



# SEV Nr. 7

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



ABSTIMMUNG AM 13. JUNI

## Jetzt braucht es ein «Ja» fürs Klima

Edito von Giorgio Tuti,  
Präsident SEV

► S. 4

Der «Strike for Future» vom 21. Mai brachte trotz Pandemie viele Menschen auf die Schweizer Strassen und erinnerte an die Dringlichkeit, die Klimakrise anzugehen.

Auch wenn die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nicht weit genug geht, so würde dessen Ablehnung am 13. Juni dem Planeten keinen Gefallen tun. Der Einsatz des SEV dafür ist eine logische Folge seines Engagements für den öffentlichen Verkehr, sowohl in Bezug auf den Personenverkehr als auch auf die Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene.

In den letzten 150 Jahren ist die Durchschnittstemperatur in der Schweiz um etwa 2 Grad gestiegen; doppelt so viel wie im weltweiten Schnitt. Über die reinen Umweltüberlegungen hinaus bietet die am 13. Juni dem Volk vorgelegte Gesetzesrevision echte Perspektiven für

den öffentlichen Verkehr, der noch verstärkt als Teil der Lösung für die Klimakrise gesehen wird. Das Gesetz sieht die Einrichtung eines Klimafonds vor, der unter anderem die Anschaffung von umweltfreundlichen Bussen, beispielsweise Elektrobussen, finanzieren soll. Darüber hinaus stellt der Fonds bis zu 30 Mio. Franken jährlich zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs durch Reaktivierung von Nachtzügen zur Verfügung. Mit dem Ziel, den Ausbau des Nachtzugnetzes voranzutreiben.

Die Einführung von Steuern, vor allem auf Flugtickets, und die im Gesetz vorgesehenen maximalen Erhöhungen für fossile Treib- und Brennstoffe sind der Grund fürs Referendum. Wenn die extreme Linke dieses als unsozial geltende Gesetz bekämpft, so sollten wir uns auch über die Absichten des Refe-

rendumskomitees mit der Mehrzahl an eingereichten Unterschriften nicht täuschen lassen. Denn wer glaubt wirklich, dass es den Lobbys der Auto- und Ölindustrie um Fairness einer Steuer und das Wohlergehen von Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen geht?

Das Gesetz setzt aufs Verursacherprinzip. Anders als von den Gegnern behauptet, werden die unteren und mittleren Einkommen nicht die grossen Verlierer sein. Denn zahlreiche Studien haben gezeigt, dass Geringverdiener mit normalem Konsumverhalten von der Umverteilung der Steuereinnahmen profitieren, die von den grössten Verursachern gezahlt werden. Von denjenigen mit einer tendenziell viel höheren Kaufkraft.

Lassen wir uns nicht von den falschen Aussagen der Gegner täuschen: Sagen wir Ja zum CO<sub>2</sub>-Gesetz.

### Women in Rail

Noch immer arbeiten nur wenige Frauen bei der Bahn. Esther Weber gehört dazu.

3

### Anyway Solutions

Zu Besuch am Standort Penthalaz des SBB-Wiedereingliederungsprogramms.

5

### Sandra Ritz

Die neue SEV-Werbeverantwortliche sieht bei der Werbung viel Potenzial.

7

ELISA LANTHALER

## Versuchsballon der TPF

Die Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF) sind am 29. April mit einer überzogenen Forderung in die GAV-Neuverhandlung eingestiegen: Die Produktivität sei pro Mitarbeiter/in um 42 Stunden pro Jahr zu steigern, was etwa der Abschaffung einer Ferienwoche entspräche. Doch konkrete Umsetzungsvorschläge legte die Direktion der SEV-Delegation keine vor, sondern begnügte sich mit Klagen über die Verluste wegen der Covidkrise. Offensichtlich forderte sie einfach mal viel, um dann in einem «Kompromiss» wenigstens etwas zu erreichen. Auf die SEV-Forderungen für den neuen GAV ging sie nicht ein. Der SEV wird sich dagegen wehren, dass das Personal mit schlechteren Arbeitsbedingungen die Covidzeche bezahlen muss. Denn in Bauprojekten stecken die TPF weiterhin viele Millionen Franken. Am 2. Juli wird weiterverhandelt.

## VZO: erste Gespräche zu FAV

Am 11. März übergab der SEV der Leitung VZO eine Petition, in der rund 200 Fahrdienstmitarbeitende einen Firmenarbeitsvertrag (FAV) bei der VZO fordern (die SEV-Zeitung berichtete). Am 17. Mai fanden nun erste Gespräche zwischen der Gewerkschaft und der Leitung VZO, vertreten durch Direktor Werner Trachsel und Dominik Brunner, Leiter Personal und Fahrdienst, statt. «Dabei versuchten wir darzulegen, worin die Vorteile eines FAV für die Arbeitgeberseite wie auch für die Arbeitnehmerseite bestehen», erklärt Regula Paul, die zuständige Gewerkschaftssekretärin. So verfolgt der SEV das Ziel, die bestehende Dienstordnung mit ihren guten Arbeitsbedingungen in einer sozialpartnerschaftlichen Vereinbarung zu verbriefen, damit sie nicht einseitig geändert werden können. Zudem würde in einem FAV auch die Sozialpartnerschaft verbindlich geregelt. SEV und VZO werden die Gespräche zu einem möglichen FAV in den nächsten Wochen weiterführen.

## Thurbo: mehr Gerechtigkeit

Die Familienzulagen sind bei der Thurbo AG dank dem GAV höher als die gesetzlichen Vorgaben. Die Umsetzung gestaltete sich jedoch komplizierter als erwartet. Dank Meldungen von SEV-Mitgliedern und dank der Intervention des SEV konnte nun per 1. Januar 2022 eine gerechte Lösung für Mitarbeitende mit Familie gefunden werden.



Harmonisierung, Perspektiven und Transparenz: Dies sind die wichtigsten Punkte des neuen Laufbahnmodells für den Bereich Fahrleitung.

### FAHRLEITUNG I-VU

# Neues Laufbahnmodell bringt Bewegung

SEV  
zeitung@sev-online.ch

**Es ist kein Quantensprung, aber immerhin eine klare Verbesserung: SBB Infrastruktur, respektive der Bereich Verfügbarkeit und Unterhalt (I-VU), lanciert ein neues Laufbahnmodell im Bereich Fahrleitung. Für den SEV ist dabei wichtig, dass es auch eine Dynamik im Lohnbereich gibt. Die Umsetzung erfolgt bereits auf den 1. Juni 2021.**

Dieser Tage wurden die 290 Mitarbeitenden des Bereichs Fahrleitung über das neue Laufbahnmodell orientiert. Dabei hielt die SBB folgende wichtige Punkte fest:

- Die SBB will eine schweizweite Harmonisierung, wobei die Aufbauorganisation bestehen bleibt.
- Keine Abstufung von Mitarbeitenden aufgrund der Anforderungen im Laufbahnmodell.
- Transparentes Laufbahnmodell mit neuen Perspektiven für die Mitarbeitenden
- Eine Harmonisierung mit dem Bereich Fahrbahn. Künftig soll es noch acht Funktionen geben, bisher gab es über 30 Stellenbeschriebe (Steb).

Im sogenannten Konsultationsverfahren hinterfragte der SEV das Projekt und konnte schriftliche Absicherungen und Zusicherungen erreichen.

#### Altbekanntes Problem

Grundsätzlich thematisiert der SEV seit Jahren die personellen Probleme in vielen Fachbereichen der Infrastruktur, so auch im Fahrleitungsbereich. Er sah schon lange Handlungsbedarf.

Ob gut gemeint auch gut umgesetzt bedeutet, wird sich wie immer zuerst weisen müssen. Immerhin zeigen die Angaben der SBB auch bei Einreihung und Lohn erfreuliche Wirkung.

Der SEV wies darauf hin, dass nicht nur beim Bereich Fahrleitung Handlungsbedarf besteht. SBB Infrastruktur sagte zu, auch andere Bereiche einer Untersuchung zu unter-

ziehen. Schon in absehbarer Zeit ist eine Umsetzung für weitere Bereiche geplant.

#### Umfeld und Wirkung

Bereits vor kurzem konnte der SEV mit zähen Verhandlungen erreichen, dass 40 weitere Mitarbeitende für die Marktzulage B100 bei I-VU berechtigt werden.

Gerade die Nichtberücksichtigung der Chefmonteure FL blieb ein grosses Ärgernis. Mit dem Fahrplanmodell Fahrleitung kommen nun auch sie zum Zug. Das ist erfreulich. Ungelöst bleibt aus SEV-Sicht auch im neuen Laufbahnmodell das Laufbahn-Thema B100.

«Die Verantwortlichen haben begonnen, die einzelnen Fachbereiche zu durchleuchten und endlich zu handeln!»

URS HUBER  
SEV  
Gewerkschaftssekretär

#### Wahlfreiheit garantiert

Die Höhereinreihungen führen teilweise zum Verlust von Valida. Je nach Alter und Situation wäre dies für die betroffenen

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein klarer Verlust und kein Gewinn. Dem SEV wurde aber schriftlich zugesichert, dass die betroffenen Chefmonteure eine Wahlfreiheit zugesprochen erhalten.

Nicht selten gibt es bei neuen Modellen schöne Worte mit wenig Wirkung. Immerhin 50

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen aber nun schon auf den 1. Juni eine konkrete Lohnwirkung bekommen, weitere sind absehbar.

### Endlich kapiert!

*Kommentar von Urs Huber. Es geschehen erfreuliche Dinge bei Infrastruktur SBB. Man muss es sagen.*

Nicht überall, aber punktuell kommt etwas in Bewegung. Um was geht es?

Seit Jahr und Tag hat der SEV bei jeder Gelegenheit auf den Fachkräftemangel in vielen Bereichen von SBB Infrastruktur hingewiesen. In den Medien kamen sie nicht vor, die fehlenden Fahrleitungsmonteur, SA-Monteur, Leute im Gleisbau etc. Es war teilweise einfach zum Verzweifeln.

Während bei den Lokführern P irgendwann der Chefetage und den Medien klar war, dass gehandelt werden muss, ging bei Infrastruktur SBB jahrelang nichts. Unglücklicherweise spickte es sogar noch bewährte Kolleginnen und Kollegen wegen einer der unzähligen Reorganisationen raus.

Es gab und gibt krasse Beispiele: So das Fahrleitungsteam in der Zentralschweiz, das mich zu Hilfe holte, nachdem ein nominelles 10er-Team noch fünf Leute umfasste und zwei weitere gekündigt hatten. Oder als bei einem

gesundheitlichen Zwischenfall im Gotthardtunnel sichtbar wurde, dass kein einziger der sechs eingesetzten B100-Lokführer auch bei der SBB angestellt war: Alle waren eingemietet. Bei solchen Zuständen ist das Aufrechterhalten des Betriebs gefährdet, und die Einmietungen kosten astronomische Summen. Die Pikettfähigkeit mancher Teams ist oft nur noch mit extremem Goodwill des Personals, «kreativen» Übergangslösungen und schlechteren Einsatzzeiten möglich.

Nun, im Grossen und Ganzen geht heute noch nicht viel. Dennoch haben die Verantwortlichen aber begonnen, die einzelnen Fachbereiche zu durchleuchten, und endlich auch zu handeln. Das nimmt der SEV erfreut zur Kenntnis.

Es ist zu hoffen, dass die Bemühungen nicht zu spät kommen und dass bei der Umsetzung die neuen Möglichkeiten schnell genutzt werden. Und nicht wieder interne Prinzipienreiter die Chancen zu Problemen verdrehen.

Hier zu sparen wird definitiv teuer, enorm teuer! Denn der Markt spielt, und Fachleute sind begehrt.

## LOKFÜHRERIN

## Männerjob?



CHRISTIAN SCHMID

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev.ch

**Der Arbeitsalltag von Esther Weber ist vielleicht eher ungewöhnlich für eine Frau in der Schweiz. Denn Esther arbeitet in einer nach wie vor stark von Männern geprägten Domäne. Sie ist Lokführerin bei der SBB. Wie hat sie zu diesem Beruf gefunden und wie geht es ihr dabei? Der SEV hat nachgefragt.**

Seit acht Jahren fährt Esther Weber Passagiere der SBB durch die Schweiz. «Als Lokführerin stelle ich den Leuten den Zug bereit, damit sie gut in den Tag starten können. Das ist ein sehr schöner Gedanke», freut sich die 43-jährige Baslerin.

Für sie war der Wechsel in den Führerstand genau das Richtige. Die ehemalige Webentwicklerin – auch dies schon ein «Männerberuf» – hatte die Bildschirmarbeit und die klassischen Bürozeiten irgendwann satt.

«Die Informatik ist sehr schnelllebig. Du musst immer am Ball bleiben und dich stetig weiterbilden – ich wollte das nicht ewig machen!» Esther wollte auch weg vom Bildschirm und ist eher zufällig zum Lokführerberuf gekommen. Nach einem Infoabend war sie begeistert. «Ich hatte aber grossen Respekt vor den vielen Tests auf dem Weg zu diesem Beruf», gibt sie zu bedenken. Schliesslich hat sie aber alle Hürden gemeistert und ihre Entscheidung nie bereut. «Vorher habe ich öfters die Stelle gewechselt. Seit ich Lokführerin bin, arbeite ich nun im Depot in Basel.»

## Keine Probleme als Frau

Esther schwärmt in unserem Gespräch über ihre Arbeit. Doch hat sie als «Minderheit» nie Negatives erlebt? «Ich persönlich habe bisher nie Ablehnung erfahren, aber vielleicht liegt es auch an meiner Einstellung: Wenn jemand ein Problem hat, sehe ich das als sein Problem, nicht als meins! Damit bin ich bisher gut durchgekommen.»

Genauer nachgefragt gibt die Lokführerin zu bedenken, dass ihr der Helpdesk bei einer Störung sicher auch schon Fragen gestellt hat, die er einem Arbeitskollegen wohl kaum gestellt hätte. Ins Lokführerzimmer geht sie indes auch weniger, da sie die Gespräche eher weniger interessieren. Esther sieht denn auch positive Seiten als Frau in einer Männerdomäne. «Oft sind männliche Kollegen einer Frau gegenüber zuvorkommender und hilfsbereiter.» Auch hat sie schon öfters positive Rückmeldungen von Fahrgästen erhalten, wenn sie an einem grossen Bahnhof aus der Führerkabine stieg. Eine Frau am Steuer eines Zuges fällt also nach wie vor auf.

## Wieso ein Männerberuf?

Der Lokführerberuf wird auch heute noch vorwiegend von Männern ausgeübt. «Früher war der Job viel mechanischer und körperlicher, es brauchte mehr Kraft als Lokführer. Das ist heute zwar anders, aber sitzt

wohl noch tief in den Köpfen», sagt Esther einen Erklärungsversuch.

Gefragt sind heute vielmehr auch softe Faktoren wie Feingefühl, Gelassenheit und Konzentration. Eigenschaften, die nicht selten eher den Frauen zugeteilt werden.

Ist man als Frau ein besserer Lokführer? «Viele meinen, dass Frauen viel sanfter fahren können, weniger abrupt bremsen und insgesamt ruhiger sind. Ich würde das aber nicht unbedingt dem Geschlecht zuordnen, sondern eher dem Charakter einer Person», winkt sie ab. Nichtsdestotrotz sind weibliche Lokführerinnen massiv in Unterzahl.

Esther sieht neben dem veralteten Bild von dieser Arbeit auch die Schichtarbeit als grosses Problem. «Ich liebe das unregelmässige Arbeiten. Aber für Mütter, die auch heute noch die Mehrheit der Erziehungs- und Hausarbeit leisten, ist es eine grosse Herausforderung, die Betreuung zu organisieren», räumt sie ein. Eine Idee der SBB, spezielle Touren für Mütter einzuführen, wurde allerdings gerade von den männlichen Kollegen sehr negativ aufgenommen. Sie befürchteten, dann nur noch die unbeliebteren Touren fahren zu «dürfen».

Zudem hätten auch viele Frauen Angst, zu später Stunde alleine unterwegs zu sein, und sähen darum von diesem Metier ab. «Hier braucht es meiner Meinung nach noch viel Aufklärungsarbeit», gibt Esther zu bedenken. «Denn man lernt in der Ausbildung auch den Umgang mit brenzligen Situationen und ist grundsätzlich nie ganz alleine. Ich kann immer jemanden anrufen, notfalls auch die Transportpolizei.»

## Frauenförderung leider nötig

Ich erfahre im Gespräch mit Esther grundsätzlich nur Positives. Trotzdem ist es Fakt, dass noch wenig Frauen diesen Weg einschlagen. Auf europäischer Ebene wird aktuell über Massnahmen verhandelt, um die Arbeit bei der Eisenbahn für Frauen attraktiver zu machen (siehe Kotext unten) und damit Personalengpässen und Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

«Ich finde es schade, dass eine spezielle Frauenförderung nötig ist, damit es normal wird, dass auch Frauen sich in diesem Arbeitsumfeld bewegen», sagt Esther Weber. «Aber die Bestrebungen dazu begrüsse ich natürlich sehr.»

Women in Rail:  
Verhandlungen reaktiviert

Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) haben am 18. Mai die Verhandlungen auf EU-Ebene über eine verbindliche Vereinbarung zur Förderung der Beschäftigung von Frauen im Bahnsektor wieder aufgenommen.

Der Anteil der Frauen an den Beschäftigten im Bahnsektor beträgt nur 21% und liegt damit deutlich unter der gesamtwirtschaftlichen Erwerbsquote von Frauen (46%). Bahnunternehmen und Gewerkschaften sind überzeugt, dass diese Situation geändert werden

muss, um den wertvollen Beitrag von Frauen einzubeziehen, die Vielfalt am Arbeitsplatz zu fördern und den Eisenbahnsektor an die Gesellschaft anzupassen, in der seine Kunden leben.

Die Verhandlungen, die im Rahmen des von der Europäischen Kommission unterstützten europäischen sektoralen sozialen Dialogs stattfinden, begannen im Jahr 2019, wurden aber aufgrund der Pandemie auf Eis gelegt.

Beide Parteien bewegen sich nun in die gleiche Richtung und hoffen auf einen konstruktiven Austausch, der noch vor dem Sommer zu einer Einigung führen soll.

+

-

Der Kanton Bern zahlt 718 000 Franken an die **Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft** für einen neuen Hybridantrieb für das Motorschiff «Berna». Gegenüber den alten Motoren soll damit nicht nur der Dieserverbrauch um 15 bis 20% sinken, sondern auch der Wartungsaufwand. «Die Covidpandemie hat dazu geführt, dass die Eigenfinanzierung von anstehenden Investitionen nicht möglich ist», schreibt der Regierungsrat. Im März hatte er bereits 232 000 Franken **Coronahilfe** für die BSG gesprochen.

Beim Verkehrsbetrieb **MBC** (Morges – Bière – Cossonay) häufen sich Missstände: Nichteinhaltung von GAV und AZG, beeinträchtigte Sicherheit von Personal und Reisenden, und ein Angstregime, das in der Ankündigung der Absicht, den **Vizepräsidenten der SEV-Sektion wegen seiner Gewerkschaftsaktivitäten zu entlassen** gipfelte, wobei die Leitung spitzfindige, einseitige Erklärungen vorschreibt. Zu seiner Unterstützung unterschrieben Kolleg/innen eine Petition, die am 4. Juni eingereicht werden soll.



MS Berna auf der Dreiseifenfahrt Biel – Zihlkanal – Neuenburgersee – Broyekanal – Murten retour.

WWW.AUSFLUGSZIELE.SCHWEIZ.CH

EDITH GRAF-LITSCHER antwortet

Fernverkehr braucht  
Unterstützung

**?** Durch den erneuten Lockdown diesen Frühling hat die SBB wieder viele Fahrgäste verloren. Stark betroffen war auch der Fernverkehr. Muss er diese Coronaverluste wieder selber tragen oder kann er diesmal mit Hilfe des Bundes rechnen?

Auch in diesem Jahr trifft die Coronapandemie, verbunden mit behördlichen Massnahmen wie der Homeoffice-Pflicht, den öV massiv. Das Personal leistet trotz den seit mehr als einem Jahr erschwerten Umständen sehr gute Arbeit. Inzwischen haben die meisten Transportunternehmen ihre finanziellen Reserven aufgebraucht, und der Bund ist nun in der Pflicht, nicht nur im regionalen Personenverkehr, sondern auch im Fernverkehr, im Ortsverkehr und im touristischen Verkehr eine zuverlässige Finanzierungsperspektive aufzuzeigen. Dazu soll der Bundesrat rasch eine Anpassung der gesetzlichen

Grundlagen vorlegen. Explizit auch im Fernverkehr, der prinzipiell eigenwirtschaftlich funktioniert, sind aufgrund der dramatischen Lage sofort Massnahmen nötig. Damit die Finanzierung des öV flächendeckend gesichert ist, muss eine faire und zwischen Bund und Kantonen ausgewogene Lösung für alle Sparten des öV realisiert werden.

Die SBB teilte mit, dass im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr die Personenkilometer im Fernverkehr um 43,7 Prozent gesunken sind. Dieser Rückgang wird sich im laufenden Jahr mit Sicherheit fortsetzen. In den eigenwirtschaftlichen Bereichen wie dem Fernverkehr muss die SBB die Einnahmefälle selbst tragen. Damit nicht auf dem Rücken des Personals gespart wird, müssen die Weichen jetzt in die richtige Richtung gestellt werden.

Edith Graf-Litscher ist SEV-Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin (SP/TG). Hast auch du eine Frage an den SEV, dann schreibe uns an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch).

## STRIKE FOR FUTURE

# Die Zukunft gehört dem öv

Elisa Lanthaler  
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Unter dem Motto «Public Transport for Future» und mit pfeifenden Lokomotiven beteiligte sich der SEV am 21. Mai am Aktionstag der Klimastreikbewegung. Der ÖV ist Teil der Lösung – das ist die Botschaft, welche der SEV unter die Menschen bringen will.

Um die Forderung nach einem massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu unterstreichen, trug das Verkehrspersonal den Solidaritätsbutton «Public Transport for Future». Um 11.59 Uhr ertönten zudem schweizweit die Lokpfeifen. Die Botschaft: Es ist höchste Eisenbahn für griffige und sozialverträgliche Klimamassnahmen.

«In der Schweiz wird rund ein Drittel der Treibhausgasemissionen durch den Verkehr verursacht. Hier gibt es ein riesiges Potential für Einsparungen», erklärt Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV. Insgesamt weist der öv im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr eine deutlich bessere Umweltbilanz aus: Der öffentliche Personenverkehr trägt rund einen Fünftel des Verkehrsvolumens, verbraucht aber gleichzeitig nur rund einen Zwanzigstel der Energie.

Deshalb fordert der SEV:

- dass der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs bis 2050 auf 50 % am Gesamtvolumen gesteigert wird.
- dass der Güterverkehr wo immer möglich auf der Schiene stattfindet. Die schleichende Privatisierung von SBB Cargo sollte daher gestoppt und im Gegenteil der flächendeckende Schienengüterverkehr nachhaltig ausgebaut werden.

Das alles geht nur mit genug gut ausgebildetem und fair bezahltem Personal!



Das Zugpersonal war am 21. Mai mit Button unterwegs.



«Public Transport for Future» – dem öv gehört die Zukunft: Unter diesem Motto beteiligte sich der SEV am Aktionstag der Klimastreikbewegung.



Der SEV im strömenden Nass und mit wehenden Fahnen auf dem Negrellisteg.



Der SEV-Badge: Ein Sammlerstück!



öv-Personal zeigte sich solidarisch.



8000 in Lausanne, 2000 in Genf: Trotz Regen und Covid-19 gingen schweizweit Menschen fürs Klima und soziale Gerechtigkeit auf die Strasse.

## GESUNDHEIT AM ARBEITSPLATZ

# Nach einer Zäsur ein schönes Karriereende

Aude Hänni; Übersetzung: Nick Raduner  
zeitung@sev-online.ch

**Dank Anyway Solutions, dem Wiedereingliederungsprogramm der SBB, profitieren die Mitarbeitenden von einem Wandel, der sich meistens lohnt. Dieses Modell könnte als Beispiel für die KTU dienen. Reportage am Anyway-Standort Penthalaz.**

Umgeben von Behältern mit Altmetall, Kabeln, Altpapier und Elektronikschrott gehen Americo und Jean-Pierre gewissenhaft ihrer Arbeit nach. Beide arbeiteten im Industrierwerk in Yverdon, bevor sie ihre Gesundheit im Stich liess. Seit sieben respektive vier Jahren arbeiten sie in der Recycling- und Polierabteilung von Anyway Solutions der SBB in Penthalaz. «Hier gefällt es mir», freut sich Americo aufrecht. «Wo sonst wollen sie dich mit 60 noch.», fügt Jean-Pierre hinzu, während er Dokumente des Reisedienstes vernichtet.

#### Anyway Solutions Anfang 2000 gestartet

Weil es ab einem bestimmten Alter immer schwieriger wird eine Arbeit zu finden, haben die SBB ihrerseits Anfang 2000 das Programm Anyway Solutions gestartet. 110 über 50-jährige Mitarbeitende (die mindestens 10 Jahre bei der SBB gearbeitet haben, was eines der Kriterien ist) sind aktuell dort angestellt und werden aus medizinischen Gründen wieder eingegliedert, sei es wegen wiederholter gesundheitlicher Probleme, einer Operation, die das Arbeiten draussen nicht mehr zulässt oder infolge eines psychischen Problems. Die Ateliers sind auf sechs Standorte verteilt, davon vier in der Deutschschweiz, eines im Tessin und eines in der Romandie. Letzteres wurde 2004 in Renens eröffnet und zog 2014 in neue, grössere und hellere Räumlichkeiten in Bahnhofnähe, «ein weiteres wichtiges Kriterium für körperlich Eingeschränkte», betont der einfühlsame Teamleiter Yvan Audergon. Einfühlsam aber auch mit sozialer Kompetenz und Führungsqualitäten: drei wichtige Eigenschaften, die seiner Meinung nach wichtig sind zum Umsetzen dieser Struktur; nicht nur sozial auch pro-

duktiv. «Hier geht es nicht darum, Leute zu beschäftigen, die Aktivitäten sind durchdacht, nutzbringend für die Unternehmung und motivierend für diejenigen, die hier arbeiten!»

In Penthalaz rezyklieren und polieren die 20 Mitarbeitenden nicht nur die Kontaktrollen, sondern revidieren auch die elektromechanischen Relais, die für den reibungslosen Betrieb des Streckennetzes entscheidend sind. Zwischen 500 und 600 Behälter gehen jedes Jahr durch die akribischen Hände dieser Mitarbeitenden. Und das ist nicht alles. Letztes Jahr wurden auf Anfrage von Archiven Stellen für die Digitalisierung von Originalplänen, Kunstwerken und vielen anderen Dokumenten geschaffen. Dazu gehört auch ein Stapel von Akten zum Umzug von Lausanne nach Renens. Um diese neuen Beschäftigungen seien die Mitarbeitenden sehr froh, sagt Fabienne, die vor einem Monat hier angekommen ist. Denn es gebe einen grossen Unterschied zwischen dem Wunsch nach Arbeit und der Realität. «Wir haben Glück, dass wir hier sind», sagt Elisabeth, eine ehemalige Zugchefin. «Wir kommen zu recht, so gut es geht und helfen uns gegenseitig. Schliesslich können wir nur besser werden.»

#### Praktikum vor Arbeitsversuch

Die Stelle wird nach jeweiligen körperlichen Fähigkeiten und Kenntnissen vergeben. Aus dem zweiwöchigen Praktikum wird bei positivem Ergebnis ein sechsmonatiger Arbeitsversuch. «Am Schluss dieses Versuchs wird ein Vertrag unterzeichnet. Es ist die Idee, wirklich bis zum Ende zu bleiben!», erklärt Yvan Audergon. Fernando, der schon seit elf Jahren Relais revidiert, bleibt nur noch ein Monat zu arbeiten, bis er die Freuden des Ruhestandes geniessen kann. «Nach der Arbeit in Cornavin und am Flughafen musste ich bei Null anfangen. Auch heute gibt es immer noch kleine Überraschungen», sagt er lächelnd. «Das verlangt, sich immer noch Mühe zu geben und motiviert zu bleiben. Man muss aber auch die guten Sachen sehen: Es gibt mehr Spielraum und keine Nachtarbeit mehr! Vor allem aber ist es eine echte Chance, all die Jahre bei derselben Unternehmung bleiben zu können.»



Das Polieren oxydierter Kontaktrollen der Elektromotoren von Weichen, die danach wieder für ein paar Jahre eingebaut werden, ist eine der vielfältigen Arbeiten bei Anyway in Penthalaz.



## Was sagt der SEV dazu?



Vincent Brodard arbeitet beim Rechtsdienst des SEV. Er kennt Anyway gut.

**Vincent Brodard, was hältst du von einer solchen Initiative?**

Das ist eine Lösung, die in die richtige Richtung geht. Ich finde, das war die beste Idee des ehemaligen Personalchefs!

**Allerdings ist es nicht allen gegeben, einen radikalen Berufswechsel zu vollziehen...**

Tatsächlich ist Trauerarbeit in Bezug auf die frühere Tätigkeit zu bewältigen. Und man ist auf Unterstützung der Kolleg/innen, der Hierarchie und des Case Managements angewiesen. Ich begleite Kolleg/innen, um ihnen Informationen und auch Zuversicht zu geben...

**Was kann man zudem erhoffen?**

Die Herausforderung besteht darin, Arbeit zu finden. In Frage kommende Stellen sind oft schon vergeben. Wir unterstützen den Prozess und hoffen insbesondere auf weitere Aufträge für Anyway, die noch mehr Stellen generieren.

## Anyway in der Schweiz

Anyway hat sechs Standorte:

- **Cossonay-Penthalaz:** Revision von Relais, Recycling, Polieren von Kontaktrollen von Weichenmotoren, Scannen von Kunstwerken, Originalplänen und weiteren Dokumenten
  - **Lyss:** Verteilung von Post und Büromaterial, Zusammenstellung von Schulungsunterlagen (Ordner, etc.)
  - **Trimbach:** Vormontage von Gerätehandbüchern, Seh- und Hörtests, Recyclingarbeiten
  - **Altstetten:** Reinigung der orangen Überkleider, der Kopfschütze für 1.-Klass-Sitze und von Gebrauchsgegenständen für Eisenbahnunternehmungen
  - **Winterthur:** Scannen von Archiven, Revision von Relais und alten Bahnhofsuhr
  - **Bellinzona:** Sattlerei, Fahrzeugunterhalt, Herstellung von Rucksäcken, Schutzhüllen, etc.
- Anyway gehört zu SBB-HR-AGS (Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales). Jedes Jahr werden die zu vermarktenden Produkte von Anyway überdacht und finden sich auf [commerce.sbb.ch/de/](https://commerce.sbb.ch/de/)

## LINK ZUM RECHT

# Keine IV-Rente und weniger Taggeld der Arbeitslosenkasse?

## § SEV Rechtsschutzteam

**Während bei der IV normalerweise die wichtigste Frage ist, ob ihre Beurteilung einer gesundheitlichen Beeinträchtigung zu einer Rente führt oder nicht, ist dies bei der Arbeitslosenkasse anders: Hier ist der Grad der Vermittlungsfähigkeit ausschlaggebend für die volle oder eine gekürzte Leistung von Arbeitslosengeldern. Ein interessanter Fall zeigt auf, dass das eine und das andere nicht zwingend übereinstimmen müssen.**

Köbi, seit 17 Jahren am selben Arbeitsplatz, hat in letzter Zeit zunehmend Probleme: Er ist gestresst, schläft nicht mehr gut und gerät immer wieder mit seinen Kolleg/innen und dem Chef aneinander. Trotz einer Auszeit und Begleitung durch seinen Hausarzt geht es ihm nicht besser, sondern eher schlechter. Schliesslich wird er krankgeschrieben. Der Arbeitgeber meldet ihn auch bei der IV an. Da sich die Krankschreibung weiterzieht, folgt irgendwann die Kündigung. Diese ist rechtmässig ergangen, weshalb der mittlerweile eingeschaltete SEV nichts dagegen ausrichten kann.

Köbi meldet sich beim Regionalen

Arbeitsvermittlungszentrum (RAV) an, damit er Arbeitslosengeld beziehen kann. Nach zwei Monaten, in denen er Arbeitslosenentschädigung bezieht, ergeht ein Vorbescheid der IV, der Köbi eine gesundheitliche Beeinträchtigung von 23% bescheinigt – was ihm nicht hilft, denn diese Beeinträchtigung reicht nicht für eine Rente. Da die Chancen auf Korrektur dieser Einschätzung der IV gering sind, entscheidet der SEV zusammen mit Köbi, diesen Punkt nicht anzufechten.

### IV-Entscheid mit Folgen

Allerdings folgt dann die böse Überraschung: Die Arbeitslosenkasse

teilt Köbi mit, dass er gemäss IV-Vorbescheid ja nur zu 80% arbeitsfähig sei. Dies werde nun auf seine Vermittlungsfähigkeit angewendet mit der Folge, dass auch seine Arbeitslosenentschädigung entsprechend gekürzt werde.

Köbi, der inzwischen einen Kurs des RAV besucht hat und Stellen sucht, möchte diese Einbusse nicht hinnehmen, und so verlangt der SEV eine beschwerdefähige Verfügung bei der Arbeitslosenkasse, gegen die er Einsprache erhebt. Diese wird gutgeheissen mit folgender Begründung:

Einschätzungen der IV zur Arbeitsfähigkeit sind zwar von einer Arbeitslosenkasse zu berücksichtigen, es muss aber auch geprüft werden, ob sich die Arbeitsfähigkeit inzwischen verändert hat. Gestützt auf verschiedene Arztzeugnisse, die Köbi ihrerseits eine 100%-Arbeitsfähigkeit bescheinigen, und gestützt auf den Umstand, dass Köbi auch bereits wieder eine Stelle gefunden hat, kommt die Kasse zum Schluss, dass sich Köbis Gesundheitszustand seit Beurteilung durch die IV stark verbessert hat. Es darf davon ausgegangen werden, dass seine Arbeitsfähigkeit immer zu 100% bestanden hat.

Die Kürzung des versicherten Verdienstes muss damit rückgängig gemacht werden, und Köbi erhält eine entsprechende Nachzahlung.



## BLS-SCHIFFFAHRT

# Covid-19-Kurzfristmassnahmen vereinbart



Die Wolken der Coronapandemie lichten sich allmählich, auch dank Kurzfristmassnahmen.

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev.ch

**Die BLS-Schiffahrt rechnet bis Ende 2021 mit einem erneut grossen Verlust, trotz Kurzarbeitsentschädigung und voraussichtlicher finanzieller Unterstützung von Bund und Kanton. Unabhängig davon wird die BLS-Schiffahrt per Januar 2022 unter dem Projektnamen «Navigo» in eine Tochtergesellschaft des Mutterhauses ausgelagert. Der SEV fordert in diesem Zusammenhang, dass die bisherigen Anstellungsbedingungen gemäss GAV BLS nicht verschlechtert werden. Um die erwarteten finanziellen Einbussen vorübergehend etwas abzufedern, ohne die Anstellungsbedingungen dauerhaft zu verschlechtern, hat sich der SEV mit der BLS auf Kurzfristmassnahmen geeinigt.**

Der Einigung voran gegangen sind intensive Verhandlungen zwischen dem SEV und der BLS. Das Unternehmen forderte aufgrund der finanziellen Schieflage eine namhafte finanzielle Beteiligung seiner GAV-Mitarbeitenden bei der Schiffahrt. Zur Diskussion standen beispielsweise einmalige Lohnkürzungen, Kürzungen der Zulagen oder des Lohnaufstiegs für jüngere Mitarbeitende.

Schon in einer ersten grossen Mitgliederversammlung des BLS-Schiffpersonals, die Ende April pandemiebedingt online stattfand, zeigte

sich, dass eine finanzielle Beteiligung ausgeschlossen ist und die Mitarbeitenden überdies grossen Unmut und viel Unverständnis über das Vorgehen der Führung spürten.

Dass die finanzielle Lage des Unternehmens angespannt ist, ist indes allen Angestellten der BLS-Schiffahrt klar, denn die Zeit seit Pandemiebeginn war geprägt durch einen massiven Nachfrageeinbruch. Was die Zukunft bringen wird, ist zudem ungewiss, auch, weil bislang Touristinnen und Touristen aus Asien und dem nahen Osten noch ausbleiben. Diese waren insbesondere für die Schiffahrt auf dem Brienzersee bisher nicht unerheblich.

### Mehr Sicherheit als Gegenleistung

In intensiven Verhandlungsrunden konnte sich der SEV nun mit der BLS-Schiffahrt auf Kurzfristmassnahmen einigen. So werden die Werften am Thuner- und Brienzersee dieses Jahr eine Woche früher für die Festtagsbrücke geschlossen. Die Mitarbeitenden beziehen entsprechend Mehrzeiten. Weiter verzichtet das Schiffpersonal im Jahr 2022 einmalig auf eine Ferienwoche. Diese Massnahmen entsprechen einem finanziellen Gegenwart von rund 240'000 Franken. Auch das Kader verzichtet entsprechend und beteiligt sich mit je einer Ferienwoche im Jahr 2021 und 2022 an den Massnahmen.

Im Gegenzug konnte der SEV aushandeln, dass für GAV-Mitarbeitende bis Ende 2023 keine Kündigung aus wirtschaftlichen Gründen

erfolgt, was in den vergangenen Jahren im Rahmen von Sparprogrammen unternehmensweit mehrfach vorgekommen ist. Denn der GAV BLS enthält keinen derartigen Kündigungsschutz. «Mit der Vereinbarung erhalten die GAV-Angestellten bei der BLS-Schiffahrt eine Perspektive und gewisse Sicherheit in dieser nach wie vor sehr instabilen Lage», betont der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti. «Wir haben bei der Schiffahrt einen sehr hohen Organisationsgrad und konnten nicht zuletzt auch deshalb vereint gegen die unverständliche finanzielle Forderung des Unternehmens vorgehen».

Die SEV-Mitglieder bei der BLS-Schiffahrt zeigten sich mehrheitlich offen für eine einmalige Beteiligung und haben dem Verhandlungsergebnis bei einer weiteren Mitgliederversammlung zugestimmt.

### Auslagerung steht bevor

Ab Juni verhandelt der SEV mit der BLS über die Anstellungsbedingungen der künftigen Tochtergesellschaft. «Unsere Mitglieder haben gezeigt, dass sie auch in einer schwierigen Situation durchaus kompromissbereit sein können», hält Michael Buletti fest. Der Gewerkschaftssekretär betont in diesem Zusammenhang aber auch, dass dem Schiffpersonal durch die Auslagerung keine Nachteile entstehen und die Regelungen aus dem bisherigen GAV nicht auf Vorrat verschlechtert werden dürfen.

## Doppelte Werbeprämie bei der BLS

Unsere Mitglieder sind unsere besten Werberinnen und Werber. Gerade auch in der von Corona geprägten Zeit ist der direkte, persönliche Kontakt noch wichtiger geworden. Doch die Gewerkschaftsarbeit mit Informations- und Werbeaktionen wie beispielsweise in Werkstätten, auf Baustellen, am Hauptsitz, in der Betriebszentrale oder beim fahrenden Personal ist in der aktuellen Situation nicht mehr so einfach möglich. Die Sektionen VPT BLS und LPV BLS haben deshalb entschieden, das Prinzip «Mitglied wirbt Mitglied» in diesem Jahr speziell hervorzuheben und die SEV-Werbeprämie zu verdoppeln. Für jedes neugeworbene Mitglied bei der BLS erhält der Werber bzw. die Werberin eine Prämie in der Höhe von 100 Franken. Die Aktion ist gültig für alle im Zeitraum zwischen dem 1. März bis 31. Dezember 2021 geworbenen Neumitglieder.

Gerade in schwierigen Zeiten ist es umso wichtiger, dass der SEV stark bleibt und sich für seine Mitglieder, für deren Rechte am Arbeitsplatz und solide Anstellungs- und Arbeitsbedingungen einsetzen kann. Dafür braucht es engagierte Kolleginnen und Kollegen in den Unternehmen, die mitreden und auch andere von den Vorteilen der SEV-Mitgliedschaft überzeugen können.

Beste  
Werber/innen

## MITGLIEDERWERBUNG

# Sandra Ritz: «Es steckt viel Leidenschaft im SEV»

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

**Die Marketing-Spezialistin Sandra Ritz, 47-jährig, kam am 1. März als Werbeverantwortliche zum SEV. Nach drei Monaten hat sie sich schon bestens eingefunden. Diejenigen, die auf ihr Wunderheilmittel in der Mitgliederwerbung warten, müssen sich aber noch etwas gedulden. Interview.**

Sandra ist voller Energie, und das ist gut so. Denn die Neumitgliederwerbung hat für den SEV seit Jahren höchste Priorität. Ziel ist es, die Mitgliederbasis zu verjüngen, bevor die Baby-boomer-Generation in den Ruhestand tritt. Mit den zusätzlichen Flächenbesuchen seit Beginn des Jahres hat der SEV eine Entscheidung getroffen, die Früchte trägt. Trotzdem werden auch andere Wege geprüft.

**Sandra, du bist seit drei Monaten hier und scheinst dich eingewöhnt zu haben, als wärst du schon seit Jahren beim SEV...**

Ja, ich habe mich schnell in meiner Funktion eingelebt und wurde sehr gut aufgenommen. Ich habe viel Leidenschaft und viel Motivation gesehen! Meine Integration wurde auch da-

durch erleichtert, dass die Werber/innen im Jahr 2020 sehr gute Arbeit geleistet haben. Ich konnte die Realität dieses aussergewöhnlichen Modells «Mitglieder werben Mitglieder» erleben: Letztes Jahr haben 100 SEV-Mitglieder mindestens eine Person rekrutiert, 85 mindestens drei! Die zwei erfolgreichsten überzeugten jeweils 27 Kolleg/innen (siehe unten). Diese Werber sind ein unglaublicher Reichtum für unsere Organisation. In den nächsten Tagen werden sie ihre Geschenke erhalten, als Dank für ihre Bemühungen im letzten Jahr. Und denjenigen, die im Jahr 2021 mindestens drei Mitglieder überzeugen werden, möchte ich ein einzigartiges Geschenk anbieten, das Emotionen und bleibende Erinnerungen weckt.

**Auch wenn drei Monate sicher nicht ausreichen, um Verbesserungen in der Werbung vorzuschlagen, hast du bereits Ideen?**

Zunächst ist zu sagen, dass der SEV-Vorstand nach dem Sommer strategische Entscheidungen hinsichtlich der Mitgliederwerbung treffen muss. In der Zwischenzeit werde ich daher die Gelegenheit haben, konkrete Ideen zu entwickeln, über die der Vorstand abstimmen wird. Aber wie oben erwähnt, ist die Leidenschaft, die ich beobachtet habe, eine immense

Kraft für die grösste Verkehrsgewerkschaft, den SEV. Dieser Ehrgeiz, diese Leidenschaft sind die treibenden Kräfte für den Fortschritt, ebenso wie die gute Zusammenarbeit zwischen dem SEV und den Unterverbänden. Es gibt sicherlich noch Verbesserungspotenzial – wie überall –, aber die Grundlagen sind sehr solide. Wir tun viel für die Werbung. Die Kunst und die Herausforderung bestehen darin, unser Handeln noch besser zu koordinieren. Aber noch einmal: Die Zahlen zum Jahresbeginn sind gut und wir erreichen unsere Ziele, wenn wir es gemeinsam wollen, ob innerhalb des Profi-Apparats, der Unterverbände oder der Sektionen.

Eine der Möglichkeiten besteht darin, das Netzwerk der besten Werber/innen weiter zu stärken und mehr Tools anzubieten, um Nichtmitglieder zu überzeugen und unsere Sichtbarkeit zu erhöhen. Obwohl der SEV die grösste Verkehrsgewerkschaft ist, gibt es immer noch einige Mitarbeitende, die ihn nicht kennen oder nicht genau wissen, was er tut.

**Du sprichst davon, was der SEV tut. Was hältst du denn von unseren Leistungen?**

Die GAV sind von ausgezeichneter Qualität, ebenso die einzelnen Dienstleistungen, insbesondere der professionelle Rechtsschutz. Der

Beweis? Wir haben fast keine Austritte von unzufriedenen Mitgliedern. Und das ist ein grundlegendes Signal. Es zeigt, dass es keine Lücke gibt zwischen dem, was wir sagen und dem, was wir tun. Wir stehen im Einklang mit unseren Werten. Auf der anderen Seite ist der Beitritt zur Gewerkschaft heute nicht mehr selbstverständlich. Daher ist es unerlässlich, immer wieder zu erklären, was die Vorteile sind. Diese sollten wie die Mitgliedschaft mit einem Klick zugänglich sein. Wir sind wirklich auf dem richtigen Weg. Unsere Bemühungen müssen sich auch auf Kontakte mit Nichtmitgliedern konzentrieren, sowohl physisch als auch digital.

## Reiche Berufserfahrung

In ihrer beruflichen Laufbahn war Sandra Ritz insbesondere Direktorin von Swiss Hostels, verantwortlich für Kundenbeziehungen und Sprecherin der Cisalpino AG. Sie arbeitete auch bei der SBB als Eventmanagerin. Zudem hat sie bei Wallis Tourismus als Organisatorin von Messen und Werbeverantwortliche gearbeitet. Sie ist in Marketing, Kommunikation und Tourismus ausgebildet. Persönlich ist sie verheiratet und Mutter eines fast dreijährigen Kindes.

## FRITZ HAENNI, PRÄSIDENT VPT TPF

# «Zeigen wir Präsenz!»

**Vivian Bologna/Übers. Karin Taglang** Der Präsident der Sektion VPT TPF, Fritz Haenni, hat letztes Jahr 27 neue Gewerkschaftsmitglieder gewonnen. Damit führt er, gemeinsam mit Thomas Giedemann (siehe nebenan), die Liste der erfolgreichsten SEV-Werber/innen an – und dies schon das zweite Jahr in Folge.

**Fritz, 2019 warst du Top-Werber und 2020 erneut. Du bist sehr hartnäckig!**

Das ist keine Hartnäckigkeit, sondern Glück (Red. er lacht). Einer der Gründe für den Erfolg ist das gute Netzwerk von Menschen, auf die ich mich verlassen kann, bevor ich eine Mitgliedschaft abschliesse. Unsere Sektion ist stark. Der ganze Vorstand zieht am selben Strick, das darf nicht unerwähnt bleiben!

**Kurz gesagt: Es ist Teamwork. Du hast sicherlich einige gute Tipps...**

Die Coronapandemie und die grossen Unsicherheiten, die sie mit sich gebracht hat, haben die Mitgliederentwicklung bei den TPF sicher positiv beeinflusst. Mit mehr als 600 Mitgliedern in einem Unternehmen mit über 1000 Mitarbeitenden wird der SEV immer repräsentativer für die Bedürfnisse des Personals. Dies gilt insbesondere für die fahrenden Berufe, ob in Bussen oder Zügen.

Unsere Sektion engagiert sich sehr dafür, mit Kolleg/innen zusammen zu sein, ihnen

zuzuhören und ihre Interessen zu verteidigen. Dies funktioniert insbesondere bei den jüngeren Mitarbeitenden, von denen sehr viele dem SEV beigetreten sind. Ich bin stolz auf sie und auf die Solidarität, die sie zeigen.

Der Preis der Mitgliederbeiträge war lange Zeit ein Problem. Aber jetzt haben viele gemerkt, dass unsere Leistungen den monatlichen Betrag wert sind. Wir haben ein gutes Image. Wir kämpfen für gute Arbeitsbedingungen, ohne Wunder zu versprechen. Die Kolleg/innen haben verstanden, dass es ohne Gewerkschaft nicht gut herauskommt. Derzeit sind GAV-Verhandlungen schwierig, aber wir fühlen uns allen Mitarbeitenden verpflichtet.

Es besteht auch weiterhin Potenzial, neue Mitglieder zu gewinnen, insbesondere in der Verwaltung.



VYESSANGEX

## THOMAS GIEDEMANN

# Kompetent und passioniert

**Françoise Gehring.** Thomas Giedemann ist längst ein bekannter Kopf im SEV und im öffentlichen Verkehr. Bisher zäher Kämpfer an der Spitze des LPV Tessin, arbeitet er nun seit Anfang Jahr als Gewerkschaftssekretär in Bellinzona. Er weiss bestens, dass gewerkschaftliche Erfolge in erster Linie auf dem Organisationsgrad gründen.

«Die Mitgliederwerbung hängt von verschiedenen Umständen ab; es lässt sich nicht immer eine passende Konstellation finden, die zum Erfolg führt.» Er betont: «Es gibt immer viele Argumente, die sich anbringen lassen, und deshalb gilt es, die passenden auszuwählen, um die Personen, die man anspricht, nicht zu überfahren. Man kann sich über die Zahl und die Qualität der Gesamtarbeitsverträge auslassen, die der SEV zustande gebracht hat, über den wichtigen Umstand, dass der SEV auch auf der politischen Bühne von sich hören lässt, um bestmögliche Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr zu erreichen. Deswegen ist es nicht nur der Erfolg des Werbenden, wenn er Erfolg hat, sondern das Ergebnis der Arbeit des SEV insgesamt.»

Thomas Giedemann unterstreicht deutlich, wie wichtig es ist, die Basis einzubeziehen: «Ich finde es gut, dass die Kolleg/innen mit eigenen Augen sehen können, wie der SEV aufgebaut ist, mit dem Profi- und dem Miliz-Apparat. Es ist jedoch angebracht, dass bei Treffen jeweils ein Gewerkschaftssekretär oder eine Vertrauensperson mit dabei sind.»



PATRIZIA PELLANDINI MINOTTI

Nach vielen Jahren als Miliz-Aktivist hat sich Thomas entschieden, den SEV zu seinem Beruf zu machen. «Ehrlich gesagt ist der Grund, warum ich mich als Gewerkschaftssekretär bewarb, der körperliche Verschleiss in den fast 30 Jahren als Lokführer. Meine Erfahrung ist der greifbare Beweis dafür, wie belastend die im öV übliche Schichtarbeit ist.»

Welches sind nun Thomas' Schwerpunkte für die Gewerkschaftsarbeit und den öffentlichen Verkehr? Er antwortet ohne zu zögern: «Der Neoliberalismus in der Wirtschaft wird immer hemmungsloser, obwohl es offensichtlich ist, dass er den Menschen, die sich ihr tägliches Brot verdienen müssen, nichts Gutes bringt, und erst recht nicht der Gesellschaft als Ganzes. Als Gewerkschaft müssen wir weiter dagegen halten und diese Ideologie mit all ihren schädlichen Auswirkungen bekämpfen.»

SGB

# 137 550 Unterschriften für die AHV

SGB  
zeitung@sev-online.ch

**Den rasanten Rückgang der Altersrenten stoppen, die AHV und die umlagefinanzierten Renten stärken: Diese Prioritäten haben die Delegierten des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) am 28. Mai gesetzt. Die Initiative für eine 13. AHV-Rente wurde mit 137 550 Unterschriften eingereicht. Und der SGB bereitet sich angesichts der Reform «AHV 21», die sich als Leistungsabbau auf Kosten der Frauen entpuppt, auf die Lancierung eines Referendums vor.**

Die Renten werden in den kommenden Monaten ganz oben auf der

Tagesordnung der Gewerkschaften stehen, nicht zuletzt auch weil sich die Rentensituation in einem noch nie gesehenen Tempo verschlechtert. Die Renten der 2. Säule befinden sich seit über zehn Jahren im freien Fall: Wer 2019 in Rente ging, erhielt 6,8% weniger BVG-Rente als diejenigen, die zwei Jahre zuvor pensioniert wurden; dies obwohl die Beiträge permanent steigen. Die Frauen sind am stärksten betroffen, da ihre Renten im Durchschnitt um ein Drittel niedriger sind als diejenigen der Männer.

Jede Reform der Altersvorsorge muss es ermöglichen, das Rentenniveau für möglichst viele Menschen anzuheben. Deshalb müssen die erste Säule und die umlagefinanzierten Renten gestärkt werden. Die

Einreichung der Initiative für eine 13. AHV-Rente ist gleichzeitig ein Signal wie auch ein sehr konkreter Vorschlag in diese Richtung. Die AHV-Renten reichen nicht zum Leben und verlieren stetig an Wert. SEV-Präsident Giorgio Tuti erinnerte an das verdrängte Problem in der 2. Säule: «Mit dieser Initiative geben wir eine Antwort auf die sinkenden Pensionskassen-Renten und garantieren damit den Erhalt der Kaufkraft.» Das Parlament präsentiert hingegen mit «AHV 21» eine Reform des Leistungsabbaus.

Das zweite zentrale Thema der Delegiertenversammlung des SGB war der Abbruch der Verhandlungen zum Rahmenabkommen mit der EU. Die Gefährdung der Kontroll- und



Giorgio Tuti anlässlich der Unterschriften-Überreichung an die Bundeskanzlei.

Sanktionsmechanismen und die Schwächung des Service public, die sich mit Unterzeichnung dieses Abkommens ergeben hätten, wären die Arbeitnehmenden viel zu teuer zu stehen gekommen. Das Engagement der Gewerkschaften für gute Beziehungen zur EU basiert auf dem Grundsatz, dass die betroffenen Vereinbarungen konkrete Verbesserungen für alle bringen müssen, die in der Schweiz arbeiten, keine Verschlechterungen.

Schliesslich wurden auch die Auswirkungen der Pandemie diskutiert: Die Coronakrise hat in mehreren Branchen kolossale Anstrengungen der Beschäftigten gefordert, die immer noch nicht ausreichend anerkannt werden. In anderen

Branchen hat er zu höherer Arbeitslosigkeit und erheblichen Einkommensverlusten geführt. Dank der Arbeit der Gewerkschaften und des stabilen Sozialversicherungssystems konnte der Schaden begrenzt werden. Es bleibt aber noch viel zu tun: Es ist absolut inakzeptabel, dass die Pandemie zu mehr Prekarität und wachsenden Ungleichheiten führt. Neben der Unterstützung des Covid-19-Gesetzes, das die Rechtsgrundlage für alle bisher gewährten Hilfen darstellt, fordert der SGB daher rasche Massnahmen zur Stützung der Kaufkraft, insbesondere die Umverteilung der überschüssigen Reserven der Krankenkassen und eine bessere Entschädigung bei Kurzarbeit für tiefe Einkommen.

PWL-PRÄMIE

## SEV bereitet Klage vor

**Markus Fischer** Wie in der SEV-Zeitung Nr. 4/2021 berichtet, haben Verantwortliche von SBB Cargo Rangiermitarbeitenden im Jahr 2019 versprochen, dass Absolventen der neuen Zusatzausbildung zum Prüfer Wagenladung (PWL) eine Prämie von 3000 Franken pro Jahr erhalten, bis die neuen Berufsbilder erarbeitet sind. Doch diese Erarbeitung braucht Zeit, die neuen Berufsbilder werden wohl frühestens per 1. Januar 2022 in Kraft treten können. Und die Cargo-Leitung stellt heute das leider nur mündlich abgegebene, aber von zahlreichen Mitarbeitenden bezeugte Versprechen in Frage mit dem Argument, die betreffenden Vorgesetzten hätten damit ihre Kompetenzen überschritten. So haben von den bisher rund 230 ausgebildeten PWL viele noch gar keine Prämie erhalten, und keiner mehr als 3000 Franken, obwohl die Prämie jährlich bis zum Inkrafttreten der neuen Berufsbilder versprochen war.

Während der SEV laufend Anfragen von PWL bekommt, ob und wann sie ihre Prämien erhalten, verweigert die Cargo-Leitung weitere Zahlungen. Es scheint, dass SBB Cargo die Prämie nur zahlen wird, wenn sie dazu gerichtlich verpflichtet ist. Also bereitet der SEV nun eine Präzedenzfall-Klage vor.

Weiter verlangt der SEV, dass die PWL-Zusatzkompetenz in den neuen Berufsbildern dem damit verbundenen Zusatzaufwand (zusätzliche Kompetenzen mit periodischen Prüfungen, laufendes Update von Zusatzwissen) entsprechend angemessen entschädigt wird.

ALIBI-KONSULTATION?

# Provoziert Swiss den Aufstand?

SEV-GATA  
zeitung@sev-online.ch

**Die Hiobsbotschaft des neuen Swiss-CEO vom 6. Mai, 780 Mitarbeitende zu entlassen, schlug beim Personal wie eine Bombe ein. Entsprechend turbulent waren die vergangenen Tage.**

Wir von der Swiss-Bodenpersonal-Gewerkschaft SEV-GATA führten mit verunsicherten Mitgliedern, Vertrauens- und Vorstandsleuten regen Austausch, neben dem Schriften- und Sitzungs-marathon für das Konsultationsverfahren zur Massenentlassung.

Der Hammerschlag aus dem Management-Board kam trotz aller grossen Anstrengungen der Gewerkschaften für das Unternehmen und für den Erhalt der Arbeitsplätze bis zur Normalisierung des Flugbetriebs, die mit den aktuellen Öffnungsentscheiden des Bundesrats immer absehbarer wird. Wir setzten uns letztes Jahr mit unserer ganzen politischen und sozialen Kraft für das Hilfspaket von Bundesgarantien von rund 1,3 Mia. Franken ein. Ebenso für die Kurzarbeitsentschädigung und deren Verlängerung über den September 2021 hinaus, die der Bundesrat am 12. Mai effektiv beschlossen hat. SEV-GATA führte langwierige Verhandlungen mit der Swiss über einen Krisen-GAV, den unsere Mitgliedschaft Ende Februar 2021 in einer digitalen Abstimmung annahm. Und wir engagieren uns in der Allianz «Back in the Air» für einen digitalen, international abgestimmten



Nachweis «corona-clean».

**SEV-GATA fordert echte, rechtskonforme Konsultation**

Das Schweizer Recht sieht im Fall von Massenentlassungen vor, dass die Gewerkschaften Vorschläge erarbeiten können, «mit denen Kündigungen vermieden, deren Zahl beschränkt sowie deren Folgen gemildert werden». Mit der Anordnung einer Konsultationsfrist von wenigen Tagen, der verzögerten Antwort oder Nichtantwort auf Grundlagenfragen und der Verweigerung einer realistischen Frist gibt die Swiss den Anschein, gar kein Interesse an qualitativ guten Vorschlägen der Gewerkschaften zu haben. Darum teilen wir der Swiss am 27. Mai folgendes mit:

- unsere Feststellung, dass die Swiss
- den Tatbeweis der aufrichtigen Durchführung des gesetzlichen Kon-

sultationsverfahrens schuldig blieb;

- erfragte, erforderliche Angaben nicht zur Verfügung stellte;
  - mit einer Fristansetzung ohne Not die qualitative Erfüllung des Verfahrens verhinderte;
  - keine Bereitschaft zeigte, in sozialpartnerschaftlichem Austausch Lösungen zu finden;
  - den Nachweis der ordentlichen Meldung an die zuständigen kantonalen Ämter uns bis jetzt vorenthielt.
- b) unsere Haltung, dass mit diesem von der Swiss diktierten Vorgehen
- die gesetzeskonforme Wahrnehmung der Konsultationsrechte nicht möglich ist;
  - die seitens Swiss zugesicherte Prüfung der Bundesratsentscheide vom 12. Mai (insb. zweite Verlängerung der Anspruchsberechtigung für Kurzarbeitsentschädigung) weder erkennbar vor-

genommen noch dargelegt wurde;

- Wert und Würdigung des per Urabstimmung von der Belegschaft mitgetragenen Ergebnisses des Krisen-GAVs in Frage gestellt werden;
- die Massnahmen der laufenden Öffnungsentscheide des Bundesrats seit dem 6. Mai 2021 keine Berücksichtigung finden;
- die Einhaltung des Zweckes der öffentlichen Investitionen und Opfer in Frage gestellt wird
- tiefgreifende Einschnitte in der Firmenstruktur vorgenommen werden sollen, bevor die Früchte der facettenreichen Massnahmen und Engagements geerntet bzw. deren Auswirkungen gemessen werden können.

c) **unsere Forderungen**, dass die Swiss aufgrund der sich ständig verändernden Situation sämtliche Restrukturierungsmassnahmen während der zweiten Verlängerungsphase der Anspruchsberechtigung der Kurzarbeitsentschädigung sistiert; und dass sie allfällige Massnahmen auf Ende dieser zweiten Phase plant, und zwar auf der Grundlage aktualisierter Prognosen unter Berücksichtigung der Marktentwicklung in den kommenden Monaten sowie unter Einhaltung korrekter, sozialpartnerschaftlicher Verfahren.

Sollte die Swiss auf ihrem Irrweg verharren, sind wir für weitere Schritte vorbereitet. Unseren Mitgliedern stehen wir mit individueller Beratung, Interessenvertretung und Rechtsschutz zur Verfügung.

*Ann. der Red.: SEV-GATA organisierte am 31. Mai, nach Redaktionsschluss, eine Online-Personalversammlung. Neuste Infos wie immer unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).*

## DELEGIERTENVERSAMMLUNG RPV

RPV-Werbeaktionen  
tragen Früchte

**Medienstelle RPV.** Vizepräsident Danilo Tonina begrüßte die Teilnehmenden zur Delegiertenversammlung und bedankte sich im Voraus bei René Zürcher und Yuri de Biasi für die Übersetzung. Beim Unterverband RPV hat sich etwas getan betreffend Mitgliederzahlen: Gegenüber Ende Jahr 2020 hat der RPV per 31. April 2021 nur zwei Mitglieder verloren, der aktuelle Bestand beträgt 1222 Mitglieder. Das SEV-Regionalsekretariat Ost möchte am 14. Juni im RBL eine Hotdog-Aktion durchführen, natürlich unter Einhaltung der BAG-Massnahmen. Die Hotdog-Maschine wird vom Sekretariat zur Verfügung gestellt, die Bestellung der Hotdogs und die Lieferung in den RBL organisiert Sheila Belometti, sobald alle Angaben vorhanden sind. Es liegt auch ein Vorschlag vor, in Zürich-Herdern Depot G eine Werbeaktion durchzuführen. Die Termine für nächstes Jahr liegen vor: Kongress 2022 am 27. Oktober, DV RPV am 16. Mai, Präsidentenkonferenz am 3. und 4. Oktober im «Brenscino» und ZV RPV am 17. und 18. März in Lausanne.

Für die Wahl als GAV-Ersatzdelegierter hat sich Kamil gemeldet. Als GAV-Delegierte für SBB Cargo suchen wir immer noch 4 Kolleg/innen. Als GPK-Ersatz wurde Peter Zürcher (Sektion RPV Thurtal) gewählt. Wir gratulieren ihm zur Wahl und wünschen ihm gute Arbeit im neuen Amt. Die GPK stellte den Antrag, dass der Zentralkassier die Schweigepflicht aufheben kann, wenn die Kasse bei den Jahresbilanzen Unstimmigkeiten vorweist. Dieser Antrag wurde einstimmig gutgeheissen. Der Jahresbericht, das Budget 2022 und die Rechnung 2020 wurde angenommen.

## Reka-Checks und Reka-Card

Stephan Schütz, SEV-Leiter Mitgliederdienste und IT informierte über die Reka-Checks und die Reka-Card. Die Sektionen können nach wie vor Reka-Checks beim Mutationsteam im SEV-Zentralsekretariat stellen. Die Sektionen erhalten bei Bestellung eine Rechnung; wenn diese bezahlt ist, löst der SEV bei Reka die Bestellung aus und stellt die

Reka-Checks nach Erhalt der Sektion zu. Wie lang diese Regelung gilt, ist noch unklar. Die Reka-Card kann nur für ein Mitglied gemacht werden und nicht für eine Sektion, weil die Reka-Card personalisiert ist und somit persönlich ist wie eine Kreditkarte. Die jährliche Gebühr von 8 Franken ist vom Inhaber zu bezahlen.

Die GV's der Sektionen Winterthur-Schaffhausen und Zentralschweiz wurden wegen den Coronavorschriften noch nicht durchgeführt. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt, dadurch entfallen die Herbstversammlungen. Die Sektion Basel hatte die GV angesagt, musste sie dann jedoch verschieben, weil das Restaurant nicht mehr geöffnet war.

## Diskriminierung des Clean-Personals

Die Clean-Mitarbeitenden in Herdern werden von den Teamleitern schikaniert. Der Teamleiter kontrolliert, ob sie korrekt geputzt haben und wann sie Feierabend machen. Das ist nicht zu tolerieren! Die Cleanatung vom 12. Juni 2021 ist abgesagt und findet neu am 15. Januar 2022 im Restaurant Gotthard in Arth-Goldau mit gleichem Mittagessen statt.

Das neu ausgehandelte Lohnsystem bringt gewisse Vorteile. Die Lohnentwicklung ist nicht mehr direkt an die Mitarbeiterbeurteilung gekoppelt. Bei den tiefen Löhnen ist der Aufstieg sogar vollständig garantiert. Je höher das Anforderungsniveau ist, desto mehr hängt die Lohnentwicklung von der Verteilung durch die Teamleiter/innen ab. Dies war der Punkt, der die meisten Diskussionen auslöste und zu Befürchtungen führte, dass Willkür nicht ausgeschlossen ist. Der SEV hat dafür gesorgt, dass

in den Teams keine Umverteilung stattfinden wird, also dass niemand weniger erhält, weil ein anderes Teammitglied mehr bekommt.

Nach dem Pilot in der Westschweiz wird Sopre per 1. Juni nun auch in Zürich und der Region Mitte eingeführt. Stossend ist, dass die Zweimonatseinteilung damit hinfällig wird und der Mitarbeiter zukünftig erst am 20. des Vormonats seinen effektiven Dienst erfahren soll (Details siehe Bericht RPV-Zentralaussschuss). Der Pilot Gesundheitsgespräche fand noch bei P-OP-ZBS am Standort Bern statt. Start war im April 2018, und der Pilot wurde im März 2019 abgeschlossen. Grund für den Piloten war eine Auswertung des betrieblichen Gesundheitsmanagements. Diese zeigte auf, dass in den Bereichen Rangier und Clean bei den Mitarbeitenden, insbesondere ab dem 40. Altersjahr, vermehrt gesundheitliche Beschwerden auftreten.

Die Organisationseinheiten bei Cargo werden umbenannt und die Regionen wie folgt abgebildet: Die Regionen West und Süd werden zur Region West/Tessin. Die Regionen Lötschberg und Nordwest sind neu in der Region Mitte zusammengeführt. Hinzu kommt neu der Standort Goldau. Die Regionen Limmattal & Zentralschweiz und Ost werden neu in der Region Ost zusammengefasst. Die Rayonkarte wurde im Jahr 2011 ins Leben gerufen. Das Ziel der Rayonkarte ist, dass die B100-Lokführer in dem vorgegebenen Rayon fahren. Es gibt eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Cargo und den Sozialpartnern, die dieses Thema bespricht.

Danilo Tonina dankte den Übersetzern, dem Zentralaussschuss und den Delegierten und wünschte allen gute Gesundheit.

## UNTERVERBAND RPV

## Freizeitplanung in Gefahr

**Medienstelle RPV.** Der Zentralaussschuss (ZA) traf sich am 10. Mai zur ordentlichen Sitzung in Buchs, dabei besprachen die Teilnehmenden die Aktualitäten der Unternehmung und des SEV.

Das Lohnsystem bei der SBB ist verhandelt, siehe SEV-Zeitung Nr. 6/2021. Die SBB lanciert eine Impfkampagne. Es steht eine limitierte Anzahl Impfdosen zur Verfügung. Seit dem 5. Mai besteht die Möglichkeit, sich online anzumelden, zur Auswahl stehen sechs verschiedene Standorte.

Nach dem Sopre-Pilot in der Westschweiz, wird Sopre ab 1. Juni auch in Zürich und in der Region Mitte bei ZFR eingeführt. Stossend ist, dass die Zweimonatseinteilung damit hinfällig wird und die Mitarbeitenden ihren effektiven Dienst künftig erst am 20. des Vormonats erfahren sollen. Auch sollen die Wunschfreitage der Jahreseinteilung nicht mehr bestätigt werden, sondern erst

bei Erscheinung der Monateinteilung (20. des Vormonats). Somit wissen die Mitarbeitenden erst dann, ob sie die gewünschten Freitage erhalten. Es gibt einen Schiedsgerichtsentscheid, der besagt, dass Mitarbeitende im Schichtbetrieb ihre Freizeit planen können müssen. Das Vorhaben von ZFR widerspricht diesem Entscheid. Sollte ZFR an seinem Vorhaben festhalten und nicht davon abweichen, werden wir beim Schiedsgericht erneut eine Beschwerde einreichen, um den Mitarbeitenden eine Planung ihrer Freizeit zu ermöglichen. Noch arbeiten wir und auch die Kolleg/innen bei ZFR nicht auf Abruf.

Der ZA stellt fest, dass bei SBB Cargo diverse personelle Änderungen stattfinden, einige Führungspersonen haben freiwillig gekündigt. Das ist sehr aussergewöhnlich, da es sich zum Teil um langjährige Mitarbeitende handelt. RPV-intern: Alle Sektionsbilanzen sind eingegangen.

## PV BERN

Mathilde  
Chapuis feiert  
100 Jahre

**Max Krieg.** Am 8. April feierte Mathilde Chapuis ihren 100. Geburtstag. Wir besuchten sie in ihrem neuen Zuhause im «Manoir» in Gampelen. Zuvor lebte sie mit ihrem Mann jahrzehntelang in Ittigen bei Bern. Mit entschlossenem Schritt, wachem Blick und einem wunderbaren Lächeln empfing sie uns zu dem unvermeidlich kurzen Treffen.

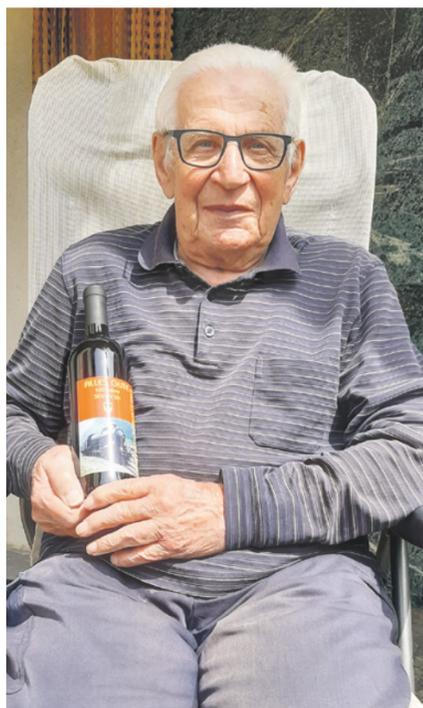
Wir wünschen ihr viele glückliche Tage, Monate und Jahre mit schönen Spaziergängen rund ums «Manoir».



## PV URI

Glückwunsch:  
100 Jahre  
Josef Regli

**Andreas Siegenthaler.** Am 4. Mai konnten unsere Betreuerin Elsi Tresch und Präsident Andreas Siegenthaler dem Jubilar Josef Regli zum 100. Geburtstag gratulieren und ein Präsent überreichen. Josef genießt bei bester Gesundheit seine Pension in seinem Heim in Erstfeld. Sowohl während seiner Aktivzeit als Lokomotivführer als auch als Pensionierter ist Josef dem SEV treugeblieben. Er ist SEV-Mitglied seit 1946. Der PV Uri wünscht Josef alles Gute für die Zukunft.



## LPV ZENTRALBAHN

GV der  
besonderen  
Art

**Andreas Ackermann.** Am 28. April führte der LPV Zentralbahn seine alljährliche Generalversammlung (GV) durch, und zwar auf besondere Art: Das erste und hoffentlich letzte Mal in der Geschichte unseres LPV mussten wir darauf verzichten, uns gemeinsam im Saal mit dem Vorstand auszutauschen. Der Grund dafür ist mittlerweile allen bekannt.

Präsidentin Barbara Gutfleisch und unser Gewerkschaftssekretär Toni M. Feuz begrüßten die Teilnehmenden zur digitalen GV. Es folgte eine kurze Instruktion zur Handhabung der Tools für einen reibungslosen Ablauf. Einige Anlaufschwierigkeiten gab es mit den Webcams, die aber gemeinsam rasch behoben werden konnten. Zügig ging es durch die anstehenden Traktanden,

alles wurde einstimmig angenommen. Unter «Wahlen» galt es, einen neuen Vizepräsidenten und einen Sekretär zu wählen. Hier dürfen wir künftig auf Verstärkung aus den jüngeren Reihen zählen, was heutzutage nicht mehr selbstverständlich ist. Besten Dank Christian Aberhalden und Sven Leupi für euer Engagement! Per 31. Dezember 2020 zählte die Sektion 55 Mitglieder, was den Vorstand sehr freut. Des Weiteren standen Ehrungen an: Rudolf Gertsch und Simon Venetz wurden für je 40 Jahre geehrt und Karin Wepi für 25 Jahre. Vielen Dank für eure Treue!

Das letzte Traktandum beinhaltete Mitteilungen aus den Gremien Fako, Peko und AZK. Hier wurden die Mitglieder über die laufenden Themen informiert. So wird zum Beispiel auf den Einbau von Rücksehkameras anstelle von Rückspiegeln verzichtet. Gewerkschaftssekretär Toni Feuz gab uns auch einige Informationen. So sind die GAV-Verhandlungen im Endspurt und verlaufen sehr positiv. Der jetzige GAV wird, mit einigen Anpassungen, bis ins Jahr 2024 verlängert.

Zum Schluss bedankten sich die Mitglieder bei der Präsidentin für ihre erste virtuelle GV, die sie mit Bravour gemeistert hat. Nun hofft der Vorstand, dass sich die Situation wieder verbessert und das gemeinsame Nachessen mit den Partner/innen nachgeholt werden kann, damit wir doch noch gemütlich beisammen sein können.

## SEV/Unterverbände

### 12. 6. Unterverband RPV ABSAGE

**Absage Cleantagung 2021.** Die Cleantagung wird dieses Jahr nicht mehr durchgeführt. Die nächste Cleantagung ist geplant am Samstag, 15. Januar 2022 um 10.30 Uhr im Restaurant Gotthard in Goldau SZ. Themen werden die selben sein wie dieses Jahr. Nähere Infos werden zu gegebener Zeit bekanntgegeben. Wir freuen uns auf euch.

## Sektionen

### Mitteilung VPT Forch

**Briefliche Generalversammlung.** Der Vorstand hat beschlossen, die Generalversammlung dieses Jahr brieflich durchzuführen. Die Unterlagen sollten in der ersten Juniwoche bei den Mitgliedern eintreffen.

## Pensionierte

### 7. 6. 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, Rest. Bundesbahn, Basel

### 16. 6. PV Luzern

**Wanderung Hasliberg-Reuti-Wyler.** Mittelschwere Wanderung, Marschzeit ca. 2¼ Stunden, Abstieg ca. 330Hm. Gute Schuhe und Stöcke. Nichtwanderer/innen direkt nach Wyler. Mittagessen: Gasthof Tännler, Wyler. Anmeldung bis 12. Juni bei René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch.

sev-pv.ch/de/sektionen/luzern

Wanderer: Luzern ab 9.06 Uhr, Gl. 12 NW: Luzern ab 11.06 Uhr, Gl. 12

### 17. 6. Pensioniertes Zugpersonal Brugg

**Wanderung.** Treffpunkt bei der Bushaltestelle Brugg Zentrum und Fahrt mit Bus (Linie 142) um 13.35 Uhr nach Bürersteig. Die Wanderung unter Leitung von Sepp Raetzo führt via Laubberg nach Hottwil; Wanderzeit 2 Stunden, grössere Strecke im Wald. Zwischen 15.45 und 16 Uhr Zvieri in der Gartenwirtschaft des Restaurant Bären in Hottwil. Nichtwanderer/innen sind zu diesem Zusammensein herzlich willkommen. Wir freuen uns auf rege Beteiligung und schönes Wanderwetter.

### 17. 6. PV Bern

**Besichtigung Museum Haarundkamm in Mümliswil.** Hurra! Noch zaghaft und unter den gegebenen Vorsichtsmassnahmen bewegen wir uns wieder und wagen einen Ausflug. Vorgesehen ist eine Rundfahrt durchs Mittelland, gemeinsames Mittagessen in Mümliswil und Be-

sichtigung mit Führung des Museums Haarundkamm in der ehemaligen Kammfabrik. Mittagessen zwischen 15 und 20 Franken. Billett für die Reise bitte selber besorgen. Museumseintritt/Kosten Führung werden aus der Sektionskasse übernommen. Abfahrt in Bern um 10.07 Uhr, ab Langenthal um 10.52 Uhr. Rückfahrt ab Mümliswil 15.49/16.49 Uhr über Solothurn, Ankunft Bern 17.11/18.11 Uhr. Anmeldung bitte bis 15. Juni an Max Krieg, 079 704 31 18, praesident.pv.bern@sev-pv.ch. Teilnehmerzahl beschränkt auf 15 Personen. Angemeldete erhalten ein ausführliches Programm.

sev-pv.ch/de/sektionen/bern

10.07 Uhr ab Bahnhof Bern, Bern

### 17. 6. PV Fribourg

**Frühjahrsgeneralversammlung.** Traktandenliste wird vor Ort verteilt. Jubilar/innen erhalten die Ehrendiplome und Auszeichnungen. Im Anschluss an die GV Essen mit Partner/innen. Essen, Mineralwasser und Kaffee offeriert aus der Sektionskasse, Wein und andere Getränke sind selber zu bezahlen. Bitte Hygienemaske tragen und die Hände bei der Ankunft desinfizieren. Aufgrund der gesundheitlichen Situation verfolgt der Vorstand aufmerksam die Massnahmen von Bundesrat und BAG und behält sich das Recht vor, die GV abzusagen, falls sie nicht gesetzeskonform durchgeführt werden kann. Anmeldung (mit oder ohne Partner/in) bis 7. Juni, 12 Uhr, an Jean-Louis Scherz, jlscherz@bluewin.ch, 079 252 02 51 (auch SMS).

sev-pv.ch/de/sektionen/fribourg

10.15 Uhr, Auberge de la Gare, Grolley

### 24. 6. PV Biel ABSAGE

**Ausfall Mitgliederversammlung.** Die Planungsunsicherheit um die Corona-Pandemie und die Sorge um die Gesundheit unserer Mitglieder veranlasst uns, die Versammlung abzusagen. Die anstehenden Geschäfte werden an der Herbstversammlung vom 23. September traktandiert. Wenn nicht andere BAG-Weisungen erfolgen, wird die Sektionsreise mit dem Bus vom 9. September nach Delémont «Ronde» und Freiberge durchgeführt. Mit der Einzahlung von CHF 75 pro Person auf PC 25-10462-2 bis Mitte August 2021 bist du dabei (die für das Jahr 2020 Angemeldeten bleiben angemeldet). Auch die Wanderung vom 14. Oktober unter Leitung von Fritz Lerch findet statt. Weitere Infos siehe Webseite. Auch 2021 ist ein schwieriges Jahr. Wir hoffen jedoch auf Normalisierung und wünschen gute Gesundheit. *Der Vorstand*

sev-pv.ch/de/sektionen/biel-bienne

### 30. 6. PV Buchs-Chur

**Sommerwanderung Palfries.** Abfahrt 8.40 Uhr (Postauto 441) nach Ragnatsch, Talstation Palfriesbahn. Ab 9 Uhr Bergfahrt mit der Seilbahn nach Palfries. Nach Kaffee/Gipfeli wandern wir bergwärts Richtung Alvier. Nach kurzer Rast «in de Stei» geht es talwärts Richtung Stralrüfi, wo wir im Restaurant Stralrüfi zu

Mittag essen. Danach geht es auf der Alpstrasse zurück zur Bergstation der Palfriesbahn. Rückfahrt ab 16.15 Uhr mit der Seilbahn und Postauto nach Sargans, Ankunft 17.20 Uhr. Anspruchsvolle Wanderung; 3½ Stunden. Auskunft und Anmeldung bis 21. Juni bei Marco Blaser, 081 723 39 54, m.blaser46@bluewin.ch. Wir freuen uns auf rege Beteiligung und schönes Bergwetter.

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

Treffpunkt: 8.30 Uhr, Busplatz, Bahnhof Sargans

### 24. 6. PV Wallis

**Mitgliedertreffen in Ardon.** Das ursprünglich für den 21. September geplante Treffen ist vorverschoben auf 24. Juni. Für dieses Treffen werden wir euch ab 11 Uhr am Bahnhof Ardon empfangen. Mittagessen inkl. Getränke zum Preis von CHF 10 pro Person. Anmeldungen bitte bis spätestens 20. Juni an Walter Schmid, 079 872 38 32 oder wal.schmid@bluewin.ch. Weitere wichtige Mitteilungen – wir bitten um Kenntnisnahme von Datumsänderungen wegen Covid-19: Generalversammlung neu am 21. September in Brig; Sektionsausflug 2021 wegen Planungsunsicherheit auf das Jahr 2022 verschoben. Bei Unsicherheiten oder anderen Fragen bitte mit einem Vorstandsmitglied Kontakt aufnehmen. Die Änderungen werden je nach Corona-Massnahmen in der SEV-Zeitung und auf unserer Webseite publiziert. *Euer Vorstand*

sev-pv.ch/de/sektionen/wallis-valais

### 30. 6. PV St. Gallen

**Sektionsreise – Verlängerung Anmeldefrist.** Noch hoffen wir am Tag der Publikation, dass wir unsere Sektionsreise durchführen können. Wir verlängern die Anmeldefrist bis 14. Juni. Die Anmeldung erfolgt durch Einzahlung des Beitrages. Auskünfte erteilt Roland Schwager, 079 661 73 85, roland.schwager@bluewin.ch. Wir freuen uns, euch wiederzusehen, und hoffen sehr, dass wir die Reise durchführen können. *Der Sektionsvorstand*

### 6. 7. PV Fribourg

**Busreise Emmental.** Reiseroute: «Grands marais»–Kallnach (Kaffee/Gipfeli-Halt, bezahlt aus Sektionskasse)–Lyss–Burgdorf, danach ins Emmental, Langnau–Schüpbach–Eggiwil; Mittagessen (Drei-Gang-Menü). Rückfahrt über Röhrenbach, schöne Strecke mit Aussichtspunkt und Halt bei der kleinen Kapelle in Würzbrunnen–Worb und zurück. Teilnahmegebühr: CHF 75 pro Person, im Bus zu bezahlen; maximal 50 Personen. Im Preis enthalten: Busfahrt und Mittagessen (ohne Getränke). Anmeldung bis 28. Juni bei Jean-Michel Gendre, Promenade de Folliéran 11, 1740 Neyruz, 026 663 80 84 (evtl. Anrufbeantworter), j-michel.gendre@bluewin.ch. Bitte Anzahl Teilnehmende und Abfahrtsort angeben. Details siehe Webseite.

sev-pv.ch/de/sektionen/fribourg

8.30 Uhr, Abfahrt Bus «Etoile filante», Grands Places, Fribourg; 8.50 Uhr, Halt in Payerne, neben dem Bahnhof

## SEV JUGEND RHB

# Zwei Tage «Hoseabe»

**Victoria Abt.** An einem Morgen Mitte April trafen sich elf gutge-launte Jugendliche am Bahnhof Chur, und los ging es mit Zug und Bus, zwar nicht so wie geplant, aber die zweitägige Reise der SEV Jugend RhB fand statt. Nur das Organisationskomitee kannte die Umsteigeorte und das Ziel. So kamen öfters Fragen auf wie «Können wir die Jacke ausziehen?» oder «Reicht es noch für eine Runde «Hoseabe»?».

Nach einer Fahrt quer durchs Appenzell erreichten wir zur Mit-

tagszeit das erste Tagesziel, den Kronberg. Dort assen wir die mitgebrachten Lunchpakete. Natürlich durfte auch dort eine Runde «Hoseabe» nicht fehlen. Nach der Stärkung ging die Reise weiter zur Unterkunft in Güttingen am Bodensee. Schnell wurde die Zimmerverteilung geklärt, und wir machten uns für das Abendessen hübsch. Geschniegelt und rausgeputzt durften wir ein leckeres Fondue chinoise geniessen. Der Abend klang bei diversen Kartenspielen aus.

Am zweiten Tag ging es wiederum nach Appenzell, wo wir mit Hilfe eines Dorfplans die wichtigsten und bekanntesten Sehenswürdigkeiten des Ortes eigenhändig besichtigen konnten. Glücklicherweise und auch etwas müde machten wir uns am frühen Nachmittag wieder auf den Heimweg.

Es macht grosse Freude, zu sehen, wie unsere SEV Jugend RhB weiter wächst, und zu wissen, dass unsere Arbeit geschätzt wird.



ZVG

## UNSERE VERSTORBENEN

**Beck Susanna;** JG 1930; Witwe des Walter, Grenchen, PV Olten und Umgebung.

**Beeler Martin;** JG 1923; Aufseher, Hitzkirch, PV Luzern.

**Bersier Camille;** JG 1935; Courrendlin, PV Jura.

**Brand Hedwig;** JG 1931; Witwe des Peter, Burgdorf, PV Bern.

**Breton Samuel-David;** JG 1953; Château-d'Oex, VPT MOB.

**Ferrari Caroline;** JG 1937; Witwe des Carlo, Erstfeld, PV Uri.

**Gerst Artur;** JG 1923; Basel, VPT Deutsche Bahn.

**Heiland Peter;** JG 1963; Lokomotivführer, Engelberg, VPT Zentralbahn.

**Hirt Paul;** JG 1931; Wagenkontrollbeamter, Biel, PV Biel.

**Hubler Serafina;** JG 1928; Witwe des Fritz, Zürich, PV Zürich.

**Hübscher Paul;** JG 1920; Bahnhofvorstand, Speicher, PV Buchs-Chur.

**Kolly Philippe;** JG 1964; Zugchef National, Marly, ZPV Fribourg.

**Leuthold Roland;** JG 1942; Betriebsdisponent, Stein am Rhein, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Lüönd Paul;** JG 1933; Meister, Ibach, PV Luzern.

**Mendler Rosa;** JG 1928; Witwe des August, St. Gallen, PV St. Gallen.

**Merkli Heinz;** JG 1929; Zugführer, Urdorf, PV Zürich.

**Nüssler Paul;** JG 1928; Werkführer, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Rodel Manfred;** JG 1941; Spezialhandwerker, Fahrwangen, VPT AVA.

**Schärer Giovanna;** JG 1930; Witwe des Hansruedi, Münchenstein, PV Basel.

**Schätzle Peter;** JG 1948; Reiseverkäufer, Kaiseraugst, PV Basel.

**Schneider Kurt;** JG 1941; Kondukteur, Bülach, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Schönbächler Josef;** JG 1933; Lokomotivführer, Einsiedeln, VPT Südostbahn.

**Thommen Fritz;** JG 1937; Dienstchef, Steffisburg, PV Bern.

**Wachter René;** JG 1941; Lokomotivführer, Villigen, PV Aargau.

**Weber Ruth;** JG 1927; Witwe des Etienne, Hochdorf, PV Luzern.

## 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 Wylder  
**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 25. Juni 2021.**

**Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 15. Juni 2021, 12 Uhr.**

**Inserateschluss: 14. Juni 2021, 12 Uhr.**

# Agenda 7/21

## GRUNDRECHTE

# Eine Institution für Menschenrechte



Humanrights.ch  
zeitung@sev-online.ch

**Die Coronapandemie zeigt: Grundrechte sind auch in der Schweiz nicht selbstverständlich und die staatlichen Schutzmassnahmen werfen komplexe Fragen auf. Welche Massnahmen sind verhältnismässig? Was, wenn sich Menschenrechte – etwa das Menschenrecht auf Gesundheit und die Bewegungs- oder Versammlungsfreiheit – gegenüberstehen? In zukünftigen Krisen kann eine Nationale Menschenrechtsinstitution (NMRI) in dieser Hinsicht eine hilfreiche Rolle spielen. Jetzt entscheidet das Parlament über eine Gesetzesvorlage – Knackpunkt ist der finanzielle Rahmen.**

Der Bundesrat will nach nicht weniger als 20 Jahren Vorgeschichte eine Nationale Menschenrechtsinstitution schaffen. In den meisten Ländern der Welt gibt es sie bereits, so in 41 von 47 Mitgliedstaaten des Europarates. Der Gesetzesvorschlag zur Errichtung einer solchen Institution wird 2021 im Parlament verhandelt. Hätte die Schweiz bereits heute eine starke NMRI, könnten gesellschaftliche Diskussionen – wie jene, die wir in der Coronapandemie führen – sich stärker an menschenrechtlichen Leitplan-

ken ausrichten. Eine NMRI kann die Arbeit der Behörden unterstützen und sie entlasten. Sie kann einen Beitrag dazu leisten, die Bevölkerung für transparent begründete und solidarisch getragene Massnahmen zu gewinnen.

Die Coronakrise stellt uns im Alltag und in der Politik vor akute Fragen zum Grundrechtsschutz. Betroffen von Eingriffen sind alle Menschen, am stärksten die verletzlichsten Mitglieder der Gesellschaft. Entscheidend ist das Gleichgewicht: Auf der einen Seite stehen der Schutz der Gesundheit, der diskriminierungsfreie Zugang zu medizinischer Versorgung, das Recht auf Leben. Auf der anderen befinden sich die zur Erhaltung dieser Grundrechte eingesetzten Einschränkungen von Menschenrechten.

Wo sind die roten Linien? Was ist verhältnismässig? Wenn es um das Recht auf Privatsphäre und Selbstbestimmung, um Besuchsrechte und die Bewegungsfreiheit älterer Menschen geht. Wenn epidemiologische Massnahmen von der Maskentragpflicht bis zu Impfnachweisen oder gar Impfblogatorien diskutiert und verordnet werden. Wenn das Recht auf Gesundheit des Gesundheitspersonals auf dem Spiel steht. Wenn Einschränkungen der Meinungsäusserungs- und Versammlungsfreiheit wie der Wirtschaftsfreiheit je nach Kanton und Gemeinde unterschiedlich – und häufig ohne politische Debatte

– durchgesetzt werden. Wenn Gewalt an Frauen und häusliche Gewalt aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen ansteigen. Oder wenn die Bildung aller Kinder unter erschwerten Umständen auch aus menschenrechtlicher Perspektive beurteilt werden muss.

In der Schweiz gibt es kaum Analysen, welche das epidemiologische Wissen und eine grundrechtliche Einordnung miteinander verbinden. Gerade in unserem föderalistischen System wäre dies aber von grösster Bedeutung. Hier kann die NMRI einen wichtigen Beitrag leisten. Allerdings nur, wenn sie mit den minimal notwendigen Ressourcen ausgestattet ist; mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Million Schweizer Franken droht die Institution die Erwartungen zwangsläufig zu enttäuschen und wird letztlich scheitern.

Der Bundesrat formuliert sechs Aufgaben für die neue Institution. Sie richten sich an den internationalen Richtlinien aus: den Pariser Prinzipien der UNO. Aus dieser prinzipiell einleuchtenden Prioritätensetzung ergeben sich zentrale und exemplarische Fragestellungen für die zukünftige Arbeit:

- **Information und Dokumentation:** Wo gibt es auf Bundes-, Kantons- oder Gemeindeebene – gerade im Umgang mit Krisen und Konflikten – exemplarische Entwicklungen, von

denen andere lernen können?

- **Praxisorientierte Forschung:** Wie können etwa Verantwortlichkeiten und Gewaltenteilung in einer besonderen oder aussergewöhnlichen Lage praxistauglicher und grundrechtskonformer ausgestaltet werden?

- **Beratung der Verwaltung** sowie der Wirtschaft und von zivilgesellschaftlichen Organisationen.

- **Förderung von Dialog und Zusammenarbeit:** Wie können durch frühzeitige Vernetzung unterschiedlichster Akteur\*innen im Menschenrechtsbereich Doppelspurigkeiten und langwierige Rechtsstreitigkeiten vermieden werden, was zu Effizienz und Kosteneinsparungen führt?

- **Menschenrechtsbildung und Sensibilisierung:** Wie kann etwa das Verständnis für Grundrechtsfragen bei Menschen in verschiedenen Berufsfeldern verstärkt werden?

- **Internationaler Austausch:** Wie kann die Schweiz am internationalen Wissens- und Erfahrungsaustausch partizipieren?

Die Schweiz zeigt sich bereit, die Coronakrise mit wirkungsvollen und sehr kostspieligen Massnahmen zu bewältigen. Der Weg aus einer solchen Krise darf nicht auf Kosten der Grundrechte erfolgen, sondern muss zum Schutz und der Förderung der Menschenrechte beitragen.



## UNMASKIERTE FREUDE

Omar Cartulano

Der befreiende Schrei nach einem lang ersehnten Sieg; die Mannschaft des Herzens, die zurückkehrt, um eine der wichtigsten Trophäen zu holen. Das Herz explodiert vor Freude, die Freude überwältigt alles. In den Augen der pure Stolz. Die Pande-

mie hat uns vorübergehend des Zaubers der spontansten Gesten beraubt, der Unbeschwertheit einer überwältigenden, spontanen Feier einer durch eine einzige Leidenschaft geeinten Masse. Adrenalingeladene Spiele, die nach

dem Schlusspfiff in großen Jubel ausarten, in kollektive Umarmungen, wie 2018, als die Espérance-Fans in Tunis ihre dritte afrikanische Champions League feierten.  
www.ocartu.ch  
Instagram: @ocartu

?

## QUIZ

Weisst du's?

**1. Wie gross ist der Anteil der Frauen an den Beschäftigten im Bahnsektor?**

- a. Er liegt bei 11 Prozent.
- b. Er liegt bei 21 Prozent.
- c. Er liegt bei 31 Prozent.

**2. Wie viele Neumitglieder haben die beiden Topwerber Fritz Haenni und Thomas Giedemann im Jahr 2020 für den SEV geworben?**

- a. Je 17 neue Mitglieder
- b. Je 24 neue Mitglieder
- c. Je 27 neue Mitglieder

**3. Was ist keine Forderung des SEV anlässlich des «Strike for Future»?**

- a. Der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs soll bis ins Jahr 2050 auf 50 Prozent am Gesamtvolumen gesteigert werden.
- b. Der Güterverkehr soll wo immer möglich auf der Schiene stattfinden.
- c. Der Güterverkehr muss eigenwirtschaftlich betrieben werden können.

**4. Als was ist Hanspeter Blank aktuell tätig?**

- a. Als Lokführer
- b. Als Schlosser
- c. Als Technischer Kontrolleur Cargo

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 15. Juni 2021** an:

**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 der richtigen Antwort verlosen wir **Büchergutscheine im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat, und die Lösung, verraten wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

**Lösung des Quiz aus Nr. 6/2021:**  
**c/b/c/b**

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat  
 Philippe Pallud, Martigny.  
 Mitglied PV Valais.

## AUF DEN SPUREN VON ...

# Hanspeter Blank, TKC und Ausbildner



Für die Arbeit draussen am Zug muss man fit sein. Das ist der frühere Handballer und Velofahrer bis heute. Er ist oft in der Natur unterwegs, bastelt gern und ist sehr vielseitig interessiert.

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

**Zuerst erfüllte sich Hanspeter Blank seinen Lokführertraum. Dann bildete er sich zum Visiteur weiter. Nun vermittelt er sein Berufswissen als langjähriger Technischer Kontrolleur Cargo (TKC) an angehende Prüfer Wagenladung (PWL).**

Den Entschluss, Lokführer zu werden, fasste Hanspeter Blank mit fünf Jahren mit der Nase knapp über einem Brückengeländer, als ihm ein Lokführer in seiner damals nagelneuen Re 6/6 zuwinkte, bevor der Zug unter der Brücke durchdonnerte. Darum lernte er bei der Firma Josef Meyer Waggonbau in Rheinfelden Schlosser, trat mit 21 Jahren als Lokführerassistent in die SBB ein und lenkte neun Jahre lang Personen- und Güterzüge vom Depot Basel aus.

Als er eines Morgens im Juli 1997 mit einem Schnellzug in den Bahnhof Dornach-Arlesheim einfuhr, pedelte ein Mädchen mit dem Velo auf der Perronkante. Zum Glück wurde es vom Fahrtwind des Zuges weggedrückt und blieb unverseht. Am Nachmittag fuhr Hanspeter Blank mit einem Regionalzug bei Sisseln (AG) in eine Kurve, als ein umgeknickter Baum vor ihm auftauchte. Glücklicherweise lag der Stamm neben dem Gleis, doch die Äste beschädigten die Bremsenrichtung des Zuges. Diesen brachte Blank nach selber durchgeführter Mängelbehebung mit stark reduzierter Geschwindigkeit noch nach Basel zurück. Dann quittierte er den Lokführerdienst per sofort. Als er am Abend alles seiner Frau erzählte, antwortete diese, sie hänge ihren Job auch bald an den Nagel, denn in sechs Monaten würden sie Eltern ...

Hanspeter Blank setzte sein Knowhow als Schlosser und Bähnler vorerst zwei Jahre lang in der Serviceanlage Muttenz ein. 1999 machte er die damals neunmonatige SBB-interne Ausbildung zum Visiteur für Personen- und Güterwagen (wie die TKC damals noch hiessen) und arbeitete ab 2001 beim Cargoteam Frenken-dorf. Er kontrollierte internationale Züge im nahen Swissterminal und fuhr mit dem Dienstwagen auf Bahnhöfe und zu Kunden bis hinauf nach Tecknau, etwa zur Ikea Itingen, zur Landi Gelterkinden oder zur Nebiker AG in Sissach. Diese wurde später durch eine Lärmschutzwand vom Netz getrennt, wie weitere Kunden auch. Weil die Kundenzahl laufend sank, kam Hanspeter Blank zusätzlich in Kaiseraugst zum Einsatz. So sind in den letzten Jahren die meisten TKC-Rayons gewachsen. Als Ablöser in Aa-

rau fuhr er täglich gut 200 Kilometer Auto, «und trotzdem haben die kontrollierten Wagen kaum einen «ganzen Zug» ergeben». Darum hat Hanspeter Blank Verständnis für die Idee von SBB Cargo, Rangiermitarbeitende zu Prüfern Wagenladung (PWL) auszubilden, damit sie Züge bei den Kunden gleich selber kontrollieren, statt dass extra ein TKC dorthin fährt oder auf einen Bahnhof, wohin die Wagen zuvor gebracht wurden. «Wenn Defekte am Rollmaterial oder Ladefehler schon beim Kunden entdeckt werden, muss die Bahn nicht für die Folgekosten aufkommen.»

**Genug Zeit für Kontrollen zentral**

Klar ist für Hanspeter Blank aber, dass die PWL gut ausgebildet werden müssen. Darum erklärte er sich 2019 bereit, mit einem zweiten TKC die insgesamt 13 Tage dauernden PWL-Kurse zu geben. Zusätzlich begleiten die angehende PWL sieben Tage TKC im praktischen Dienst. Hinzu kommt noch ein Tag zur Prüfungsvorbereitung. «Ich konzentriere mich in den Kursen auf das, was täglich gebraucht wird, und zeige auf, wo man Details und Ausnahmen nachschauen kann», sagt der Kursleiter. Tatsächlich sind bisher alle Kursteilnehmenden durch die Prüfung gekommen, obwohl ihre schulische und berufliche Vorbildung stark variiert. «Wichtig ist neben Vorwissen und Intellekt vor allem das Interesse an der Arbeit, und das war bisher bei fast allen vorhanden. Zentral ist, dass für die Kontrollen genug Zeit zur Verfügung steht. Hier habe ich die grössten Bedenken. Auf keinen Fall darf die technische und betriebliche Kontrolle (Erstellen der Bremsrechnung, etc.) gleichzeitig gemacht werden. Wenn eine einzige Person beides machen muss, so muss sie den Zug dafür zweimal abschreiten.» Und selbstverständlich können die PWL nicht alle Aufgaben der fundierter ausgebildeten TKC übernehmen.

Die Kurse bereiten Hanspeter Blank «grossen Plausch». Daneben arbeitet er weiterhin als TKC. Wichtig war und ist ihm ein guter Kontakt zu den Kunden. «Um diese müsste sich SBB Cargo stärker bemühen, auch wenn das zuerst vielleicht mal ein Verlustgeschäft ist.» Dass TKC oft nur als Kostenfaktor gesehen werden, weil der Wert ihrer Arbeit, Sicherheit, nicht einfach berechnet werden kann, ist für ihn teilweise verständlich. «Aber die Entschädigung der TKC und PWL muss in Anbetracht des Fachwissens, des täglichen Bemühens um Sicherheit im Eisenbahnbetrieb, der periodischen Prüfungen und des Schichtdienstes fair sein.»

## LAUSIGER FRÜHLING

Pigr

