



SEV Nr. 9

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



AM 18. SEPTEMBER

Alle nach Bern!

▶ S. 5

EDITORIAL von Christian Fankhauser,
Vizepräsident SEV

Mobilisieren lohnt sich

▶ S. 2

Die Mobilisierung des SEV für die Fahrvergünstigungen des Verkehrspersonals (FVP) hat sich gelohnt. Dies ist keine blosse Behauptung, denn ohne die über 26 000 SEV-Unterschriften wäre die Vereinbarung mit dem Verkehrsdepartement und dem VöV nie so gut herausgekommen. Dass fast alle Unterschriften handschriftlich gesammelt wurden, zeugt im digitalen Zeitalter davon, wie wichtig das Thema für unsere Mitglieder und das gesamte Personal der Branche ist.

Die neue Vereinbarung tritt am 1. Januar 2022 in Kraft und sichert für heutige Mitarbeitende, ihre Angehörigen und Rentner/innen ihre aktuellen Rabatte, was überhaupt nicht selbstverständlich war. Denn als die Abzweigung öffentlicher Gelder durch Postauto publik wurde, wollte das Bundesamt für Verkehr die FVP schlicht und einfach

streichen. Es handle sich um Geschenke der Steuerzahlenden, so die Begründung. Die neuen Rabatte sind natürlich nicht mehr die gleichen, aber die Vereinbarung sieht eine besondere Regelung für Mitarbeitende vor, die bis zum 31. Dezember 2023 in den Ruhestand gehen: Sie behalten ihre bereits erworbenen Rechte. Dieser Punkt war für den Unterverband der Pensionierten besonders wichtig.

Wir können mit der Vereinbarung zufrieden sein. Und sie beendet eine Zeit der Unsicherheit, die bei vielen Angestellten und Pensionierten des öV ein Gefühl der Ungerechtigkeit schürte. Die Pensionierten haben zu Recht daran erinnert, dass ihnen die FVP seinerzeit zur Aufbesserung ihrer Löhne gewährt wurden, die gemäss Lohnskala des Bundes eigentlich höher sein sollten. Diese Lohnkürzung senkte ihre Kaufkraft nicht nur bis zur Pensio-

nierung, sondern darüber hinaus, weil damit auch ihre Renten tiefer ausfielen. Die Behauptung, die FVP seien ein Privileg, ist deshalb komplett falsch, denn die FVP waren für unsere Pensionierten ein Lohnbestandteil und sind darum heute ein Bestandteil ihrer Rente.

Auch wenn die Vereinbarung alle Parteien zufriedenstellt und von Dauer sein soll, haben wir genug Erfahrung, um nicht in naive Euphorie zu verfallen: Wir wissen, dass jede unserer Errungenschaften je nach politischer oder wirtschaftlicher Lage wieder in Frage gestellt werden kann. Und dann ist eine massive Mobilisierung unserer Mitglieder das einzige Verteidigungsmittel mit Aussicht auf Erfolg.

Der gute Verhandlungsabschluss zu den FVP zeigt, was wir gemeinsam erreichen können. Dieses Beispiel sollten wir im Hinterkopf behalten.

Pausen bei der SBB

Das Zugpersonal und das Lokpersonal fordern ein Ende des Gebastels.

2

Schweizer öV

Der Erfolg unseres öV-Systems gründet auf Kooperation statt Wettbewerb.

3

VPT

Ein dynamischer Unterverband mit ehrgeizigen Zielen.

8

Solidaritätsbekundung

Die 70 Delegierten des Unterverbands VPT haben in ihrer letzten (Online-)Versammlung vom 23. Juni den Mitarbeitenden der BLS-Schiffahrt ihre Unterstützung und Solidarität ausgesprochen. Im Unterstützungstext betonen die Delegierten, dass «euer Einsatz und Kampf zugunsten von guten Anstellungsbedingungen und einem guten GAV legitim und bemerkenswert» ist. Die GAV-Verhandlungen waren bei Redaktionsschluss noch im Gang. Der SEV wird auf seinen Online-Kanälen über deren Ausgang informieren.

Im SEV-Shop erhältlich

Wie schon in der letzten SEV-Zeitung erwähnt, können Mitglieder die Broschüre «Partnerschaft auf Augenhöhe. 20 Jahre Gesamtarbeitsverträge im öffentlichen Verkehr» im Shop auf unserer Website sev-online.ch gratis bestellen. Bestellt werden kann auch die Broschüre zum 100-jährigen Bestehen des SEV und die Chronik «1970–2010. Der SEV in Bewegung: vom Verband zur Gewerkschaft»: Diese war in der letzten Zeitung falsch betitelt.

Schweiz–EU: wie weiter?

Darüber diskutierten Rentner/innen des Gewerkschaftsbunds der Stadt Bern und von Unia In-Form am 1. Juli und fassten die Resultate in einem offenen Brief zusammen. Nach dem Scheitern des Rahmenabkommens brauche es eine breite Diskussion in der Bevölkerung. Die Gewerkschaften sollten ihre Meinung einbringen. «Wir sehen die Schweiz in Europa, wir sind schliesslich Europäer.» Doch statt eines Beitritts sei auf Basis EWR/EFTA eine Lösung zu suchen. Die Schweiz müsse ihre sozialen Werte gegenüber der neoliberalen Haltung der EU und ihrer Gerichte verteidigen – «eine Haltung, die Schweizer Wirtschaftskapitänen als Vorwand zur Aushöhlung der Arbeitnehmerrechte nutzen könnten».

Sommerpause

Die nächste SEV-Zeitung Nr. 10 erscheint am 3. September, mit Redaktionsschluss für den Sektionsteil am 24. August, 12 Uhr. Alle wichtigen Informationen findet ihr in der Zwischenzeit auf unserer Webseite sev-online.ch. Wir wünschen euch eine erholsame und warme Sommerzeit.



Der Bahnhof Palézieux und seine Kurve. Keine Toilette und kein Pausenlokal für Fahrpersonal, dem dort eine Arbeitsunterbrechung aufgezwungen wird.

ZPV UND LPV

Pausengebastel bei der SBB: So nicht!

Yves Sancey / Übersetzung: Jürg Hurni
yves.sancey@sev-online.ch

Seit einigen Monaten werden die Pausen von Zug- und Lokpersonal zunehmend zu Arbeitsunterbrechungen. Im Namen der Flexibilität werden Fahrpläne ohne angemessene Konsultation geändert. Der ZPV kritisiert eine Testphase von zweifelhafter Rechtmässigkeit, und der LPV prangert ein Flickwerk an. An der Basis wächst die Wut.

Ernst ist Kundenbegleiter bei der SBB. Für seine Schicht, die früh in Luzern begann, war eine einstündige Pause am Bahnhof Lausanne vorgesehen. In letzter Minute sieht er auf seinem Tablet, dass er stattdessen eine 29-minütige Pause in Palézieux hat. Er wird in einer Station ohne Toilette und Pausenraum warten müssen.

Lokführerin Isabelle hat auch eher zufällig erfahren, dass ihre Pause zu einem Imbiss wurde, als sie bereits ihre Schicht begonnen hatte. Anstatt die vorgesehene Stunde mit einer Kollegin in Brig zu verbringen, wo im Kühlschrank ihr Essen wartet, muss sie zum Genfer Flughafen rennen, um schnell schnell auf die Toilette zu gehen und sich schnell schnell ein Sandwich zu kaufen, das sie auf dem Rückweg essen wird. Auch wenn die Vornamen hier fiktiv sind, sind die beschriebenen Situationen real.

Versuch von KBC

Es begann mit einer Information im «KBC Aktuell» am 27. Januar. Der Geschäftsbereich KBC – Kundenbegleitung und Reinigung – der SBB kündigte die Einführung einer Versuchsphase ab 1. Februar für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten an, in der eine neue Form der «Verständigung» getestet werden soll. Die Anführungszeichen sind angebracht, denn man informiert die Mitarbeitenden mittels einer rot unterstrichenen Tourennummer in Sopre über Touren, die eine Umwandlung einer Pause in eine Arbeitsunterbrechung beinhalten. Die Änderung wird vorgenommen, ohne die Mitarbeitenden direkt um ihre Zustimmung zu bitten.

Diese müssen daher an ihren Tablets auf jede Veränderung aufmerksam sein. Melden sich die Mitarbeitenden nicht bei den Disponenten, gilt die Änderung als genehmigt. Bei Unstimmigkeiten wird die Anfrage unter Berücksichtigung der vorhandenen Möglichkeiten geprüft.

Verkürzte Konsultation

Der ZPV hat am 3. Februar sofort klargestellt, dass die Zuweisung von Arbeitsunterbrechungen anstelle von Pausen nach dem Arbeitszeitgesetz (AZG) nur nach Rücksprache mit den Arbeitnehmenden oder deren Vertretung, d. h. den ZPV-Sektionen, möglich ist. Diese müssen laut Art. 25 Abs. 4 der AZG-Verordnung AZGV über Änderungen des Jahresarbeitszeitplans mindestens 21 Tage vor deren Inkrafttreten informiert werden. «Die SBB hat den SEV vor vollendete Tatsachen gestellt», sagt ZPV-Zentralpräsident Ralph Kessler. «Wir akzeptieren die Art und Weise, wie KBC vorgeht, nicht. Die SBB spielt mit den Grenzen des Gesetzes, und ihr Ansatz ist falsch. Die Konsultation ist nicht wirklich eine Konsultation. Das akzeptieren wir nicht und haben das der SBB auch deutlich gemacht.»

Änderungen werden oft erst einige Tage vor dem Einsatz oder gar erst am Tag selbst vorgenommen. KBC sagt, die Personalkommission habe den Prozess genehmigt. Der SEV hat KBC im März darauf hingewiesen, dass die Peko diese Kompetenz an die ZPV-Sektionen delegiert hat. Die KBC-Leitung behauptet, die Peko bleibe für diese Angelegenheit verantwortlich. «Die SBB will sich mehr Flexibilität geben, als ob die Mitarbeitenden nicht schon flexibel genug wären und ihre Anpassungsfähigkeit während der Pandemie nicht bewiesen hätten», sagt Kessler. «Die SBB behauptet, dass es einen Bedarf an Flexibilität aufgrund von Baustellen gebe. Doch bis zum Beweis des Gegenteils kann eine Baustelle nicht erst in letzter Minute geplant werden!»

Lokpersonal ebenfalls betroffen

Beim Lokpersonal hat die SBB kein Pilotprojekt gestartet. Doch auch hier werden vermehrt Pausen in Arbeitsunterbrechungen umgewan-

delt, mit derselben Politik der vollendeten Tatsachen: «Sie fragen uns schon lange nicht mehr um unsere Zustimmung an. Sie haben zu grosse Angst, dass wir Nein sagen. So gehen wir täglich von Entdeckung zu Entdeckung», sagt Hanny Weissmüller, Zentralpräsidentin des LPV, verbittert. «Uns wurde gesagt, dass dies auf einen Mangel an Personal zurückzuführen sei. Ich denke aber, es liegt vor allem an der mangelnden Ausbildung der Einteiler», sagt Weissmüller.

Und an mangelnder Optimierung der Ressourcen: «Es gab abwegige Situationen mit Touren mit zwei Lokführer/innen in Dienstfahrt im Zug ab Saint-Maurice, die aufgrund der Bauarbeiten in Cully von Vevey nach Chexbres hätten ablösen können, währenddem gleichzeitig zwei Lokführer/innen aus Lausanne geholt wurden», beklagt Weissmüller. «Schlussendlich waren wir fünf Lokführer/innen!»

Kurzausbildung für Einteiler

Die vom Fahrpersonal verlangte Flexibilität soll wohl die überlasteten Disponenten (siehe SEV-Zeitung 18/2020) entlasten, denken Kessler und Weissmüller. «Früher musste man etwa fünf Jahre im Betrieb gearbeitet haben, um das System kennenzulernen, bevor man die Planung machte. Heute sind Mitarbeitende ein paar Monate nach der Lehre schon in der Disposition. So kann man die Dinge nicht kennenlernen», klagt Kessler. Es wurden zwar Leute angestellt, doch fehlen ihnen Erfahrung und Einarbeitungszeit.

Für Weissmüller «müssen wir Einteiler einstellen und besser ausbilden, und nicht mehr an den jährlich geplanten Touren herumbasteln, sondern Lokführer/innen in der Reserve fragen, die sich bereit erklären, flexibler zu sein. Und vor allem brauchen wir Mitbestimmung: Die Leute müssen gefragt werden.» Kessler warnt: «Wir hoffen, dass die SBB den Weg dieses Pilotprojekts nicht weitergeht. Sollte KBC über den 31. Juli hinaus damit weitermachen, müssten wir erwägen, die Angelegenheit vor das BAV zu bringen, damit es überprüft, ob die Massnahmen AZG-konform sind. Wir brauchen eine echte Pause, um abzuschalten und uns zu erholen.»

GIORGIO TUTI antwortet

«Nein zu diesem neuen Steuerprivileg für die Reichsten»

Das Parlament hat beschlossen, die Stempelsteuer auf Eigenkapital abzuschaffen. Warum hat der SEV zusammen mit dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund und den linken Parteien das Referendum ergriffen?

Dieses neue Steuerprivileg für die Reichsten ist inakzeptabel. Zudem ist die beschlossene Abschaffung der Emissionsabgabe auf Eigenkapital nur die erste mehrerer geplanter Steuersenkungen auf Aktien, Obligationen und Versicherungen. Die Steuerausfälle würden sich auf mehrere hundert Millionen Franken belaufen.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund ist der Meinung, dass die Abschaffung der Stempelsteuer nur den Reichsten zugutekommt sowie Unternehmen, die in der Krise Gewinne machen konnten. Für KMU, die neues Kapital benötigen, gibt es schon jetzt einen Freibetrag.

In dieser beispiellosen Covid-Krise haben viele Menschen ihre Arbeit oder einen Teil ihres Einkommens verloren. Und nun ist eines der ersten Dinge, die das Parlament tut, Spitzenverdienenden und gewinnträchtigen Unternehmen Steuererleichterungen zu gewähren. Da-

von können Arbeitnehmende kaum profitieren.

Zurzeit gibt es keine Mehrwertsteuer auf Finanztransaktionen. Die Stempelsteuer kompensiert diese Steuerlücke zumindest teilweise. Ihre Abschaffung brächte dem Finanzsektor ein nicht gerechtfertigtes Privileg.

Die daraus resultierenden Steuerausfälle würden sich auf die öffentlichen Finanzen auswirken. Sparprogramme setzen den Service public immer unter Druck. Um diese Steuergeschenke für die Reichsten zu finanzieren, müsste die gesamte Gesellschaft Opfer bringen.

Dagegen wollen wir ein klares Zeichen setzen. Darum

Links zum Online-Unterschreiben oder zum Download des Unterschriftenbogens unter sev-online.ch

unterschreibt bitte das Referendum auf dem Unterschriftenbogen, der dieser Zeitung beiliegt, oder online.

Giorgio Tuti ist Präsident des SEV und Vizepräsident des SGB. Hast auch du eine Frage an ihn oder an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch

KOOPERATION STATT WETTBEWERB

Bundesrat gibt SEV recht

Fragen: Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Der Bundesrat hat gerade den Wettbewerb in mehreren Bereichen des öffentlichen Verkehrs beerdigt. Dies ist ein Erfolg für den SEV, der sich seit Jahren gegen Wettbewerb auf Kosten der öV-Qualität und des öV-Personals engagiert. Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik des SEV, kommentiert den Regierungsentscheid.

Daniela, der Bundesrat setzt im nationalen Fernverkehr weiterhin auf eine Einheitskonzession der SBB und hält auch im internationalen Personenverkehr am bestehenden Kooperationsmodell fest. Darüber ist der SEV sehr erleichtert – weshalb?

Daniela Lehmann: Die verkehrspolitische Überzeugung des SEV ist nicht von ungefähr seit jeher «Kooperation statt Wettbewerb». Einerseits hat sich uns der Sinn eines Strategiewechsels nie erschlossen: Warum sollte man ein gut funktionierendes Bahnsystem, um das wir notabene europaweit benieden werden, ohne Not zerschlagen? Andererseits hat die Erfahrung gezeigt, dass die finanzielle Bilanz der Liberalisierung im Bahnverkehr in anderen Ländern negativ ist und zu Sicherheits-, Sozial- und Ausbildungsdumping führt. Die Liberalisierung wurde uns als Wettbewerb der

Ideen und Innovationen schmackhaft gemacht. In Tat und Wahrheit führt die Liberalisierung aber zu Wettbewerb der schlechten Anstellungsbedingungen.

Der Journalist Mikael Nyberg hat uns am SEV-Kongress 2017 bildhaft vor Augen geführt, wohin die Liberalisierung in Schweden geführt hat. Die Hoffnung der Wettbewerbseuphoriker auf tiefe Preise hat sich nicht erfüllt, im Gegenteil. Durch den Wettbewerb sind hohe indirekte Kosten bei der Beschaffung, dem Einsatz, dem Unterhalt und dem Abstellen von Rollmaterial angefallen, desweiteren auch beim Personal durch schlechtere Dienstpläne und zusätzliche Dienstlokale. Wettbewerb macht zudem den Betrieb komplexer, namentlich bei Störungen und Baustellen, und gefährdet die Qualität des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr, weil jeder Wettbewerber in erster Linie auf seinen Gewinn schaut statt auf einen guten Gesamtservice. Einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren des öV in der Schweiz ist das Miteinander statt Gegeneinander aller Beteiligten.

Seit wann engagiert sich der SEV in diesem Bereich?

Der SEV engagiert sich seit langer Zeit gegen die Liberalisierungsbestrebungen im öffentlichen Verkehr. Ich selber überblicke die letzten elf Jahre, in denen wir die unterschiedlichsten Anstrengungen unternommen haben, die Zerschla-

gung des bewährten Systems zu verhindern. Dabei wurden wir nicht immer von allen Playern ernst genommen, und unsere Ansichten wurden häufig mit einem milden Lächeln abgetan. Umso grösser ist nun die Genugtuung, vom Bundesrat auf der ganzen Linie Recht erhalten zu haben.

Diese politische und gewerkschaftliche Arbeit des SEV hat sich also letztlich gelohnt. Sie erscheint unseren Mitgliedern aber manchmal als etwas gar abstrakt ...

Ich kann gut nachvollziehen, dass unsere Mitglieder sich vielleicht die Frage stellen, was diese Arbeit mit ihrem Arbeitsalltag zu tun hat. Der Zusammenhang mag sich auf den ersten Blick nicht gleich erschliessen. Wenn der SEV zum Beispiel bei Verhandlungen Lohnerhöhungen erreicht, dann steht dieses Geld den Mitarbeitenden schon bald 1:1 zur Verfügung. Wenn wir aber erreichen, dass der öffentliche Verkehr nicht weiter liberalisiert wird, dann hat dies nicht sofort eine positive Auswirkung für die Mitarbeitenden. Nehmen wir als Beispiel nochmals Verhandlungen über Lohnerhöhungen. Diese werden von zwei Faktoren stark beeinflusst: Einerseits vom gewerkschaftlichen Organisationsgrad und andererseits von den (finanziellen) Rahmenbedingungen, welchen die Unternehmung unterworfen ist. Stellen wir uns nun vor, dass die Unternehmung ihre Auftragslage verbessern konnte, indem sie eine Ausschreibung gewonnen hat. Dies ist ihr aber nur gelungen, indem sie an den Lohn- und Sozialkosten geschraubt hat, damit sie die günstigste Offerte einreichen konnte. Dementsprechend gering ist der Spielraum der Unternehmung, auf Forderungen nach Lohnerhöhungen einzugehen, und die Mitarbeitenden dürfen froh sein, ihren Job behalten zu können. Mit unserer politischen Arbeit versuchen wir also die Rahmenbedingungen für die Unternehmen so positiv wie möglich zu gestalten, da davon schlussendlich auch die Mitarbeitenden profitieren.

Der Bundesratsentscheid hat die Zukunftsperspektiven für den öffentlichen Verkehr aufgehellt. Welche weiteren Verbesserungen würdest du dir wünschen?

Zuerst einmal hoffe ich, dass sich der Bundesrat die Erkenntnisse für den öffentlichen Verkehr auch bei den anstehenden Diskussionen zu den finanziellen Auswirkungen der Pandemie vor Augen halten wird. Verbesserungen braucht es sicherlich im Busbereich, wo leider Ausschreibungen unter bestimmten Voraussetzungen vorgegeben oder möglich sind. Hier stehen die GAV-Pflicht für die Unternehmen und ein Verbot von Subunternehmen im Fokus. Und im Güterverkehr müssen sich endlich alle Beteiligten von der Idee verabschieden, dass Güterverkehr eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.



Wichtiger Erfolgsfaktor des Schweizer öV-Systems: miteinander statt gegeneinander.



Der **Genfer Stadtrat** hat am 30. Juni einem Kredit von 1,3 Mio. für die **Einstellung von zwölf Reinigungskräften** zugestimmt, muss aber im September erneut darüber debattieren, weil die Rechte den Entscheid anfecht. So könnte die Stadt Genf das Outsourcing der Reinigung von Büros, öffentlichen Toiletten und Schulen beenden, nachdem sie in den letzten 20 Jahren 73 Reinigungsvollzeitstellen an Privatfirmen ausgelagert hat. Bei der SBB kämpft der SEV aktuell gegen die geplante Privatisierung der Reinigung kleiner und mittlerer Bahnhöfe.

Nach den Subventionsskandalen bei PostAuto, BLS usw. **hat die Eidgenössische Finanzkontrolle den Regionalen Personenverkehr durchleuchtet** und nun in einem Bericht **fünf Erkenntnisse** präsentiert: Es gebe Abhängigkeiten zwischen Bestellern von Leistungen und Eignern der Unternehmen; die Bestellverfahren liessen zu viel Interpretationsspielraum; Kosten und Erlöse seien zu intransparent; durch die grosse Zahl von Anbietern würden «Skaleneffekte» (bei Bestellungen etc.) verpasst; und **es sei mehr Wettbewerb nötig**. Diese Forderung geht für den SEV in die falsche Richtung, nachdem der Bundesrat beim Fernverkehr endlich erkannt hat, dass Wettbewerb der Qualität des Gesamtsystems schadet, weil er die Unternehmen dazu verleitet, nur auf ihren Gewinn zu schauen. Zudem wird Wettbewerb oft auf Kosten des Personals ausgegossen. Um dies zu verhindern, fordert der SEV, bei Ausschreibungen GAV vorzuschreiben und das bisherige Personal definitiv, statt nur für ein Jahr, zu den bisherigen Bedingungen zu übernehmen, sowie ein Verbot der Unterakkordanz.

WOMEN IN RAIL

Sozialpartner- Vereinbarung auf EU-Ebene



Die ETF-Delegation beim Start der Women-in-Rail-Verhandlungen im Oktober 2019 mit Giorgio Tuti als Delegationsleiter. Seitdem sind Jedde Hollewijn (ETF) und Maria Rathgeb (vida) neu zur Delegation gestossen.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Seit bald zwei Jahren verhandelt die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) mit der Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) über verbindliche Massnahmen, um bei den europäischen Bahnen die Arbeitsbedingungen für Frauen attraktiver zu machen. Denn beim europäischen Bahnpersonal ist der Frauenanteil mit total ca. 21 Prozent immer noch sehr tief. Nun ist am 30. Juni eine Einigung zustande gekommen.

An den Verhandlungen war SEV-Präsident Giorgio Tuti als Präsident der Sektion Eisenbahn der ETF massgeblich beteiligt. Interview.

SEV-Zeitung: Warum haben die ETF und die CER im Oktober 2019

mit Verhandlungen über eine Women-in-Rail-Vereinbarung begonnen? Worum geht es dabei?

Giorgio Tuti: Es geht darum, bei den Bahnen die Arbeits- und Anstellungsbedingungen für die Frauen nachhaltig zu verbessern und zu attraktivieren, damit mehr Frauen in die Eisenbahnunternehmen eintreten. Darauf werden die Bahnen in den nächsten Jahren auch dringend angewiesen sein, weil viele Eisenbahner der Babyboomer-Generation in Pension gehen werden. Zugleich wird der Personalbedarf der Bahnen wachsen, weil sie als klimafreundliches Verkehrsmittel hoffentlich mehr Passagiere und Güter befördern werden und deshalb vor allem das Personal mit Kundenkontakt aufstocken müssen. Gemäss der neusten gesamteuropäischen Erhebung* waren 2018 von insgesamt rund 1,5 Millionen Bahnbeschäftigten in Europa gerade mal 21 Prozent Frauen, und ihr Anteil ist

in den letzten Jahren höchstens um 1,1 Prozent pro Jahr gestiegen. Bei diesem Tempo würde es noch Jahrzehnte dauern, bis Frauen im System Eisenbahn adäquat vertreten sind. Das führt uns dramatisch vor Augen, wie wichtig eine verbindliche Sozialpartnervereinbarung ist, in der sich Bahnen zu Verbesserungen zugunsten der Frauen im Sinne der Gleichbehandlung verpflichten.

Welche Massnahmen sieht die Vereinbarung vor?

Dazu gehören Zielvorgaben für die Rekrutierung von mehr Frauen. Andere Massnahmen betreffen die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Im Fokus stehen auch die Beförderungen und die Laufbahnentwicklung, die Lohngleichheit, der Gesundheitsschutz, die Sicherheit am Arbeitsplatz sowie die Bekämpfung von sexueller Belästigung und Sexismus. Wir Gewerkschaften werden ein Auge darauf

haben, ob diese Massnahmen auch entsprechend umgesetzt werden.

Die Vereinbarung vom 30. Juni ist erst «provisorisch», wie die Medienmitteilung von ETF und CER präzisiert. Was heisst das?

Wir Sozialpartner sind uns grundsätzlich einig geworden, müssen aber den Wortlaut der Vereinbarung noch verfeinern. Auch müssen die Leitungsgremien der CER und der ETF die Vereinbarung noch genehmigen. Voraussichtlich wird die Generalversammlung der CER am 20. September darüber abstimmen, und die ETF-Sektion Eisenbahn im Oktober. Danach könnte im November in Brüssel die feierliche Unterzeichnung stattfinden.

Wie hast du die Women-in-Rail-Verhandlungen erlebt?

Verhandlungen sind Verhandlungen. Auch in Europa sind sie nicht

einfacher als in der Schweiz. Sie sind durch die Mehrsprachigkeit und durch die verschiedenen Sensibilitäten und Kulturen der jeweiligen beteiligten Personen sogar noch komplizierter. Gegen den Schluss der Verhandlungen wurde es noch hektisch, und der Ton verschärfte sich zum Teil, aber auch das gehört dazu. Schliesslich geht es ja auch um vielmehr um ein Resultat, das in der ganzen Eisenbahnbranche in Europa gelten wird. Es ist völlig normal, dass dabei die Nervosität steigt. Um das vorliegende Resultat sind wir aber alle froh.

*Laut dem Women-in-Rail-Report 2019 von ETF und CER hatte Schwedens Bahn 2018 mit 40,0% den höchsten Frauenanteil, vor Litauen mit 37,2% und der Slowakei mit 35,8%. Die Schweiz lag mit 17,5% (bei SBB und SBB Cargo) beispielsweise hinter Deutschland (DB Group) mit 24,5% oder hinter Frankreich (SNCF) mit 20,5%, aber vor Österreich (ÖBB) mit 12,8%.

ANZEIGE

NEIN ZUM STEMPELSTEUER-BSCHISS!

STEMPELSTEUER BSCHISS!

TOP-VERDIENER BELOHNER

SGBIUSS

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen.
ISSN 2624-7801
Auflage: 23 922 deutsche Exemplare, Gesamtauflage deutsch, französisch und italienisch: 36 256 Exemplare, WEMF-beglaubigt am 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/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; www.fachmedien.ch
SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11

Produktion: CH Regionalmedien AG, www.chmedia.ch
Druck: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 3. September 2021.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 24. August 2021, 12 Uhr.

Inserateschluss: 23. August 2021, 12 Uhr.

LÖHNE BEI 37 SCHWEIZER FIRMIEN

Lohnschere von 1:137

Unia In ihrer Lohnschere-Studie 2020 untersucht die Gewerkschaft Unia 37 grösstenteils börsenkotierte Unternehmen in der Schweiz. Fazit: Während die Covid-Krise viele Arbeitnehmende aufgrund von Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit in existenzielle Nöte brachte, langten CEOs und Aktionär/innen schamlos zu. Die Lohnschere blieb 2020 mit 1:137 weit offen.

Die grösste Lohnschere hatte erneut der Pharmariese Roche: Das Gehalt von 14,6 Mio. Franken von CEO Severin Schwan stand in einem Verhältnis von 1:298 zum tiefstmöglichen Roche-Lohn in der Schweiz. Neben Schwan erhielten drei weitere CEO über 10 Mio. Franken: Sergio P. Ermotti von der UBS (13,3 Mio.), Ulf Mark Schneider von Nestlé (10,7 Mio.) sowie Vasant Narasimhan von Novartis (10,4 Mio.). Die tiefsten Löhne betragen im Median 3939 Fr. (x13 Monate), d. h. in der Hälfte der Unternehmen lag der tiefste Lohn unter 4000 Franken.

Beim Pharma-Konzern Alcon stieg der Höchstlohn gegenüber 2019 um 11% auf 7,6 Mio., trotz Verlusten in der Höhe von 498 Mio. Bei Swiss Re betrug der Top-Lohn letztes Jahr 6,1 Mio., obwohl das Unternehmen 823 Mio. Verluste machte

und 14,3% aller Stellen abbaute.

Die Dividendenauszahlungen an die Aktionär/innen stiegen im Krisenjahr 2020 um rund 5%. Das Total der Auszahlungen (Dividenden und Aktienrückkäufe) bei den 37 Firmen betrug 60,6 Mia. Fr. Nestlé, Roche und Novartis zahlten 33,1 Mia. an Aktionär/innen aus.

Während die CEOs und die Aktionär/innen absahnten, sank der Personalaufwand gegenüber dem Vorjahr um rund 5%. Von den totalen Auszahlungen erhielten die 1,3 Mio. Mitarbeitenden der 37 Firmen bloss 67%. Die Aktionär/innen erhielten 33%. EMS Chemie, Partners Group, Swiss Re und Nestlé zahlten 2020 gar mehr Geld an die Aktionär/innen als an die Mitarbeitenden. Die EMS-Aktionär/innen erhielten 468 Mio. (+ 6 Mio.) und damit 69%. Allein die Blocher-Töchter sackten fast 49% ein – dies ist mehr als der gesamte Personalaufwand (31%).

14 der untersuchten Konzerne nahmen 2020 staatliche Kurzarbeitsentschädigung in Anspruch und schütteten trotzdem Dividenden aus, total 8,2 Mia. Fr. Die Generalversammlungen von Anfang 2021 beschlossen oft gleich hohe oder gar höhere Dividenden.

ALTERSVORSORGE

Alle nach Bern am 18. September



Gehen wir am 18. September auf die Strasse – wie Giorgio Tuti und Stefan Bruderer 2019 in Brüssel.

Vivian Bologna/Übers. Peter Moor
vivian.bologna@sev-online.ch

Der SEV und der Schweizerische Gewerkschaftsbund rufen auf den 18. September zu einer Kundgebung in Bern auf. Im Mittelpunkt steht ein Thema, das uns alle betrifft: die Altersvorsorge. Machen wir gemeinsam Druck – stehen wir zusammen! Reserviert euch den 18. September. Giorgio Tuti erklärt, weshalb diese Mobilisierung so wichtig ist.

Für die Gewerkschaften ist die Mobilisierung für den 18. September auf verschiedenen Ebenen von grosser Bedeutung, wie Giorgio Tuti betont, Präsident des SEV und Vizepräsident des SGB. «Seit Monaten konnten wir

keine richtige Kundgebung mehr durchführen. Natürlich unter dem Vorbehalt der Corona-Entwicklung wird es uns am 18. September möglich sein, tausende von Menschen auf dem Bundesplatz zusammenzubringen!»

Ein Tag für die Renten

Über diese symbolische Bedeutung hinaus widmet sich die Kundgebung einem Thema, das alle Gewerkschaften verbindet. «Es gibt so viele Angriffe auf die Renten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Das Datum des 18. September wurde deshalb nicht zufällig gewählt», ergänzt Tuti. «Es liegt mitten in der Herbstsession der eidgenössischen Räte, in der wichtige Entscheide fallen.»

Auf dem Programm steht die Reform «AHV21». Das Paket ist in seiner heutigen Form für die Linke und die Gewerkschaften untragbar, und sie haben bereits das Referendum dagegen angekündigt. «Unter dem Vorwand der Gleichstellung soll die Reform das Rentenalter der Frauen um ein Jahr erhöhen. Das ist der Gipfel – von Lohnleichheit keine Spur!»

Gegen die Erhöhung des Frauenrentenalters verbünden sich die Gewerkschaften und die Frauenbewegung. Diese wird am 18. September mit dabei sein, um der Kundgebung zusätzliches Gewicht zu geben.

Die Renten der Zweiten Säule im freien Fall

Die Rentenfrage beschränkt sich nicht auf die AHV-Reform. Die Ren-

ten der Zweiten Säule sind seit über zehn Jahren im freien Fall: «Wer 2019 pensioniert wurde, hat 6,8% weniger erhalten als ein Kollege, der zwei Jahre vorher gegangen ist, während die Lohnabzüge laufend steigen. Die Frauen sind am stärksten betroffen, denn ihre Altersrenten liegen durchschnittlich um ein Drittel unter jenen der Männer», hält Giorgio Tuti fest.

Dementsprechend muss die AHV gestärkt werden. Eine Verbesserung verspricht die Initiative für eine 13. AHV-Rente, die vor einigen Wochen mit über 137 000 Unterschriften eingereicht worden ist. «Die 13. AHV-Rente ist gleichzeitig ein Zeichen, aber auch ein sehr konkreter Vorschlag dazu», ergänzt Tuti.

Die tiefe Kaufkraft vieler heutiger

Rentnerinnen und Rentner ist ein grosses soziales Problem. In den kommenden Generationen wird sich die Situation noch verschärfen, als Folge des um sich greifenden liberalen Denkens, wonach das persönliche Sparen die Lösung für die Altersvorsorge bedeute, verbunden mit einem für alle erhöhten Rentenalter.

Am 18. September geht es darum, ein starkes und unmissverständliches Zeichen zu setzen. Das genaue Programm wird in den nächsten Wochen festgelegt; wichtig ist, dass richtig viele dabei sind. «Reserviere dir das Datum und komm nach Bern. Kämpfen wir für die Renten! Zudem ist es die Gelegenheit, wieder einmal einen feierlichen Tag im Kreis des SEV und der andern Gewerkschaften zu erleben», schliesst Giorgio Tuti.

PARTNERSCHAFT

«Die Bank Cler hat allen etwas zu bieten»

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

Per 1. Juli 2021 hat der SEV mit der Bank Cler einen neuen Vertrag abgeschlossen. SEV-Finanzverwalter Aroldo Cambi analysiert die Vorteile der neuen Partnerschaft. Interview.

Aroldo, was sind die wichtigsten Punkte der neuen Vereinbarung?

Punkto Dienstleistungen ist der neue Vertrag interessant, weil die Bank Cler den SEV-Mitgliedern bei allen Bankdienstleistungen Vorteile bietet. Es ist also für alle etwas dabei. In den klassischen Bereichen des Zahlungsverkehrs und des Sparens gibt es diverse Rabatte. Das Privatkonto wird kostenlos geführt, Kreditkarten und die Maestro-Karte gibt es zum halben Preis. Dieses Angebot gilt für mindestens zwei Jahre.

So viel zum Sparen und zum Zahlungsverkehr. Wie sieht es mit Hypotheken für den Kauf eines Eigenheims aus?

Das ist zweifellos ein weiterer interessanter Punkt: SEV-Mitglieder erhalten beim Kauf für selbstbewohntes Wohneigentum 0,2% Rabatt auf den Hypozins. Je nach Situation kann dieser Rabatt bis zu 0,3% betragen. Es lohnt sich also nachzufragen. Rabatte gibt es auch bei Geldanlagen. Wie gesagt bietet die Bank viele Vorteile für alle, wobei deren Nutzung natürlich von den Bedürfnissen jedes Einzelnen abhängt.

Gewerkschaften haben sich in erster Linie um die Arbeits- und Anstellungsbedingungen ihrer Mitglieder zu kümmern. Ist es

wirklich ihre Aufgabe, Partnerschaften mit Banken anzubieten?

Dies ist eine legitime Frage. Heutzutage ist diese Verbindung mit einer Bank nicht mehr so offensichtlich. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, dass der SEV, wie andere Gewerkschaften auch, immer versucht hat, eine breite Palette von Dienstleistungen anzubieten, die die Kaufkraft seiner Mitglieder verbessern. Diese reichen von günstigen Ferienangeboten über Rabatte bei Versicherungen sowie attraktiven Privatrechtsschutz bis hin zu Bankdienstleistungen.

Warum eine Partnerschaft mit der Bank Cler und nicht mit einer anderen Bank?



©MANUFRIEDERICH

Das hat natürlich historische Gründe. 1927 gründeten Delegierte des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) und des Verbands Schweizerischer Konsumvereine (VSK) die «Bank der Genossenschaften und Gewerkschaften». Diese wurde schon nach einem Jahr in Genossenschaftliche Zentralbank (GZB) umbenannt und hatte in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens vor allem die Aufgabe, ihren Trägerorganisationen, den Gewerkschaften, Konsum- und Wohnbaugenossenschaften, rentable Vermögensanlagen zu erschliessen und ihnen günstige Kredite zu gewähren. Bis zu ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft im Jahr

1970 hatte die GZB auch selbst die Rechtsform einer Genossenschaft. Ab 1995 hiess sie «Bank Coop» und seit 2017 nun «Bank Cler». Denn der Detailhändler Coop hat nach und nach alle seine Anteile an der Bank verkauft, seit 2019 gehört sie vollständig der Basler Kantonalbank. Der SEV hat seine Anteile 2018 wie andere Gewerkschaften verkauft, aber die Nähe und die gemeinsamen Werte bleiben. Übrigens ist der SEV als Gewerkschaft natürlich Kunde der Bank Cler. Unsere Finanzströme laufen über Cler, wie auch die Verwaltung unseres Vermögens. Persönlich bin ich auch Privatkunde und kann die Bank Cler unseren Mitgliedern nur empfehlen.

Wichtigste Punkte der Partnerschaft SEV – Bank Cler

SEV-Mitglieder und mit diesen im gleichen Haushalt lebende Ehe- und eingetragene Partner/innen sowie Konkubinatspartner/innen profitieren bei der Bank Cler von folgenden Vorzugskonditionen:

Zahlen und Sparen

Bankpaket Classic (papierlos) kostenlos in den ersten beiden Jahren*

Anlegen

25% Rabatt auf die Courtage im Einzelpreistarif*
25% Rabatt auf die Depot- bzw. Anlageberatungspaketgebühren*
10% Bonus* auf Einzahlungen in die Anlagelösung*

Hypotheken

0,2% Rabatt auf unseren Hypozins (fest oder variabel)* sowie 0,1% Zusatzrabatt*

Finanzplanung

Einmalig 25% Rabatt* auf Steuerberatung, Nachlass- oder Pensionsplanung



*Voraussetzungen und Bestimmungen im Detail unter www.cler.ch/sev

Haben Sie Fragen oder wünschen Sie eine Beratung?

Kontaktieren Sie uns via www.cler.ch/kooperationen.

Wichtig:

Wer bereits Kundin oder Kunde der Bank Cler ist und von diesem Spezialangebot profitieren möchte, soll direkt mit seiner Kundenberaterin oder seinem Kundenberater Kontakt aufnehmen.

HELVETIA REISEVERSICHERUNG

Für (fast) alle Fälle

Helvetia Versicherungen
zeitung@sev.ch

Nachdem wir nun wegen der Corona-Situation längere Zeit auf Ferien im Ausland verzichtet haben, möchten wir uns wieder mal am Meer erholen. Sollen wir wegen Corona vorsichtshalber eine Reiseversicherung abschliessen?



Eine Reiseversicherung ist generell eine gute Sache. Sie bietet auch in vielen anderen Situationen, die nicht mit der Corona-Pandemie im Zusammenhang stehen, einen Versicherungsschutz. Sie, Ihre Reisebegleitung oder eine nahestehende Person können ernsthaft erkranken oder verunfallen. Müssen Sie deshalb die Ferien absagen oder abbrechen, kommt die Reiseversicherung im Umfang der versicherten Leistung für die Kosten auf. Versichert ist der Abbruch oder die Absage der Ferien sodann bei einem plötzlichen Verlust der Arbeitsstelle. Mehrkosten für Transporte und Unterkunft im Zusammenhang mit einer versicherten Leistung werden zumindest teilweise vergütet. Solche Mehrkosten können entstehen, wenn die Unterkunft im Urlaubsort oder die Wohnung zu Hause durch ein Elementarereignis betroffen sind und dadurch eine Umbuchung oder eine vorzeitige Heimreise nötig werden. Viele Jahresreiseversicherungen wie die von Helvetia bieten zudem eine Vergütung für Saisonkarten, Konzerttickets oder Kurse an, die aufgrund eines versicherten Ereignisses nicht oder nur teilweise genutzt werden können.

Ob die Reiseversicherung auch Leistungen im Zusammenhang mit Corona erbringt, hängt von verschiedenen Faktoren ab und kann von Versicherung zu Versicherung variieren. Vor der Buchung sollte darum der Umfang der Versicherungsdeckung geprüft werden. Ein wichtiger Aspekt ist der Zeitpunkt der Buchung: Haben Sie die Auslandsreise zwischen Ende Oktober 2020 und Ende Mai 2021 gebucht, besteht in der Regel kein Versicherungsschutz, da in dieser Zeit eine generelle Empfehlung des Bundesrates bestand, auf nicht notwendige Reisen ins Ausland zu verzichten, und das Ereignis somit bekannt war. Bei Buchungen ab Mai 2021 besteht Versicherungsschutz für Destinationen, die zum Zeitpunkt der Buchung nicht auf der BAG-Liste der Risikoländer stehen und bei denen keine Restriktionen wie Quarantänemassnahmen bestehen. Wenn die Reise wegen neuer Restriktionen plötzlich annulliert werden muss, kommen viele Reiseversicherungen für die versicherten Kosten auf. Unabhängig vom Buchungszeitpunkt gilt natürlich der Versicherungsschutz bei einer Corona-Infektion der versicherten Per-

sonen oder einer nicht vorhersehbaren Quarantäne, die von den Behörden in der Schweiz oder im Ferienort angeordnet wird. Die Europäische Reiseversicherung ERV bietet zu ihrer Reiseversicherung eigens eine Covid-19-Zusatzlösung mit zusätzlichen Leistungen im Zusammenhang mit Corona an. Für Reisen in der Schweiz bestehen übrigens keine generellen Einschränkungen, womit die üblichen Versicherungsbedingungen gelten.

Bei der Wahl Ihres Ferienziels raten wir Ihnen unabhängig von der Reiseversicherung, Informationen zur Corona-Situation einzuholen. Zu beachten ist unter anderem, ob und wo eine Maskenpflicht besteht, wann Restaurants und Bars geöffnet haben, ob eine Impf- oder Testpflicht besteht und wie es um die Quarantänepflichten steht. Können Sie wegen allgemeiner Quarantänepflicht nicht pünktlich zur Arbeit zurückkehren, besteht unter Umständen kein Anrecht auf Lohn für die Fehltag. Zudem sollten Sie generell auch in den Ferien Abstands- und Hygieneregeln einhalten sowie ausreichend Masken und Desinfektionsmittel mitnehmen.

Für Informationen rund um den Versicherungsschutz für Ihre Ferien stehen Ihnen Marc Krauter von der Helvetia-Generalagentur Reinach und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam gerne zur Verfügung. Weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

besitzen, richtig orchestriert eine gut durchdachte und gut klingende Melodie zu erschaffen. Aber wie es bei der Musik so ist, können laute Töne die leisen übertönen, werden Töne nicht gehört oder zu wenig wahrgenommen. Manchmal ertönen auch Pfeifen, die in unserem Lied nichts zu suchen haben. Es gilt das Recht des Stärkeren. Doch bei einer Orgel hört man immer eine gut ausgewogene Auswahl an Pfeifen, die richtig angeordnet zum Gelingen eines Musikstücks beitragen.

Bei einem Fahrplan in der heutigen Zeit muss die Planung schon fast Übermenschliches leisten, um allen gerecht zu werden. Da muss man Prioritäten setzen, Rangordnungen festlegen und allenfalls neue Wege beschreiten. Beim Musikmachen ist es normal, dass zuerst falsche Töne vorkommen und man wieder von vorne beginnen muss, um irgendwann mit viel Fleiss die richtige Abfolge zu erreichen. Daher soll auch ein Fahrplan so funktionieren, dass man Fehler laufend korrigiert und ausmerzt, über die Bücher geht und gegebenenfalls unpopuläre Entscheidungen überdenkt.

Bei der Bahn scheint es im Moment so zu sein, dass wir in vielen Bereichen Pfeifen haben, die – auch wenn die Orgel noch so gut gespielt wird – eine Melodie hervorbringen, welche für alle Beteiligten immer ungeniessbarer oder unverständlicher wird:

Bahnhöfe werden geschlossen und an anderen Standorten unter immer unwürdigeren Umständen neu bezogen, Verspätungen werden in Kauf genommen, Kundenwünsche nicht erfüllt und Arbeitsbedingungen verschlechtert. AZG-Verletzungen werden in Kauf genommen, das Personal mit Überzeit überhäuft und die Arbeitsbedingungen immer weiter verschlechtert. Und auch nach Umfragen wird die Unzufriedenheit beim gesamten Personal gekonnt ignoriert. Vorschläge werden nicht wahrgenommen und wenn, dann nur unzureichend umgesetzt. Personelle Kontrollorgane werden behindert, wenn diese ihre Aufgabe wahrnehmen wollen, und mit immer absurderen Ausreden hingehalten.

Man erinnere sich: Leise Töne werden durch die lautereren übertönt. Genauso verhält es sich hier mit dem Recht des Stärkeren. Was es nun braucht, ist eigentlich ganz einfach: Unser Dirigent muss die Kontrolle in die Hand nehmen, auch wenn es schwierig erscheint, den Taktstock in die Achtungstellung zu bringen und die nötige Aufmerksamkeit einzufordern, um dann langsam und gekonnt die Melodie ins Rollen zu bringen.

Dann werden alle Pfeifen in unserer Orgel die richtigen Töne hervorbringen und sich harmonisch in die Melodie einfügen. Aber aufgepasst; manchmal erreichen weniger Pfeifen mehr ...

LESER/INNENBRIEF

Wie viele Pfeifen braucht eine Orgel?

 Lokführer RBL

Die Planung der Güterzüge wird wie die Komposition eines Musikstücks durch viele verschiedene Faktoren beeinflusst. So sind es bei der Musik Partituren, Triolen, Tonleitern, Takte und viele andere entscheidende Zutaten mehr, die eine Melodie ausmachen. Bei der Bahn sind es die Rangierangestellten mit oder ohne Fahrkompetenz, Zugaufgeber mit oder ohne ASK, die Prüfer Wagenladung, Visiteure, Lokführer B100 oder B, Zugverkehrsleiter und alle anderen, die in der einen oder anderen Form zum Gelingen beitragen.

Stellen wir uns nun zum Beispiel eine Orgel vor, sehen wir lauter Pfeifen, die die Möglichkeit

LINK ZUM RECHT

Alt.
Arbeitslos.
Ausgesteuert.

Rechtsschutzteam SEV

Seit dem 1. Juli 2021 gibt es das sogenannte Überbrückungsleistungsgesetz (ÜLG). Das Gesetz mit dem sperrigen Namen bezweckt eigentlich nur, dass ältere und ausgesteuerte Fachkräfte nicht Sozialhilfe beziehen müssen und dennoch motiviert bleiben, eine Stelle anzunehmen – sollte sich eine Gelegenheit hierfür bieten. Was heisst das konkret?

Es ist nicht zu fassen: Miko ist Reiniger in einem Grossunternehmen und erhält seine Kündigung pünktlich an seinem 60. Geburtstag! Man versichert Miko, dass es nicht an seiner Person liege. Das Unternehmen müsse restrukturieren – halt wettbewerbsfähig bleiben, etc., etc. Es wird eine sentimentale Feier gehalten, wo man noch einmal die letzten dreissig Jahre Revue passieren lässt, in denen Miko für das Unternehmen tätig war. Miko erhält an diesem Abend viel anerkennendes Schulterklopfen, ein kleines Präsent und wird in eine ungewisse Zukunft entlassen. Seine Frau arbeitet nicht, und er weiss, dass er als Reiniger mit 60 keine grossen Chancen auf dem Arbeitsmarkt hat.

Folgt nach dem RAV der Gang aufs Sozialamt? Nicht unbedingt, denn seit dem 1. Juli 2021 gibt es für solche wie Miko das ÜLG.

Wer kann Überbrückungsleistungen beziehen?

Die Überbrückungsleistungen erhält man nach dem 60. Geburtstag – und auch nur dann, wenn keine andere Sozialversicherung (AHV, IV, AVIG, etc.) in Frage kommt. Hinzu kommt, dass man mindestens 20 Jahre bei der AHV versichert sein muss (davon 5 Jahre nach dem 50. Geburtstag) und dabei in dieser Zeit ein jährliches Mindesteinkommen von 21 510 Franken erzielt hat. Das persönliche Vermögen muss ebenfalls bescheiden sein: d. h. für Alleinstehende nicht mehr als 50 000 Franken und für Paare nicht mehr als 100 000 Franken. Anmelden kann sich jeder, der seinen Wohnsitz oder seinen Aufenthalt in der Schweiz, in der EFTA oder in der EU hat. Es gibt hierfür Durchführungsstellen. Je nachdem, ob man in der Schweiz wohnt oder in einem EFTA- oder EU-Land, ist jene Durchführungsstelle zuständig, wo man seinen Wohnsitz hat oder

zuletzt seinen Wohnsitz gehabt hat, oder die Durchführungsstelle am Sitz des letzten Arbeitgebers.

Wie werden die Leistungen berechnet und ausbezahlt?

Bei den Überbrückungsleistungen handelt es sich um Bedarfsleistungen, welche vom Bund finanziert werden. Ähnlich wie bei den Ergänzungsleistungen zur AHV oder zur IV werden die Überbrückungsleistungen individuell berechnet. Es geht um gesetzlich anerkannte Ausgaben, welche die gesetzlich anrechenbaren Einnahmen übersteigen. Berücksichtigt wird immer das Familieneinkommen. Was der/die Ehepartner/in verdient, bzw. die Bemühungen, die diese/r anstellt, um etwas zu verdienen, spielt also eine wesentliche Rolle.

Sind die Überbrückungsleistungen ermittelt, werden sie jährlich ausgezahlt. Der Mietzins bzw. die Ausgaben für die Wohnung sind in den jährlichen Zahlungen inbegriffen. Es handelt sich hier um Maximalbeträge: 44 123 Franken für Alleinstehende und 66 184 Franken für Paare. Zusätzliche Krankheits- oder Behinderungskosten sind in den jährlichen Zahlungen nicht inbegriffen und werden bis zu einem Maximalbetrag vergütet. Das sind für Alleinstehende bis zu 5000 Franken im Jahr und für Paare bis zu 10 000 Franken im Jahr.

Bezüger/innen müssen Stellensuche fortsetzen

Wer Überbrückungsleistungen bezieht, muss sich weiterhin darum bemühen, eine Stelle zu finden, bzw. freiwillig beim RAV angemeldet bleiben und an den entsprechenden Integrationsmassnahmen teilnehmen. Sofern man ein Einkommen erzielt oder eine Rente bezieht, muss man das unverzüglich melden. Dasselbe gilt auch, wenn sich das Vermögen verändert.

Finanzielle Existenz gesichert

Gewiss: Miko bekommt damit seine vertraute Stelle im Unternehmen, seine geliebte Arbeit und sein gewohntes Arbeitsumfeld nicht wieder zurück. Aber zumindest ist seine finanzielle Existenz nicht gefährdet – und das bis zu seiner ordentlichen Berentung. Auch wenn er von der Arbeitslosenversicherung ausgesteuert ist, kann er immer noch beim RAV freiwillig angemeldet bleiben und von den Überbrückungsleistungen zehren. Und wer weiss, vielleicht öffnet sich ja doch eine Tür.

PATRICK SCHWEIZER

Die SEV-Jugend soll noch sichtbarer werden

Chantal Fischer. Seit diesem April hat die SEV-Jugendkommission ein neues Gesicht an ihrer Spitze. Mit Patrick Schweizer hat ein junger engagierter Kollege die Rolle als Gewerkschaftssekretär Jugend von seiner Vorgängerin Xenja Widmer übernommen.

Der 22-Jährige ist bereits seit seiner KVÖV-Lehre bei Login Mitglied im SEV und stammt aus einer richtigen «Bählerfamilie». Auch sein Vater und der Grossvater waren langjährige SEV-Mitglieder. «Schon als kleiner Junge ging ich ab und zu mit meinem Vater an Demonstrationen in Bern», lacht Patrick.

Neben seinem Studium der Politikwissenschaften in Zürich setzt sich der Jugendvertreter nun also für die unter 30-jährigen SEV-Mitglieder ein. Was er in den ersten drei Monaten nun bereits gemerkt hat: Für die Jungen ist es sehr wichtig, wieder Anlässe durchführen zu können und sich persönlich zu treffen. «Wir müssen nun unbedingt den Schwung wieder finden, den wir vor Corona hatten, und wieder Leben in die Juko bringen», ist sich Patrick sicher. Die SEV-Jugend soll wieder gesehen werden. «Darum ist auch geplant, dass wir bald wieder in den Betrieben vorbeischaun.» Online hat der Austausch zwar stattgefunden, auch mit den Jugendgruppen der Partnergewerkschaften EVG und Vida in Deutschland und Österreich. Doch virtuelle Treffen ersetzen nicht den persönlichen Austausch und die Vernetzung vor Ort.

Vernetzung ist auch innerhalb des SEV ein wichtiges Thema. Viele Juko-Mitglieder sind in ihren Unterverbänden aktiv, engagieren sich teilweise auch in den jeweiligen Vorständen. Die grosse Herausforderung ist allerdings, engagierte junge Leute zu finden. «Das Problem in unserer Kommission ist, dass die Mitglieder auch älter werden und mit 30 Jahren die Juko verlassen. Auch ist die Motivation, in der Gewerkschaft mitzuarbeiten, mit



CHANTAL FISCHER

20 oft nicht so gross, liegen die Prioritäten anderswo.» Jobwechsel sind in dieser Alterskategorie zudem nicht ungewöhnlich. Oft folgt darauf auch der Austritt aus dem SEV.

Mitgliederwerbung bei jungen öV-Mitarbeitenden ist im SEV denn auch ein wichtiges Thema. Patrick hat hier kein Patentrezept. Zentral erscheint ihm aber, dass der SEV nicht «verstaubt» auftritt und mit der Zeit geht. «Mit dem Logowechsel vor einiger Zeit und der Modernisierung unserer Websites ist diesbezüglich schon einiges gegangen», freut sich der Jugendvertreter. Und natürlich müsse der SEV den Jungen aufzeigen, wie sie von einer Mitgliedschaft profitieren. Indem sie bei ihren Anstellungsbedingungen mitreden können zum Beispiel.

Patrick ist ein umtriebiger junger Mann: Neben seinem Studium und der Arbeit im SEV ist er auch in der Jungwacht Blauring (Jubla) und im Vorstand der jungen SP-Region Olten (nicht Juso) aktiv und spielt daneben noch Unihockey. Wir wünschen ihm viel Erfolg und Freude bei der SEV-Jugend.

ABSCHIED

Zeit für Neuorientierung



CHANTAL FISCHER

Chantal Fischer. Seit Februar 2019 hat sie die digitale Kommunikation des SEV massgeblich geprägt, nun zieht sie weiter: Elisa Lanthaler verlässt die SEV-Kommunikation per Ende Juli.

Elisa hat in ihren rund zweieinhalb Jahren beim SEV die digitale Kommunikationsstrategie entscheidend mitgestaltet. Unter ihrer Führung lief auch das Redesign der SEV-Websites, die seither moderner und übersichtlicher geworden sind. Gerade auch in den vergangenen, von Corona geprägten Monaten hat Elisa sehr engagiert unter-

stützt, wo sie konnte. So wurden während dem Lockdown im Frühling 2020 die SEV-Mitglieder mit einem regelmässigen Corona-Newsletter auf dem Laufenden gehalten. Intern hat sie den Kolleginnen und Kollegen beim Einrichten von Verhandlungen und GAV-Konferenzen über Videotools geholfen. Sie plante auch die Beiträge des SEV auf Facebook und kreierte einiges an Foto- und Videomaterial, oft auch von Aktionen, die sie vor allem im Raum Zürich kommunikativ begleitete. Daneben hat Elisa immer wieder auch für die SEV-Zeitung geschrieben und Medienarbeit geleistet.

«Ich habe die intensive und spannende Zeit beim SEV sehr geschätzt, konnte viel lernen und hatte immer Freude an der Zusammenarbeit mit Mitgliedern und meinen Kolleginnen und Kollegen», fasst Elisa zusammen. Sie hat in den letzten Wochen jedoch gemerkt, dass sie sich neu orientieren und ausserhalb vom SEV eine neue Herausforderung annehmen möchte. Ihre Aufgaben übernimmt ihre Kollegin in der SEV-Kommunikation, Chantal Fischer.

Elisa wird jetzt eine Auszeit und lange Sommerferien mit ihrer Familie geniessen. Wir wünschen ihr von Herzen alles Gute auf ihrem weiteren Weg, privat und beruflich, und danken ihr für die geleistete Arbeit.

ZENTRALBAHN

GAV bis 2024 verlängert



ZVG ZENTRALBAHN

Die blockierten Lohnverhandlungen 2021 entspannte der SEV mit der Idee, den bisherigen GAV unverändert weiterzuführen. Die Verlängerung bis 2024 wurde am 25. Juni unterzeichnet: (v.l.) Sonja Theiler, Leiterin HR ZB, Michael Schürch, CEO ZB, Christian Fankhauser, Vizepräsident SEV, Andreas Alig, Präsident SEV-Dachorganisation ZB, Toni M. Feuz, Gewerkschaftssekretär.

PV URI

Vorstandssitzung

Daniel Berner. Wegen der Corona-Massnahmen konnten die Herbstversammlung vom 22. Oktober 2020 und die Hauptversammlung vom 11. März 2021 nicht stattfinden. Zwischenzeitlich hat der Vorstand des PV Uri die ordentlichen Geschäfte weitergeführt. Laut SEV-Statuten muss der Jahresabschluss des vergangenen Jahres bis Mitte Jahr erfolgen. Während der Pandemie legitimierte der SEV

folgendes Vorgehen: Der Vorstand genehmigt zusammen mit den Revisoren die Geschäfte, die durch die Versammlung behandelt werden müssen.

An der Vorstandssitzung vom 1. Juni 2021 wurden zu den Geschäften folgende Beschlüsse gefasst: Das Protokoll der Hauptversammlung vom 13. Februar 2020 wurde genehmigt und verdankt. Der Jahresbericht 2020 des Präsidenten wurde genehmigt. Wahlen: Für die Amtsperiode 2021–2024 stellen sich alle bisherigen Vorstandsmitglieder in ihrer Funktion wieder zur Verfügung. Präsident Andreas Siegenthaler erklärte die Nominierten für gewählt. Die Jahresrechnung 2020 mit einem Überschuss von 2218 Franken wurde durch die GPK geprüft und zur Annahme empfohlen. Das Budget 2021 wird mit einem Mehraufwand von 770 Franken veranschlagt. An der nächstmöglichen Mitgliederversammlung wird über die Beschlüsse abgestimmt.

PV ST. GALLEN

Auf – an die Riviera St. Gallens!

Roland Schwager. Am 30. Juni traf sich eine kleine Schar Getreuer des PV St. Gallen zum Sektionsausflug. Nach langen Monaten des Verzichts auf persönliche Kontakte war diese Reise eine wahre Wohltat.

Der «Ringzug», wie die S4 auch genannt wird, weil sie rund um den Säntis fährt, brachte uns durchs liebevolle Toggenburg an

den Walensee, wo uns in Murg die kleine Schaluppe «Alvier» erwartete und uns über den See nach Quinten brachte. Dieser autofreie Ort weist ein mediterranes Klima auf, das sogar Feigen gedeihen lässt – Wein sowieso! Und dem sprachen wir beim exquisiten Mittagessen im «Seehus» gerne zu. Wir fühlten uns sehr wohl und umsorgt von der aufmerksamen Servicecrew. Ob die Felchen aus dem Walensee stammten, liess sich nicht mit letzter Sicherheit verifizieren ...

Eine junge, blonde Kapitänin steuerte dann das Ausflugsschiff sicher und gekonnt gen Walenstadt. Die gute Stunde auf dem Bergsee an der Flanke der mächtigen Churfirsten durften wir auf dem Oberdeck geniessen, ehe uns der Ringzug über Sargans und das Rheintal wieder nach St. Gallen brachte.

Es war richtig schön, wieder einmal die Gemeinschaft zu erleben. Und es stimmte auch ein bisschen wehmütig, zu erkennen, worauf wir in den vergangenen 18 Monaten alles verzichten mussten.

neunzigminütigen Fahrt war die Stimmung sehr gut, und eine gut gelaunte Gruppe bestieg in Unteruhldingen den Car zum Auto- und Traktorenmuseum Bodensee. Ein Sachverständiger führte uns durch die sehr grosse Ausstellung von alten Traktoren, Landwirtschaftsmaschinen, anderen Arbeitsgeräten und wunderschönen Kulturotomobilen. Zu vielen Ausstellungsstücken erfuhren wir interessante Einzelheiten. Im angegliederten Restaurant Jägerhof genossen wir ein ausgezeichnetes Mittagessen auf der schönen Terrasse. Nach vier Stunden Aufenthalt hiess es aufbrechen. Der Car brachte uns zurück nach Friederichshafen, wo die Fähre nach Romanshorn auf uns wartete. Eine gemütliche Fahrt über den Bodensee bildete den Abschluss der Sektionsreise, und alle verabschiedeten sich in Romanshorn mit zufriedenen Gesichtern.

PV THURGAU

Sektionsreise

Albert Mazenauer. Müde vom ewigen Verschieben und Aufpassen wegen Corona, nahm die Sektion am 9. Juni die Gelegenheit wahr, die Sektionsreise durchzuführen, da Baden-Württemberg die Covid-19-Bestimmungen massiv gelockert hatte. Eine kleine Schar Teilnehmender traf sich am Hafen in Romanshorn und liess sich mit dem Schiff nach Unteruhldingen bringen. Während der

DELEGIERTENVERSAMMLUNG

VPT mit aussergewöhnlicher Energie

Françoise Gehring/Übers. Jörg Matter & Fi francoise.gehring@sev-online.ch

Obwohl die VPT-Delegierten am 23. Mai per Zoom tagen mussten, vermittelten sie das Bild eines äusserst dynamischen, kreativen Unterverbands, der in der Lage ist, sich zu erneuern und neu zu erfinden. Fähig, die aktuelle Situation kritisch zu analysieren und ohne Angst vor den heutigen schwarzen Wolken am Himmel mit offenem Blick in die Zukunft zu schauen. Mit dem wiedergewählten Zentralpräsidenten Gilbert D'Alessandro und den andern, ebenfalls bestätigten Zentralausschussmitgliedern ist und bleibt der VPT ein Energiebündel.

Der glanzvoll wiedergewählte Vizepräsident René Schnegg moderierte den ganzen Tag, beginnend mit einer Schweigeminute für jene, die nicht mehr unter uns sind. «In unserer Bundesverfassung steht, dass sich die Stärke einer Gemeinschaft daran misst, wie gut es den Schwächsten geht», hielt Schnegg einleitend fest. «Wir leben in einer Gesellschaft, in der niemand durch die Maschen des sozialen Netzes fallen sollte. In der reichen Schweiz sollten alle von ihrem Lohn leben können. Wir Gewerkschaften kämpften seit je für eine Wirtschaft, in welcher der Mensch im Mittelpunkt steht. Ohne die Gewerkschaften gäbe es keine AHV, keine Mutterschaftsversicherung, kein Frauenstimmrecht. Die Pandemie hat uns vor Augen geführt, wie viel unsere Freiheiten wert sind und wie wichtig Solidarität ist. Wir wissen, dass diese Pandemie Leid und Ungerechtigkeit verursacht hat. Deshalb müssen wir als Gewerkschaft dazu beitragen, eine offene, gerechtere, innovativere und fortschrittlichere Schweiz zu schaffen. Im Fokus stehen hier Arbeit, Ausbildung und soziale Integration.»

Bei einem solchen Start wird sofort klar, was den VPT ausmacht: viel Kopf, Herz und Mut. Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro brachte das auf den Punkt: Er bedauerte zwar, dass die Delegierten nur auf Zoom tagen konnten, blickte aber zuversichtlich nach vorn: «Unsere Stärke sind gerade unsere Treffen und Delegiertenversammlungen, der Austausch vor, während und nach den Versammlungen. Die Mitglieder freuen sich, einander zu sehen und miteinander zu diskutieren, ihre Sorgen zu teilen. Die Sektionspräsident/innen und Gäste kommen, um ihre Batterien aufzuladen und um die Solidarität zu spüren. Nach Kenntnisnahme der vom Bundesrat beschlossenen Lockerung lade ich



© KEVSTONE/JEAN-CHRISTOPHE BOTT

euch herzlich ein, an den VPT-Tagungen im Herbst zahlreich teilzunehmen.»

«Diese Zeche bezahlen wir nicht!»

Wie kommen wir aus der Covidkrise heraus? Für D'Alessandro ist klar: «Es darf nicht sein, dass das Personal dafür die Zeche bezahlen muss. Nie und nimmer! Man hat uns während der Pandemie viel abverlangt. Trotz Gesundheitsrisiko standen wir ständig im Einsatz und sprangen ein, wenn Kolleg/innen erkrankten oder in Quarantäne gehen mussten. Darum ist es nicht am Personal, für die Verluste der öV-Unternehmen geradzustehen. Auch weil der Bund finanzielle Mittel zur Unterstützung des öV bereitgestellt hat», rief der Zentralpräsident in Erinnerung. Auch bei den klassischen Verhandlungen im Herbst gelte es hart und stark zu bleiben und bei den Lohn- und Arbeitsbedingungen nicht nachzugeben. Die Delegierten verabschiedeten eine entsprechende Resolution.

D'Alessandro forderte ebensolche Entschlossenheit bei der Verteidigung der Altersrenten gegen die ständigen Angriffe der politischen Rechten und bei der Abwehr einer Rentenaltererhöhung für die Frauen, deren Renten schon jetzt im Schnitt um ein Drittel tiefer sind als die der Männer. D'Alessandro verwies auf die Umwandlungssatzsenkungen und die daraus resultierenden Rentensenkun-

gen in der Zweiten Säule. «Wer sein Leben lang gearbeitet hat, verdient eine anständige Rente. Es gibt eine politische Klasse, die nur die Interessen einer gut betuchten Minderheit bedient», sagte der VPT-Präsident. «Darum müssen wir die Altersrenten verteidigen und am 18. September alle in Bern auf die Strasse gehen!»

Gewerkschaftsfeindliche Kündigungen

D'Alessandro rief zur Solidarität gegen anti-gewerkschaftliche Entlassungen auf: «Es gibt Arbeitgeber, die unerträglichen Druck auf Gewerkschafter/innen ausüben, die bei der Verteidigung des Personals an vorderster Front stehen.» Deshalb brachte der VPT an der SGB-Delegiertenversammlung im Mai eine Resolution ein, die die Eidgenossenschaft zur Einhaltung der IAO-Richtlinien auffordert und die von den SGB-Delegierten verabschiedet wurde. Dem von der MBC entlassenen Sektionsvizepräsidenten sagten die VPT-Delegierten einstimmig ihre Solidarität und Unterstützung zu.

Herausforderungen im Jahr der Schiene

SEV-Präsident Giorgio Tuti verwies auf das Europäische Jahr der Schiene und die Bedeutung des «New Green Deal»: In der Tat ist der öV Teil der Klimälösung und muss seinen Anteil dazu beitragen. «Ich habe an der Auftaktveranstaltung dieses besonderen Jahres als Präsi-

dent der Eisenbahnsektion der ETF auch die Sichtweise der Arbeitnehmenden eingebracht. Denn ohne Mitarbeitende bewegt sich auch im Transportsektor nichts. Dem Personal müssen gute Arbeitsbedingungen garantiert werden.»

Tuti erwähnte den Connecting Europe Express, der am 2. September in Lissabon startet und in den wichtigsten europäischen Hauptstädten hält. Dieser soll für die Förderung der Bahn als umweltfreundlicher Verkehrsträger für Personen und Güter werben. «In Bern macht der Zug am 27. September Halt, und ich bin als Präsident des SEV und der ETF-Sektion Eisenbahn eingeladen, dort zu sprechen.» Am 28. September wird der Zug übrigens noch kurz in Basel halten. Zum Projekt «Women in Rail» sagte Tuti: «Da die Babyboom-Generation in den Ruhestand geht, müssen wir den Bahnsektor für Frauen öffnen, sonst wird es sehr schwierig sein, diesen weiterzuentwickeln und in ihn zu investieren.» (Mehr dazu auf Seite 4.)

SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser unterstrich die Bedeutung der Werbung junger Mitglieder. 2020 konnte der SEV 9981 Neumitglieder gewinnen. Fankhauser stellte ausserdem ein wichtiges SEV-Projekt zur Wiedereingliederung von Mitarbeitenden vor: «Viele Berufe im öffentlichen Verkehr sind anstrengend und ermüdend. Gesundheitliche Probleme häufen sich bei Stress, der sowohl die Arbeitsfähigkeit als auch die Lebensenergie beeinträchtigt. Der SEV denkt über eine nationale Lösung für Kolleg/innen nach, die gesundheitliche Probleme haben und zum Beispiel nicht mehr Bus oder Bahn fahren können oder deren Arbeit durch die Digitalisierung wegfallen wird.»

Wahlen

In den VPT-Zentralausschuss wurden für 2021 bis 2024 gewählt: Gilbert D'Alessandro, Präsident; René Schnegg, Vizepräsident; Roger Maurer, Kassier; Ueli Müller, Sekretär; Laurent Juillerat, Beisitzer.

SGB-Delegierte: Gilbert D'Alessandro und René Schnegg.

GPV VPT: Raffaele Ferrari, Thierry Gay Crosier, Pierre-Alain Perritaz.

VPT-Vertreter in der SEV Jugendkommission: Florian Stadler.

VPT-Sitze in der Frauen- und der Migrationskommission des SEV: vakant.

Vertreter im Vorstand SEV: Gilbert D'Alessandro, René Schnegg; Ersatz: Roger Maurer.

UNTERVERBAND ZPV

Projekt Kundenbegleitung 2021: So kann es nicht mehr weitergehen!

Medienstelle ZPV. Zum hoffentlich letzten Mal wurde die Zentralausschussitzung am 23. Juni erneut als Videokonferenz durchgeführt. Wir hoffen, dass wir nach den Sommerferien wieder zum «Normalzustand» zurückkehren können.

Viel zu diskutieren gibt nach wie vor das Projekt «Kundenbegleitung 2021»: Aktuell öffnen sich immer mehr Baustellen. Jüngste Beispiele sind die Ferieneintragung in der Region West für das Jahr 2022 sowie die Interpretation der SBB, dass die bereichsspezifischen Arbeitszeitrege-

lungen (BAR) für Personal, das die Funktion «Aufsicht P» ausführt, nicht anwendbar sind. Wir finden es mehr als fragwürdig und seltsam, dass man zuerst die Tätigkeit «Aufsicht P» ins Berufsbild der Kundenbegleitung überführt und uns dann mitteilt, dass hierzu die BAR Kundenbegleitung nicht gültig seien. Bisher gingen wir davon aus, dass die BAR für Berufsgruppen und nicht für einzelne Tätigkeitsgebiete gelten.

Zum gleichen Thema gehört auch die Ferieneinteilung in der Region West für das Jahr 2022. Während für

den Ferienbezug im Jahr 2021 eine entsprechende Vereinbarung mit der Personalkommission (Peko) ausgehandelt wurde, hat die SBB offensichtlich das Gefühl, hier nun einfach aus dieser Ausnahmevereinbarung für das Jahr 2021 gleich den Dauerzustand herbeiführen zu können. Begründet wird dies angeblich mit «der Aufrechterhaltung des Betriebes». Die Ursache dazu liegt jedoch einmal mehr im Projekt Kundenbegleitung 2021, respektive im «strategischen Entscheid der SBB», dass nicht mehr alle Kundenbegleiter/innen für die

Zugaufnahme und das Erstellen eines Bremszettels ausgebildet werden (FDV-Aufbaumodul). Offensichtlich hat es nun in der Westschweiz zu wenig von diesem vollausgebildeten Personal. Statt das Übel an der Wurzel zu packen und endlich die Leute entsprechend auszubilden, greift man nun schon zum zweiten Mal «sehr ideenreich» in die Ferienplanung der Mitarbeitenden ein und teilt diese in entsprechende Kategorien «Vollausbildung» und «Basisausbildung» auf.

Bekanntlich haben wir an der ZPV-Delegiertenversammlung vom 30. September 2020 an den SBB-CEO Vincent Ducrot eine Resolution überreicht mit der Forderung, das Projekt «Kundenbegleitung 2020» unverzüglich zu stoppen. Passiert ist seither allerdings nicht viel, ausser dass man das Projekt in «Kundenbegleitung 2021» umbenannt hat, eine Glanzleistung. Wir halten unsere Forderung nach wie vor aufrecht und fordern Sie, Herrn Ducrot erneut dazu auf, als CEO der SBB endlich Farbe zu bekennen und dieses Projekt zu stoppen! So kann es nicht mehr weitergehen.

Mit Spannung erwarten wir auch den Bericht der SBB über die gesundheitlichen Belastungen des Personals im neuen Fernverkehrsdoppelstockzug der SBB. Eigentlich kennen wir das Resultat bereits, zumal diese «Schüttelbecher» nun bald in der ganzen Schweiz verkehren.

Nach wie vor belasten das Personal auch Themen wie Veloselbstverlad oder die immer noch viel zu hohe Anzahl an Meldungen von Zügen, auf welchen das Personal alleine ist. Da sind auch Doppelkompositionen mit 400 Metern keine Ausnahme. Die Belastungen für das Personal sind enorm und die SBB muss sich auch nicht wundern, wenn die Absenzen stetig ansteigen.

Rhätische Bahn: Zur Aufnahme der Züge gibt es ein neues Tool «VM MC», welches den bekannten Lastzettel ersetzt. Leider liefert das Tool falsche Werte, weshalb der ZPV entsprechend intervenieren musste. Sorge bereitet auch die Anstellung von Zugpersonal im Stundenlohn. Hier soll möglichst eine Festanstellung erfolgen.

ANZEIGE



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV ist die massgebende Gewerkschaft für das Personal des öffentlichen Verkehrs mit rund 40 000 Mitgliedern.

Per 1. Januar 2022 oder nach Vereinbarung suchen wir eine/n

Vizepräsident/in SEV 100 %

Als Mitglied der Geschäftsleitung sind Sie mitverantwortlich für die Leitung der Gewerkschaft SEV. In Ihrem Zuständigkeitsbereich tragen Sie die Hauptverantwortung der Betreuung gewerkschaftlicher und gesamtarbeitsvertraglicher Dossiers der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs.

Sie pflegen regelmässige und enge Kontakte zu den Sozialpartnern, den politischen Behörden, den Gremien und Organen des SEV und zu seinen Mitgliedern. An Ihrem Arbeitsort im Zentralsekretariat Bern steht Ihnen ein professionelles Team zur Verfügung.

Sie haben mehrjährige Erfahrung in einer Kaderposition vorzugsweise in einer Non-Profit-Organisation, Sie haben Führungserfahrung, verfügen über hohe Belastbarkeit und zeitliche Flexibilität und sind sich unregelmässige und auch auswärtige mehrtägige Arbeitseinsätze gewohnt. Sie sind in der Gewerkschaftswelt gut vernetzt und haben sehr gute Kenntnisse des SEV. Die Vertretung der Anliegen unserer Mitglieder ist für Sie zentral. Als geschickte/r Strategin/Strategie sind Sie es gewohnt, analytisch, systematisch und vernetzt zu denken. Sie leiten Ihren Bereich kompetent in einem konstruktiven, konsequenten und verbindlichen Stil. Durchsetzungsvermögen, Erfahrung in Verhandlungsführung und Teamfähigkeit sowie sehr gute Kenntnisse mindestens der deutschen und französischen Sprache setzen wir für diese Kaderposition voraus. Auf eine ausgewiesene und sowohl konflikt- als auch konsensfähige Persönlichkeit wartet eine anspruchsvolle und interessante Aufgabe.

Die Wahl der Vizepräsidentin/des Vizepräsidenten erfolgt spätestens am 29.10.21 durch den Vorstand SEV.

Wir bieten Ihnen eine verantwortungsvolle, herausfordernde Aufgabe, in der Ihre Kompetenz und Initiative geschätzt werden, sowie fortschrittliche Anstellungsbedingungen. Bei gleichen Qualifikationen werden im Hinblick auf die Zusammensetzung der Geschäftsleitung SEV Bewerbungen von Frauen bevorzugt.

Sind Sie interessiert?

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Giorgio Tuti (Präsident SEV):
079 221 45 64.

Ihre elektronische Bewerbung richten Sie bitte bis am 15.8.21 an Giorgio Tuti.
giorgio.tuti@sev-online.ch

Mehr über den SEV erfahren Sie unter www.sev-online.ch

SEV JUGEND RHB

Foodtrail: äusserst lecker!



Jonah Schwendener. Die Gewerkschaftsjugend der Rhätischen Bahn war an diesem Event sehr hungrig unterwegs. Der Foodtrail in Einsiedeln war das Ziel. Einige mussten früh aufstehen, um zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein. Nachdem wir in Einsiedeln angekommen waren, suchten wir den Startpunkt. Beim Startpunkt wurde das benötigte Material entgegengenommen. Wir starteten motiviert, um das erste Rätsel zu

lösen. Zuerst gab es Spezialitäten aus Einsiedeln. Die waren äusserst lecker. Einige kauften sich auch die Produkte, die sie gut fanden. Es gab an einer Station etwas zu trinken, an der anderen etwas zu essen. Dabei kam auch das Begutachten des schönen Dorfes Einsiedeln nicht zu kurz.

Alles in allem hatte der Foodtrail für jede und jeden etwas dabei, sodass wir zufrieden nach Hause fahren.

PV AARGAU

Endlich geht's wieder los!



Helen Isler. Am 16. Juni durften wir endlich wieder einmal unsere Sektionsreise durchführen. Ab Brugg-Aarau führte uns die Reise via Oftringen-Willisau nach Escholzmatt. Im Hotel Löwen wurde der willkommene Kaffee mit Gipfeli serviert. Weiter führte uns der Chauffeur der Carmeleon Reisen AG durch die liebevolle Landschaft via Marbach über den Schallenberg, mit der wunderbaren Aussicht nach Thun und Brienz. Im «Brienzerburli» genossen wir wie immer einen feinen Zmittag. Anschliessend hatten wir noch ca. zwei Stunden Zeit, Brienz zu erkunden oder am See zu flanieren. Das Wetter war wunderschön, aber auch heiss, sodass die meisten Mitreisenden an einem schattigen Plätzchen in einer lauschigen Gartenbeiz mit Seesicht das Zusammen-

sein und Plaudern genossen. Die Rückfahrt erfolgte via Brünig-Giswil-Luzern-Wynental nach Aarau und Brugg.

 Bildreportage: www.sev-pv.ch/sektionen/aargau

Dieses Jahr hatten sich etwas weniger Kolleginnen und Kollegen entschlossen teilzunehmen, da Corona leider noch nicht besiegt ist. Der Vorstand hofft aber, die verschobene Hauptversammlung am 18. Oktober und die Adventsfeier am 7. Dezember im gewohnten Rahmen durchführen zu können. Der Ausflug war besonders schön, da sich die Kolleginnen nach langer Zeit der Abgeschiedenheit wieder treffen und austauschen konnten.

PV LUZERN

Region Meiringen auf drei Arten erkundet

René Wolf. Am 16. Juni fuhren 31 Wanderer bei schönstem Wetter mit dem Zug nach Brünig-Hasliberg. Die Wanderer der Gruppe 1 wurden hier von Niklaus Räss erwartet. Mit dem Postauto ging es weiter nach Reuti. Von da begann die Wanderung nach dem Kaffeehalt nach Wyler zum Restaurant Tännler.

Die Wanderer der Gruppe 2 fuhren weiter nach Meiringen, wo sie von Julitta Stössel in Empfang genommen wurden. Nach dem Kaffeehalt ging es mit der Bahn weiter zum Eingang der Aareschlucht. Diese durchwanderten wir dann auf der ganzen Länge. Von Innertkirchen ging es mit dem Postauto auf Wyler zum Restaurant Tännler.

Hier stiessen noch vier Nichtwanderer dazu. Nach dem feinen Mittagessen und gemütlichen Beisammensein ging es via Meiringen wieder zurück nach Hause.

Herzlichen Dank den Organisatoren Niklaus Räss und Julitta Stössel.

LPV NORDOSTSCHWEIZ

Abschied von Präsident Urs Seiler und Kassier Xaver Stenz



Der abtretende Sektionspräsident Urs Seiler (links) und sein Nachfolger Cristiano Cioni.

Maja Fischer. Immerhin – unser Wortschatz ist in den vergangenen Monaten um einiges grösser geworden: vulnerabel, systemrelevant, Planungssicherheit, mRNA oder Inzidenz sind alles Wörter, die wir bis anhin eher nicht kannten und die wir nun in jeden Smalltalk elegant einflechten.

Planungssicherheit gab und gibt es auch für die Verbände nicht, und so fand die Generalversammlung (GV) des LPV Nordostschweiz online via «Zoom» statt. Zwar sind wir nach einem Jahr recht agil im Umgang mit Sitzungen und Kursen online, aber es ist verständlich, dass nicht so viele Kolleginnen und Kollegen wie sonst an der GV teilnahmen. Das Ausbleiben von physischem Austausch und kulinarischer Lust dürfte die eine oder den anderen dazu verleitet haben, den Nachmittag lieber draussen zu verbringen.

Dabei standen wichtige Wahlen an. Nach 13 Jahren als Präsident hat Urs Seiler sein

Amt abgegeben. Er führte den LPV Nordostschweiz mit grosser Selbstverständlichkeit, souverän, sicher und mit grossem Einsatz für seine Lokführerkolleginnen und -kollegen. Die Zusammenarbeit mit ihm war äusserst angenehm und unkompliziert. Herzlichen Dank für den grossen Einsatz! Das Präsidium übernimmt neu Cristiano Cioni, Lokführer in Romanshorn.

Ebenfalls zurückgetreten ist Kassier Xaver Stenz. Er übergibt die Finanzen nach zehn Jahren an den jungen Kollegen Jonathan Vogel. Xaver Stenz hat die Kasse äusserst genau und sorgfältig geführt. Auch ihm ein herzliches Dankeschön. Beide Kollegen werden im Herbst in den Ruhestand treten.

Dass sich für die Nachfolge problemlos zwei Kollegen gefunden haben, ist sehr erfreulich. Immerhin in dieser Hinsicht herrscht beim LPV Nordostschweiz Planungssicherheit!

SEV + Unterverbände

14.9. Unterverband VPT

VPT-Branchentagung Bahn & Touristik. Das Programm der Tagung wird auf der Webseite vpt-online.ch publiziert. Die Anmeldung zur Tagung erfolgt online via vpt-online.ch. Zum Einloggen genügt dein SEV-Login. Anmeldeschluss ist am 31. August. 10 Uhr, City Hotel Biel, Biel

Sektionen

4.8. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Wanderung Zirkelsgraben bei Schmitt. Bern–Bahn–Schmitt (Startkaffee); Wanderung: Schmitt–Zirkelsgraben–Niedermuhren–Menzihus–Lanthen–Schmitt; Bahn Bern. Wanderzeit 4 Stunden, +353/–353 m, 14 km. Essen im Restaurant Sonne in Niedermuhren (Menü 17 Franken) oder aus dem Rucksack. Wanderausrüstung. Rückfahrt: Schmitt ab 16.50 Uhr, Bern an 17.14 Uhr. Durchführung bei gutem Wetter (Verschiebedatum 25. August). Anmeldung bis 1. August an Jürg Anliker, 077 432 24 38 oder juerganliker@bluewin.ch. 8.45 Uhr ab Bern HB, Gleis 1 E-H

14.8. Bau Bern/Wallis

Generalversammlung 2021. 10 Uhr, Rest. Bären, Lyss

14.8. LPV Mittelland

Generalversammlung 2021. Ab 18 Uhr treffen wir uns zum Apéro. Anmeldungen für das Nachtessen bitte bis spätestens 10. August an Urs

Frank, 051 281 31 75 (G) oder 062 216 25 33 (P), Whatsapp oder praesident@pv-mittelland.ch. Alle dienstfreien und pensionierten KollegInnen sind freundlich eingeladen. Gerne begrüßen wir auch die KollegInnen, die nur am Apéro/Nachtessen dabei sein können.

14 Uhr, Rest. Teufelsschlucht, Hägendorf

20.8. ZPV Biel-Bienne

Picknick. Ab 15 Uhr, Motoclub-Hütte, Péry

22.8. VPT BLT

Sektionsbummel. Details folgen. 8 Uhr, Basel

7.9. VPT BLS

Hauptversammlung 2021. Der Vorstand lädt seine Mitglieder zur HV 21 unter leicht veränderten Rahmenbedingungen ein. Anmeldung obligatorisch, bitte bis spätestens 25. August (Anmeldeschluss) per E-Mail an werbung.bls@vpt-online.ch. Die Anzahl Plätze ist auf 46 beschränkt (Saal Hotel Bern). Die Anmeldungen ohne Gegennachricht gelten als angemeldet. Erstmals ist ein Nachtessen inbegriffen. Bitte gebt an, ob vegetarisch oder mit Fleisch. Die Getränke sind selber zu bezahlen.

18.15 Uhr, Hotel Bern, Bern

21.9. ZPV Bern

Hauptversammlung. Der Vorstand lädt zur HV 2021. Eingeladen sind alle

Mitglieder, Ehrenmitglieder, Azubis und Gäste. Anschliessend an die HV werden ein Apéro und Imbiss serviert.

14 Uhr, Kirche St. Marien, Bern

Pensionierte

2.8. Pensioniertes Rangierpersonal Basel

Achtung: Nächster Höck mit Lokalwechsel. Der Höck findet nicht im Restaurant Bundesbahn (geschlossen) statt, sondern ab 14 Uhr im Restaurant Lesquina am Tellplatz 1 in Basel, zirka 100m vom Bundesbahnli entfernt. Kollegen anderer Abteilungen sind auch herzlich willkommen! Ab 14 Uhr, Rest. Lesquina, Basel

5.8. und 9.9. Pensioniertes Zugpersonal Olten

Stammtisch. Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen. Da am 2. September die HV des PV Olten und Umgebung stattfindet, verschieben wir den Stammtisch um eine Woche auf den 9. September.

14 Uhr, Rest. Bahnhof Gleis 13, Olten

14.8. PV Basel

Fahrt ins Blaue. Herzliche Einladung an alle Sektionsmitglieder mit Partner/innen. Besammlung: 9 Uhr in der Bahnhofhalle Bahnhof SBB PB, beim Treffpunkt. Fahrausweise/Kosten: Mit GA FVP CHF 50 pro Person. Mitreisen ohne GA FVP reisen mit einem

Kollektivbillet, organisiert durch den Reiseleiter, Kosten pro Person CHF 68. Beinhaltet bei allen: Apéro, Essen, Getränke (ohne Digestiv). Rückkehr nach Basel SBB ca. 17 Uhr. Anmeldeschluss: 30. Juli. Auskünfte erteilen Peter Jakob, 079 252 02 53 oder Walter Merz, 077 438 03 54.

17.8. PV Bern

Reprise Frühjahrsjass 2021. Kosten: CHF 30, inklusive Nachtessen. Französische Jasskarten, ohne Stöck und Wys. Preise für alle. Anmeldung an Erich Gerber, 031 972 02 65 oder er.gerber@outlook.com.

14 Uhr (Saalöffnung 13 Uhr), La Casa Chilena (im Haus der Union), Bern

19.8. PV Olten und Umgebung

Sektionsreise 2021. Wieder einmal in die Zentralschweiz! Ab Solothurn/Olten reisen wir nach Sursee, wo uns Kaffee und Gipfeli erwarten. Nachher geht's weiter nach Giswil, Mittagessen im Restaurant Bahnhof. Anschliessend Fahrt über den Brünig nach Interlaken und von dort mit direktem Zug nach Olten. Die Solothurner können in Bern umsteigen. Kosten ca. CHF 60 für Kaffee/Gipfeli, Mittagessen inkl. Mineralwasser und Kaffee. Andere Getränke auf eigene Rechnung. Fahrausweise: GA oder Tageskarte, andere Arten beim Reiseleiter fragen. Anmeldungen bis 6. August mit grüner Karte oder per E-Mail an den Präsidenten. Auf eine rege Teilnahme freut sich Reiseleiter Fritz Suter, 032 685 61 35.

sev-pv.ch/de/sektionen/olten-und-umgebung

Treffpunkt: Solothurn: 7.10 Uhr, Gleis 1; Olten: 7.55 Uhr bei Treppe, Gleis 11

2.9. PV Olten und Umgebung

120. Hauptversammlung. Herzliche Einladung zur 120. HV. Wegen der Coronapandemie werden ebenfalls die Geschäfte der abgesagten 119. HV nachgeholt und behandelt. SEV-Präsident Giorgio Tuti informiert über aktuelle Themen. Nach dem geschäftlichen Teil offeriert die Sektion einen Imbiss. Vegetarier vermerken dies auf der grünen Karte. Anmeldungen bis spätestens 20. August mit der grünen Karte oder an hebo@yetnet.ch. Achtung: Wegen Sommerpause der SEV-Zeitung erfolgt keine weitere Anzeige!

sev-pv.ch/de/sektionen/olten-und-umgebung

13.45 Uhr, Stadttheater Olten, Olten

21.9. PV Wallis

Wichtige Mitteilungen. Für das vom 24. Juni auf 21. September verschobene Mitgliedertreffen Ardon empfangen wir euch ab 11 Uhr am Bahnhof Ardon. Mittagessen inkl. Getränke zum unschlagbaren Preis von CHF 10 pro Person. Anmeldungen bis spätestens 15. September an Walter Schmid, 079 872 38 37 oder wal.schmid@bluewin.ch. Das genaue Datum der GV wird in den Septemberausgaben bekanntgeben. Der Sektionsausflug ist wegen Planungsunsicherheit auf 2022 verschoben. Bei Unsicherheiten oder anderen Fragen bitte mit einem Vorstandsmitglied Kontakt aufnehmen. Die Änderungen werden je nach Coronamassnahmen zeitgemäss in der SEV-Zeitung und auf unserer Webseite publiziert. *Euer Vorstand*

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

29.9. PV Winterthur-Schaffhausen

Sektionsreise 2021 nach Engelberg. Weitere Infos siehe Webseite. Anmeldung bis Dienstag, 31. August. Bitte erst ab 15. Juli einzahlen mit Einzahlungsschein auf Postcheckkonto 84-2013-4 oder bar beim Kassier.

Agenda 9/21

PV BUCHS-CHUR

Wanderparadies Palfries



Christian Niggli. Bei bedecktem Himmel, aber trockenem Wetter haben sich über 20 Unentwegte zu unserer Sommerwanderung eingefunden.

Mit der Seilbahn fuhren wir hoch nach Palfries. Dort teilte sich unsere Gruppe auf. Ein kleiner Teil der Beteiligten lief von Vorderpalfries über Schwarzüri zum Treff-

punkt, der Rest der Truppe wanderte direkt zum Bergrestaurant Stralrüf, wo uns ein feines Mittagessen serviert wurde.

Frisch gestärkt und gut gelaunt ging es dann, vorbei an Alpenrosen und Alpkühen, zurück zur Bahn.

Dank an alle Teilnehmenden und an den Präsidenten Marco Blaser für die gute Organisation.

UNSERE VERSTORBENEN

Amport Klara; JG 1926; Witwe des Jakob, Burgdorf, PV Bern.

Arnold Wendelin; JG 1932; Hallenchef, Basel, PV Basel.

Boss Harold; JG 1956; Technischer Kontrolleur, Tramelan, PV Jura.

Brunner Eveline; JG 1930; Witwe des Jakob, Wangen bei Olten, PV Olten und Umgebung.

Brunner Hugo; JG 1923; Fahrdienstleiter, Langenthal, PV Bern.

Burgener Oskar; JG 1947; Kraftwerkmeister, Bitsch, PV Wallis.

Dedaj Frane; JG 1954; Betriebsangestellter, Zug, PV Luzern.

Eschenmoser Paul; JG 1934; Lokomotivführer, Rorschach, PV St. Gallen.

Fehr Hans; JG 1930; Dienstchef Betrieb, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Fischer Médard; JG 1955; Fachspezialist, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Furrer Ruth; JG 1926; Witwe des Werner, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Haas Max; JG 1924; Dienstchef, St. Gallen, PV St. Gallen.

Hostettler Jörg; JG 1952; Handwerkermeister, Oberwil bei Büren, PV Biel.

Jäggy Martha; JG 1931; Witwe des Arnold, Biel-Benken BL, PV Basel.

Jungi Ingeborg; JG 1927; Witwe des Paul, Köniz, PV Bern.

Kamer Josef; JG 1923; Rangiergruppenführer, Muttentz, PV Basel.

Keller Karoline; JG 1927; Witwe des Walter, Romanshorn, PV Thurgau.

Klein Günter; JG 1938; Schaffhausen, VPT Deutsche Bahn.

Leuenberger Hellmuth; JG 1935; Balsthal, VPT Balsthal.

Lienhard Heidi; JG 1928; Witwe des Hans, Schaffhausen, PV Winterthur-Schaffhausen.

Marti Hans; JG 1928; Lokomotivführer, Erstfeld, PV Uri.

May-Geiger Christine; JG 1958; Witwe des Edgar, Ramsen, VPT Deutsche Bahn.

Meier Willy; JG 1931; Dienstchef Betrieb, Basel, PV Basel.

Meister Hans; JG 1944; Zugchef National, Bern, PV Bern.

Nater Alice; JG 1927; Witwe des Hans, Brugg AG, PV Aargau.

Peier Erwin; JG 1931; Bürochef Betrieb, Egerkingen, PV Olten und Umgebung.

Pillonel Michel; JG 1936; Fahrdienstleiter, Bulle, PV Fribourg.

Ratz Nikolaus; JG 1930; Betriebsbeamter, Chur, PV Buchs-Chur.

Rohrbach Norma; JG 1938; Witwe des Werner, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Rüegg Walter; JG 1926; Übersetzer, Worben, PV Bern.

Schertenleib Heinz; JG 1947; Lokomotivführer, Aesch BL, PV Basel.

Schertenleib Ida; JG 1928; Witwe des Willy, Köniz, PV Bern.

Seuret Yvan; JG 1940; Spezialmonteur, Delémont, PV Jura.

Sigrist Karl; JG 1930; Rangiermeister, Rafz, PV Winterthur-Schaffhausen.

Speissegger Margrit; JG 1927; Witwe des Bruno, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Strahm Hans; JG 1944; Lokomotivführer, Attiswil, VPT RBS.

Thommen Max; JG 1930; Hallenchef, Amriswil, PV Thurgau.

Uttinger Marie; JG 1936; Buchs AG, PV Aargau.

Vetterli Rosa; JG 1926; Witwe des Hans, Oberstammheim, PV Winterthur-Schaffhausen.

Von Allmen Alfred; JG 1926; Fachbeamter, Windisch, PV Zürich.

Zimmermann Verena; JG 1941; Witwe des Paul, Rorschach, PV St. Gallen.

KINDERRECHTE

Mehr Kinderarbeit wegen Corona



Solidar; www.solidar.ch
zeitung@sev-online.ch

Zum internationalen Tag der Kinderarbeit hat die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) einen alarmierenden Bericht veröffentlicht: Im Jahr 2020 arbeiteten weltweit 160 Millionen Kinder. Das sind 8,4 Millionen Kinder mehr als im Jahr 2016. Die ILO warnt, dass aufgrund der Pandemie weltweit neun Millionen zusätzliche Kinder in die Kinderarbeit gedrängt werden könnten.

Zum ersten Mal seit 20 Jahren ist die Zahl der arbeitenden Kinder nicht zurückgegangen, sondern gestiegen. In der Corona-Krise führten wirtschaftliche Schocks und Schulschliessungen dazu, dass bereits arbeitende Kinder potenziell länger oder unter schlechteren Bedingungen arbeiteten, während viele weitere aufgrund von Arbeitsplatz- und Einkommensverlusten bei gefährdeten Familien in die schlimmsten Formen der Kinderarbeit gezwungen wurden. Das Ziel der SDG-Allianz 8.7 (SDG = sustainable development goals, Ziele nachhaltiger Entwicklung), Kinderarbeit bis 2025 auszulöschen, rückt damit immer weiter in die Ferne.

Fast jedes zehnte Kind arbeitet

Doch nicht nur die Zahl der arbeitenden Kinder ist gestiegen, sondern die Kinder sind tendenziell jünger und sind grösseren Risiken ausgesetzt. Mittlerweile ist mehr als die Hälfte der 160 Millionen arbeitenden Kinder 5 bis 11 Jahre alt. Alarmierend ist der Anstieg der Anzahl

Kinder, die besonders gefährliche Tätigkeiten verrichten: Sie ist von 2016 bis 2020 von 6,5 auf 79 Millionen gestiegen. Die Arbeit gefährdet die Sicherheit sowie die körperliche und seelische Gesundheit dieser Kinder.

Jedes dritte Kind geht nicht zur Schule

Doch die Kinder belastet nicht nur ein Arbeitsalltag, der körperliche und seelische Langzeitschäden verursachen kann. Auch ihre Bildung wird beeinträchtigt: Fast 28 % der arbeitenden Kinder im Alter von 5 bis 11 Jahren und 35 % der 12 bis 14-Jährigen gehen nicht zur Schule. All dies schränkt die Zukunftschancen der Kinder ein und führt zu einem Teufelskreis von Armut und Kinderarbeit, der über Generationen anhält. Die Kinder arbeiten in Fabriken, Minen oder in der Landwirtschaft. 70 % der Jungen und Mädchen in Kinderarbeit sind im Agrarsektor tätig, 20 % im Dienstleistungsbereich und zehn Prozent in der Industrie.

Besonders dramatisch war der Zuwachs von Kinderarbeit in den Ländern Afrikas südlich der Sahara. Seit 2016 hat die Region einen Anstieg von 16,6 Millionen Kindern zu verzeichnen. Das ist mehr als die doppelte Zahl des weltweiten Anstiegs in derselben Zeitspanne.

Das verlangt die ILO

Mit der Veröffentlichung des Berichts fordert die ILO die Regierungen und die internationalen Entwicklungsbanken auf, Investitionen in Programme zu priorisieren, die Kinder aus dem Arbeitsleben herausholen und wieder in die Schule bringen können, sowie in Sozialschutzprogramme, die Familien dabei helfen, ihre

Kinder nicht arbeiten zu lassen. Der Bericht warnt davor, dass weltweit bis Ende 2022 weitere neun Millionen Kinder aufgrund der Pandemie in die Arbeitswelt gedrängt werden könnten. Ein Simulationsmodell zeigt, dass diese Zahl auf 46 Millionen ansteigen könnte, wenn sie keinen Zugang zu grundlegenden Sozialschutzleistungen haben.

Wie bereits erwähnt haben die Auswirkungen der **Wirtschaftskrise in Verbindung mit Schulschliessungen aufgrund von Covid-19** dazu geführt, dass Kinder, die bereits arbeiten, wahrscheinlich mehr oder unter schlechteren Bedingungen arbeiten. Dies hängt auch mit dem Verlust von Arbeitsplätzen und Einkommen in gefährdeten Familien zusammen.

«Wir verlieren an Boden im Kampf gegen Kinderarbeit, und das vergangene Jahr hat den Kampf nicht einfacher gemacht», sagte

Unicef-Exekutivdirektorin Henrietta Fore. «In diesem zweiten Jahr der weltweiten Einschränkungen wegen Covid-19 mit Schulschliessungen, Störungen des Wirtschaftslebens und Kürzungen nationaler Budgets werden die Familien mit herzerreissenden Entscheidungen allein gelassen. Wir fordern Regierungen und internationale Entwicklungsbanken auf, Investitionen in Programme zur Bekämpfung von Kinderarbeit Priorität einzuräumen und in Bildung und sozialen Schutz zu investieren. Es sind Massnahmen erforderlich, die den Familien helfen, diese Entscheidung zu vermeiden.»

Auch ILO-Direktor Guy Ryder ruft zum Handeln auf: «Wir befinden uns an einem Wendepunkt, und vieles hängt von unserer Reaktion ab. Jetzt ist es an der Zeit, uns noch stärker dafür einzusetzen, dass der Kreislauf von Armut und Kinderarbeit durchbrochen wird.»

Den Teufelskreis durchbrechen

Viele der arbeitenden Kinder gehen nicht oder nur unregelmässig zur Schule. Damit beginnt ein Teufelskreis: Ohne Ausbildung haben die Kinder später kaum Chancen auf einen besseren Verdienst und auf ein würdevolles Leben. Zwar hat sich die Zahl der Kinderarbeiter/innen in den letzten Jahren verringert. Doch nun droht Covid-19 die Erfolge wieder zunichte zu machen.

Hier einige konkrete Forderungen:

- Angemessener sozialer Schutz für alle, einschliesslich eines universellen Kindergeldes.
- Erhöhte Ausgaben für kostenlose und qualitativ gute Schulbildung und die Wiedereinschulung

aller Kinder – einschliesslich der Kinder, die vor Covid-19 nicht zur Schule gegangen sind.

- Förderung von menschenwürdiger Arbeit für Erwachsene, damit Familien nicht darauf angewiesen sind, dass Kinder helfen, das Familieneinkommen zu erwirtschaften.

- Ein Ende der schädlichen Geschlechternormen und Diskriminierung, die Kinderarbeit beeinflussen.

- Investitionen in Kinderschutzsysteme, landwirtschaftliche Entwicklung, ländliche öffentliche Dienstleistungen, Infrastruktur und Existenzgrundlagen.



AURORA BLEIBT UNGERÜHRT

Olivier Vogelsang

Lausanne – Die Aurora von Milo Martin am Platz Saint-François verzog während der Pandemie keine Miene, wie es sich für eine Statue gehört. Sie hat auch Frauenstreiks und Klimaproteste gesehen, ohne mit einer Maske ausgerüstet oder sonst verziert zu

werden, ausser ihren Nägeln, die stets sorgfältig rot lackiert sind.

Während wir endlich Licht am Ende des Pandemie-Tunnels zu erblicken hoffen, ist der Blick auf Aurora zurzeit durch den Zaun an der Baustelle des Kinos Capitol verstellt.

Olivier Vogelsang, geb. 1966 in Genf, ist seit über 25 Jahren als Reporter und Fotograf tätig. Seine Bilder aus Bürgerkriegen auf dem Balkan, im Nahen Osten und in Afrika brachten ihm mehrere Auszeichnungen ein. www.disvoir.net/

?

QUIZ

Weisst du's?

1. Der SGB und der SEV rufen für den 18. September zu einer Kundgebung in Bern auf. Was ist deren Hauptthema?

- a. Die Altersvorsorge.
- b. Die Verlängerung der Bezugsdauer der Kurzarbeitsentschädigung.
- c. Das Referendum gegen die Abschaffung der Stempelsteuer.

2. Um welchen Betrag würde die Abschaffung der Stempelsteuer die Steuereinnahmen ungefähr senken?

- a. Um mehrere hundert Millionen Franken.
- b. Um mehr als eine Milliarde Franken.
- c. Um mehr als 10 Milliarden Franken.

3. Die SEV-Petition zur Rettung der Fahrvergünstigungen für das Personal (FVP) war ein Erfolg. Wie viele Unterschriften hat der SEV gesammelt?

- a. Über 15 000 Unterschriften.
- b. Über 20 000 Unterschriften.
- c. Über 26 000 Unterschriften.

4. Welchem SEV-Gremium gehört Mathieu Gavin an?

- a. Dem Vorstand SEV.
- b. Der GAV-Konferenz.
- c. Der Jugendkommission.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 24. August 2021** an:

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

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

Lösung des Quiz aus Nr. 8/2021:
c/b/a/d

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat Jacky Rod, Prévèrenge, Mitglied PV Vaud.

AUF DEN SPUREN VON ...

Mathieu Gavin, Infra-Lokführer und Ausbildner



Mathieu Gavin vor einem der diversen Triebfahrzeuge, die er fährt, einem Tm 234-4 für den Gleisbau.

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

Der 30-jährige Mathieu Gavin liebt die Abwechslung, die seine Arbeit im Führerstand, die logistische Organisation und die Verantwortung auf den Baustellen bieten. Als Ausbilder gibt er dieses Wissen gerne weiter. Als Delegierter der GAV-Konferenz kämpft er für die Anerkennung und faire Bezahlung seines Berufes, denn ein Infrastruktur-Lokführer muss viele Kompetenzen mitbringen.

Am Bahnhof Yverdon erkenne ich Mathieu Gavin auf dem Bahnsteig sofort an seinem Overall und dem orangefarbenen Helm. Seine letzte Aufgabe des Tages ist es, eines der Infra-Fahrzeuge zu betanken, die er selbst fährt. Der nagelneue Bauraktor Tm 234-4 hat einen Dieselmotor und zwei Achsen. Er benutzt ihn für kleine Arbeiten, wie z. B. Schienenwechsel. Mathieu führt mich herum und erklärt mir, wie eine solche Maschine gesteuert wird. Als Inhaber einer B100-Lizenz fährt er verschiedene, auf 100 km/h begrenzte Maschinen wie die Am und auch schwerere Maschinen, die für das Auswechseln von Schotter, Schwellen und Schienen eingesetzt werden. Er ist zu 40 % Infra-Lokführer und bildet zu 60 % Fahrschüler/innen aus.

Für ihn gibt es nichts Abwechslungsreicheres als diesen Beruf, den er seit neun Jahren ausübt. Mal macht er zwei Stunden nichts ausser Fahren, mal nutzt er nachts die Wartezeit auf einer Baustelle zum Erledigen von IT-Aufgaben und Verwaltungsarbeit. Manchmal steigt er aus und hilft draussen mit. Gelegentlich kommt er als Begleiter, Schutz- bzw. Sicherheitsbeauftragter oder als Leiter kleiner Baustellen zum Einsatz. «Wir sind Bahnlogistiker», resümiert er. «Die Arbeit besteht aus einem logistischen und organisatorischen Teil und aus Fahren. Das sind die beiden Seiten meines Jobs. Wir liefern das Material, wir organisieren die Papiere oder koordinieren Sendungen am Computer, darin besteht der planerische Aspekt. Das ist das Besondere, das ich an unserem Beruf interessant finde. Zum Beispiel muss ich morgen nach Moudon, und es ist an mir, daran zu denken, dass das nicht einfach wird, weil die Strecke eingleisig ist.» Nachts wird gebaut, also fährt er am Tag hin, und das wird immer komplizierter, denn tagsüber gibt es kaum freie Trassen.

Ein Jobwechsel kommt für Mathieu nicht in Frage. Die Vorteile? «Wenn wir mit unserer Nachtarbeit früher fertig werden, können wir uns schon auf den nächsten Tag vorbereiten. Es gibt nicht immer einen bestimmten Zeitplan. Diese Flexibilität erfordert einen gewissen Ein-

fallsreichtum, oft muss ich alleine Lösungen finden.» Diese grosse Verantwortung verdient seiner Meinung nach mehr Anerkennung durch die SBB. Daher war er auch zu diesem Portrait bereit. «Es ist wichtig, dass wir über diesen Job sprechen, denn hinter den eindrucklichen Maschinen steckt viel Geschick in Planung und Logistik, wir kennen die Gleise. All das ist nicht immer genügend bekannt. Ich bin immer wieder überrascht vom Einfallsreichtum meiner Kollegen. Die Züge fahren Tag und Nacht, aber was alles dahintersteckt, damit alles funktioniert ... Teil dieses Räderwerks zu sein gefällt mir.»

In den letzten Monaten habe der Lokpersonalmangel zurecht viel Aufmerksamkeit gefunden, doch es sei an der Zeit, die Probleme bei Infra etwas mehr in den Vordergrund zu rücken und die Kompetenzen der Mitarbeitenden anzuerkennen. «Das bedeutet: Gleicher Lohn wie ein Personenverkehrsloführer, der einen doppelt so schnellen Lohnaufstieg hat. Gleiche Arbeit, gleicher Lohn, gleiche Lohnklasse. Wir müssen die gleichen Anforderungen erfüllen, und dazu kommt noch der ganze logistische Teil.»

Mathieus Lebenslauf erklärt zweifellos seine Eignung für diesen Beruf, in dem stets Unvorhergesehenes passiert. Durch die Scheidung seiner Eltern, die beide bei der Post arbeiteten, musste er oft umziehen, «eine gute Lebensschu-

le in Anpassungsfähigkeit». Verankert ist er vor allem in Morrens (VD), wo er seine frühe Kindheit verbrachte und seit zwei Jahren mit seiner Partnerin lebt, die er im Iran kennengelernt hat. Auch in Yverdon, wo er die Schule besucht hat, und im Wallis fühlt er sich heimisch. Ursprünglich war Informatik seine Leidenschaft, doch als er lange keinen Ausbildungsplatz fand, schlug ihm eine Berufsberaterin eine Logistikerlehre vor, die er nach einigen Praktika bei Login begann. Dort entdeckte er bei Cargo das Rangieren und Fahren von Zügen, bevor zu Infra kam.

Zum SEV kam er zuerst vor allem wegen dem Rechtsschutz für jeden Zugunfall: «Das sprach mich an!» In der Gewerkschaft aktiv zu sein ist ihm wichtig. «Deshalb bin ich GAV-Delegierter geworden. Ich möchte selbst Teil der Sache sein, bevor ich andere kritisiere.» Natürlich ist er ein wenig enttäuscht, dass er für seine Kolleg/innen nicht so viel erreichen konnte wie erhofft.

Um Kraft zu tanken, reist Mathieu gerne mit dem Zug durch Europa, joggt, fährt Mountainbike und hört viel Musik. Seine neueste Entdeckung: Altin Gün, der westlichen Rock mit traditioneller türkischer Musik verbindet. Er interessiert sich für Geopolitik und liest viel Zeitung. Um andere ausbilden zu können, muss man selbst neugierig und lernwillig sein – beides Qualitäten, die Mathieu nicht fehlen!

FORTSCHRITT

Bertschy

