



SEV Nr. 19

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



Tiemo Wyller

JAHRESRÜCKBLICK

Höchste Zeit für's 2021

Editorial von Giorgio Tuti,
Präsident SEV

Wir könnten das Jahr 2020 beenden, indem wir uns einfach wünschen, nie wieder ein solches Jahr durchmachen zu müssen. Wir wissen, dass auch in schwierigen Momenten – oder gerade in diesen – unsere Anpassungsfähigkeit gefragt ist. Welche Lehren können wir also aus einer Gesundheitskrise ziehen, die unsere Basisarbeit auf eine harte Probe gestellt hat?

Erstens, dass digitale Mittel noch stärker Teil unseres täglichen Lebens geworden sind, und dass sie glaubwürdige Alternativen zu manchen physischen Zusammenkünften bieten. Zweitens, und das werden wir wohl auch morgen Freitag bei unserer GAV-SBB-Video-Konferenz mit 140 Delegierten merken, erschweren solche Umstände das Funktionieren der Gewerkschaftsdemokratie. Die Spontaneität des

direkten Austauschs, die nonverbale Sprache und die Voten werden durch die Videoübertragung gefiltert. Die demokratische Debatte, die wir so sehr schätzen, verliert an Qualität. Nicht umsonst haben wir beschlossen, den SEV-Kongress auf Oktober 2022 zu verschieben. Die Kollegialität, wie wir sie an Kongressen normalerweise erleben, käme bei einem digitalen Kongress zu kurz. Und aus jetziger Sicht gibt es zu viele gesundheitliche Unwägbarkeiten, als dass man sich eine solche Grossveranstaltung schon wieder vorstellen könnte.

Die digitalen Zwänge haben dazu geführt, dass wir uns in der Kommunikation mit den Mitgliedern neu erfinden müssen. Um euch über Verhandlungsergebnisse zu informieren, haben wir Videos produziert, die manchmal besser besucht waren als eine übliche Mitgliederversammlung. Das ist nicht unbe-

dingt überraschend, denn viele SEV-Mitglieder arbeiten Schicht.

Bei der Mitgliederwerbung bewegen sich die Zahlen auf Vorjahresniveau, wobei der Anteil der Online-Beitritte stetig steigt. Das gibt uns Hoffnung, dass wir uns nächstes Jahr weiter verbessern können, wenn unsere Präsenz am Arbeitsplatz hoffentlich wieder möglich sein wird.

In einer Zeit, in welcher der wirtschaftliche Schaden der Krise noch nicht absehbar ist, ist es umso wichtiger, dass wir geschlossen und solidarisch bleiben. Die Stärke des Kollektivs hat sich im Jahr 2020 bewährt, auch wenn der Lockdown Distanzen geschaffen hat.

Es bleibt mir nur noch, euch für euer Engagement und eure Unterstützung im schwierigen Jahr 2020 zu danken und euch alles Gute, vor allem gute Gesundheit, und schöne Weihnachtstage zu wünschen.

Swissport

Nach langen Verhandlungen über einen «Krisen-GAV» stimmen die Mitglieder ab.

2

Vorstand SEV

Die Reka-Checks sind bald Geschichte, am 1. April wird die Reka-Card eingeführt.

3

Smartrail 4.0

Selbstfahrende Züge bleiben Utopie, andere Automatisierungen kommen.

5

Schifffahrt

Die Situation bei der BLS-Schifffahrt ist und bleibt herausfordernd. Sie hat unter der Verspätung des Saisonstarts wegen Corona und den anschliessend erschwerten Rahmenbedingungen stark gelitten, was sich auch mit dem Jahreswechsel nicht massgeblich ändern wird. Aktuell beschäftigen den SEV und seine Mitglieder bei der BLS-Schifffahrt aber auch die künftigen Anstellungsbedingungen: Mit der Auslagerung der Schifffahrt in eine Tochtergesellschaft sollen die Mitarbeitenden aus dem GAV BLS rausgenommen werden und eigene Anstellungsbedingungen erhalten. Ein Gespräch mit Claude Merlach, Leiter Schifffahrt, Mitte November verlief konstruktiv, der Bereich Schiff zeigte sich gesprächsbereit. Der SEV führte Ende November, unter Einhaltung der Corona-Massnahmen, mehrere Mitgliederversammlungen in kleinen Gruppen durch. Dort zeigte sich das grosse Engagement der Mitarbeitenden der Schifffahrt. Erfreulicherweise fanden auch (Noch-)Nichtmitglieder den Weg an die Versammlungen. Diese haben klar gezeigt, dass der SEV auch für die künftige Schifffahrtsgesellschaft ein unabdingbarer Sozialpartner bleiben wird.

112 Temporäre in den Officine

Aktuell arbeiten im SBB-Werk für Fahrzeugunterhalt in Bellinzona 323 Festangestellte, 112 Temporäre und 18 Mitarbeitende mit befristetem Vertrag. Dies ergab eine Umfrage der Gewerkschaften Unia, SEV und Transfair. Nur eine Minderheit der Temporären führt ausserordentliche Aufträge von beschränkter Dauer aus. «Das zeigt klar, dass die Beschäftigung von Temporären in den Officine strukturellen Charakter hat», hält Umfrage-Koordinator Vincenzo Cicero von der Unia fest. «Die Zahl der Temporären ist sehr hoch und es ist wichtig, sie zu schützen, da ihre arbeitsvertragliche Situation naturgemäss prekär ist», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini.

Zeitung neu am Freitag

Die Redaktion wünscht allen besinnliche und erholsame Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr, das uns hoffentlich bald ein Ende der Coronakrise bringt. Der SEV wird sich auch 2021 kollektiv für gute Arbeitsbedingungen und individuell für die Mitglieder einsetzen. **Neu erscheint die SEV-Zeitung alle drei Wochen am Freitag, erstmals am 29. Januar** – siehe Terminplan auf Seite 8.



Es brauchte grosse Eingeständnisse beider Parteien, um bei Swissport doch noch zu einer Einigung zu gelangen.

SWISSPORT

Abstimmung über Krisen-GAV

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Nach langen und intensiven Verhandlungen haben sich die Gewerkschaften und Swissport Zürich gefunden. Das letzte Wort haben nun die Mitglieder der Gewerkschaften: Das Personal stimmt in diesen Tagen darüber ab, ob das Paket zum Krisen-GAV in Kraft tritt.

Trotz Einstellungsstopp, Sparmassnahmen und Kurzarbeit schreibt Swissport seit Beginn der Pandemie massive Verluste. Das Bodenabfertigungsunternehmen forderte deshalb temporäre Anpassungen am GAV, um die Personalkosten um 15 Prozent zu senken.

Monatelang haben SEV-GATA, VPOD und der kaufmännische Verband mit Swissport Zürich über die Sparmassnahmen, primär für die Dauer der Krise, verhandelt. Beide Seiten mussten schliesslich grosse Eingeständnisse machen, um doch noch zu einer gemeinsamen Lösung zu finden. «Getroffen haben wir uns nun beim Minimum der für Swissport notwendigen Einsparungen und am Maximum des für die Mitarbeitenden Tragbaren», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli, die für die Verhandlungen mit Swissport zuständig ist.

Die Vereinbarung beinhaltet einen Krisen-GAV, die Einführung eines neuen Sozialplans sowie Anpassungen bei der Pensionskasse und die Abschaffung der Überbrückungsrente. Swissport International hat dem vereinbarten Paket bereits zuge-

stimmt. Nun ist das Personal am Zug: In diesen Tagen können die SEV-GATA-Mitglieder online über das Verhandlungsergebnis abstimmen.

Das Resultat der Abstimmung ist ab 18. Dezember auf der SEV-Webseite zu finden: www.sev-online.ch.

Bei Annahme treten die temporären Anpassungen am Gesamtarbeitsvertrag mehrheitlich ab 1. Januar 2021 für die Dauer der Krise in Kraft. «Dabei haben wir uns auf eine gemeinsame Krisendefinition geeinigt», erklärt Regula Pauli. Diese bezieht sich auf den operativen Unternehmenserfolg jeweils per Ende Jahr.

Der Krisen-GAV beinhaltet für das Personal einige wesentliche Verschlechterungen. So verzichten die Angestellten im Jahr 2021 etwa

auf drei Ferientage und arbeiten eine Stunde pro Woche mehr. Zudem wird vom Personal durch die Einführung von Kurzschichten, die Erhöhung von Splittouren sowie die Reduktion von Freitagen mehr Flexibilität verlangt.

«Wir wissen, dass das Paket happig ist», betont Regula Pauli. «Dennoch wir sind überzeugt, dass dies der richtige Weg ist, um eine solche noch nie dagewesene Krise zu überstehen und möglichst viele Arbeitsplätze zu sichern. Deshalb empfiehlt der Vorstand von SEV-GATA das Verhandlungsergebnis zur Annahme.» Sollten die Mitglieder die ausgehandelte Vereinbarung zwischen Gewerkschaften und Swissport ablehnen, werden nach Aussage von Swissport keine weiteren Verhandlungen mehr geführt und die Mitarbeitenden nach dem Auslaufen des bestehenden GAV in Einzelarbeitsverträge überführt.

Swiss: Verhandlungen stocken

Kommentar von Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Präsident von SEV-GATA. Das Coronajahr 2020 wird in die Bücher eingehen. Nebst der wirtschaftlichen Extremsituation für den Luftverkehr befinden wir uns in den Verhandlungen in einem ungewohnten Balanceakt. Sind sich Unternehmen doch gewohnt, auf unsere Forderungen grosszügig oder knausrig reagieren zu können, ist es jetzt klar anders: Um die Existenz ringend tritt Swiss als Bittsteller auf – für Bundeshilfe und bei uns für temporäre Kostensenkungen beim Personal. Mit Blick auf

das Ende der Kurzarbeit ist dies nachvollziehbar und im Rahmen der Opfersymmetrie ist auch ein Beitrag beim Bodenpersonal gerechtfertigt. Während es unbestritten ist, dass Sparmassnahmen beim Personal nur befristet sein dürfen, stehen wir wegen Differenzen zu deren Höhe und Ausgestaltung in schwierigen Verhandlungen. Zudem wollen wir bereits jetzt sicherstellen, dass die über viele Jahre hochprofitable Swiss nach Erholung von der Krise auch gegenüber dem Bodenpersonal grosszügig zu sein verpflichtet ist.

VINCENT BRODARD antwortet

FVP: Wie geht es weiter?

Wo stehen die Gespräche zwischen BAV, VöV und SEV zu den Fahrvergünstigungen für das Personal (FVP)? Solche sind doch vor einiger Zeit angekündigt worden, doch hat man davon schon lange nichts mehr gehört.

Seit dem «Postauto-Skandal» schaut das Bundesamt für Verkehr (BAV) zunehmend genauer hin, wenn es um die Subventionspolitik für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs geht. Deshalb kommt es zwischen dem BAV, dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und den Gewerkschaften zu Diskussionen über das FVP-System. Allerdings haben die Diskussionen noch gar nicht begonnen. Während der VöV immer noch daran ist, seine Position zu entwickeln, macht das BAV Druck auf eine Reduktion der Vergünstigungen für die FVP-Berechtigten. Sobald eine konkrete Vorlage auf dem Tisch ist, werden Verhandlungen mit den Sozialpartnern folgen. In dieser Situation erinnern wir da-

ran, dass der SEV über 26 000 Unterschriften für die Petition «Hände weg vom FVP» gesammelt hat und nicht bereit ist, die wesentlichen Bestandteile der FVP in Frage zu stellen – weder für die Aktiven noch für die Pensionierten noch für die Familienmitglieder.

Die FVP sind kein Geschenk, sondern ein Lohnbestandteil, der von den betroffenen Personen versteuert werden muss, auch von den Pensionierten. Für diese sind die FVP ebenso ein Bestandteil der Rente, wie sie zuvor ein Bestandteil ihres Lohns gewesen waren. Genau genommen wäre ohne FVP ihr Lohn höher gewesen, und damit jetzt auch ihre Rente. Die Kritik an angeblichen Privilegien für die Aktiven, die Pensionierten und deren Angehörige ist völlig ungerechtfertigt.

Vincent Brodard ist im SEV für das FVP-Dossier verantwortlich. Hast auch du eine Frage? Maille sie an zeitung@sev-online.ch.

VORSTAND SEV

Card statt Checks

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

An der letzten Sitzung im Jahr 2020 nahm der gesamte SEV-Vorstand per Zoom teil. Er genehmigte die Einführung der Reka-Card, die Finanzierung des neuen Sektionsportals und die Gründung einer ZPV-Sektion Genf.

Einleitend begrüßte SEV-Präsident Giorgio Tuti den guten Verlauf der Unterschriftensammlung für die 13. AHV-Rente. «Der SEV konnte die 10 000 Unterschriften sammeln, zu denen er sich verpflichtet hat. Darauf bin ich sehr stolz. Insgesamt sind schon 75 000 der benötigten 100 000 Unterschriften paraphiert worden.»

Neues Onlineportal für Sektionen

Der Vorstand akzeptierte auch einen Kredit von 98 000 Franken für die Entwicklung eines neuen Sektionsportals; ein Viertel dieses Kredits ist von den Unterverbänden zu tragen. Die Ziele, die auf Basis der Anforderungen der Sektionsverantwortlichen definiert wurden, sind vielfältig. Das Portal wird den Sektionen und

Unterverbänden einen einfachen Zugriff auf alle für sie nützlichen Mitgliederdaten ermöglichen. Das neue Tool ermöglicht eine schnelle und einfache Bearbeitung von Mutationsanfragen.

Das Portal wird die gesamte Kommunikation mit den Mitgliedern erleichtern. Insbesondere wird es den Sektionen, Unterverbänden und natürlich auch dem SEV den Versand von Massen-SMS ermöglichen.

Das aktuelle Portal ist veraltet. Daher ist es nötig, ein neues, auf die Bedürfnisse der Sektionen und Unterverbände zugeschnittenes Werkzeug anzubieten. Die Einführung ist für das dritte Quartal 2021 geplant.

Finanzverwalter Aroldo Cambi begrüßte die Verabschiedung dieser Finanzierung, «welche die Qualität der Zusammenarbeit zwischen der wirtschaftlichen Abteilung und den verschiedenen SEV-Organen verbessern wird».

Reka-Checks sind bald Geschichte

Zurzeit können SEV-Mitglieder beim SEV Reka-Checks für 600 Franken pro Jahr mit einem Rabatt von 10 % bestellen. Der SEV stellt dann eine Rechnung aus. Sobald das Mitglied bezahlt hat, stellt ihm Reka seine Checks ein-

geschrieben zu. Ab 1. April 2020 wird der gesamte Prozess von der Reka abgewickelt und für SEV-Mitglieder die Reka-Card eingeführt. Reka-Checks werden bald Geschichte sein. Solange es sie gibt, können die SEV-Mitglieder sie direkt bei der Reka beziehen, die ihnen den Versand (10 Franken) in Rechnung stellt.

Die Reka-Card, die auf verschiedene Arten aufgeladen werden kann, bietet diverse Vorteile, darunter das einfache und schnelle Aufladen. Vom Zeitpunkt der Bestellung bis zum Eingang der Reka-Checks kann es derzeit zehn Tage bis zwei Wochen dauern.

Eine Reka-Card kostet in der Regel 12 Franken pro Jahr, für SEV-Mitglieder nur 8 Franken. Wer bereits eine Reka-Card hat, braucht keine zweite zu beantragen. Das Einzige, was SEV-Mitglieder erwähnen müssen, ist, dass sie die Reka-Card als SEV-Mitglied bestellen, um vom Rabatt zu profitieren. Aroldo Cambi wies darauf hin, dass der SEV-Rabatt nach dem Verkauf des Parkhotels Brenscino von 7 % auf 10 % erhöht wurde, und zwar eigentlich nur für eine begrenzte Zeit. Weil die Reduktion des administrativen Aufwands dem SEV Einsparungen von rund 26 000 Franken pro Jahr bringt, sollte es nun aber möglich sein, den 10 % Rabatt langfristig zu halten. Die SEV-Mitglieder werden in Kürze genauere Informationen dazu erhalten. Siehe auch **FAQ unter www.sev-online.ch/reka-card**.

Mehrere Wechsel im Vorstand

Der letzte Vorstand des Jahres war auch der letzte für einige langjährige Mitglieder: Markus Kaufmann, Hans-Ruedi Schürch und Peter Bernet wurden mit grossem Dank verabschiedet. Für sie rücken Hubi Koller, Hanny Weissmüller und René Schnegg nach. Beim Sitz der Jugend gibt es eine Rochade: Nina Grimm übernimmt den Vorstandssitz von Viviane Mumenthaler, letztere fungiert künftig als Stellvertreterin.

Zum Schluss wünschte Giorgio Tuti allen ein besseres Jahr 2021. «Seit Mitte März haben wir es geschafft, anders aber sehr schnell zu funktionieren, und dafür danke ich euch.»

ZPV Genf gegründet

Der SEV-Vorstand hiess auch die Gründung der altneuen Sektion ZPV Genf gut – altneu deshalb, weil es bis vor rund zehn Jahren schon eine solche Sektion gegeben hatte, bis sie aus diversen Gründen mit den ZPV-Sektionen Lausanne und Sion fusionierte. Eine eigene ZPV-Sektion in Genf ist durchaus gerechtfertigt, da es an diesem Dienort fast 300 Mitarbeitende gibt. Im Sektionsvorstand arbeiten mit: Anthony Rizzo, Präsident; Altjana Teletovic, Kassierin; Sébastien Bertholet, Sekretär; Christine Gonthier, Beisitzerin. Mailadresse: zpvgeneve@gmail.com



Ab 1. April gibt's für SEV-Mitglieder die Reka-Card, und Reka wickelt den ganzen Bestellprozess ab.



Die finanziellen Verluste des öffentlichen Verkehrs im Kanton Waadt werden für dieses Coronajahr auf rund 100 Millionen Franken geschätzt. Eine gute Nachricht ist, dass die **Kantonsregierung** dem Waadtländer Parlament vorschlägt, **37,4 Mio. Franken zur Finanzierung der Verluste der öV-Unternehmen** bereitzustellen. Möge dies andere Kantone inspirieren!

Homeoffice ist auf dem Vormarsch. Die Arbeitgeberorganisationen haben die Gelegenheit genutzt, um eine **Mustervereinbarung** zu entwerfen, die von den Gewerkschaften als **illegal** eingestuft wird. Die Personalvertreter sind der Meinung, dass dieses Dokument gegen geltendes Recht verstösst. Denn in einer Fussnote zu Artikel 5 heisst es: «Der Arbeitgeber ist zwar grundsätzlich verpflichtet, seine Arbeitnehmenden mit den erforderlichen Geräten und Ausrüstungen auszustatten. Die Parteien können jedoch etwas anderes vereinbaren, auch, dass der Mitarbeiter oder die Mitarbeiterin nicht entschädigt wird».

LINK ZUM RECHT

Kündigungsschutz



Rechtsschutzteam SEV

Im Arbeitsrecht wird zwischen sachlichem und zeitlichem Kündigungsschutz unterschieden. Missbräuchlich ist die Kündigung dann, wenn sie aus bestimmten im Gesetz (Art. 336 OR) als unzulässig genannten Gründen erfolgt (sachlicher Kündigungsschutz). Die Rechtsfolge einer missbräuchlichen Kündigung kann je nach Art des Arbeitsverhältnisses unterschiedlich ausfallen.

In privatrechtlichen Arbeitsverhältnissen führt der sachliche Kündigungsschutz grundsätzlich nicht zu einem Anspruch auf Wiedereinstellung, sondern lediglich zu einem Entschädigungsanspruch, der maximal sechs Monatslöhne betragen kann. Demgegenüber haben Mitarbeitende mit einem öffentlich-rechtlichen Arbeitsverhältnis auf Bundesebene Anspruch auf Wiederanstellung (oder wahlweise Entschädigung), wenn sich eine Kündigung als ungerechtfertigt oder gar missbräuchlich erweist (so auch die Regelung im GAV SBB).

Das Gesetz sieht in Art. 336c OR Situationen vor, in denen das Arbeitsverhältnis während eines bestimmten Zeitraums nicht gekündigt werden darf (zeitlicher Kündigungsschutz). Von der gesetzlichen Regelung kann zu Gunsten der Arbeitnehmenden abgewichen werden. So sieht etwa der GAV SBB eine zweijährige Sperrfrist vor, während der eine Kündigung wegen medizinischen Gründen ausgeschlossen ist. Eine ausgesprochene Kündigung während der Sperrfrist ist nichtig und entfaltet keinerlei Wirkung. Diese Rechtsfolge ist einschneidend, da die Kündigung als nicht erfolgt gilt und nach Ablauf der Sperrfrist erneut ausgesprochen werden muss.

Wie steht es vor diesem Hintergrund um den Kündigungsschutz von Arbeitnehmenden, die einer Risikogruppe angehören und damit als besonders gefährdet gelten? Darf

diesen Personen gekündigt werden oder sind sie – solange sie als besonders gefährdet gelten – durch eine Sperrfrist geschützt?

Die aktuelle Rechtslage ist unklar. Der Zweck des Sperrfristenschutzes gemäss Art. 336c OR besteht darin, Arbeitnehmende in einer Zeit, in der sie in aller Regel keine Chance bei der Stellensuche haben und von einem Arbeitgeber in Kenntnis der Arbeitsverhinderung nicht angestellt würden, vor einer Kündigung zu schützen. Das Gesetz nennt als Gründe namentlich Krankheit oder Unfall. Noch unter der vormaligen Covid-Verordnung des Bundesrates gab es einige Stimmen, welche die Ansicht vertraten, dass eine besondere Gefährdung mit einer Krankheit gleichzusetzen und der Sperrfristenschutz damit zu beachten sei. Diese Ansicht scheint sachgerecht, da realistischerweise davon auszugehen ist, dass ein neuer Arbeitgeber eine besonders gefährdete Person, die ihre Tätigkeit nicht im Homeoffice ausüben kann, voraussichtlich nicht anstellen wird. Der Zweck des Sperrfristenschutzes wäre damit erfüllt. Umgekehrt gilt, dass besonders gefährdete Arbeitnehmende, die ihrer beruflichen Tätigkeit auch im Homeoffice nachgehen können, nicht vom Sperrfristenschutz profitieren.

Zwischenzeitlich hat der Bundesrat die Massnahmen und Empfehlungen zum Schutz besonders gefährdeter Personen aufgehoben. Der Sperrfristenschutz kann damit nicht mehr allein gestützt auf die Tatsache, dass ein/e Arbeitnehmer/in einer bestimmten Risikogruppe angehört, bejaht werden.

Weiterhin gilt natürlich, dass der Sperrfristenschutz immer dann, wenn Arbeitnehmende selbst infolge Krankheit, z. B. aufgrund des Coronavirus, an der Erbringung ihrer Arbeitsleistung verhindert sind, zum Tragen kommt. Zu prüfen bleibt schliesslich auch in jenen Fällen, in denen Arbeitnehmende nicht vom Sperrfristenschutz profitieren, ob allenfalls eine missbräuchliche Kündigung vorliegt.

LESER/INNENBRIEF

Die Coronaschere schneidet unten



Peter Fiechter, Herisau

Donnerwetter, wer setzt sich den Strapazen aus? «Die da unten» natürlich! Und sollen sich jetzt Lohn und Ferien kürzen lassen? Und «die da oben»? Klar, die haben länger studiert, sind in ihrer Verantwortung auch nicht zu beneiden und haben meinetwegen den höheren Lohn zugut. Aber warum erhalten sie zusätzlich einen Bonus, wenn sie für ihre Qualitätsarbeit schon einen hohen Lohn erhalten? Dass sie entsprechende Büez liefern müssen, sollte doch normal sein? Mann/Frau könnte meinen, die da unten liefern durchschnittliche Arbeit und erhalten drum keinen Bonus... Geit's no? Und wer definiert, was eines Bonus würdig ist? Meyers und anderer Chefs Wertschätzungsbekundungen ans Per-

sonal sind gut und recht, aber angesichts dieser Zusammenhänge und des Umstands, dass es selber keinen Bonus oder gar weniger Geld erhält, ein Hohn.

Erst recht ist es besonders fragwürdig, wenn in der aktuellen Coronakrise Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Krisenunterstützung erhalten, Boni ausschütten. Die Bonuskassierenden verschansen sich hinter der Begründung, der Bonus betreffe 2019. Bitte, Lohn und Ferien von Otto Normalverbraucher sind auch vertraglich geregelt! Oder sollen die da unten am Ende für Planungs- und Subventionsfehler derer da oben büssen?

Die Konsequenz: Giorgio Tuti hat es schon gesagt. Wenn das Topkader vom Personal ein Krisenopfer fordert, muss es auf jeden Fall mit dem guten Beispiel vorangehen und auf Boni verzichten.

ABSCHIED

Jürg Schneider – ein Allrounder geht in Pension

Chantal Fischer. Jürg Schneider verlässt den SEV nach knapp 31 Jahren und tritt per 31. Dezember in den vorzeitigen Ruhestand. Der Liegenschaftsverwalter und Buchhalter des SEV und der Pensionskasse war ein Allrounder, der auch gerne selber Hand anlegte und auch mal ein WC flickte und bei Büroomzügen mithalf. Er war die erste Anlaufstelle, wenn es um die Infrastruktur und den Unterhalt der Gebäude ging. Er verwaltete die Liegenschaften des SEV (Zentralsekretariat und Regionalsekretariate), aber auch diejenigen der Pensionskasse. Jürg war ausserdem verantwortlich für die SEV-Buchhaltung und diejenige der PK. In seinen Anfängen kümmerte er sich zudem um die Brenscino-Buchhaltung und war verant-

wortlich für die EDV der SEV-Mitarbeitenden. «Damals standen etwa fünf Computer hier im Haus», lacht Jürg, um gleich anzufügen, dass sich in den letzten 30 Jahren sehr viel gewandelt hat und es heute nicht mehr möglich wäre für ihn, die IT zu übernehmen. Jürg war ausserdem für verschiedene Unternehmen als Revisor tätig.

Endlich Zeit

Mit der vorzeitigen Pensionierung – Jürg ist gerade mal 59,5 Jahre alt – freut er sich insbesondere auf mehr Freizeit: «Ich habe wenig fixe Pläne, freue mich aber sehr darauf, einfach mal keinen durchgetakteten Kalender zu haben und flexibel zu sein». Die Zeit will Jürg auch nutzen, um das Golfspielen wieder zu intensivieren, mit seiner Frau aufs E-Bike zu steigen und wandern zu gehen. «Ich will aber nicht der verplante Rentner werden», fügt er schmunzelnd an. Für seinen 60. Geburtstag hatte Jürg Schneider dann doch einen Plan: eine Nordkap-Kreuzfahrt, gebucht 2019. «Doch wegen der aktuellen Coronasituation wird das wohl leider nichts.»

Nicht ganz weg

Richtig verlassen wird Jürg den SEV überdies dann doch nicht. Er unterstützt das Team rund um die Buchhaltung und Liegenschaftsverwaltung auch weiterhin zu ca. 20 Prozent und amtet als Liegenschaftsverwalter für den SEV und die PK.

Ab dem neuen Jahr wird aber Daniela Grünig die Hauptansprechperson für alle Liegenschaftsanliegen sein. Sie übernimmt ausserdem die SEV-Buchhaltung. Für die Buchhaltung der Pensionskasse ist neu Melanie Piller zuständig.



©Manu Friederich

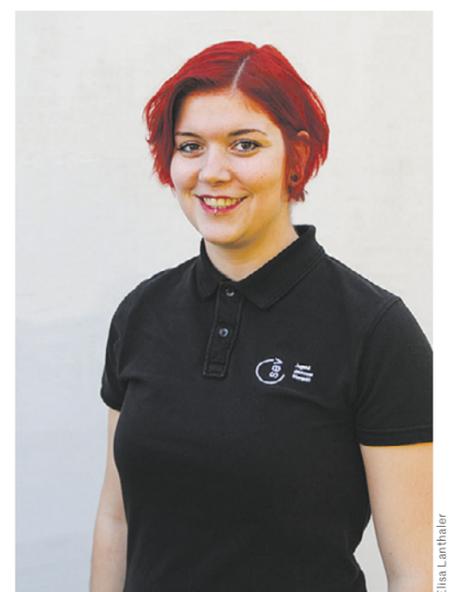
ALLES GUTE

Xenja Widmer zieht weiter

Chantal Fischer. SEV-Gewerkschaftssekretärin Xenja Widmer verlässt den SEV nach rund zweieinhalb Jahren per Ende 2020. Als SEV-Jugendsekretärin hat sie auch während diesem Coronajahr die Fäden in der Jugendkommission zusammengehalten und die Mitglieder betreut. Eine offene und regelmässige Kommunikation war Xenja stets wichtig, aber auch der Austausch in den verschiedenen Anlässen der Jugend, die nun leider nicht so zahlreich stattfinden konnten, wie geplant.

Xenja hat aber insbesondere auch als nationale Werbekoordinatorin ihre Spuren hinterlassen. Sie verantwortete die Beschaffung von neuen Werbemitteln und Logoartikeln und half auch mit bei deren Entwicklung. Zudem erarbeitete sie auch auf strategischer Ebene Kampagnen für Topwerber/innen.

Xenja Widmer kehrt als Sachbearbeiterin Kundendienst zu ihrem vorherigen Arbeitgeber Bernmobil zurück, wo sie auch während ihrer Tätigkeit beim SEV seit März 2020 in Teilzeit gearbeitet hat. Sie verlässt den SEV mit einem lachenden und mit einem weinenden Auge. «Es war eine lässige Zeit und ich werde viele Kolleginnen und Kollegen vermissen», bestätigt Xenja. «Die Selbstständigkeit als Gewerkschaftssekretärin beim SEV war toll. Doch nun freue ich mich darauf, wieder etwas mehr Struktur im Tagesgeschäft zu haben», gibt sie zu bedenken.



Elixa Lanthaler

Xenja wird dem SEV als «normales» Mitglied treu bleiben und auch weiterhin ihre Ideen und Kreativität als Mitglied der Jugendkommission einbringen.



Möchtest du die Stelle von Xenja beim SEV übernehmen?
sev-online.ch/de/der-sev/jobs/



In den Betriebszentralen werden schon jetzt im Rahmen des Projekts «DispoOp» Automatisierungen getestet, und das Projekt «TMS» soll bis 2030 Fahrplanung und Disposition automatisieren.

SMARTRAIL 4.0

Utopie und Realität

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Smartrail 4.0 ist ein Programm der Schweizer Bahnbranche zur Modernisierung des Bahnsystems. Es besteht aus verschiedenen Projekten, von denen vor allem jenes für «automatisiertes Fahren» (Automatic Train Operation) Schlagzeilen machte. Der SEV ist froh, dass das Bundesamt für Verkehr im Juli die Weisung herausgab, ATO und weitere Projekte zurückzustellen. Weiterentwickelt werden soll gemäss BAV aber z. B. das ebenfalls sehr folgenreiche und mit vielen Fragen behaftete Projekt «Traffic Management System» (TMS) zur Automatisierung von Fahrplänen und Disposition. Wir haben bei den betroffenen Unterverbänden nachgefragt, wie sie zu TMS und ATO stehen.

«Der SEV ist für einmal nicht unglücklich über die klaren Worte des BAV», kommentiert Gewerkschaftssekretär Urs Huber. «Smartrail 4.0 war eindeutig überladen, zuviel auf einmal und zuwenig auf dem Boden, und entzog bei der SBB immer mehr Ressourcen und Finanzen zur Lasten des laufenden Betriebs. Typisch für die Ära Meyer.» Smartrail 4.0 wurde von den Bahnen SBB, BLS, SOB, RhB und vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) 2017 gemeinsam lanciert, um in den nächsten 20 Jahren den technischen Fortschritt zu nutzen, um die Bahnproduktion «substanziell» zu verbessern – siehe www.smartrail40.ch. Weil das BAV im Hinblick auf die Einführung neuer Systemstandards bei der Bahn die Richtungsentscheide fällt, hat ihm das Projektteam unter Leitung der SBB im Januar 2020 einen Konzeptbericht vorgelegt. Im Juli schrieb das BAV in seinem Newsletter Nr. 81, das Programm sei «zu stark technisch orientiert, schwer überschaubar und zu wenig mit den internationalen Entwicklungen abgestimmt. Es besteht ein beträchtliches Risiko, dass die Komplexität der vielen miteinander verknüpften Vorhaben nicht beherrschbar

ist.» Das BAV beauftragte die Branche, «die geplanten Vorhaben schrittweise umzusetzen und sich auf die anwendungsreifen, erfolgsversprechenden Teilprogramme zu konzentrieren.» Dazu gehöre das Projekt TMS, schreibt das BAV, warnt aber: «Verschiedene Fragen, unter anderem die hohen Risiken dieses Softwareprojekts, sind vertieft zu analysieren.» Diverse Projekte von Smartrail beurteilt das BAV «wegen der genannten Risiken nicht als zielführend, z. B. die Entwicklung eines neuen Stellwerktyps oder Projekte für die Entwicklung selbstfahrender Züge, die nicht auf der bestehenden Führerstands-signalisierung (ETCS Level 2) basieren.» Bei diversen Projekten seien «EU-Richtungsentscheide abzuwarten, damit in der Schweiz keine teuren Insel-Lösungen entstehen».

SEV-AS fordert Transparenz bei den Projekten TMS und DispoOp

«Die Einführung von TMS erfolgt schrittweise und modular ab 2021 und dauert gemäss aktueller Planung bis 2030 an», schreibt die SBB auf Anfrage. «TMS hat nicht zum Ziel, Stellen abzubauen. Die Weiterentwicklung des TMS wird zu einer Anpassung gewisser Berufsbilder führen. Die Mitarbeitenden werden auf ihrem Weg hin zu veränderten Aufgaben und Kompetenzen begleitet. Eine spezifische Einheit kümmert sich gesamtheitlich um die Themen rund um Mensch – Technik – Organisation.»

«Hier werden wir die SBB an den Taten messen», sagt dazu Peter Käppler, Zentralpräsident des SEV-Unterverbands AS. «Dass ein teures Automatisierungsprojekt wie TMS keine Personaleinsparungen zur Folge haben sollte, erstaunt mich. TMS soll künftig Fahrpläne automatisch erstellen, somit wird dieses System viele Mitarbeiter/innen bei AVOR und BETRANO ersetzen. In diesem Bereich befürchten wir darum einen Kahlschlag der betroffenen Stellen! Zudem werden mit DispoOp die Systeme RCS (operative Planung) und ILTIS (Stellwerkbedienung) zusammengeführt, dies verändert die Aufgaben der

Zugverkehrsleiter/innen (ZVL) und Disponent/innen Bahnverkehr (DBV) zum Teil grundlegend. Es wurde noch nicht kommuniziert, wie die Berufsbilder dieser beiden Jobs und die Arbeitsverteilung im Kommandoraum in Zukunft aussehen werden. Die SBB muss uns für TMS und DispoOp transparent aufzeigen, wie viele Mitarbeiter/innen AVOR, ZVL und DBV bis wann welche Aufgaben verlieren, welche neuen Aufgaben sie übernehmen sollen und wie ihre Berufsbilder künftig aussehen. Technisch werden sie auf die neuen Systeme vorbereitet, aber man hat ihnen nie klar gesagt, was dies menschlich, für ihre Stellen und die berufliche Zukunft bedeutet. Wir fordern von der SBB darum schnell Klarheit zur beruflichen Zukunft der Betroffenen.»

Weiter fordert der AS, neue Systeme erst definitiv einzuführen, wenn durch Tests klar erwiesen ist, dass sie einwandfrei funktionieren.

Utopie hat Lokführermangel gefördert

Die designierte LPV-Zentralpräsidentin Hanny Weissmüller ist froh, dass nun erkannt ist, dass es sinnvollere Projekte gibt, als raschmöglichst selbstfahrende Züge zu wollen. «Als Andreas Meyer vor ein paar Jahren ankündigte, dass schon im Jahr 2025 Züge ohne Lokführer fahren würden, und wir in Saint-Maurice noch jede zweite Tour mit einer Re 420 fuhren, sagte ich mir: Wir haben verschiedene Sichten ... Es gab damals

einen «Gap» zwischen den Projektleuten und dem Lokpersonal. Die utopischen Ankündigungen haben zum Lokführermangel beigetragen, weil sich mancher sagte: Dieser Beruf hat keine Zukunft, da muss ich mich nicht bewerben. Das Lokpersonal machte im Freundeskreis kaum mehr Werbung, und die SBB hat auch deshalb zu wenig Klassen durchgeführt.»

Hanny erklärt, warum auf dem SBB-Netz selbstfahrende Züge schwieriger einzuführen sind als in Japan: «Wir haben Mischbetrieb, in Japan gibt es separate Gleise für schnelle und langsame Züge. Dafür müssten wir teure Tunneln bauen. Selbstfahrende Züge setzen unzählige Sensoren an den Gleisen voraus, auch für Witterungseinflüsse. Da ist Lokpersonal günstiger und kann bei Störungen gleich eingreifen. Heute sind viele Loks noch nicht mal für ETCS Level 1 LS oder Level 2 ausgerüstet. Wenn diese Systeme die Einfahrt in einen Bahnhof steuern, wo die Ausfahrt noch geschlossen ist, dauert sie rund 30% länger als beim Bremsen von Hand. So funktioniert die S-Bahn Zürich nicht mehr. Wo oft gehalten werden muss, bleibt das Fingerspitzengefühl des Lokpersonals noch lange gefragt.» Hanny hofft, dass man nun vordringlich fehlende Sicherheitssysteme einführt, z. B. gegen das Öffnen der Türen auf der falschen Seite, gegen das Vergessen von Halten oder das Überfahren von Zwergsignalen beim Rangieren.

SBB stoppt ATO-Projekte

Die SBB bestätigte auf Anfrage: «Züge ohne Lokführer/innen im Führerstand sind derzeit kein Ziel der SBB. Die Umsetzung der Anweisung des BAV vom Juli ist derzeit noch in Abstimmung. Was aber klar ist: Die SBB verfolgt keine ATO-Projekte mehr. Sie begleitet mit ihrer Expertise einzig die europäische Regulation und Standardisierung. Indem wir aber die Assistenzsysteme für das Lokpersonal weiterentwickeln, sollen unsere Mitarbeitenden

schrittweise von den Vorteilen, welche uns die Digitalisierung bietet, profitieren können.» Bei der SOB aber wird das ATO-Projekt «wie vorgesehen weitergeführt, da im Gegensatz zu anderen Projekten von Smartrail 4.0 diese Lösung von zwei Industrieunternehmen (Rail Systems und Stadler Bussnang) und nicht von der SOB entwickelt wird. Die SOB stellt nur den Rahmen für die Entwicklung und Erprobung dieser Lösungen zur Verfügung», so die SOB.

ERFOLG BEI DER SOB

SEV erreicht Doppelbegleitung



Ein Traverso der Südostbahn unterwegs bei Bellinzona.

Elisa Lanthaler. Die vom SEV geforderte Doppelbegleitung ab 22 Uhr wird nun doch schon ab Fahrplanwechsel auf den neuen Fernverkehrslinien der SOB umgesetzt. Nachdem die Meinungen zur Zweierbegleitung auf dem «Treno Gottardo» zunächst meilenweit auseinander lagen (siehe SEV-Zeitung Nr. 17/2020), traf sich der SEV Ende November mit drei Depot-Obmännern und der Leitung Kundenbegleitung der SOB zu einem weiteren Austausch. «Bei diesem Treffen

konnten wir erfolgreich darlegen, wieso der Fernverkehr begleitet werden muss», berichtet SEV-Gewerkschaftssekretär Claude Meier. Bei der SBB werden im Fernverkehr seit über 10 Jahren zumindest die Fahrten ab 22 Uhr mit Doppelbegleitung eingeteilt. Dies ist für die Betreuung und Sicherheit der Kunden, aber auch für die Sicherheit der Kundenbegleiter unumgänglich. Weil die SOB nicht mit der Doppelbegleitung für die neu in Kooperation mit der SBB betriebenen

Fernverkehrslinien von Basel und Luzern beziehungsweise Zürich ins Tessin geplant hatten, schlug der SEV verschiedene Sofortmassnahmen vor, bis der Personalkörper der SOB genügend gross ist. Erfreulicherweise konnte die SOB nun eine schnelle Lösung mit der Securitas finden. «Die Kundenbegleiter freuen sich, dass sich die Beharrlichkeit des SEV ausbezahlt hat und sie schliesslich Gehör bekommen haben für ein Anliegen, dass ihnen sehr wichtig war», so Claude Meier.

FUSION

Zentralbahn übernimmt MIB

Chantal Fischer. Nach intensiven Übernahmeverhandlungen im Herbst haben sich die Zentralbahn und die Kraftwerke Oberhasli AG (KWO) als Betreiberin der Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) geeinigt: Die MIB wird per 1. Januar 2021 an die Zentralbahn (zb) verkauft. Gründe dafür seien unter anderem die steigenden regulatorischen Vorgaben und der grosse Aufwand für den Betrieb der MIB, der nicht zum Kerngeschäft eines Kraftwerkes gehöre. Die Netze der MIB und der zb grenzen in Meirin-

gen aneinander, weshalb die Übergabe an die zb logisch erscheint.

Ab Anfang 2021 übernimmt also die zb die integrale Verantwortung für den Betrieb der Linie Meiringen-Innertkirchen. Fünf Mitarbeitende wechseln von der KWO zur zb, zu «ähnlichen Konditionen». Der SEV hat reagiert und den Betroffenen bereits Informationen zum SEV zukommen lassen. Der zuständige Gewerkschaftssekretär Toni Feuz bestätigt: «Wir bleiben an den Details der Anstellungsbedingungen dran».

ihre Berichte. Ebenfalls grossen Dank geht an unseren Webmaster Roland Yulmy.

Pensionierte Kolleginnen und Kollegen gehören in den PV. Die Sektionen der aktiven Unterverbände sollen den interessierten Mitgliedern eine Möglichkeit anbieten, um den Besuch ihrer Versammlungen mit ihren ehemaligen Arbeitskolleg/innen zu ermöglichen. Zentralkassier Egon Minikus kann über einen erfreulichen Kassenstand informieren. Zahlreiche abgesagte Versammlungen und Sitzungen haben zu diesem Ergebnis beigetragen. Die Sektionen mussten leider ihre Adventsanlässe und Herbstversammlungen absagen. PV Vaud plant am 26. August 2021 einen «Tag, um Corona zu vergessen». Ebenfalls haben unsere Partnerorganisationen VASOS, SGB etc. ihre Sitzungen abgesagt, die Kommunikation erfolgt vorwiegend schriftlich. Roland Schwager wünscht den Sektions- und Verbandsvorständen sowie den Mitgliedern eine schöne Adventszeit und besinnliche Weihnachten. «Bleibt gesund.»

Alex Bringolf. Der Zentralvorstand (ZV) traf sich zur letzten Sitzung 2020, den Umständen entsprechend als Videositzung. Die Sitzung des Zentralpräsidenten (ZP) Roland Schwager mit HR SBB von Ende November fiel aus. In Abklärung ist, ob die Gültigkeitsdauer der FVP-Multitageskarten verlängert werden kann. Viele Pensionierte mussten während des Jahres wegen Corona aufs Reisen verzichten. Der ZP informierte, dass die Sektionskonferenzen Januar/Februar 2021 nicht stattfinden können. Der Versand der Mitgliederausweise findet zwischen dem 13. und 17. Januar 2021 statt. Der Flyer der KPT-Versicherungen wird den PV-Mitgliedern nicht beigelegt, da

die Pensionierten keinen Gebrauch vom Angebot machen können. Die Broschüre «Ein neuer Lebensabschnitt: die Pensionierung» wird den Mitgliedern etwa ein halbes Jahr vor ihrer Pensionierung vom SEV zugestellt. Wir möchten den «Bald-Pensionierten» unseren Unterverband bekannt machen und auf unsere Aktivitäten hinweisen. Der SEV-Kongress ist auf Oktober 2022 verschoben. Der ZV entscheidet an seiner ersten Sitzung im Februar 2021 über die Durchführung der Delegiertenversammlung im Mai. Wie die Bedingungen betreffend Corona sein werden, ist heute noch nicht bekannt. Die Webseite des PV SEV wird rege benützt, danke den Sektionspräsidenten für

UNTERVERBAND PV

Letzte Infos 2020

CARGO-DEPOT GOLDAU

Das fordert der SEV nach Rundem Tisch

Markus Fischer. Nachdem SBB Cargo am 16. November angekündigt hatte, die 45 Stellen im Depot Goldau bis spätestens Ende 2022 aufzuheben, fand am 1. Dezember ein Runder Tisch von Cargo mit der Verhandlungsgemeinschaft (VG) von SEV, VSLF, Transfair und KVöV statt. Dabei konnte Cargo nicht alle Gründe der Schliessung transparent erklären und musste einräumen, dass dazu erst im Februar vollständige Zahlengrundlagen vorliegen werden. So könnte es durchaus passieren, dass die Lokführer von Goldau auch an anderen Depotstandorten weiterhin dringend gebraucht werden, um Leistungen zu fahren. Der Grund für die Auflösung von Goldau ist Infrastrukturtechnischer Art und nicht, dass Cargo zu viele Lokführer hat.

Produktion nachts möglich

Zudem bestätigte Cargo, dass aus Sicht von SBB Infrastruktur zwischen 24 und 5 Uhr weiterhin zusätzliche Trassen und geplante Halte für den Lokpersonalwechsel in der Zentralschweiz möglich sind. Darum und weil die Produktion bei Cargo nachts am stärksten ist, fordert die VG, dass ihr Cargo zur weiteren Produktion ab der Zentral-

schweiz in diesem Zeitfenster Zahlen und Optionen vorlegt.

Lokpersonalpool püfen

Insbesondere fordert die VG die Prüfung der Option eines gemeinsamen Lokpersonalpools von SBB Cargo, SBB Cargo International, SBB Personenverkehr und SOB – zusätzlich unter Einbezug von möglichen Aushubverkehren der geplanten 2. Gotthard-Strassenröhre.

Fristen für Wechsel weg von Goldau anpassen

Für die von der Schliessung betroffenen Lokführer hat Cargo intern, bei SBB Personenverkehr, SBB Cargo International und der SOB Lösungen aufgegleist. Die Anmeldefristen beim Personenverkehr sind viel zu knapp. Die VG fordert angemessene Fristen sowie laufend weitere flexible Übertrittsangebote während der nächsten Jahre innerhalb des SBB-Konzerns! Die Fristen für diese Wechsel sind so zu verlängern, dass für die Abklärung der oben genannten Optionen die nötige Zeit bleibt, und damit nicht irreversible Fakten geschaffen werden.

Weiter muss bei allfälligen Übertritten die individuelle Situation berücksichtigt und gewürdigt werden.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) mit rund 40 000 Mitgliedern sucht per sofort oder nach Vereinbarung eine

Mitarbeiterin Werbung und Kampagnen 50% (m/w)

In dieser spannenden und vielseitigen Funktion sind Sie für Folgendes zuständig:

- Organisation der Mitgliederwerbung in der gesamten Gewerkschaft
- Konzeption und Organisation von Werbeaktionen, Kampagnen sowie Werbematerialien
- Erhebung von Potenzial und Unterstützungsbedarf mit Schwerpunkt im Bereich Mitgliederwerbung
- Betreuung von Mitgliedern und Mitgliedergruppen
- Enge Zusammenarbeit mit der GL SEV und dem Team Kommunikation SEV

Nebst einer abgeschlossenen Berufsausbildung bringen Sie Erfahrungen in Mitgliederwerbung und Kampagnenarbeit mit. Kenntnisse und Erfahrungen im öffentlichen Verkehr sind von Vorteil. Sie sind dynamisch, kommunikativ, organisieren Ihre Arbeit selbständig und sind flexibel im Einsatz. Zudem sind Sie teamfähig, belastbar und behalten sowohl in hektischen Situationen als auch in komplexen Fragen den Überblick.

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) mit rund 40 000 Mitgliedern sucht per sofort oder nach Vereinbarung eine junge Persönlichkeit als

Gewerkschaftssekretärin mit Schwerpunkt Jugend 20% (m/w)

In dieser spannenden und vielseitigen Funktion sind Sie für Folgendes zuständig:

- Koordinieren und organisieren der Jugendkommission und Jugendaktivitäten
- Umsetzen von Kommissionsbeschlüssen
- Vorbereitung und Moderation von Sitzungen, Konferenzen und Versammlungen

Nebst einer abgeschlossenen Berufsausbildung bringen Sie Erfahrungen aus einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs mit. Sie können sich durchsetzen, sind dynamisch, kommunizieren gerne und organisieren Ihre Arbeit selbständig und flexibel. Zudem sind Sie teamfähig und belastbar und behalten sowohl in hektischen Situationen als auch in komplexen Fragen den Überblick.

Ihre Muttersprache ist Deutsch mit guten Französischkenntnissen. Sie können sich schriftlich gut ausdrücken und vor Menschen auftreten. Wir bieten Ihnen eine vielseitige Tätigkeit in einem spannenden Arbeitsumfeld mit kollegialem Arbeitsklima und fortschrittlichen Arbeitsbedingungen. Sind Sie interessiert? Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige elektronische Bewerbung entgegen. Weitere Auskünfte erteilt Giorgio Tuti, Präsident SEV, Tel. 031 357 57 57. Mehr über den SEV erfahren Sie unter www.sev-online.ch

UNTERVERBAND RPV SBB Cargo verliert WLV-Aufträge

Medienstelle UV RPV. Der Zentralausschuss (ZA) traf sich zur letzten ordentlichen 7. Vorstandssitzung.

SBB Cargo: Personalmotivation 2020 – gute Werte für SBB Cargo aber auf einem tiefen Niveau. Die diesjährige Personalumfrage fand vom 24. September bis 19. Oktober statt, mit einem Rücklauf bei SBB Cargo von 70%. Der Wert der Personalmotivation erhöhte sich bei SBB Cargo um erfreuliche 3 auf 70 Punkte. Geht man ins Detail, sieht man, dass diese Verbesserung stattgefunden hat, aber auf einem sehr tiefen Niveau. Auch sind die mehrheitlichen Punkte im gelben Bereich. Hier von guten Werten zu sprechen ist ein wenig vermessen. Die Personalumfrage 2020 zeigt: Das Jahr fordert uns alle. Corona prägt den Alltag, die finanzielle Lage ist schwierig und Personalmangel beschäftigt einige Bereiche stark. Die Beteiligung war mit 75 Prozent hoch.

Coop fährt die Wagenladungsverkehre (WLV) künftig selbst. Das Unternehmen hat entschieden, nur noch auf eine Anbieterin im Schienengüterverkehr zu setzen. Durch diese so genannte «Einbahnen-Strategie» verliert SBB Cargo jährlich rund 30 000 Wagen im WLV. Coop setzt die neue Strategie ab Mitte 2021 um. Künftig fahren die Einzel-WLV mit der Coop-eigenen Bahn RailCare. Das betrifft die rund 30 000 Wagen und

etwa 355 000 Nettotonnen, die Coop bisher jährlich mit SBB Cargo im EWLTV transportiert hat.

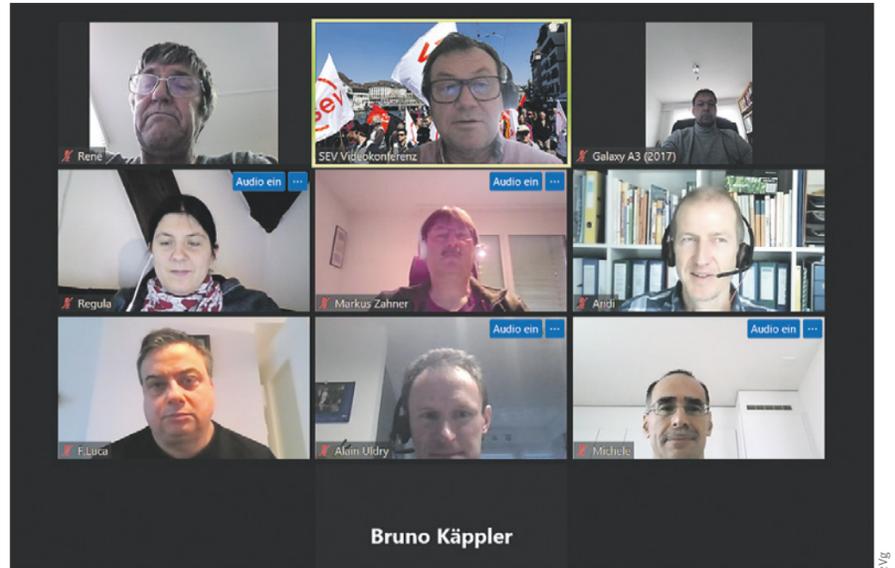
Die LISA 2.0 ist im Rollout und sollte funktionieren. Die Swisscom schaltet 2022 das 2G-Netz ab, 2023 das 3G-Netz. Die SBB sucht jetzt schon ein neues Gerät, als mögliche Alternative nach Abschaltung des 3G-Netzes.

Bedingungen für SBB Cargo für Bezug von Corona-Finanzhilfen: Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und SBB Cargo haben eine Absichtserklärung unterschrieben, die die Bedingungen für den Bezug von Hilfsgeldern regelt. Gemäss Absichtserklärung können Kosten aufgrund des Rückgangs des Transportvolumens sowie pandemiebedingte Mehrkosten (Schutzausrüstung, Desinfektionsmittel, Neuplanung des Angebots) angerechnet werden. SBB Cargo weist gemäss heutigem Stand eine Covid-bedingte Lücke von bis zu 35 Millionen Franken aus. Im Gegenzug verzichtet SBB Cargo auf generelle Preiserhöhungen und wird die im System-WLV angebotenen Bedienungspunkte 2021 unverändert anbieten.

Für die Organisation der Rangiertagung Mitte/Ost vom 24. April 2021 ist Christian Eichenberger als neuer Rangiertagungspräsident verantwortlich. Im Zentralausschuss wurden diverse Themen für die Tagung diskutiert. Themen von eurer Seite werden gerne entgegengenommen (bitte einem ZA-Mitglied melden). SBB-CEO Vincent Ducrot hat leider als Referent abgesagt.

Bedingt durch die Corona-Massnahmen wird die GAV-Konferenz vom 18. Dezember digital via Zoom durchgeführt. Neu ins Werbematerialsortiment aufgenommen werden Maskenboxen. Da dieser Artikel sehr beliebt ist, sind die Lieferfristen sehr lang. Die Maskenboxen werden ca. Anfang Februar in die Schweiz geliefert, werden anschliessend bedruckt und sollten ab März 2021 parat sein. Brillentücher sind ein weiteres Werbemittel, das immer wieder gewünscht wird. Aktuell werden Offerten geprüft, der Liefertermin ist noch nicht bekannt. Die Sektionskonferenzen 2021 wurden verschoben. Das Bildungsprogramm 2021 von Movendo wird neu auch in elektronischer Form abgegeben.

UNTERVERBAND AS Branche AS Infrastruktur ist aktuell



Dem Zeitgeist angepasste Präsenzsitzung per Videokonferenz.

Bruno Käppler. Was macht die Branche Infrastruktur in Zeiten, in welchen Präsenzsitzungen verpönt sind? Wir passen uns dem Zeitgeist an und halten die Sitzung per Videokonferenz ab. Natürlich sind direkte Treffen sehr wichtig und für die gewerkschaftliche Arbeit unerlässlich, aber nichts tun? Nein, das geht nicht, also trafen wir uns per Zoom und diskutierten unter anderem über folgende Themen.

Wie weit ist Dispo OP, funktioniert das Eingeführte? Und wir sind wieder einmal überrascht, dass zu den Auswirkungen auf die Berufsbilder ZVL und DBV noch keine Informationen erfolgt sind.

Corona – ja auch hier ein Thema. Welche Auswirkungen auf unsere Berufe hat dieses Virus. Die Instruktionen sind erschwert, sie erfordern Fantasie und Organisationsgeschick, und auch nicht jede BZ behandelt diese Einschränkung gleich. Flexibilität wird von den

Mitarbeitenden erwartet, operatives Personal wird vermehrt wegen Krankheitsfällen kurzfristig in den Dienst berufen. Büropersonal ist im Homeoffice. Und nun hören wir, dass Sparmassnahmen nötig sind mit verzögertem Lohnaufstieg und Verzicht auf zwei Ferientage. Ist dies der Dank dafür?

Zudem werden zum Teil AO angepasst, unter dem Vorwand, dass es überall gleich sein muss. Damit verärgert man die Mitarbeitenden.

Für die Peko-Ersatzwahlen im nächsten Frühling suchen wir noch motivierte Kolleginnen und Kollegen.

Handlungsfelder haben wir erkannt, und werden nun gezielte Forderungen ausformulieren und mit diesen an die Leitung Infrastruktur gelangen.

Die Sitzungen der Branche sind immer interessant. Hast du auch Lust mitzuwirken? Dann schau doch mal rein.



Mehr Jobs finden Sie unter aargauverkehr.ch/jobs

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

Für die Limmattalbahn (LTB), welche ab Dezember 2022 zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach verkehren wird, suchen wir ab ca. **Frühling 2022** am Arbeitsort **Dietikon** motivierte Persönlichkeiten als

Stadtbahnführerin (Kat. B80) (m/w/d) 100%

Ihre Aufgaben

- Sie führen die neuen Fahrzeuge der Limmattalbahn (Tramlinks) als Stadtbahnführerin (Kat. B80) sicher, pünktlich, komfortabel und energiebewusst auf der Strecke Zürich-Altstetten – Schlieren – Dietikon – Killwangen-Spreitenbach
- Sie bereiten die Tramlinks mit technischen und betrieblichen Kontrollen auf den Betrieb vor
- Sie übernehmen den Kundenservice und die Kundeninformation, vor allem im Störfall, und stehen den Reisenden für Auskünfte bezüglich Fahrplan und Billette zur Verfügung

Ihr Profil

- Abgeschlossene obligatorische Schulpflicht
- Gute mündliche und schriftliche Deutschkenntnisse (mindestens Stufe B2)
- Mindestens Führerausweis Kat. B (PW)
- Gute Gesundheit sowie gutes Hör- und Sehvermögen (medizinische und psychologische Tauglichkeit nach VTE, mindestens Kat. B80)
- Abgeschlossene Ausbildung zum/zur Lokführer/in bzw. Strassenbahnführer/in (Kat. B80) oder Bereitschaft für die umfangreiche Ausbildung

Wir bieten

- Selbständige und abwechslungsreiche Tätigkeit mit viel Eigenverantwortung
- Täglich neue Herausforderungen, bei denen Sie Ihr Fachwissen einbringen und erweitern können
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und attraktive Nebenleistungen

Für Auskünfte steht Ihnen Oliver Marfurt, Bereichsleiter Lokpersonal, telefonisch unter 056 648 33 64 oder per E-Mail an oliver.marfurt@aargauverkehr.ch gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihre vollständige Bewerbung inkl. Motivationsschreiben, Lebenslauf, Arbeits- und Zwischenzeugnisse, Schulnachweise / Diplome, Nachweis Deutsch Niveau B2 (sofern Deutsch nicht Ihre Muttersprache ist), Kopie Führerausweis Kat. B, aktueller Strafregisterauszug, aktueller ADMAS-Auszug bis zum **20. Januar 2021** an jobs@aargauverkehr.ch

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



UNTERVERBAND AS, BRANCHE PERSONENVERKEHR

Brennpunkte Personenverkehr

Medienstelle AS-Branche Personenverkehr

An der Branchensitzung Personenverkehr vom 3. Dezember behandelten wir unter anderem nachfolgende Themen.

Zeitbezug bei früherem Dienstschluss: Ist die Einteilung erstellt, darf CTS Zeit nur mit dem Ok des Mitarbeitenden eingeteilt werden. Wird jemand nach Hause geschickt, weil nicht viel los ist, so gilt die 36-Stundenregelung. Es ist keine Zeit abzuschreiben, die Zeit geht zu Lasten der Unternehmung. Aktuell möchte die SBB per Ende Jahr lieber einen Zeitvorbezug in Kauf nehmen, der Ende Jahr als Annahmeverzug abgeschrieben werden muss. Im Gegenzug müssten Zeitguthaben als Geldwerte in die Rechnung 2021 gebucht werden, was das Ergebnis schon zu Beginn belasten würde.

SBB-Schalter ist kein Auslaufmodell: Für einmal gute Neuigkeiten aus dem bedienten Vertrieb. Die Beratungskompetenz soll auch in der Fläche ausgebaut und erhalten bleiben. Seit Jahren kritisieren Reisende, Politik, der SEV und andere Verkehrsbetriebe die Schalterschliessungen der SBB. Nun hat ein Umdenken bei der SBB stattgefunden. Neu sollen die Kundenbedürfnisse und nicht mehr nur

die Gewinnzahlen darüber entscheiden, welche Schalter die SBB aufgeben. Der SEV ist überzeugt: Das ist die Handschrift des neuen SBB-Chefs Vincent Ducrot.

SBB-Hygienemassnahmen in der Kritik: Die Hygienemassnahmen auf den SBB-Zügen stehen in der Kritik. Der Coronaschutz der SBB ist im internationalen Vergleich schwach, volle Züge, kein Desinfektionsmittel, keine Masken an Bord: Die SBB können noch vieles aufholen. In der internen Diskussion wird der zugrunde liegende Zeitungsbericht kritisch beurteilt. Die aktuellen Hygienemassnahmen werden als genügend betrachtet.

Grosse Fluktuation bei der TPO: Die TPO verzeichnete im Jahr 2020 viele Abgänge. Vor allem der Stützpunkt Zürich ist momentan stark davon betroffen. Für viele Stützpunkte der TPO, beispielsweise in der Ostschweiz für Zürich, St. Gallen und Chur, laufen Stellenausschreibungen – es werden Polizistinnen, bzw. Polizisten gesucht.

Umso glücklicher sind wir, dass wir zwei potenzielle Nachfolger für unseren bisherigen Delegierten Peter Rüegg gefunden haben, der aufgrund seiner Pensionierung zurücktritt.

Sektionen

Information VPT BLS, Gruppe Pensionierte

SEV-Kalender 2021. Bekanntlich konnten wir wegen Covid-19 die Weihnachtsversammlung in Langnau nicht durchführen. Der SEV-Kalender für das Jahr 2021 kann nach wie vor bezogen werden bei Peter Sägesser, 034 422 79 15 oder saegipeter@bluewin.ch. Der Vorstand wünscht allen Kolleg/innen eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins 2021.

11. 3. ZPV Basel

Voranzeige Jahresversammlung. Das Datum ist fixiert und nur Corona kann uns aufhalten. Wir freuen uns auf eure aktive Teilnahme.
15 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

12. 6. RPV Zürich

Neues Datum der Clean-Tagung. Die Tagung findet neu am 12. Juni

2021 statt. Themen, nähere Infos und Anmeldung werden noch per Flugblatt an die Sektionen TS und RPV bekannt gegeben. Es würde uns freuen, alle Cleanmitarbeitenden und die Mitarbeitenden von RESA zu begrüßen. Das Mittagessen übernehmen die Sektionen der angemeldeten Teilnehmenden.
10.15 Uhr, Restaurant Gotthard, Goldau SZI

Pensionierte

4. 1. Pensioniertes Zugpersonal Basel

Stammtisch – Korrigenda Wir treffen uns jeweils am ersten Montag im Monat, nicht wie in der SEV-Zeitung Nr. 18/2020 ausgeschrieben am Dienstag. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

7. 1. Pensioniertes Rangierpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns jeden ersten

Montag im Monat zum Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.
Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

14. 1. Pensioniertes Zugpersonal Olten

Stammtisch. Infolge Besitzerwechsel findet unser Stammtisch ausnahmsweise erst am 14. Januar statt. Nachher wie immer am ersten Donnerstag im Monat. Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen von auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.
14 Uhr, Restaurant Bahnhof (Gleis 13), Olten

Information PV Buchs-Chur

Weihnachts- und Neujahrswünsche. Liebe Mitglieder, der Vorstand wünscht euch frohe, besinnliche Weihnachten und ein gutes, gesundes neues Jahr. Gerne hoffen wir auf ein Wiedersehen bei unseren Anlässen im nächsten Jahr. Weitere persönliche Infos versenden wir im Januar 2021 und sind auf unserer Webseite zu finden.
sev-pv.ch/de/sektionen/buchs-chur

Agenda 19/20

UNSERE VERSTORBENEN

Adolf Friedrich; JG 1944; Burgdorf. VPT BLS.

Antille Edmond; JG 1932; Handwerksmeister, Vernayaz. PV Wallis.

Bacher Mireille; JG 1938; Witwe des Walter, Delémont. PV Jura.

Balsiger Ellen; JG 1928; Witwe des Walter, Bern. PV Bern.

Berner Willy; JG 1935; Betriebsbeamter, Ruppenswil. PV Aargau.

Bieri Hansjörg; JG 1937; Rüfenacht BE. VPT RBS.

Bigler Hans; JG 1930; Lokomotivführer, Birsfelden. PV Basel.

Boog Walter; JG 1938; Gleismoniteur, Sursee. PV Luzern.

Borer Ernst; JG 1929; Rangierlokomotivführer, Basel. PV Basel.

Burger Alfons; JG 1926; Lokomotivführer, Schmerikon. PV Glarus-Rapperswil.

Burri Gottfried; JG 1925; Zugführer, Cordast. PV Bern.

Däscher Elisabeth; JG 1926; Witwe des Andreas, Bauma. PV Zürich.

Egli Leonie; JG 1930; Witwe des Josef, Luzern. PV Luzern.

Eichenberger Hulda; JG 1926; Witwe des Peter, Hasle-Rüegsau. VPT BLS.

Furger Albert; JG 1924; Gleismoniteur, Altdorf UR. PV Uri.

Furrer René; JG 1950; Rangierangestellter, Bürchen. PV Wallis.

Gabi Emma; JG 1937; Witwe des Ernst, Worben. PV Biel.

Geissmann Maria; JG 1917; Witwe des Jean, Brugg AG. PV Aargau.

Hess Walter; JG 1933; Zugpersonal, Kondukteur, Lyss. VPT BLS.

Hofer Edy; JG 1928; Bahnhofsvorstand Stellvertreter, Langnau i.E. PV Bern.

Ibraimi Murtez; JG 1951; Betriebsangestellter, Hinwil. PV Zürich.

Iseli Elisabeth; JG 1937; Witwe des Ernst, Worben, PV Bern.

Junker Ursula; JG 1929; Zollikofen. PV Bern.

Küttel Anton; JG 1937; Betriebsbeamter, Basel. PV Basel.

Leuenberger Eduard; JG 1927; Lüterswil, VPT RBS.

Lorch Xaver; JG 1943; Spezialhandwerker, Zufikon. PV Aargau.

Lüthi Willy; JG 1928; Zugführer, Allschwil. PV Basel.

Maier Margarete; JG 1930; Witwe des Werner, Basel. VPT Deutsche Bahn.

Michel Walter; JG 1927; Lokomotivführer, Bern. PV Bern.

Mittaz Oswald; JG 1931; Dienstchef Betrieb, Sion. PV Wallis.

Nüesch Samuel; JG 1943; Handwerksmeister, Rebstein. PV St. Gallen.

Nussbaumer Roland; JG 1928; Lokomotivführer, Rorschacherberg, PV St. Gallen.

Pillonel Cecile; JG 1920; Sion. PV Wallis.

Richard Mariereine; JG 1938; Witwe des Pierre, Fully. PV Wallis.

Roduner Heinrich; JG 1918; Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Roth Paul; JG 1930; Spezialhandwerker, Olten. PV Olten und Umgebung.

Ryser Andreas; JG 1938; Zentralpräsident SBV, Langenthal. PV Bern.

Schläpfer Frieda; JG 1924; Witwe des Hans, Romanshorn. PV Thurgau.

Spielmann Heinz; JG 1957; Basel. VPT Deutsche Bahn.

Stadler Anna; JG 1923; Flawil. PV St. Gallen.

Studerus Marianne; JG 1930; Witwe des Walter, Goldach, PV Thurgau.

Torche Henri; JG 1924; Cugy FR. PV Fribourg.

Volkart Martha; JG 1942; Witwe des Hans, Niederglatt ZH. PV Zürich.

Wasser Jean-Louis; JG 1948; Zugchef National, Zürich. PV Zürich.

Weder Jörg; JG 1964; Vorarbeiter, Altstätten SG. Bau Ostschweiz.

Ziegler Kreszentia; JG 1912; Witwe des Franz, Zürich. PV Zürich.

ZEITUNG DES SEV

Terminplan 2021

Die SEV-Zeitung erscheint nächstes Jahr im Drei-Wochenrhythmus mit einer langen Sommerpause von sieben Wochen.

Nr. 1: 29. Januar
Nr. 2: 19. Februar
Nr. 3: 12. März
Nr. 4: 1. April
Nr. 5: 23. April
Nr. 6: 14. Mai
Nr. 7: 4. Juni

Nr. 8: 25. Juni
Nr. 9: 16. Juli
Nr. 10: 3. September
Nr. 11: 24. September
Nr. 12: 15. Oktober
Nr. 13: 5. November
Nr. 14: 26. November
Nr. 15: 17. Dezember

Detaillierter Plan auf sev-online.ch

UNTERVERBAND PV

Frohe Festtage und alles Gute zum neuen Jahr

Roland Schwager, Zentralpräsident SEV-PV. Verschiedentlich war in Gesprächen mit Freunden und Bekannten dann und wann die Aussage zu hören: «Dieses Jahr ist zum Vergessen!» In der Tat: Wir würden es, wenn wir das könnten, wohl am liebsten ungeschehen machen. Denn es hat sich ganz anders entwickelt, als wir es uns vor fast zwölf Monaten beim Anstossen in der Silvesternacht vorgestellt und gewünscht hatten. Ein kleines Virus, das bis dahin völlig unbekannt und inexistent gewesen war, hat die Welt auf den Kopf gestellt und die Gesundheit und die Existenz so vieler Menschen bedroht oder sogar vernichtet.

Auch das Leben in unserem PV hat darunter gelitten: Es ist praktisch stillgelegt worden; eine Veranstal-

tung nach der anderen musste leider abgesagt werden, weil unsere Sektionen nicht sicherstellen konnten, dass kein Mitglied an einem solchen Anlass von diesem heimtückischen Virus befallen würde und die Gesundheit gefährdet werden könnte. Das tut uns überaus leid – doch es gab, leider, keine Alternative.

Gerne hoffe ich aber, dass ihr diese schwierige Zeit gut gemeistert habt und gesund geblieben seid. Und das wünsche ich euch auch für die schwierigen Monate, die noch vor uns liegen. Ich wünsche euch eine geruhsame Adventszeit, ein schönes Weihnachtsfest und alles erdenklich Gute zum neuen Jahr – und bleibt gesund! Auf Wiedersehen im nächsten und hoffentlich wieder besseren Jahr.

SEV

Auskunft für GPK-Mitglieder

Bei Bedarf stehen den Mitgliedern der Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) aus allen SEV-Sektionen die Kolleginnen Sia Pollari und Franziska Schneider für individuelle Fragen zur Verfügung.

Bitte wende dich bei Fragen zu:
•Buchhaltung und Jahresrechnung an Sia Pollari, sia.pollari@sev-online.ch

•Rechte und Pflichten als GPK an Franziska Schneider, franziska.schneider@sev-online.ch

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen. ISSN 2624-7801

Auflage: 23 922 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 36 256 Ex.), WEMF-beglaubigt 6. Oktober 2020

Herausgeber: SEV, 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; 031 357 57 57

Abonnemente und Adressänderungen: SEV Mitgliederdienste,

mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Produktion: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Druck: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 29. Januar 2021.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 19. Januar 2021, 12 Uhr.

Inserateschluss: 18. Januar 2021, 12 Uhr.

SEXUELLE BELÄSTIGUNG

«Me too» in der Barbie-Fabrik



solidar.ch
kontakt@solidar.ch

Unsere neue Untersuchung in einer Fabrik des Spielzeugkonzerns Mattel in China zeigt eine Unternehmenskultur, in der geschlechtsspezifische Gewalt und sexuelle Belästigungen ihren festen Platz haben. Die untersuchte Fabrik mit insgesamt 2300 Arbeiter/innen produziert auch die weltberühmte «Barbie Puppe». Unangemessene Sprüche über ihr Aussehen, schlüpfrige Bemerkungen, unerwünschte Berührungen und die Verbreitung erniedrigender Fotos: Dies alles erlebte die solidar-Forschlerin in nur wenigen Wochen in der Fabrik in China.

Die besagten Ereignisse fanden unter Aufsicht der Teamleiterinnen statt, lösten aber keinerlei Reaktionen des Managements aus. Im Gegenteil. Dieses machte häufig selber üble Witze und Bemerkungen.

In einem Arbeitsumfeld, wo Tätern keinerlei Konsequenzen drohen, wagen es die Frauen nicht, sich zu wehren. Die Arbeiterinnen haben zudem Angst vor einer Entlassung und sind daher sehr zurückhaltend mit Kritik.

Eine Arbeiterin berichtet

«Ein Arbeitskollege belästigt mich in der Werkstatt. Er nennt mich Liebling, sitzt an meinem Arbeitsplatz, und wenn ich mich beschwere, sagt er, ich müsse nur auf seinem Schoss sitzen. Er erklärte den anderen, dass er dies tat, um mich anzumachen. Ich blockierte ihn auf Wechat (chinesisches Äquivalent zu Whatsapp) und er drohte, mich zu schlagen, wenn ich ihn nicht deblockiere. Ich habe Angst. Niemand tut etwas.»

Ein strukturelles Problem

Die diesjährige investigative Recherche in einer Mattel-Fabrik in China bringt neben schweren Arbeitsrechtsverletzungen erneut gravierende Fälle von sexueller Belästigung zu Tage. Die Übergriffe wurden von Vorgesetzten geduldet und blieben ohne Konsequenzen. Schlimmer noch: Die Vorgesetzten machten selbst abschätzig Bemerkungen und Witze. Das Problem ist für Mattel nicht neu. Schon in der Recherche 2019 wurden Fälle von sexueller Belästigung in einer Fabrik in China aufgedeckt. Vier von zehn Arbeiterinnen berichteten von Situationen, in denen sie sexuell belästigt wurden. Auch eine neue Studie zu sexueller Belästigung in Fabriken in Südchina bestätigt diese Zahl.

Im Jahr 2004 wurde Mattel zum ersten Mal mit dem Problem von sexueller Belästigung in Fabriken konfrontiert. Bei einer Überprüfung von zwei Mattel-Fabriken in Mexiko wurde festgestellt, dass Arbeiterinnen von ihren Kollegen sexuell belästigt wurden. In einem der beiden Betriebe berichteten 30% der Befragten, dass sie Opfer von Übergriffen wurden. Mattel versprach das Thema ernst zu nehmen. Doch der unabhängige Audit-Bericht kam dennoch zum Schluss, dass «die derzeitigen Bemühungen des Unternehmens nicht effektiv sind und das Problem der Belästigung am Arbeitsplatz - insbesondere von Frauen - weitere Massnahmen erfordern würde.»

Jetzt Petition mit der Forderung der Null-Toleranz für sexuelle Belästigung unterschreiben: solidar.ch/de/fairtoys

Mattel muss handeln

Sexuelle Belästigung in den Fabriken muss Konsequenzen haben!

- Mattel muss eine «Null-Toleranz»-Richtlinie zu sexueller Belästigung verabschieden, die Probleme in ihren Fabriken ernsthaft untersuchen und die Resultate veröffentlichen.

- Mattel muss vertrauenswürdige Beschwerdemechanismen aufsetzen, welche die betroffenen Frauen schützen und wo nötig unterstützen.

- Mattel muss die Unternehmenskultur, in der Übergriffe alltäglich sind, verändern. Dazu braucht es klare Normen, unabhängige Schulungen und eine wirkungsvolle Überprüfung vor Ort, die über ein pro forma Audit-Zertifikat auf dem Papier hinausgeht.

Sexuelle Belästigung

Nach der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) umfasst die Definition von sexueller Belästigung

- jedes unerwünschte Verhalten mit sexueller Konnotation, das körperlich, verbal oder nonverbal ausgedrückt wird;
- jedes andere Verhalten aufgrund des Geschlechts, das die Würde von Frauen verletzt, das unwillkommen, unangemessen und beleidigend für die Einzelperson ist;
- Verhalten, das ein einschüchterndes, feindseliges oder erniedrigendes Arbeitsumfeld für eine Person schafft.

**FLUG DER FREIHEIT**

© Ti-Press / Samuel Golay

Es war Anfang 2020. Ein wunderschöner Tag, der ein vielversprechendes Jahr ankündigt. Den Rest kennen wir. Es bleibt der Flug der Vögel, ein klarer Himmel und ruhiges Gewässer als Kulisse.

Ein Flug der Freiheit, auf der Suche nach Raum zum Leben und Entdecken. Es ist der Flug der Vögel, dem wir unsere Gedanken, Wünsche und Hoffnungen anvertrauen.

Er bietet uns 2021 Möglichkeiten zur Flucht. Und auch Flügel, um in imaginäre Länder zu reisen.

www.tipress.ch

?

QUIZ Weisst du's?

1. Wie heisst das Programm der Schweizer Bahnen zur Modernisierung des Bahnsystems?

- a. Smartrail 4.0
- b. RailFit 2.0
- c. SmartFit

2. Wie viele Unterschriften hat der SEV für seine Petition «Hände weg vom FVP» gesammelt?

- a. Mehr als 20 000
- b. Mehr als 26 000
- c. Mehr als 15 000

3. Der SEV führt für seine Mitglieder die Reka-Card ein, also den elektronischen Reka-Check. Ab wann?

- a. Ab 1. April 2021
- b. Ab 1. Mai 2021
- c. Auf seinen 105. Geburtstag im Jahr 2024

4. Ab nächstem Jahr trifft die SEV-Zeitung in deinem Briefkasten an folgendem Wochentag ein:

- a. Dienstag
- b. Donnerstag
- c. Freitag

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis
Dienstag, 19. Januar 2021

Per E-mail: mystere@sev-online.ch
Im Internet: www.sev-online.ch/quiz
Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Reka-Checks im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in der nächsten Ausgabe Nr. 1/2021. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz aus Nr. 18/2020:
b/b/b/b

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat:
David Guillet, Concise.
Mitglied TS Romandie.

AUF DEN SPUREN VON ...

Julie Benard, Kontrollleurin



Julie Benard vor einem TPG-Tram: Trotz der Kälte ist sie lieber draussen als eingesperrt.

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

Sicherheitskleidung und karminrote Nägel – Kontrolleurin und Wettkampfbikerin. Eine Frau mitten in einer Männerwelt. Die sich mit ihrer sanften Autorität in keine Schublade pressen lässt. Julie Benard tut das, was ihr gefällt. Zum Beispiel setzt sie sich gewerkschaftlich für ihre Kolleginnen und Kollegen ein.

Es ist kalt an diesem 3. Dezember. Zwischen zwei Bussen oder zwei Trams trägt Julie Benard keine Handschuhe, auch wenn die Wartezeit manchmal mehrere Minuten dauert. Es ist zu mühsam, weil die zurückgelegten Fahrten und die Tickets der TPG-Reisenden in Genf mit dem Smartphone aufgezeichnet und überprüft werden. Julie hat ihren Tag um 6 Uhr 30 begonnen. Als ich sie nach ihrer Pause um 11 Uhr 30 treffe, verlässt sie das Depot in Bachet in Begleitung von vier Kollegen. Sie kontrollieren einen Bus oder ein Tram nach dem anderen, fixe Pläne gibt es nicht. Julie ist gern draussen: «Ich mag es nicht, eingesperrt zu sein», vertraut sie mir an.

Fast alle Reisenden haben ein gültiges Abonnement oder Billett. «Sie sind zu nett» wird Julie von einer Frau kritisiert, weil sie einem Mädchen ohne Billett keine Busse gibt. Die Bemerkung bringt Julie zum Lächeln, sie ist nicht daran gewöhnt, als nett empfunden zu werden. Die Mutter verspricht, eine Junior-Karte zu kaufen. «In einer solchen Situation bist du Herrin über dein Urteil, die einzige Schiedsrichterin. Ich hätte sie büssen können, aber ich bin kein Monster», erklärt sie. Julie strahlt mit ihrer sanften Art und ihrem offenen Lachen eine wohlwollende Autorität aus. Wenig später schreit ein Radfahrer sie an: «Scheissjob!». «Die Leute mögen uns nicht, aber das wissen wir!», sagt sie unberührt. «Wenn du einen Service nutzt, musst du dafür bezahlen. Ich habe das Gesetz nicht geschrieben, aber Gerechtigkeit ist mir wichtig.»

Julie wurde vor 42 Jahren in Genf geboren und wuchs mit ihrer Schwester in Chambésy auf. «Wir waren nah an der Stadt, aber trotzdem auf dem Land – das war nicht schlecht!». Ihre Unabhängigkeit erlangte sie zuerst mit dem Fahrrad, dann mit dem Mofa, sodass sie ihre Freunde oder das Freizeitzentrum in Versoix besuchen konnte. Sie beschreibt sich selbst als ein «etwas unkonventionelles» Kind. Dies widerspiegelt sich vielleicht in kleinen Details: Piercings, gefärbtes Haar oder dieses Karminrot auf den Nä-

geln. In der Schule hatte Julie eine tolle Zeit, sie war eine sehr gute Schülerin. Nach der Handelsschule arbeitete sie im Sekretariat und im Vertrieb, dann als Sicherheitsagentin bei Securitas.

Mechanik und Legos

«Dass es dort mehr Männer als Frauen gab, hat mich nie wirklich interessiert. Ich bin mit Jungen aufgewachsen, habe Basketball und Hockey gespielt. Als Kind mochte ich Mechanik und Legos, das fand ich viel lustiger als Barbies.»

Der Beruf als Grenzbeamtin begann sie zu interessieren. Sie legte die Prüfungen ab, um ein EFZ zu bekommen, aber nach zweieinhalb Jahren hörte sie auf: «Ich hatte einen frauenfeindlichen Chef, das hat mich gestört.» Sie stiess auf eine Anzeige der TPG, die neue Kontrolleure suchte: «Ich habe mich beworben und sie haben mich eingestellt. Das ist inzwischen 16 Jahre her!» Julie arbeitet abwechselnd eine Woche am Morgen, die andere am Nachmittag bis 20 Uhr 50. «Der Morgen ist beliebter, denn das Privatleben leidet, wenn man erst um 21 Uhr 30 nach Hause kommt. Aber man passt sich an.» Manchmal hilft sie auch im Fahrdienst, denn sie ist auch als Tram- und Busfahrerin ausgebildet.

Julie war schon als Grenzbeamtin bei Transfair gewerkschaftlich organisiert und entschied sich schliesslich für den SEV. «Beim SEV sind alle immer bestens informiert, das fand ich cool. Dann wurde ich gefragt, ob ich die Kontrolleure in der Kommission vertreten möchte. Ich habe gesehen, dass wir gehört werden. Und so wurde ich in den Vorstand und gar in den Stiftungsrat der Pensionskasse delegiert. Ich mag keine Ungerechtigkeit und kämpfe für Fairness. Und ich bin ein bisschen stur!» Spontanität und Offenheit sind zwei ihrer besonderen Qualitäten.

Julie bleibt nie untätig: Sie bastelt, repariert, kümmert sich um ihr Haus und geht spazieren. Ihre zuletzt geschauten Serie: The Good Doctor. Ihre Lieblingskonzerte? Renaud, Rammstein und Kiss. Ihre grosse Leidenschaft sind Motorräder. «Ich habe nie den Eindruck, dass ich etwas Ungewöhnliches tue. Ich mache einfach das, worauf ich Lust habe. Eines Tages wurde mir angeboten, eine Rundstrecke auszuprobieren. Ich liebte es, und mit der Zeit wurde mir klar, dass ich auf der Strasse Angst hatte. Daraufhin habe ich Kurse absolviert, schliesslich sogar Wettkämpfe. Ich habe die französische Frauenmeisterschaft bestritten, und Berggrouten in der Schweiz. Bei letzteren war ich die einzige Frau. Die einzige Frau zu sein – das zieht sich irgendwie durch mein Leben», schliesst Julie.

AN VORDERSTER FRONT AUF PERRON UND PISTE

Pigr

