufgrund der Covid-19-Pandemie wieder aufgenommen. Wie in der letzten Zeitung angekündigt, hat der SEV bereits mehr als die Hälfte der 10 000 Unterschriften, die er zu sammeln versprochen hat, erreicht.

Diese Zeitung enthält ein Formular, das du und die Menschen in deinem Umfeld direkt unterschreiben können. Wer die Zeitung in digitaler Form liest, kann das PDF auf unserer Webseite öffnen und die Seite mit dem Formular ausdrucken und unterschreiben.

Onlineformular ausdrucken und unterschreiben: [sev-online.ch/](https://sev-online.ch/)

Aufgrund der Coronakrise ist die Ausgangslage heute eine andere. Es gibt viele Unsicherheiten und die Gegner werden sicherlich behaupten, jetzt sei nicht der richtige Zeitpunkt, mehr Geld auszugeben. Doch ihrer

Meinung nach ist nie der richtige Moment, um mehr Geld in die AHV zu investieren – auch nicht unter besseren Bedingungen.

## Es gibt genügend Argumente

Trotz der Krise sprechen immer noch viele Argumente für diese Initiative. Zuallererst sei daran erinnert, dass die AHV-Renten nicht reichen, um den Lebensunterhalt zu bestreiten, und dass sie trotz Teuerungsausgleich hinter der Entwicklung der Löhne und der Lebenshaltungskosten hinterherhinken, v. a. der Krankenkassenprämien. Zugleich sind in den letzten Jahren die Pensionskassenrenten gesunken, obwohl die Mitarbeitenden immer höhere Beiträge leisten. Die Rente derjenigen, die heute oder morgen pensioniert werden, ist niedriger als die der früheren Generationen.

Eine 13. AHV-Rente ist für alle Pensionierten von grosser Bedeutung, insbesondere für Frauen, da ihre Renten aus der 2. Säule erheblich niedriger sind als die der Männer. Worauf wartest du noch? Unterschreibe jetzt!

**AHV** **x13**  
Unsere Arbeit verdient gute Renten

## AM 27. SEPTEMBER: GUTE JOBS UND LÖHNE VERTEIDIGEN!





## VERSUCHE MIT SELBSTFAHRENDEN BUSSEN

# Zu langsam, zu klein, zu stur

Peter Moor  
zeitung@sev-online.ch

**Die verschiedenen Versuchsbetriebe mit selbstfahrenden Bussen in der Schweiz zeigen vor allem eines: Der Weg ist noch sehr weit, bis solche Systeme überhaupt Teil des öffentlichen Verkehrs werden können. Die Fahrzeuge sind unflexibel, weil sie ihren digitalen Regeln folgen, sie sind sehr klein, und sie fahren viel zu langsam.**

Äusserst vorsichtig setzt sich das kleine bunte Gefährt an der Bushaltestelle bei der Marzilibahn in Bewegung. Vorsichtig geht die Fahrt in die Quartierstrasse unterhalb des Bundeshauses, und bald steht es vor einem seiner grössten Probleme: Es muss nach links abbiegen. Die Technik des kleinen Elektrobusses ist auf Sicherheit ausgerichtet; wenn seine Sensoren nicht völlig sicher sind, dass der Weg frei ist, bewegt sich das Fahrzeug keinen Zentimeter.

Bern ist nach Schaffhausen und Zug der dritte Ort in der Deutschschweiz, wo Versuche mit selbstfahrenden Bussen unternommen werden. Man wolle vor allem die Integration in die Leitstelle genauer erproben, begründet Bernmobil seinen eigenen Versuch. Weitere drei Versuche gibt es in der Westschweiz (siehe Artikel unten).

### In weiter Ferne

Zur Auswahl stehen zwei Fahrzeugtypen, einerseits von Easymile, andererseits von Navya.

Beide Firmen haben ihren Sitz in Frankreich. Die Busse ähneln sich stark. Im ersten Moment wirken sie, als wären sie einem Kinderbuch entflohen: klein, leicht eiförmig und bullig. Vor einigen Jahren hat der schwedische Nutzfahrzeughersteller Scania angekündigt, einen 12 Meter langen autonomen Bus mit Platz für bis zu 80 Passagiere zu bauen, doch eine Nachfrage dort hat ergeben, dass «es etwas ruhiger um dieses Thema geworden ist».

Das trifft es ziemlich auf den Punkt. Im Alltagsverkehr auf Schiene oder Strasse ist eine volle Automatisierung weit entfernt. Die Fahrzeuge sind auf eine exakte Fahrspur programmiert; steht ein Hindernis im Weg, halten sie an und warten, bis es weg ist. Bereits Pflanzen am Strassenrand sind ein Problem: In Zug erfolgte die Programmierung im Winter; als im Frühling die Sträucher zu spriessen begannen, ragten sie in den Fahrweg und führten zum Stillstand. Auch Regen, Schnee und Nebel sind Hindernisse. In allen diesen Fällen muss der Begleiter im Fahrzeug auf Handbetrieb umstellen.

### Bund will Grundlagen schaffen

Weshalb finden diese Versuche weiterhin statt, obwohl offensichtlich ist, dass eine Umsetzung im Alltag in sehr weiter Ferne liegt? Zuständig ist nicht etwa das Bundesamt für Verkehr, sondern das Bundesamt für Strassen Astra. Die Kommunikationsabteilung schreibt dazu: «Wir sehen die positiven Potenziale, und die wollen wir erschliessen.» Entsprechend will das UVEK in der Revision des



Startbereit zur Testfahrt: Autonomer Bus von Bernmobil auf der Linie 23.

Strassenverkehrsgesetzes die Zulassung von teil- und vollautomatisierten Fahrzeugen regeln. Allerdings stehen da nicht Busse im Vordergrund. Bereichsleiter Bruno Schmid vom Astra schreibt, dass das grösste Potenzial beim Güterverkehr gesehen werde. «Insbesondere bei der lokalen Feinverteilung von Gütern könnten automatisierte Fahrzeuge in Zukunft eine bedeutende Rolle spielen.»

Für Christian Fankhauser, Vizepräsident SEV und zuständig für die KTU, also auch Busunternehmen, sind insbesondere unbegleitete Fahrten undenkbar: «Es ist kaum vorstellbar, dass Reisende für eine längere Fahrt in einen Bus ohne Chauffeur steigen.»

Er hält denn auch klar fest, dass die Anwesenheit einer Begleitperson zwingend ist. Er stellt aber grundsätzlichere Bedenken in den Vordergrund: Wie wird sich das autonome Fahrzeug in einer ethisch schwierigen Situation entscheiden, etwa wenn die einzige Wahl aus dem Zusammenstoss mit einem entgegenkommenden Fahrzeug und dem Ausweichen in eine Personengruppe am Strassenrand besteht?

### Alle suchen – und finden dasselbe

Von solchen Situationen sind die Fahrzeuge in den zurzeit laufenden Versuchen meilenweit entfernt. Gefährlich wird es vorerst nicht wegen zu hoher, sondern zu tiefer Geschwindigkeit. Der bisher einzige Unfall bei Schaffhausen wurde mit dadurch ausgelöst, dass der autonome Bus langsamer beschleunigte, als von der betroffenen Velofahrerin erwartet.

Unbestritten ist jedoch, dass die Versuche laufend neue Erkenntnisse bringen: Die Anforderungen an die Steuerung und die Technik, insbesondere an die Flexibilität bezüglich Fahrspur, können heute recht genau beschrieben (aber noch nicht umgesetzt) werden. Das selbständige Umfahren von Hindernissen, die in die Fahrspur ragen, etwa am Strassenrand abgestellte Fahrräder oder ungenau parkierte Autos, steht dabei weit oben. Um überhaupt an einen Einsatz im Linienverkehr denken zu können, müsste jedoch vor allem die Geschwindigkeit höher werden.

Weitere Informationen siehe  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)  
(Themen / Intelligente Mobilität)

Wenn überhaupt, könnten autonome Fahrzeuge wohl in erster Linie dazu dienen, noch einen Schritt weiter zu erschliessen, als dies der öffentliche Verkehr heute tut, also noch näher an die Haustür.

Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident des VPT, stellt schliesslich einen grösseren Zusammenhang her. Er sieht die autonomen Busse als Teil der unausweichlichen, fortschreitenden Digitalisierung des gesamten Verkehrssystems. Es gelte, rechtzeitig bei den zahlreichen Berufsgattungen die kommenden Anforderungen zu erfassen und das Personal dafür zu ertüchtigen. Seine Hauptforderung ist deshalb viel allgemeiner: «Die Digitalisierungsgewinne müssen dem Personal zugute kommen!»

## AUTONOME BUSSE

# Noch keine Erfolgsgeschichte: Pilotversuche in der Westschweiz

Alberto Cherubini / Übers. Peter Moor  
zeitung@sev-online.ch

**Die ersten Tests mit selbstfahrenden Bussen in der Westschweiz fanden an der ETH Lausanne statt. Es folgten Betriebsversuche in diversen Ortschaften; in Genf steht ein Versuch mit Halt auf Verlangen bevor. Die Betreiber bleiben dran.**

Auch in der Westschweiz sind die autonomen Busse (noch) keine Erfolgsgeschichte. Nachfolgend eine Übersicht über die beim Astra genehmigten oder vor der Genehmigung stehenden Westschweizer Projekte; alle Fahrzeuge sind Typen des französischen Herstellers Navya.

### 2016: Postauto in Sion

Im Juni 2016 hat Postauto in der Altstadt von Sion mit zwei selbstfah-

renden Bussen begonnen. Diesen Frühling wurde der Versuch auf unbestimmte Zeit unterbrochen. Gemäss Valérie Gerl, Postauto-Mediensprecherin, wurde «der Entscheid gefällt, um Ansteckungen mit Corona zu verhindern, da in den kleinen Fahrzeugen der nötige Abstand zwischen den Passagieren nicht einzuhalten ist». Ab Fahrplanwechsel sollen die autonomen Busse den Bahnhof Sion mit dem Einkaufszentrum Uvrier verbinden, wenn das Astra dies genehmigt.

### 2017: TPF in Marly

Im Sommer 2017 folgten die Freiburger Verkehrsbetriebe TPF mit einem Versuch in der Gemeinde Marly (siehe Box).

### 2018: TPG in Meyrin

Im Juni 2018 haben die Genfer Verkehrsbetriebe TPG ihre selbst-

fahrenden Busse im Zentrum von Meyrin in Betrieb genommen. Der Versuch wurde im März wegen der Pandemie unterbrochen, wird aber seit 24. August weitergeführt.

Zudem stehen die TPG vor der Lancierung eines weiteren Pilotprojekts in Zusammenarbeit mit der Universität Genf und den Genfer Unispitälern. Selbstfahrende Busse mit Halt auf Verlangen – und zwar nicht unbedingt an festgelegten Haltepunkten – sollen auf dem weitläufigen Gelände der psychiatrischen Klinik Belle-Idée in Thônex verkehren. Die Zustimmung des Astra liegt vor.

Auch in den Depots der Regionalen Verkehrsbetriebe Morges - Bières - Cossonay MBC stehen zwei Busse bereit, um in Cossonay den Verkehr zwischen der Seilbahnstation und der Altstadt aufzunehmen.

## Marly: Reaktionen sind sehr positiv

Laura Andres, verantwortlich für das Projekt mit selbstfahrenden Bussen bei den TPF, im Interview:

### Wie ist die Bilanz zum Pilot in Marly?

Sie ist durchgezogen. Wir mussten feststellen, dass die Technik nicht so weit entwickelt ist, wie wir erwartet hatten. Wir sind auf zahlreiche Schwierigkeiten mit der Streckenführung gestossen. So stören etwa die wechselnde Vegetation und das unsichere Wetter mit Regen und Schnee den Betrieb. Die Fahrzeuge sind Prototypen und es müssen technische Verbesserungen entwickelt werden. Hingegen ist die Reaktion des Publikums sehr positiv. Die Passagiere haben die neuen Busse gut akzeptiert und benutzen sie wie «normale» Verkehrsmittel.

### Wie geht es weiter?

Wir wollen die Busse bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 weiter fahren lassen. Danach wird eine «konventionelle» Buslinie das Marly Innovation Center (MIC) bedienen, da die ersten Bewohner einziehen werden und damit die Kapazität der selbstfahrenden Busse (je 11 Plätze) nicht mehr ausreicht.

### Wer hat den Kauf der Busse bezahlt und wie viel haben sie gekostet?

Der Kanton Freiburg und das MIC haben je ein Fahrzeug bezahlt, zum Preis von je rund 250 000 Franken.

### Wer finanziert den Betrieb?

Der Betrieb wird von den Bestellern bezahlt, also der Agglomeration Freiburg und dem Kanton.

HELVETIA

## Auf festem Versicherungsfundament bauen

**Wir planen nächsten Frühling den Bau unseres eigenen Hauses. Welche Versicherungen sollten wir abschliessen für den Fall, dass während der Bauzeit etwas schief läuft?**

Angesichts der enorm tiefen Zinsen und der unsicheren Lage an den Finanzmärkten bauen immer noch viele auf die Sicherheit eines Eigenheims. Während der Verwirklichung ihres Hausstraums kann jedoch so einiges schiefgehen und zum Albtraum werden. Für die grössten Risiken sorgen in den meisten Kantonen die obligatorischen Gebäudeversicherungen vor. Bauherrin und Bauherr müssen dort ihr Objekt mit der Bauzeitversicherung gegen Elementarschäden wie Feuer oder Überschwemmung versichern. Eine solche Versicherung wird übrigens in der Regel auch bei Umbauten oder bei der Montage einer Solaranlage vorgeschrieben.

Allerdings drohen noch viele andere Unfälle, welche durch die Bauzeitversicherung nicht gedeckt sind, aber in einem finanziellen Desaster enden können. So kann beispielsweise die Baugrube einstürzen oder ein Baugerüst umkippen und die bereitstehenden Fenster zertrümmern. Nicht immer ist dabei klar, wer nun den Schaden verursacht hat und haftbar ist. Für solche Fälle kann eine Bauwesenversicherung abgeschlossen werden, welche alle am Bau beteiligten Partner einschliesst, also auch Planer und Handwerker.

In Kombination sollte auch eine Bauherrenhaftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Fällt beispielsweise aus ungeklärten Gründen etwas vom Baugerüst und beschädigt das darunter parkierte Auto des Nachbarn, vergütet sie die entsprechenden Kosten. Sie deckt aber nicht nur Personen- und Sach-



schäden an Dritten, sondern wehrt für die Bauherrin, den Bauherrn auch unbegründete Ansprüche ab. Nicht eingeschlossen sind in diesen Versicherungen unter anderem reine Planungsfehler, Schäden durch Diebstahl von Baugeräten auf der Baustelle oder Kosten zur Behebung von Baumängeln. Für solche und ähnliche Vorkommnisse sind die jeweiligen Planer und Unternehmer verantwortlich und sollten sich entsprechend versichern. Für den passenden Versicherungsschutz auch in der Planung der Finanzierung rund um das Eigenheim wie auch die Auswirkungen auf die Vorsorge können die SEV-Mitglieder die Versicherungsspezialisten von Helvetia beiziehen, so zum Beispiel **Shkodran Mehmedi** von der Generalagentur Kloten. Weitere Informationen unter [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

In Partnerschaft mit  
**helvetia**  
 Ihre Schweizer Versicherung

ZPV SÄNTIS-BODENSEE

## Präsidentenwechsel

**Jürg Zindel** Urs Wenger eröffnete am 26. August in Rorschach seine letzte Hauptversammlung als Sektionspräsident.

Die Berichte des Präsidenten, der Kassierin und der GPK wurden einstimmig gutgeheissen. Neu im SEV begrüsst wir Ann Catherine Berchtold, Alban Hoti, Patrick Kurz und Andrea Lambach. Aus anderen Sektionen zu uns wechselten Aline Menet, Fabian Balmer, Evi Bilgeri und Hans Länzlinger. Uns verlassen und in andere Sektionen gewechselt haben Ximena Münger, Monika Bürkli, Brigitte Herzig und Geo Codioli. Alles Gute in der Pension wünschen wir Hanspeter Herrgott und Roland Steiner.

Als neuer Präsident wurde Joa Hester gewählt. Alle anderen Vorstandsmitglieder wurden in ihren Ämtern bestätigt. Herzlichen Dank an Urs Wenger für die tolle Zusammenarbeit und sein Engagement in den letzten elf Jahren als Präsident. Ein herzliches Dankeschön auch an Lydia für die tatkräftige Unterstützung bei Versammlungen und anderen Anlässen. Vizepräsident Ruedi Baumann würdigte die Arbeit von Urs Wenger und übergab ihm ein Geschenk.

Auf die Delegiertenversammlung vom 30. September 2020 gibt ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet sein Amt ab, auch ihm ein Dankeschön für die geleistete Arbeit und die Besuche an unseren Versammlungen.

Danach stellte sich unser neuer SEV-Gewerkschaftssekretär Markus Cadosch vor, und Ruedi Baumann informierte über Peko-Geschäfte. Auf grossen Wunsch der Mitar-



Von links: Der neue Präsident Joa Hester mit Andreas Menet und Urs Wenger.

beitenden kann per Ende Jahr ein Rucksack bestellt werden zum Mitführen der Gegenstände. Züge, die ab 22 Uhr allein begleitet werden, sollten durch Securitrans-Personal verstärkt werden. Wegen Corona wurden einige Linien von Velos überschwemmt, wo vorher keine Probleme bestanden. Das Personal fühlt sich allein gelassen. Da viele Leute in der Schweiz Ferien machen, wird sich die Situation voraussichtlich nicht entspannen. Andreas Menet informierte über die Zeitabgeltung und Zulagen während Corona. Die Quote beim Tragen der Masken beträgt 80 bis 99%, wobei das Zugpersonal nicht die Polizei ist, die die Pflicht durchzusetzen hat.

Die Versammlung verabschiedete eine Resolution zum Versuch der Selbstabfahrt der IR 13 (siehe Seite 4). Die SBB will damit die Anschlüsse in Sargans sicherstellen. Das Zugpersonal versteht dies als Vorwurf, die Arbeit nicht richtig gemacht zu haben. Das Problem ist nicht die Abfertigungsmethode, sondern die Fahrplanplanung und die Technik des Zugstyp. Es besteht die Sorge, dass die Methode auf allen IR eingeführt wird. Nur gerade ein Jahr nach dem schrecklichen Unfall von Baden setzt die SBB wieder voll auf Technik anstatt auf genügend Augen. Sicherheit sei oberstes Gebot, hiess es nach dem tragischen Ereignis. Nun macht die Leitung einen Schritt zurück.

Nach der HV wurden wir von Werner Dutler kulinarisch verwöhnt – herzlichen Dank! Danke auch an Lydia und Manu für die Desserts. Zum Schluss wurde Lotto gespielt.



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 25 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz.

Wir suchen per 1. März 2021 oder nach Vereinbarung unsere/n neue/n

## Leiter/in Bahnbetrieb

### Ihr Aufgabenbereich

Sie leiten den Bereich Bahnbetrieb des RBS mit rund 110 Lok- und Tramführer/innen. Zusammen mit vier Teamleitern stellen Sie den Bahnbetrieb sicher. Als Bereichsleiter/in sind Sie für die Erstellung und Optimierung der Betriebsabläufe des Bahnbetriebes zuständig. Sie sind verantwortlich für die Unternehmensprozesse in den Themen Krisen- und Störungsmanagement. Mit Ihrer Fachkompetenz und Ihrem organisatorischen Geschick leisten Sie einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung hinsichtlich Sicherheit, Qualität und Kundenzufriedenheit. Sie arbeiten an internen und abteilungsübergreifenden Projekten mit und vertreten die Interessen der Kundinnen und Kunden sowie des Betriebes.

### Ihr Profil

Wir suchen eine Persönlichkeit mit mehrjähriger Führungserfahrung im Bereich Betriebsführung Bahn. Idealerweise bringen Sie eine Weiterbildung als öV-Manager/in, Spezialist/in öV und/oder eine betriebswirtschaftliche Weiterbildung mit. Sie sind eine Persönlichkeit mit einem Flair für Menschen, Technik und Zahlen und sorgen mit Ihrer offenen und kommunikativen Art für ein gutes Arbeitsklima.

Sie finden bei uns eine herausfordernde Tätigkeit mit grosser Entfaltungsmöglichkeit in einem dynamischen, aufgeschlossenen Arbeitsumfeld. Für weitere Informationen steht Ihnen Daniel Heynen, aktueller Stelleninhaber und künftiger Abteilungsleiter Produktion, Tel. 079 646 04 77 (ferienabwesend vom 18.09. – 06.10.2020), gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre vollständige Bewerbung vorzugsweise per E-Mail an [jobs@rbs.ch](mailto:jobs@rbs.ch) oder alternativ per Briefpost an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen.

Wir freuen uns, Sie kennenzulernen!

## TRIEBFahrZEUGFÜHRENDE B100

## Resolution an Leiter Infrastruktur übergeben



Schon im ersten Monat als Leiter SBB Infrastruktur erhält Peter Kummer vom SEV-Unterverband BAU eine Protestresolution.

**Fi** Peter Kummer, der neue Leiter der SBB-Division Infrastruktur, empfing letzten Donnerstag am SBB-Hauptsitz in Bern-Wankdorf eine Delegation des SEV-Unterverbands BAU bestehend aus Zentralpräsident Markus Kaufmann, Zentralausschussmitglied Hubert Koller und Triebfahrzeugführer B100 Philippe Schibli, der auch Lokführer dieser Gattung ausbildet. Mit dabei war zudem SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber. Seitens SBB anwesend waren Rainer Durey, Leiter HR Infrastruktur, Heinz Freimann, Leiter a.i. des Geschäftsbereichs Verfügbarkeit und Unterhalt (I-VU), sowie Bettina Filli, HR-Verantwortliche I-VU.

Die «Protestresolution: Bereinigung berechnete Marktzulage

B100 – Verletzung von Treu und Glauben» war von der Delegiertenversammlung des Unterverbands BAU am 18. August verabschiedet worden und lautet wie folgt:

«Im Sommer 2019 wurde eine Vereinbarung zwischen SBB und SEV getroffen, die für Mitarbeitende B100 bei Infrastruktur I-IH, heute I-VU eine neue Marktzulage von 3000 Franken einführte. Schnell zeigte sich, dass es wegen SBB-internen Ungereimtheiten Mitarbeitende mit B100-Fähigkeiten ein sehr grosses Problem.

Die SBB sagten nach Bekanntwerden der Probleme zu, die Situation zu untersuchen, was zusätzli-

chen Mitarbeitenden eine Marktzulage ermöglichen würde. Diesen Kollegen sollte diese Zulage auch rückwirkend ausbezahlt werden.

Die SBB sagten aus, sie bräuchten dazu Zeit bis ins 1. Quartal 2020. Der SEV musste mehrere Male nachfragen, wo denn nun die Untersuchungen, Vorschläge der SBB seien (bei allem Verständnis wegen der Coronasituation).

Ende Juni 2020 nun teilten die SBB mit, sie könnten aktuell noch keine weiteren Mitarbeitenden berücksichtigen. Sie wollten die ganze Situation zuerst grundsätzlich SBB-konzernweit überprüfen.

Für den SEV-BAU ist dies unakzeptabel. Es ist ein Verstoss gegen Treu und Glauben. Eine zugesagte Überprüfung und Entscheidfin-

dung dieses klar definierten Bereiches wurde einfach abgeblasen. Ungerechtigkeiten innerhalb des Personals werden so betont. Die Führung macht sich so beim Personal absolut unglaubwürdig.»

Seitens HR wurde erklärt, dass rund 270 Triebfahrzeugführende B100 mit dieser Funktion im Stellenbeschrieb die Marktzulage erhalten hätten. Die Untersuchungen zur Berücksichtigung weiterer TFF B100 seien u. a. durch Corona und die Koordination mit der laufenden Weiterentwicklung des Lohnsystems SBB verzögert worden, kämen aber diesen September ins Leitungsteam der Division. Im Oktober sollte ein Treffen mit dem SEV dazu möglich sein, und ein Entscheid im letzten Quartal 2020.

## 1. MAI-MARSCH TROTZ CORONA

## SEV-Fahne kommt ins Museum

**Markus Fischer** Am 1. Mai sind bekanntlich Moritz Rapp (97), pens. Lokführer, und Walter Hubschmid (85), pens. Stellwerkbeamter, trotz Corona mit SEV-Fahne durch Bern marschiert (Moritz Rapp zum 85. Mal!) – bis sie wegen dem Demoverbot von der Polizei gestoppt wurden und die Fahne abgeben mussten. Das seit über 30 Jahren an jedem 1. Mai mitgeführte Textil haben sie wieder zurückerhalten, aber am 15. Juli für immer ans Bernische Historische Museum abgetreten. Museumsdirektor Thomas Pauli-Gabi wollte das Tuch in seiner Sammlung haben, «weil seine Geschichte ein Beispiel dafür ist, wie die Coronakrise unsere Welt durcheinanderbrachte und wie sich zwei Berner das Verbot eines Rituals nicht bieten lassen wollten».

Die Fahne fand am 15. Juli als erster Gegenstand Eingang in die Sammlung von Objekten, die im Rahmen des Projekts «Corona-Zeit – zeig was bleibt!» für die Nachwelt nachvollziehbar machen sollen, wie die Berner/innen die Krise erlebten. Das Museum hat die Bevölke-

rung aufgerufen, auf der Webseite [www.bhm.ch/corona-zeit](http://www.bhm.ch/corona-zeit) Fotos von Objekten zu deponieren, die sie persönlich mit Corona verbinden. Davon soll eine Auswahl auch noch physisch ins Museum kommen.

## «Diesen 1. Mai habe ich mir nicht nehmen lassen»

Bevor Moritz Rapp mit Walter Hubschmid die Fahne ans Museum übergab, gab er *Telebärn* ein Interview zur Bedeutung der Fahne und des traditionellen 1. Mai-Marsches:

**Shanice Bösiger, Journalistin von Telebärn: Wie ist das für euch zu wissen, dass diese Fahne jetzt bald in dieses Museum gehört?**

**Moritz Rapp:** Das ist natürlich eine grosse Ehre, dass wir historisch verewigt werden mit unserem speziellen 1. Mai-Umzug, den wir da gefeiert haben zusammen.

**Die Fahne kommt in die Sammlung von Dingen, die uns an die Corona-Zeit erinnern sollen. Die Fahne erinnert an euren 1. Mai-Marsch. Was verbindet ihr damit?**



V. r. Moritz Rapp, Walter Hubschmid und Museumsleiter Thomas Pauli-Gabi.

Was soll ich sagen... Wir haben ja damals Hausarrest gehabt, in unserem Alter. Aber diesen 1. Mai habe ich mir natürlich nicht nehmen lassen. Da bin ich mit «Wale» einfach runtergegangen an die Gerechtigkeitsgasse, und um 11 Uhr haben wir unseren Umzug gestartet. Bis eben dieser ominöse Besuch der Polizei gekommen ist.

## Was bedeutet für euch diese Fahne?

Das ist ein Symbol unserer Gewerkschaft. Der «Wale» hat die immer bei sich gehabt beim 1. Mai-Umzug. Und eine Fahne ist irgendwie ein Symbol einer Institution.

## Hat die Fahne vielleicht auch eine Symbolik mit Corona zusammen? Wolltet ihr auch diesbezüglich ein Zeichen setzen?

Da sehe ich jetzt weniger einen Zusammenhang.

**Vielleicht habt ihr euch aber gesagt, ihr wollt es trotz Corona einfach machen. Das ist vielleicht trotzdem ein Zeichen?**

Ja, eben, wie gesagt habe ich Hausarrest gehabt damals, in unserem Alter. Damals ist ja Hoch-Corona-Zeit gewesen. Aber da habe ich zu «Wale» eben gesagt: «Du, das lassen wir uns einfach nicht nehmen, wir gehen und fertig.»

## Eure Fahne ist vielleicht ein Zeichen, das Leute in 20 Jahren im Museum anschauen und mit Corona identifizieren werden. Was denkt ihr, was die Leute dann denken werden?

Das hätten wir nie im Entferntesten erwartet, dass das eine solche geschichtliche Ehrensache gibt für uns. Es geht aber nicht um uns, es geht um den Verband, den die Fahne symbolisiert, um den geht es im Prinzip.

## Die Fahne geht weg, werdet ihr sie nicht ein wenig vermissen?

Ja da haben wir schon noch andere, die wir «brauchen» können. Der SEV hat uns bereits eine neue mit dem neuen Logo festlich übergeben. Diese werden wir am 1. Mai 2021 wieder mittragen, so Gott will.

## UNTERVERBAND LPV

## Neue Website

Die Website des LPV – mit unveränderter Adresse [www.lpv-sev.ch](http://www.lpv-sev.ch) – ist nach einem gelungenen Relaunch nun auch Teil des SEV-Portals. Sie ist seit Mai eine Subsite der SEV-Site mit eigenständiger Domäne und profitiert von den bestehenden Portalfunktionen wie Mitglieder-Login, Agenda mit Kursverwaltung, einem modernen, auch für Tablets und Smartphones optimierten und reagierenden Design.

Sofern dein LPV-Login für die alte LPV-Website nicht mehr funktioniert, kannst du auf der Login-Seite des SEV eine neue Anmeldung für Mitglieder mit der Mitgliedsnummer und Geburtsdatum machen. Das neue Login funktioniert dann für die gemeinsame Plattform der Websites SEV und LPV. Eine Schulung für interessierte Sektionsvertreter/innen zum direkten Befüllen der Website wird im Oktober angeboten.

Wir laden dich herzlich ein, die neue Website zu besuchen und auch die im Mitgliederbereich zur Verfügung gestellten Informationen und Dokumente zu nutzen. Bei Fragen wende dich ungeniert an einen Funktionär deiner LPV-Sektion.

## 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](http://www.sev-online.ch)

**Redaktion:** Vivian Bologna (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

**Redaktionsadresse:** SEV-Zeitung, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch); Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

**Abonnemente und Adressänderungen:** SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), Telefon 031 357 57 57, Telefax 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, Telefax 044 928 56 00; [SEVzeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVzeitung@fachmedien.ch), [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)

**Produktion:** AZ Verlagsservice AG, Aarau; [www.chmedia.ch](http://www.chmedia.ch)

**Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

**Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 24. September 2020.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 17. September 2020, 8 Uhr.**

**Inserateschluss: 14. September 2020, 12 Uhr.**

## GUTE SEELEN IM SEV

# Anja Meierhans und Beat Wyss

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Viele SEV-Mitglieder kennen die beiden bestens: Anja Meierhans und Beat Wyss. Viel wissen die meisten wohl aber nicht über die guten Seelen im SEV. Das soll sich hiermit ändern.**

## Anja Meierhans – die SEV-Allrounderin

Schon seit sechs Jahren arbeitet Anja Meierhans mit Freude beim SEV. Ihre Rollen sind so vielseitig



Anja Meierhans hat im SEV ihren «Herzensjob» gefunden.

wie die Interessen der 44-Jährigen. Sie begrüsst Besuchende am Empfang und nimmt die Anliegen der SEV-Mitglieder an der Telefonzentrale entgegen, sie betreut die Cafeteria des SEV-Personals und sorgt dafür, dass immer genügend Getränke und sauberes Geschirr zur Verfügung stehen. Sie trägt die Verantwortung für die SEV-Bibliothek, hat den Gesamtüberblick über bestehende und neu bestellte Bücher, die für die Arbeit der SEV-Mitarbeitenden von Bedeutung sind. Ausserdem verwaltet Anja die Abonnemente der Zeitungen und Zeitschriften, die im SEV gelesen werden. Daneben hat sie zahlreiche Stellvertretermandate. Man ahnt es – ohne Anja geht kaum etwas im SEV. Die Vielseitigkeit dieses Allrounderjobs ist es denn auch, die Anja sehr schätzt, sowie auch den persönlichen Kontakt zu den Mitgliedern und Arbeitskolleginnen und -kollegen.

Anja hat die Verkehrsschule absolviert und wollte bei der SBB arbeiten. Unter dem Spardruck, der 1994 herrschte, kam sie aber nicht zu ihrer gewünschten Arbeitgeberin. Sie hängte das KV beim Lehrmittelverlag im Kanton Aargau an und landete in der Privatwirtschaft. Als sie die Stelle beim SEV sah,

wusste sie sofort: «Das ist eine Herzensangelegenheit!» Mit diesem Job konnte die Wahlbernerin ihren Sinn für das Engagement für andere und die Liebe zu Verkehrsthemen vereinigen. Mit einem Lachen betont sie: «Das Verkehrsmuseum war schon immer mein Lieblingsmuseum!» Und auch ihr Gewerkschafterherz entwickelte sich bereits im Kindesalter, geprägt insbesondere von ihren Eltern.

Die Aargauerin lebt seit längerem in Bern – und wird ihren selbstgekörteten Lieblingsort so

im SEV. Werden Flyer und Broschüren verteilt, so war Beat mit Sicherheit auch involviert. Er weiss auch Bescheid, wenn es um die SEV-Werbearbeit geht und unterstützt bei der Beschaffung von SEV-Material wie Fahnen, T-Shirts etc. Der 53-Jährige ist eine zentrale Ansprechperson für SEV-Mitarbeitende wie Mitglieder gleichermaßen. Seine ruhige, hilfsbereite Art wird von allen sehr geschätzt.

Zum SEV kam Beat eher überraschend. Auf Stellensuche stiess er auf das Inserat des SEV. Er malte sich allerdings kaum Chancen aus. Der SEV sah sein Potential und stellte ihn – zunächst temporär – ein. Beat, ursprünglich gelernter Heizungssanitär, arbeitet seit 25 Jahren im Digitaldruck. Das Grafische war schon seit langem ein liebgewonnenes Hobby, das er sich irgendwann zum Beruf machen konnte. Beim SEV kann er nun das Handwerkliche und Haus-technische mit dem Digitalen verbinden – ein Traum ging damit in Erfüllung. Beat fühlt sich denn auch sehr wohl in seiner Funktion. Die Frage nach seinem bisherigen Highlight im SEV beantwortet er mit einem freudigen Strahlen: «Der Kongress und das Hundertjahr-Jubiläum im letzten Jahr waren schon sehr prägend, und ich war ja noch ganz frisch dabei!»

Beat ist ein geselliger Mensch und privat in mehreren Vereinen aktiv, so beispielsweise im Jodlerklub und beim Hornussen. «Ich bin halt ein Emmentaler», fügt er schmunzelnd an. In der Tat ist er im Emmental aufgewachsen und lebt auch heute noch an dessen Rande, in Oberburg. Beat ist gerne in Bewegung, wandern oder auf dem Velo, und auch die Fotografie zählt zu seinen Hobbys. Er ist geschieden und Vater von drei nahezu erwachsenen Töchtern.



Beat Wyss in der SEV-Druckerei im Zentralsekretariat in Bern.

## SHEILA BELOMETTI UND MARIO SCHMID

# Neue Gesichter im Regionalsekretariat Zürich



Sheila Belometti ist neu zuständig für die SBB-Sektionen der Region Ost.

**Elisa Lanthaler** In dieser Coronazeit seine neue Arbeitsstelle anzutreten, ist gewiss ein spezieller Einstieg: Anfang Juni hat Sheila Belometti im Regionalsekretariat Zürich als Gewerkschaftssekretärin die SBB-Dossiers ihres Vorgängers Christoph Geissbühler übernommen. Dennoch zieht die 32-Jährige eine sehr gute Bilanz über ihre ersten Wochen im SEV: «Dank des super Teams in Zürich und meiner Vorgesetzten Barbara Spalinger, die alle sehr offen und zuvorkommen waren und mir jederzeit weitergeholfen haben, hatte ich einen mega guten Einstieg.»

Sheila Belometti ist vorwiegend bei ihren Urgrosseltern in Losone aufgewachsen, die dereinst aus Bern in den Südkanton «ausgewandert» waren. 2008 ist die gebürtige Tessinerin dann fürs Studium der Religionswissenschaften und Islamwissenschaft nach Zürich gezogen. Ihren Master hat Sheila Belometti später am Zentrum für Religion, Wirtschaft und Politik in Zürich, Luzern und Basel absolviert. Das Sprachtalent ist nicht nur perfekt bilingue (italienisch-deutsch), sondern spricht auch fließend französisch und englisch und kann sich auf Spanisch, Persisch oder Arabisch unterhalten. Sicher mit ein Grund, warum sie nach dem Studium für ein Praktikum beim EDA fünf Monate nach Saudiarabien und danach in die Schweizer Botschaft nach Skopje gehen durfte. Ab 2017 hat Sheila Belometti dann als Flugbegleiterin bei Helvetic gearbeitet, im August 2018 wurde sie Kabinenchefin. Unter anderem der Umstand, dass Helvetic bis heute noch keinen GAV hat, machte Sheila Belometti auf die wichtige Arbeit der Gewerkschaften aufmerksam. «Ich habe mich dazumal stark gemacht, das man sich gewerkschaftlich organisieren soll – dementsprechend oft wurde ich ins Büro zitiert», schmunzelt Sheila Belometti. Nun hat sie die Seiten gewechselt: «Ich wollte schon immer im Non-Profit-Bereich arbeiten». Besonders gefällt der 32-Jährigen, dass der SEV sich auf eine Branche konzentriert und man deshalb viel spezifischer arbeiten könne. «Und weil ich aus der Transportbranche komme, war der SEV sowieso die richtige Gewerkschaft für mich!»

In ihrer Freizeit mag es die Zürcherin gern gesellig, trifft sich mit Freunden, ist eine leidenschaftliche Köchin und reist nach wie vor für ihr Leben gerne.

## Von Bern nach Zürich

Sheila Belometti macht das «Team Ost» in Zürich wieder komplett, zu dem auch Regula Pauli, Markus Cadosch, Claude Meier, Angela Moonen-Herzog und seit letztem Herbst Mario Schmid gehören. Der gebürtige Zuger arbeitete bereits seit 2011 im Zentralsekretariat in Bern im Berufsrechtsschutz. Seit September 2019 ist der 34-Jährige nun im Regionalsekretariat Zürich tätig, zu 60 Prozent für den Berufsrechtsschutz und neu zu 20 Prozent als Gewerkschaftssekretär für Elvetino. Eine neue Herausforderung, die ihm gefällt: «Die Arbeit ist spannend, aber politischer: mit viel mehr Sitzungen und Verhandlungen». Sein Steckenpferd bleibe aber die Rechtsberatung: «Ich schätze den direkten Kontakt mit den Mitgliedern; zu versuchen, ein Problem zu lösen, im besten Fall zusammen mit dem Arbeitgeber – und wenn nötig, auch gerichtlich gegen ihn.»

Aufgewachsen ist Mario Schmid in der Stadt Zug, «sehr idyllisch, am Waldrand, mit drei Geschwistern.» Nach der Handelsmittelschule und der Zweitwegmatur hat er in Zürich Jus studiert. Noch während des Studiums begann er 2011 beim SEV und unterstützte das Rechtsschutzteam. Mario Schmid lebt mit seiner Frau und seiner kleinen Tochter, die im April zur Welt gekommen ist, in Escholzmatt im Entlebuch.



Mario Schmid



## SEV / Unterverbände

**3.10.**  
SEV Jugend

**Zmorgen-Schiff und Führung im Verkehrshaus** Die SEV-Jugend ist wieder zurück! Sei auch du dabei, wenn wir gemeinsam in den See steigen und das Verkehrshaus unsicher machen. Programm: Zmorgen-Schiffahrt von Luzern nach Brunnen; Transfer ins Verkehrshaus; Führung durchs Verkehrshaus und anschliessend Besichtigung; Gemütlicher Ausklang. Teilnahmebeitrag CHF 20, Nichtmitglieder CHF 70, Lernende gratis. Auf deine Anmeldung bis 25. September an [jugend@sev-online.ch](mailto:jugend@sev-online.ch) oder via Nachricht/WhatsApp an 079 223 59 89 freuen wir uns sehr. 10.05 Uhr, Treffpunkt beim alten Bahnhofstor, Luzern  
[sev-young.ch](http://sev-young.ch)

## Sektionen

**25.9.**  
ZPV Zürich-Schaffhausen

**Generalversammlung mit Apéro und Abendessen** Unsere GV findet nun doch noch statt. Alle Mitglieder, Pensionierten, Azubis, Teamleitenden und Gäste sind eingeladen. Traktandenliste liegt oder hängt im Depot auf/aus sowie auf der Website. Anschliessend an die GV (ab ca. 17.30 Uhr im Foyer) Apéro und Nachtessen mit den Partner/innen. Anmeldungen bis spätestens 21. September mit Eintrag auf der Liste oder oder via Präsident, [reto.bruellhardt@yet-net.ch](mailto:reto.bruellhardt@yet-net.ch), 079 479 18 74. Übrigens ist es die letzte GV unseres Präsidenten Reto Brüllhardt. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen.  
[zpv-zuerich.ch](http://zpv-zuerich.ch)  
14 Uhr, Pfarrei St. Josef, Röntgenstrasse / Heinrichstrasse, Zürich

**9.10.**  
ZPV Rheintal-Chur

**Jubiläumsversammlung** Die diesjährige Herbstversammlung steht ganz im Zeichen unseres 25-jährigen Bestehens. Darum sind auch Gäste wie Hans Länzlinger, Barbara Spalinger und Peter Peyer geladen. Die Versammlung startet um 16.15 Uhr. Nach der Versammlung gibt es einen Apéro und um 19 Uhr ein Nachtessen für all unsere Mitglieder. Interessierte tragen sich über den erhaltenen Doodlelink ein oder melden sich direkt an bei Martine Lendi, [martine.lendi@sbb.ch](mailto:martine.lendi@sbb.ch). Anmeldeschluss: 25. September. 16.15, Weiss Kreuz, Malans

## Sektionen VPT

**24.9.**  
VPT BLT

**Sektionsversammlung** Jedes Mitglied erhält eine persönliche Ein-

ladung. 18.30 Uhr, Basel (Lokalität wird noch bekannt gegeben)

**2.10.**  
VPT Appenzellerland

**Einladung zur Haupt- und Herbstversammlung** Damit der Shuttlebus ab Teufen und Speicher organisiert werden kann, muss mit der Anmeldung verbindlich der Anreiseweg angegeben werden. Die Einladungen mit den Anmeldeunterlagen hängen an den üblichen Orten aus. Anmeldeschluss: 25. September. Pensionierte melden sich bis zum selben Datum bei Ernst Näf, 071 793 29 87 oder einem anderen Vorstandsmitglied an. 18.15 Uhr, Restaurant Waldegg, Teufen

**15.10. und 12.11.**  
VPT RhB, Gruppe Pensionierte

ABSAGE

**Absage Jahresausflug und Jahresversammlung** Der Vorstand hat an einer E-Mail-Konferenz entschieden, die beiden noch ausstehenden Anlässe ersatzlos zu streichen. Der Jahresausflug vom 15. Oktober nach Sannaun sowie die Jahresversammlung vom 12. November in Thusis fallen aus. Das Risiko, diese Anlässe durchzuführen, wäre zu gross für unsere alte Garde. Somit werden wir wenn möglich im 2021 wieder mit neuem Elan das Jahresprogramm planen. Wir hoffen auf euer Verständnis, wünschen allen eine gesunde Zeit und hoffen, wir sehen uns im 2021 wieder.

**21.10.**  
VPT Deutsche Bahn Basel, Pensionärsgruppe

ABSAGE

**Absage Jahresausflug** Im Jahr 2020 findet wegen steigen Fallzahlen von Covid-19-Erkrankungen kein Jahresausflug statt.

## Pensionierte

**17.9.**  
Pensioniertes Zugpersonal Brugg

**Wanderung** Wir treffen uns bei der Bushaltestelle Brugg Zentrum und fahren mit dem Bahnersatzbus Brugg ab 13.35 Uhr nach Frick und weiter mit der S1 nach Eiken. Dort erwarten uns die Wanderleiter Dorly und Fridolin. Die Wanderung führt der Sissle und dem Rhein entlang nach Stein; knapp zwei Stunden. Zwischen 16 und 16.15 Uhr treffen wir im Restaurant Steinbock die Nichtwanderer/innen zum gemütlichen Teil.

**17.9.**  
PV Biel/Bienne

ABSAGE

**Ausfall Mitgliederversammlung** Die vorgesehene Versammlung fällt aus bekannten Gründen (Covid-19-Pandemie) aus. Die nächste Veranstaltung der Sektion ist voraussichtlich die Chlousefeier am 3. Dezember.  
[sev-pv.ch/de/sektionen/biel-bienne](http://sev-pv.ch/de/sektionen/biel-bienne)

**22.9.**  
PV Wallis

ABSAGE

**Tag der Begegnung/wichtige Infos – Massnahmen des Gesamtvorstands** In Anbetracht der andauernden Corona-Krise müssen wir leider den Event «Tag der Begegnung» in Ardon vom 22. September absagen. Die Schutzmassnahmen können dort nicht garantiert werden. Wir dürfen keine Risiken eingehen, die Gesundheit der Mitglieder hat absoluten Vorrang. Die Weihnachtsfeiern vom 10. Dezember in Martigny und 17. Dezember werden jedoch durchgeführt. Die momentan vorgeschriebenen Schutzmassnahmen können eingehalten werden. Dies unter Vorbehalt allfälliger neuer vom Bund und/oder den Kantonen angeordneten, schärferen Weisungen. Wir werden dazu laufend in der Verbandspresse informieren.

**24.9.**  
PV Zürich

ABSAGE

**Absage Herbstversammlung** Aufgrund der Fallzahlen haben wir entschieden, die Herbstversammlung abzusagen.

[sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich](http://sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich)

**28.9.**  
PV Fribourg

**Ausflug Avenches** Auch wir sind im Jahr 2020 nicht verschont geblieben, aber das Datum vom 28. September möchten wir Senioren beibehalten. Führung im Herzen des mittelalterlichen Avenches durch Sekretär Jean-Louis Scherz; Beginn um 11 Uhr, ca. eine Stunde (keine Hindernisse wie Stufen etc.). Gegen 12.15 Uhr Mittagessen im Restaurant de la Couronne im Zentrum von Avenches; Mittagsbuffet, Kaffee offeriert von der Sektion. Reisemöglichkeiten (bitte Maske nicht vergessen): Fribourg mit Bus TPF ab 10.19 Uhr, Avenches Faubourg an 10.46 Uhr, zu Fuss zum Hôtel de ville. Mit dem Zug: Ankunft Avenches 10.30 Uhr und Bus zum Hôtel de ville. Anmeldung bis 25. September an Eric Pont, [niric@sunrise.ch](mailto:niric@sunrise.ch), 026 660 59 63, 076 579 59 63 oder Joël Terrapon, [terrapon.joel@bluewin.ch](mailto:terrapon.joel@bluewin.ch), 026 660 53 70, 079 697 47 94.  
[sev-pv.ch/de/sektionen/fribourg](http://sev-pv.ch/de/sektionen/fribourg)

**19.10.**  
PV Winterthur-Schaffhausen

ABSAGE

**Absage Sektionsversammlung** Die Sektionsversammlung im reformierten Kirchgemeindehaus Winterthur-Wülflingen findet aufgrund der aktuellen Coronasituation nicht statt. Sofern uns die Aktualität nicht einholt, ist gemäss Jahresprogramm der nächste Termin die Adventsfeier vom 7. Dezember.  
[sev-pv.ch/de/sektionen/winterthur-schaffhausen](http://sev-pv.ch/de/sektionen/winterthur-schaffhausen)

## Bildung

**2.12.**  
PK-Netz 2. Säule

**PK-Netz Tagung 2020 mit Serge Gaillard** Tagungsprogramm und Infos zu Kosten und Anmeldung siehe Website, Rubrik «Veranstaltungen».  
[pk-netz.ch](http://pk-netz.ch)  
9.45 bis 16.30 Uhr, Hotel Kreuz, Bern

## LESER/INNENBRIEF

# Banken dürfen Bussen von den Steuern abziehen!



**Otto Huser, Thalwil,**  
**langjähriger Sekretär**  
**PV-SEV**

Kaum zu glauben, was wegen der Corona-Krise alles möglich ist. Ein folgenschwerer Entscheid ist unter dem Radar der öffentlichen Wahrnehmung untergegangen. Gut, dass uns die Presse aufrüttelt. Linke planen ein Not-Referendum gegen ein brisantes Gesetz. Um was geht es? National- und Ständerat haben am 19. Juni 2020 das «Bundesgesetz über die steuerliche Behandlung finanzieller Sanktionen» in der Schlussabstimmung verabschiedet. Der Erlass sieht vor, dass Schweizer Unternehmen künftig Bussen in Millionen- oder gar Milliardenhöhe von ihren Steuern absetzen dürfen. Wenn ich so etwas lese, dann fällt mein Gerechtigkeitssinn an zu rebellieren, denn wer von uns «Normalsterblichen» kann eine Park- oder Schwarzfahrerbuse von den Steuern abziehen? Es ist dringend Zeit, dass die Linken für Gerechtigkeit sorgen und sofort mit der Unterschriften-sammlung für ein Referendum starten. Die Zeit drängt: Die 100-tägige Referendumsfrist hat am

30.06.2020 bereits begonnen (sie läuft am 8. Oktober ab).

Bundesrat und Ständerat wollten ursprünglich von einer Abzugsfähigkeit nichts wissen. Doch am Schluss setzte sich der Nationalrat (unsere Volksvertreter!) durch. Unglaublich und kaum zu verstehen. SP, Grüne und Grünliberale stimmten im Parlament zwar gegen das Gesetz. Öffentliche Reaktionen gab es von ihrer Seite jedoch keine. Setzen wir unsere Hoffnungen auf SP-Nationalrätin Prisca Birrer-Heimo die ihrer Partei das Ergreifen des Referendums empfiehlt. «Wir» müssen in dieser Sache unbedingt das letzte Wort haben. Ich bin überzeugt, das Schweizer Volk korrigiert diesen katastrophalen und ungerechten Entscheid, der auf ein klassisches Lobbygesetz der Banken zurückzuführen ist.

Es wird argumentiert eine Unterschriftensammlung sei wegen der Covid-19-Einschränkungen schwer zu realisieren. Wenn dem so ist, muss die Frist der Unterschriftensammlung verlängert werden, denn ausserordentliche Ereignisse verlangen ausserordentliche Vorgaben.

[sev-online.ch](http://sev-online.ch)



## UNSERE VERSTORBENEN

**Aeschlimann Otto;** JG 1925; Zugsführer, Richterswil. PV Glarus-Rapperswil.

**Blatter Walter;** JG 1932; Technischer Beamter, Männedorf. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Burri Evelyne;** JG 1923; Witwe des Werner, Biel. PV Biel.

**Egger Elsbeth;** JG 1936; Witwe des Bruno, Oftringen. PV Olten und Umgebung.

**Frey Peter;** JG 1940; Betriebsangestellter, Dietikon. PV Zürich.

**Fritz Hermann;** JG 1928; Spezialhandwerker, Läuelfingen. PV Olten und Umgebung.

**Fürst Ernst;** JG 1929; Handwerkermeister, Romanshorn. PV Thurgau.

**Gerber Rudolf;** JG 1925; Lokomotivführer, Embrach. PV Zürich.

**Gertsch Hans;** JG 1929; Spezialhandwerker, Matten b. Interlaken. VPT BLS.

**Hilfiker Burkhard;** JG 1923; Hallenchef, Ebikon. PV Luzern.

**Hummel Heinrich;** JG 1943; Fahrdienstleiter, Goldau. PV Luzern.

**Joss Verena;** JG 1932; Witwe des Ernst, Lohn-Ammannsegg. PV Olten und Umgebung.

**Kehl Gertrud;** JG 1922; Witwe des Paul, Rorschacherberg. PV St. Gallen.

**Leuthold Hilda;** JG 1930; Witwe des Ernst, Galmiz. PV Bern.

**Limacher Ida;** JG 1924; Witwe des Emil, Luzern. PV Luzern.

**Linder Marcel;** JG 1964; Spezialsachbearbeiter ICT, Bern. AS Bern.

**Loppacher Beat;** JG 1961; Chefmonteur, Rotkreuz. Bau Zentralschweiz.

**Lustenberger Hans;** JG 1927; Rüfenacht BE. PV Bern.

**Meierhofer Elisa;** JG 1922; Witwe des Hans, Regensdorf. PV Zürich.

**Messerli Mariette;** JG 1921; Witwe des Samuel, Tavannes. PV Jura.

**Müller Elisabeth;** JG 1931; Witwe des Johann, Romanshorn. PV Thurgau.

**Reinhard Rudolf;** JG 1955; Stellwerkangestellter, Hornussen. AS Mitte.

**Schuler Regina;** JG 1925; Witwe des Dominik, Birrwil. PV Aargau.

**Schürmann Fritz;** JG 1935; Verwaltungsbeamter, Luzern. PV Luzern.

**Täschler Marcel;** JG 1951; Lokomotivführer Kat. B, Bad Ragaz. PV Buchs-Chur.

**Waldkircher Gottfried;** JG 1939; Schaffhausen. VPT Deutsche Bahn.

**Wamister Frieda;** JG 1927; Witwe des Jost, Hochdorf. PV Luzern.

**Zürrer Elsbeth;** JG 1921; Witwe des Wilhelm, Eggersriet. PV St. Gallen.

**Zweifel Peter;** JG 1958; Lokomotivführer Kat. B, Zürich. LPV Zürich.

# Agenda 12/20

## TEXTILINDUSTRIE

# Mobilisierung gegen Gewerkschaftsdiskriminierung



Public Eye,  
zeitung@sev-online.ch

**Die Textilfabrik Rui Ning in Myanmar nutzte die Coronakrise als Vorwand, um Gewerkschaftsmitglieder zu entlassen. Doch die Gewerkschaft wehrte sich und erzielte nach einem zähen Arbeitskampf und dank einer internationalen Solidaritätsaktion einen wichtigen Erfolg, zu dem auch Markenfirmen wie Inditex und Tally Weijl einen Beitrag geleistet haben.**

Nach dreieinhalb Monaten kam am 14. Juli 2020 endlich der Durchbruch: Die Gewerkschaft der Textilfabrik Rui Ning konnte ein Abkommen mit dem Fabrikmanagement unterzeichnen, welches wichtige Forderungen umsetzt. Der entlassene Gewerkschaftspräsident wird zum 1. August wieder eingestellt und erhält rückwirkend seinen ausgefallenen Lohn. Zudem werden die über 298 entlassenen Gewerkschaftsmitglieder bevorzugt wiederingestellt, sobald die Fabrik wieder Einstellungen vornimmt. Die Entlassungen vorwiegend von Gewerkschaftsmitgliedern unter dem Vorwand von Covid-19-Schutzmass-

nahmen Anfang April 2020 hatten den Verdacht gezielter Gewerkschaftsunterdrückung nahegelegt. Sie verletzten grundlegende Arbeitnehmerrechte, die sowohl in den Verhaltenskodizes der Modeunternehmen Tally Weijl, Zara (Inditex) oder Bestseller (Only), welche in der Fabrik produzieren, als auch in den internationalen Arbeitsrechtskonventionen festgelegt sind.

## Arbeitskampf mit internationaler Unterstützung

Die Gewerkschaft von Rui Ning übernahm eine zentrale Rolle bei den Verhandlungen und appelierte dabei auch an die Modeunternehmen, u.a. mit einem offenen Brief an Tally Weijl, Inditex und Bestseller. Sie wandte sich auch direkt an die Basler Modefirma Tally Weijl, die sich daraufhin in den Fall einschaltete. Auch die Spanische Gewerkschaft CCOO solidarisierte sich und übte gezielt Druck auf den spanischen Textilgiganten Inditex aus. Parallel dazu unterstützten die Clean Clothes Campaign und Public Eye den Arbeitskampf mit Aktionstagen in den sozialen Medien, mit Briefen an die Firmen und mit öffentlichen Forderungen, die viele Menschen mobilisierten. Nach wochenlangem internationalem Druck erklärte sich Inditex schliesslich zu

einem Gespräch mit dem Fabrikmanagement und der Gewerkschaft bereit. Dieses Treffen war ein Schlüssel zum Erreichen des Abkommens. Tally Weijl kommunizierte parallel ebenfalls mit dem Management und der Gewerkschaft. Inditex wie auch Tally Weijl haben damit einen Beitrag zum erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen geleistet.

## Es braucht auch den Druck der Modemarken

Der Fall zeigt, wie wichtig es ist, dass Modefirmen Menschenrechtsverletzungen und anderen Vorfällen in ihren Zulieferfabriken nachgehen und einschreiten, wenn Rechte oder ihre Verhaltenskodizes verletzt werden. Indem Inditex und Tally Weijl die direkten Verhandlungen zwischen Gewerkschaft und Fabrikmanagement unterstützten, haben sie zu einem positiven Ausgang beigetragen.

Mehr Informationen zum Thema:  
[publiceye.ch](https://publiceye.ch)

Die Verhandlungen waren nicht einfach, und viel Nachdruck war nötig, um das Fabrik-

management zu dieser Einigung zu bewegen. Ausschlaggebend für den Erfolg war neben dem hartnäckigen Arbeitskampf der Gewerkschaft der internationale Druck auf die Modeunternehmen durch sich solidarisierende Menschen weltweit.

Jetzt ist es wichtig, dran zu bleiben, damit das Agreement auch wie vorgesehen umgesetzt wird. Public Eye wird auch weiterhin einfordern, dass Unternehmen ihre Verantwortung wahrnehmen – bei diesem und auch bei anderen Fällen. Denn die Entlassungen bei Rui Ning waren leider kein Einzelfall: Es gibt in Myanmar weitere Fälle von Gewerkschaftsdiskriminierung in Fabriken, wo grosse Modeunternehmen wie Inditex oder Primark produzieren.

## Clean Clothes

Mode verspricht Stil und Schönheit – doch der Alltag der meisten Arbeiterinnen und Arbeiter, die Schuhe, Bekleidung und Textilien herstellen, ist von Ausbeutung und Repression geprägt. Als Teil der internationalen Clean Clothes Campaign engagiert sich Public Eye für bessere Arbeitsbedingungen und Gerechtigkeit in der Modeindustrie.



## BIRDS OF PASSAGE

Omar Cartulano

Zwischen dem Ende des 19. Jahrhunderts und dem Beginn des Zweiten Weltkriegs erreichten ein Dutzend Millionen Menschen auf der Suche nach dem amerikanischen Traum Ellis Island (rechts). Dort befand sich das Aufnahmезentrum für Migrant/innen, die sich in den Vereinigten Staaten niederlassen wollten. Die Insel ist, welch ein Zu-

fall, weniger als einen Kilometer von der berühmten Freiheitsstatue (links) entfernt. Nach mehrtägiger Schiffsreise von Europa her gingen Menschen aus allen sozialen Schichten in New York an Land und träumten von einer besseren Zukunft. Die Möwen, die hier an der Mündung des Hudson River fliegen, erinnern uns unweigerlich an die

Freiheit, sich leicht über alle Grenzen hinweg zu bewegen. Die Migrationsfreiheit gibt bis heute zu grossen Kontroversen Anlass, und Migrationsverbote führen leider auch zu Tragödien – selbst in den USA, die ihren Reichtum im Laufe der Jahrhunderte auf Migrationsströmen aufgebaut haben.  
[www.ocartu.ch/](https://www.ocartu.ch/) / Instagram: @ocartu

QUIZ

# Weisst du's?



## 1. Wieso ruft der SEV zu einer Protestversammlung am Flughafen Zürich/ Genf auf?

- a. Weil die Swiss zu wenig Passagiere hat
- b. Weil die Arbeitsbedingungen bei Swissport massiv unter Druck geraten
- c. Weil der Bund die Airline finanziell nicht unterstützt

## 2. Wie ist der Stand beim «Dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise»?

- a. Es wird in National- und Ständerat beraten
- b. Der Bundesrat diskutiert darüber
- c. Das Gesetz kommt vors Volk

## 3. Wie viele SBB Mitarbeitende werden in den nächsten Jahren in den Ruhestand treten?

- a. Ein Drittel
- b. Die Hälfte
- c. Zehn Prozent

## 4. Auf wie viele Personen wächst die arbeitende Bevölkerung bis 2040 gemäss mittlerem Szenario des Bundesamts für Statistik?

- a. Von 1,6 auf 2,5 Millionen Menschen
- b. Von 1,7 auf 2 Millionen Menschen
- c. Von 5,3 auf 5,6 Millionen Menschen

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 16. September 2020.**

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

Im Internet: [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

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

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

**Lösung des Quiz aus Nr. 11/2020:**  
c/c/a/b/a.

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat:  
Henri-Marc Girard, Bernex.  
Mitglied VPT TPG Retraité(e)s

AUF DEN SPUREN VON ...

# Hubert Koller, Elektromonteur



Hubert Koller in der Mittagspause der letzten GAV-Konferenz SBB / SBB Cargo, der er auch angehört.

Markus Fischer  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

Der bisherige Werbeverantwortliche des Unterverbands BAU wurde von den BAU-Delegierten neulich als Vizezentralpräsident gewählt. Er tritt das Amt im Januar an und wird damit auch Mitglied des SEV-Vorstands. Der 51-jährige Mitarbeiter von SBB Infrastruktur engagiert sich seit Jahren in SEV und Personalkommission. Dafür gibt es verschiedene Gründe.

«Hubi» Koller, wie er von seinen Kolleg/innen genannt wird, ging in Gaiserwald und Vilters SG zur Schule, machte eine vierjährige Lehre als Elektromonteur und arbeitete zwei Jahre als Temporärangestellter bei verschiedenen Unternehmen. Sein Pate, ein Betriebsdisponent, und sein Onkel, ein Lokführer, machten ihn darauf aufmerksam, dass auch die SBB Elektriker beschäftigte und eine gute, sichere Arbeitgeberin sei. Im Stellenblatt, das sie ihm brachten, sah der 22-Jährige eine Stelle in Pfäffikon SZ. Er bewarb sich auch deshalb, weil SBB-Bauleute nur wenige Tage Militärdienst leisten mussten. Tatsächlich wurde er bei «Niederspannung und Fernmeldewesen» (heute Telecom) angestellt und machte fortan Unterhalt und Reparaturen an Elektro- und Telefonanlagen in Gebäuden und am Gleis. Die Arbeit gefiel wegen ihrer grossen Vielfalt ausgezeichnet, und weil er nie Chef werden wollte, ist er bis heute Elektriker an der Front geblieben.

Nur einmal, als die Chemie mit einem Vorgesetzten nicht stimmte, suchte er extern eine Stelle. Manche andere Firma bezahlte Fachhandwerker schon damals besser als die SBB ... Prompt schlug man ihm einen Stellenwechsel mit Lohnerhöhung vor. Dass er blieb, hat er bis heute nicht bereut. Obwohl er in sieben Pikettwochen pro Jahr auch am Wochenende rund um die Uhr einsatzbereit sein muss. Und 10 bis 15 Prozent seiner Arbeit ist Nacharbeit, Tendenz steigend. «Denn in der Nacht ist es einfacher, für Unterhaltsarbeiten und Ersatzinstalltionen den Betrieb zu unterbrechen, ohne viele Reisende zu vergrämen.»

### Wichtig: GAV und Weiterbildung

Doch die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen der SBB findet Hubi Koller insgesamt gut, Nacht-, Wochenend- und Pikettarbeit wird anständig vergütet. «Den GAV haben wir schliesslich selber ausgehandelt.» Dieser ist denn auch sein Hauptargument für den Beitritt zum SEV, «nur den Vollzugskostenbeitrag zu

bezahlen genügt nicht!» Neben weiteren guten Argumenten wie dem Rechtsschutz sei es für die Mitgliederwerbung vor allem unverzichtbar, auf die Kolleg/innen zuzugehen. Das wolle der BAU mit Standaktionen verstärkt tun.

Besonders wichtig findet Hubi Koller auch die Weiterbildung, die er bei der SBB positiv erlebt hat: Dank ihr konnte er mit der technischen Entwicklung Schritt halten. «Dazu trägt auch bei, dass wir immer wieder mal neue Anlagen installieren können.»

### Wunsch an die Leitung

Hubi Kollers heutiges Telecom-Team Rapperswil zählt zehn Mitarbeiter inklusive Teamleiter. Dieser mache einiges richtig, habe z. B. in der Coronakrise rasch wirksame Schutzmassnahmen wie Desinfektionsmittel eingeführt. «Und er macht nicht jeden Sprung gleich mit.» Allzu oft in den letzten Jahren hätten neue Chefs Reorganisationen lanciert, bevor jene der Vorgänger umgesetzt waren. Vom neuen Divisionsleiter wünscht Hubi sich, dass er es besser macht, die Mitarbeitenden anhört und ihre Erfahrungen ernst nimmt.

### Grossfamilie als Lebensschule

Hubi Koller war schon immer einer, der «den Mund aufmacht», wenn er etwas schlecht oder ungerecht findet. «Das liegt vielleicht daran, dass ich in einer Grossfamilie mit fünf Kindern früh lernte, dass man sich für seine Rechte wehren muss. Und dass Solidarität besser ist als Egoismus.» Schon in der Lehre liess er sich von zwei Arbeitskollegen für die Gewerkschaft SMUV werben. SEV-Mitglied wurde er dann wenige Tage nach dem Eintritt 1992 in die SBB, erworben vom damaligen Vorgesetzten. Der SEV sei damals im Baubereich strukturell noch stark zersplittert gewesen, die Fusion zum Unterverband BAU habe das Zusammengehörigkeitsgefühl der Berufsgruppen verbessert.

### Hobbys

Weil Hubi Koller bei der Arbeit genug Bewegung hat, macht er es sich in der Freizeit im und ums Haus in Altendorf SZ gern gemütlich, neben Wanderungen mit seiner Frau und den Turnstunden in der Männerriege. Ein paar Jahre hat er das Fussballteam trainiert, in dem seine ältere, heute 19-jährige Tochter spielte. Als Fussballfan unterstützt er den FC St. Gallen im Hockey den HC Davos. Doch recht viel Zeit nimmt halt schon der SEV in Anspruch, neben der Peko. Danke, Hubi! Warum er sich das antut? «Weil es nötig ist, die Selbstkompetenz fördert und auch Spass macht!»

## SPÄTSOMMER

Micha Dalcol

