



SEV Nr.4

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



RENTENREFORM

Referendum gegen AHV 21 ist ein Erfolg

Edito von Giorgio Tuti, Präsident SEV

Die 151782 Unterschriften, die innert 100 Tagen gegen AHV 21 zusammengekommen sind, sind ein prächtiger Erfolg. Gegen die Reform, die in erster Linie auf dem Buckel der Frauen geplant ist, waren schon nach 50 Tagen 100 000 Unterschriften beisammen, also das Doppelte der erforderlichen Unterschriften in der Hälfte der Frist.

Der Zusammenschluss aus Gewerkschaften, linken Parteien und Frauenorganisationen sendet damit ein starkes Signal an die Bevölkerung und die übrigen politischen Kreise. Wir sind nicht einverstanden, dass die Frauen für das Reformpaket bezahlen müssen! Mit den Unterschriften ist eine klare Botschaft verbunden: Keine Erhöhung des Rentenalters von 64 auf 65 Jahre, solange die Gleichstellung beim Lohn nicht erreicht

ist. Zwar steht im öffentlichen Verkehr die Lohnungleichheit nicht im Vordergrund, aber in anderen Branchen sehr wohl. Im Durchschnitt verdienen Frauen 19% weniger als Männer. Ihre Renten sind 30% tiefer als jene der Männer, insbesondere weil sie oft Teilzeit arbeiten, vor allem um sich um Kinder zu kümmern.

Aber das Referendum wurde nicht nur deswegen zum Erfolg. AHV 21 ist nämlich nur ein erster Schritt auf dem Weg, die Altersvorsorge der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu schwächen. Bei der Reform der Zweiten Säule hat die rechte Parlamentsseite den Kompromiss von Gewerkschaften und der Arbeitgeberschaft zerlegt. Weiter kommen von dieser Seite zwei Initiativen, wobei die eine vorsieht, das Rentenalter an die Lebenserwartung zu koppeln; die andere will Rentensenkungen

für den Fall, dass die Kapitalerträge nicht ausreichen. Dies sind unzumutbare Angriffe auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, aber auch auf die Rentnerinnen und Rentner.

Wir vom SEV sind wie der SGB der gegenteiligen Meinung, nämlich dass es höchste Zeit ist, die Renten zu verbessern. Dies geht am einfachsten über die Annahme der Initiative für eine 13. AHV-Rente, die unter anderem aus Gewinnen der Nationalbank finanziert werden kann. Die Initiative des SGB, die diese Verteilung der Nationalbankgewinne zugunsten der AHV vorsieht, wird noch diesen Frühling lanciert.

Dies ist der grosse Zusammenhang, in welchem die Abstimmung über AHV 21 stattfinden wird, voraussichtlich bereits im September. Wir stehen bereit, um diese Reform zurückzuweisen.

Valérie Solano

Die neue SEV-Vizepräsidentin zieht eine erste Bilanz nach drei Monaten im Amt.

2

Ukraine

Reportage über die Arbeit der Eisenbahner:innen im attackierten Land.

6 und 7

Guter Kompromiss

Der GAV SBB Cargo International bringt Fortschritte bei tragbaren Konzessionen.

9

SBB-Bilanz 2021

Die SBB hat ihren Jahresabschluss 2021 vorgestellt, der von Corona geprägt ist und ein Defizit von 325 Millionen Franken ausweist. Die SBB will Einsparungen vornehmen – auch beim Personal. Für den SEV ist klar, die SBB muss längerfristig in das Personal investieren statt zu sparen. Der SEV erwartet von der SBB, dass sie alles unternimmt, um als Arbeitgeberin attraktiver zu werden, besonders was das Gleichgewicht von Berufs- und Privatleben angeht. «Das ist der einzige Weg, um die bevorstehenden Pensionierungen zu bewältigen», hält SEV-Vizepräsidentin Valérie Solano fest.



ERIC ROSET

Kundgebung gegen Krieg



Für den Samstag, 2. April 2022 rufen die Gewerkschaften und andere Organisationen erneut zu einer nationalen Kundgebung gegen den Angriff Russlands auf die Ukraine auf. Besammlung ist um 13:30 Uhr auf der Schützenmatte in Bern. Die Gewerkschaften fordern ein sofortiges Ende des Krieges und unterstützen die Sanktionen des Bundesrates. Da die Folgen des Krieges auch in der Schweizer Wirtschaft spürbar sind, fordert der SGB vom Bundesrat, rasch wirksame Massnahmen zur Verhinderung von Lohneinbussen und Arbeitslosigkeit zu ergreifen.

VPOD in Biel, SEV in Thun

Die Gewerkschaften SEV und VPOD haben sich darauf geeinigt, in der Wahrnehmung der Sozialpartnerschaft neue Wege zu gehen und gleichzeitig die Chance zu nutzen, ihre Ressourcen für die Wahrnehmung der Gewerkschaftsarbeit zu optimieren und neu auszurichten. Das heisst konkret, dass sich die Gewerkschaft SEV beim Gesamtarbeitsvertrag der Verkehrsbetriebe Biel als Vertragspartei rückwirkend per 1. Januar 2022 zurückzieht. Im Gegenzug zieht sich die Gewerkschaft VPOD beim Gesamtarbeitsvertrag der Verkehrsbetriebe Thun als Vertragspartei ebenfalls rückwirkend per 1. Januar 2022 zurück.

INTERVIEW MIT VALÉRIE SOLANO

«Es ist nicht alles rosig bei der SBB»

Vivian Bologna/Übers. Barbara Spalinger
vivian.bologna@sev-online.ch

Seit dem 1. Januar dieses Jahres ist Valérie Solano Vizepräsidentin des SEV und sie freut sich auf die Herausforderungen, die sie erwarten. Sie ist für das Dossier SBB verantwortlich, deren Bilanz 2021 aktueller Anlass zu einigen Fragen an sie gibt.

Valérie, die SBB hat am 15. März ihre Bilanz 2021 vorgestellt. Wie beurteilst du ihre finanzielle Situation?

Es gibt die nackte Realität der Zahlen und des pandemiebedingten Defizits von 325 Millionen Franken. Wir stellen fest, dass dieses ohne die Unterstützung des Bundes sogar noch höher ausgefallen wäre. Unser politisches Engagement für die Unterstützung der öffentlichen Verkehrsbetriebe während der Coronakrise war immer vorhanden.

Abgesehen von den Zahlen ist mir aber wichtiger, die strategische Ausrichtung des Unternehmens zu kommentieren. Mit der Ankündigung, in ihrer Strategie 2030 auf Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit zu setzen, entspricht die SBB unserer Vision der Bahn und des Service public.

Man könnte also meinen, alles sei rosig ...

Das ist natürlich nicht der Fall, aber wir sind uns durchaus bewusst, dass es bei der SBB einen Kurswechsel gegeben hat. Sie nehmen das Ausmass ihrer fehlenden Investitionen in die Infrastruktur und den Mangel an Lokpersonal, insbesondere in der Westschweiz, wahr. Auch wenn dieser letztere zu verschwinden scheint, pocht der SEV darauf, dass weitere Ausbildungsanstrengungen – nicht nur für das Lokpersonal – absolut notwendig sind, um den reibungslosen Betrieb der SBB zu gewährleisten.

Bei der Wartung des Rollmaterials ist es zwingend notwendig, die Kompetenzen innerhalb des Unternehmens zu behalten. Nur so kann man die Qualität sichern. Bei der Division Infrastruktur hören wir, dass es nicht möglich sei, auf grossen Baustellen genügend SBB-An-

gestellte zu haben. Aber es ist für uns nicht hinnehmbar, dass für die gleiche Arbeit einige dem Arbeitszeitgesetz unterstellt sind, während das externe Personal unter dem weniger schützenden Arbeitsgesetz arbeitet. Wer für die SBB arbeitet, muss von den Arbeitsbedingungen des Unternehmens profitieren können.

Die SBB betont, dass die Zufriedenheit des Personals in fast allen Bereichen gestiegen ist. Überrascht dich das?

Nein, denn wir spüren einen Kulturwandel bei der SBB. Um diesen Trend fortzusetzen und auch angesichts der vielen anstehenden Pensionierungen muss die SBB weiter darüber nachdenken, wie sie ihre Attraktivität als Arbeitgeberin steigern kann, um vorab jüngere Menschen und Frauen anzuziehen. Dies geschieht insbesondere über eine bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben und die Schaffung attraktiver Teilzeitmodelle, auch für die Berufe im operativen Bereich. Der erhöhte Bedarf an Mitarbeitenden hängt auch damit zusammen, dass der öffentliche Verkehr ein Teil der Lösung des Klimaproblems ist. Wir gehen davon aus, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und damit auch das Angebot steigen wird.

Aus gewerkschaftlicher Sicht sind die Verhandlungen über die Berufsbilder bei SBB Cargo wenig befriedigend. Wird es notwendig sein, den Ton zu verschärfen?

Es ist viel zu früh, um zu sagen, wie unsere Antwort aussehen wird. Aber eines ist sicher: Bei Cargo erwarten wir von der SBB, dass sie bei der Sozialpartnerschaft mitzieht. Um die 18 Berufsbilder neu zu definieren, braucht es Transparenz, denn es kann nicht sein, dass die Angestellten nicht wissen, wie sich ihre Funktionen entwickeln. Bei den Verhandlungen gibt es einiges zu tun, aber letztlich werden die betroffenen SEV-Mitglieder bestimmen, wie es weitergeht.

Du sprichst die Rolle der Betroffenen an. Was muss an der Demokratie des SEV verbessert werden?

Der Einbezug der von organisatorischen Veränderungen, Stellenabbau oder der Verände-

rung von Berufsbildern Betroffenen kann noch verbessert werden. Dazu muss man gezielter informieren und die Präsenz vor Ort erhöhen. Nur so kann man die Direktbetroffenen einbeziehen. Demokratie im Allgemeinen existiert nur, wenn sie lebendig ist.

In Zeiten der Digitalisierung sprichst du von Präsenz vor Ort. Ist das nicht ein wenig anachronistisch?

Nein, denn wir wissen, dass die Präsenz vor Ort funktioniert! Auch wenn heutzutage jeder in sozialen Netzwerken unterwegs oder ständig online ist, ist es unerlässlich, sich physisch zu sehen. Es ist wichtig für die Arbeitnehmer:innen, uns zu sehen, genauso wie es für uns zentral ist, sie zu treffen, um aus erster Hand zu hören, was ihre Bedürfnisse sind, um dann gemeinsam mit ihnen Forderungen zu formulieren. Der SEV ist keine von Mitgliedern abgehobene NGO, und das spüren wir bei diesen Treffen auf beiden Seiten, denn was man sich direkt sagt, kommt anders an als über digitale Medien. Das bedeutet nicht, dass man nicht digital kommunizieren sollte, wir wollen beides komplementär verwenden. Wir wollen auch nicht, dass die digitale Transformation der SBB ohne die Arbeitnehmer:innen stattfindet. Wir setzen uns deshalb für eine Unterstützung der Betroffenen ein, insbesondere bei der Schaffung eines Coaching-Netzwerks, das aus dem Digitalfonds finanziert wird.

Reden wir von Mitgliederwerbung. Wie wird die neue Werbestrategie des SEV-Vorstands bei der SBB umgesetzt?

Einer der Punkte dieser Strategie ist die Notwendigkeit, Rekrutierungsziele für die einzelnen Unterverbände festzulegen. Wir stellen fest, dass wir bei der SBB keinen einheitlichen Organisationsgrad haben. Dank mehr Präsenz vor Ort sind wir zuversichtlich, dass wir mehr SBB-Mitarbeitende von einer Mitgliedschaft überzeugen können. Diese Aktionen vor Ort dienen auch dazu, den Nachwuchs für unsere Gewerkschaft zu sichern. Parallel zu den Beschäftigten der SBB werden in den nächsten Jahren auch viele aktive Gewerkschafter:innen in den Ruhestand gehen.

PHILIPP HADORN antwortet

«Das Swiss- Personal hat schon genug Opfer gebracht»

Warum wehrt sich SEV-GATA dagegen, dass der vor mehr als einem Jahr mit der Swiss unterzeichnete Krisen-GAV für das Bodenpersonal jetzt umgesetzt wird?

Der Krisen-GAV wurde im Januar 2021, also mitten in der Covid-Krise, wegen der damals sehr schwierigen Finanzlage der Swiss ausgehandelt und anschliessend von unseren Mitgliedern in einer digitalen Abstimmung genehmigt. Er sieht zusätzlich zu den zuvor beschlossenen Sparbeiträgen des Personals vor, die Streichung von einem Drittel des 13. Monatslohns und der Performance-Prämie während einer klar definierten Zeit. Der Vertrag tritt gemäss Vereinbarung erst nach dem Ende der gesetzlich möglichen Kurzarbeit in Kraft.

Seit dem 1. März verzichtet die Swiss auf Kurzarbeit und nimmt dies zum Anlass, den Krisen-GAV vorzeitig in Kraft zu setzen. Denn Kurzarbeit wäre weiterhin möglich. Darum verstösst die Inkraftsetzung zum jetzigen Zeitpunkt gegen die Vereinbarung, folglich muss die Swiss mit der Umsetzung noch zuwarten. Nachdem die Gespräche mit der Swiss-Leitung bisher fruchtlos geblieben sind, prüft SEV-GATA nun den Rechtsweg.

In Anbetracht der verbesserten Finanzlage und des zunehmenden Flugverkehrs sollte die Swiss sogar besser

ganz auf die Sparmassnahmen des Krisen-GAV verzichten, denn das Personal hat schon genug Covid-Opfer gebracht: mit dem Lohnverlust durch Kurzarbeit, durch die Massenentlassung, durch freiwillige Pensenreduktionen, Frühpensionierungen und Nichtersetzung natürlicher Abgänge, durch flexible Arbeitseinsätze, Inkaufnahme gesundheitlicher Risiken usw.

Personal und Gewerkschaften hofften mit dem Krisen-GAV die Massenentlassung zu verhindern, welche die Swiss im letzten Mai trotzdem beschloss. Seit Januar 2020 hat die Swiss das Bodenpersonal von rund 1700 Vollzeitstellen auf heute rund 1400 reduziert. Nun sucht sie wieder 50 zusätzliche Mitarbeitende. Die vom Bund garantierte Darlehenslimite von 1,5 Milliarden hat sie kaum zur Hälfte ausgeschöpft und bereits Schulden zurückbezahlen können.

Statt einem happigen Lohnabzug verdient das Swiss-Personal vielmehr eine Covid-Prämie wie das Personal des Mutterkonzerns. Der Lufthansa-Chef hat vor Kurzem eine 800-Euro-Prämie für alle Mitarbeitenden angekündigt als Anerkennung ihres Einsatzes während der Pandemie. Das sollte auch die Swiss tun.

Philipp Hadorn ist Gewerkschaftssekretär SEV und Präsident von SEV-GATA, der Luftverkehrsabteilung des SEV. Hast auch du eine Frage an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

PETITION TPF

711 Unterschriften für einen guten GAV

Yves Sancey/Übersetzung: Michael Spahr
yves.sancey@sev-online.ch

«Für echte Verhandlungen und einen starken GAV! Gegen den Abbau der Arbeitsbedingungen!» So lautet der Titel der Petition, die von 711 unzufriedenen Angestellten der Freiburger Verkehrsbetriebe TPF unterzeichnet und nun übergeben wurde. Sie ist eine deutliche Antwort auf die Angriffe der Direktion auf die Arbeitsbedingungen des Personals. Die Sektion SEV-TPF bereitet sich auf einen Kampf vor, falls die Direktion das Personal nicht anhören will.

Am Montagmorgen, 28. März, hatte sich die Sektion SEV-TPF vor dem Eingang des Gebäudes in Givisiez mit der Direktion zu einer COP-Sitzung verabredet. Eine Delegation von rund 20 Personen nutzte die Gelegenheit, um dem Direktor der TPF einen grossen Karton mit Unterschriftenbögen zu übergeben. 711 Personen haben die Petition unterschrieben, was für ein öffentliches Verkehrsunternehmen mit 1159 Mitarbeitenden eine bemerkenswerte Zahl ist. «Das zeigt: Die Mobilisierung ist sehr stark», sagt Fritz Haenni, Präsident der Sektion SEV-TPF und Buschauffeur im Unternehmen. «Eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen kommt für die Mitarbeitenden nicht in Frage. Die Leute sind enttäuscht, einige sehr wütend.»

Die Petition fordert «Verhandlungen, die den Forderungen des Personals Rechnung tragen und nicht auf dessen Buckel Einsparungen bringen. Falls von der Direktion der TPF keine zufriedenstellende Antwort erfolgt, werden die Unterzeichnenden an den Versammlungen des SEV teilnehmen, um weitergehende Massnahmen zu beschliessen, die nötig sind, um sich Gehör zu verschaffen.» Der Aufruf zu «echten Verhandlungen» ist damit ebenso klar wie die Entschlossenheit des Personals.

GAV-Verhandlungen ausgesetzt

Es ist Feuer im Dach zwischen der Direktion der TPF und dem Personal. Grund dafür sind die Diskussionen im Hinblick auf die Erneuerung des Gesamtarbeitsvertrags des Unternehmens, die in eine Sackgasse geführt haben. Zurzeit sind die Verhandlungen ausgesetzt. Die Gewerkschaften, darunter der SEV, hatten im Herbst nach vier fruchtlosen Treffen beschlossen, den Verhandlungstisch zu verlassen. «Das Ziel ist nicht ein Streit. Aber wenn eine Seite nichts zu sagen hat, sind es keine echten Verhandlungen», kritisierte Fritz Haenni die Treffen damals. Die Petition war am 18. November letzten Jahres an einer gut besuchten Versammlung gestartet worden. Mehr als 140 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der TPF hatten dort bereits ihrem Unmut über die Angriffe der Direktion Luft gemacht. «Es freut mich, zu sehen, dass das Perso-

nal seit dem Herbst entschlossen ist zu kämpfen, falls die Direktion auf ihren Positionen beharren sollte und wir bei ihr weiterhin auf taube Ohren stossen sollten», sagt der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Pablo Guarino.

Seit Beginn der Verhandlungen vor einem Jahr hatte der SEV der Direktion klargemacht, dass er eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen nicht akzeptieren würde. So bekämpft er die geplante Senkung der Anzahl Ferientage oder die Abschaffung der Zulagen für das Fahren im Stadtverkehr oder für die Übernahme von Extraleistungen wie den Transport von Fans.

Der SEV wird auf Basis dieser Sparvorschläge nicht verhandeln. Die Verhandlungen werden erst dann wieder aufgenommen, wenn angemessene Vorschläge vorgelegt werden. Dies wird auch in der Petition gefordert. Der Ball liegt nun bei der Geschäftsleitung. Der Rücktritt des Verwaltungsratspräsidenten – Ex-Staatsrat Georges Godel – und der Abgang des Personalchefs Ende März schwächen zweifellos das Unternehmen. Es täte besser daran, seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzuhören und im Rahmen einer Sozialpartnerschaft zu agieren, statt eine Konfrontation zu suchen. Sollte die Unternehmensleitung nicht zur Vernunft kommen, ist die Sektion bereit zum Kampf und zur Mobilisierung. Sie bereitet zukünftige Aktionen vor für den Fall, dass die Einsparungen auf dem Buckel des Personals beibehalten werden sollten.



Das Referendum gegen die Abschaffung der Verrechnungssteuer auf Obligationen stand lange im Schatten des Referendums gegen die AHV 21. Nun sind auch hier genügend Unterschriften zusammengekommen. **65 000 Personen haben unterschrieben.** Anfang April werden die Gewerkschaften, die SP und die Grünen das Referendum bei der Bundeskanzlei einreichen. Damit soll einmal mehr ein Zeichen gegen Steuergeschenke für die Reichen gesetzt werden.

Anlässlich des Internationalen Tags zur Beseitigung der Rassendiskriminierung (21. März) hat die Eidgenössische Kommission gegen Rassismus EKR neue Zahlen präsentiert. Demnach gab fast ein Drittel der Befragten an, Opfer von Gewalt oder Diskriminierung geworden zu sein, insbesondere am Arbeitsplatz und im öffentlichen Raum. Dieser Prozentsatz ist seit 2016 gestiegen. 56 % der Personen gaben an, aufgrund ihrer Nationalität diskriminiert worden zu sein, und 35% aufgrund ihrer Sprache oder ihres Akzents. Diese Zahlen zeigen, dass sich Rassismus in der Schweiz immer noch konkret, alltäglich und deutlich manifestiert. Der Kampf gegen Rassismus muss gemeinsam, systematisch und bewusst weitergeführt werden. Es müssen wirksame Massnahmen ergriffen werden, welche die Gesellschaft einen, nicht spalten.



711 unzufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der TPF haben eine Petition für «echte GAV-Verhandlungen» unterschrieben.

BRANCHENTAGUNG SCHIFF

Nach der Covid-Krise fehlt Personal



Tagungsort war einmal mehr ein Vierwaldstättersee-Schiff, MS Schwyz. Gruppenbild auf dem Dampfschiff Schiller.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nach einem Jahr Unterbruch wegen Covid haben sich Vertreter:innen von Schiffsbetrieben aus dem ganzen Land am 24. März an der Branchentagung Schiff des SEV-Unterverbands VPT in Luzern wieder persönlich getroffen.

SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser referierte wegen seiner Covid-Ansteckung jedoch per Videokonferenz. Er sprach über die Referenden und Initiativen von Gewerkschaftsbund und SEV gegen AHV 21, für eine 13. AHV-Rente und für die Verwendung eines Teils der Nationalbankgewinne zur Finanzierung der AHV. VPT-Vizepräsident René Schnegg konnte vermelden, dass der VPT in den ersten zwei Monaten schon 161 Neumitglieder geworben und den

Rückgang der aktiven (nicht pensionierten) Mitglieder gestoppt hat. Angesichts der in allen öV-Betrieben anstehenden Pensionierungswelle müssen möglichst alle jungen Kolleginnen und Kollegen gewonnen werden, um den Organisationsgrad zu halten und zu heben, betonte Schnegg.

Personallücken und Abgänge

Die Berichte der Delegationen zeigten, dass die Personalsituation in den Schiffsbetrieben durch die Covid-Krise verschlechtert wurde, weil zu wenig neue Mitarbeitende angestellt und ausgebildet wurden, während wegen der schwierigen Lage (z. B. Kurzarbeit und damit verbundener Lohnausfall in vielen Betrieben) weitere Abgänge dazukamen.

Am Genfersee (CGN) müssten gar rund 30 Nautiker:innen angestellt werden, um die 3,5 Mio. Überstunden abzubauen. Zudem sollen zusätzliche

Schiffe in Betrieb gehen. Am Zürichsee (ZSG) haben in letzter Zeit mehrere junge Kassiere und Schiffsführer gekündigt, offenbar wegen Überforderung. «Laufbahnen dürfen nicht zu sehr beschleunigt werden», wurde an der Tagung gewarnt. Bei der ZSG sind in jüngster Zeit auch erfahrene Handwerker und Schiffsführer abgesprungen, weil offensichtlich das Vertrauen in die neue Leitung stark gesunken ist, wie eine Umfrage beim Personal bestätigte.

Solche Abgänge sind umso ernster zu nehmen, als Schiffsleute ihren Betrieben normalerweise sehr treu sind, trotz bescheidener Löhne im Verhältnis zu ihrem grossen Knowhow und ihrer Erfahrung, trotz vielerorts prekärer Anstellungsbedingungen wegen der Kleinheit der Betriebe und ihrer Wetterabhängigkeit, trotz vieler Überstunden im Sommer usw. Ein Grund für die Treue ist sicher die Be-

geistung für die Nautik, die bei den Tagungsteilnehmenden immer wieder spürbar war.

«Richtige Formel»

«Ich war immer gern Matrose und stolz darauf», sagte denn auch Patrick Clot bei seiner Verabschiedung aus dem Branchenvorstand, in dem er seit der Gründung der VPT-Branchen die Schiffstagung mitorganisierte. «Die stets gute Beteiligung und Disziplin an den Tagungen zeigt, dass es die

richtige Formel ist. Macht weiter so, es gibt noch viel zu tun!» Als neuer Vertreter des VPT Lac Léman im Branchenvorstand wurde Sektionspräsident Mathias Gay-Crosier gewählt.

Der Austausch zeigte zudem, dass neben den Direktionen vom Bodensee und Luganersee (und Lago Maggiore), mit denen die Sozialpartnerschaft schon bisher schwierig war, auch andere Direktionen tendenziell gern möglichst viel mit einer möglichst abhängigen, aussortierten Personalkommission regeln möchten. Solchen Ideen konnte immerhin bei der neu ausgelagerten BLS-Schiffahrt im neuen GAV mit einer klaren Regelung der Mitwirkung ein Riegel geschoben werden.

Mit der BLS-Schiffahrt laufen seit Februar auch Verhandlungen für ein neues Lohnsystem, wie auch bei der CGN, die dafür zwei Jahre vorsieht. Die BLS-Schiffahrt aber sprach von vier Monaten: Sportlich, diese Berner!



Mathias Gay-Crosier und Patrick Clot.

ANZEIGE

Sie als Mitglied des SEV zahlen 5000 CHF in die Anlagelösung ein und erhalten 500 CHF geschenkt.*

Jedes Geld ist eine Chance.

Professionelle Vermögensverwaltung schon ab 1 Franken Startkapital.
cler.ch/anlegen

Diese Angaben dienen ausschliesslich Werbezwecken. Für die Strategiefonds verweisen wir auf den Prospekt und die Wesentlichen Anlegerinformationen. Sie können diese kostenlos auf unserer Webseite unter cler.ch sowie in Papierform in allen Geschäftsstellen der Bank Cler, bei der Fondsleitung oder bei der Depotbank beziehen.

*Die Bank Cler schenkt Ihnen als Mitglied der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) 10% Bonus auf Ihre Einzahlungen in die Anlagelösung, die 10000 CHF übersteigen. Bis maximal 500 CHF pro Jahr. Dieses Angebot gilt in den ersten beiden Jahren, nachdem die Bank Cler Sie als Mitglied erfasst hat. cler.ch/sev

Zeit, über Geld zu reden.

Bank
Banque
Banca

CLER

VORSTAND SEV

Zukunft für die rollende Landstrasse?

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

Der Vorstand SEV hat am 18. März die ausgeglichene Jahresrechnung für 2021 genehmigt. Zudem hat er sich mit der Vernehmlassungsantwort zur Finanzierung der Rollenden Landstrasse beschäftigt.

Die verkehrspolitische Koordinatorin des SEV, Daniela Lehmann, hat die Haltung des SEV zum Bundesbeschluss über die Rollende Landstrasse vorgestellt. Rollende Landstrasse? Diese transportiert jährlich rund 105 000 Lastwagen und Sattelaufleger durch die Alpen. Sie eignet sich besonders für den alpenquerenden Verkehr von Transporten, die aus logistischen Gründen schlecht im unbegleiteten kombinierten Verkehr befördert werden können, wie es auf der Seite des Bundesamts für Verkehr heisst. «Die Rollende Landstrasse war

bisher ein wesentlicher Bestandteil der Verlagerungspolitik», erläuterte Daniela Lehmann im Vorstand SEV. «Um den Betrieb der Rollenden Landstrasse für die Jahre 2024 bis 2028 abzusichern, ist eine Mitfinanzierung des Angebots bis 2028 vorgesehen.»

Die Umsetzung der Weiterführung und der Übergangsplanung der Rollenden Landstrasse erfordert gleichzeitig eine Anpassung des Bundesgesetzes über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (GVVG). Der SEV unterstützt selbstverständlich den Weiterbetrieb der Rollenden Landstrasse, zumal die Zahl der alpenquerenden Lastwagen auf der Strasse immer noch viel zu hoch ist in Bezug auf den Auftrag der Alpeninitiative, die das Volk vor bald 30 Jahren angenommen hat.

Die eidgenössische Finanzkontrolle hat 2018 in einem Bericht zur Rollende Landstrasse festgestellt, dass es

sich um ein effizientes Instrument der Verkehrsverlagerung in den Alpen handelt. Der Bericht weist darauf hin, dass bei einer Einstellung der Rollenden Landstrasse 75 Prozent dieser Transporte innert weniger als vier Jahren wieder auf der Strasse geführt würden. Das macht dem SEV Sorgen. In seiner Stellungnahme schreibt er: «Falls nach 2028 der Betrieb der Rollenden Landstrasse eingestellt würde, müsste ein zweckmässiges Paket von Begleitmassnahmen vorgesehen werden, um die Rückverlagerung der Transporte auf die Strasse zu verhindern. Wir verweisen deshalb auf die Stellungnahme der Alpeninitiative, welche die möglichen Elemente eines solchen Massnahmenpakets detailliert erläutert.»

Lobender Bericht der Geschäftsprüfungskommission

Der Vorstand hat weiter den Bericht der Geschäftsprüfungskommission

entgegengenommen. Deren Präsident Urs Frank erläuterte, dass das Corona-Jahr 2021 für den SEV eine grosse Herausforderung war. «Ungeachtet der schwierigen Umstände war der SEV immer für seine Mitglieder erreichbar und hat ihnen beistehen können.»

Trotz des lobenden Berichts hat die Kommission auch Verbesserungsvorschläge eingebracht. Sie hält fest,

dass in der Jugendkommission mehr Diversität erwünscht wäre. «Tatsächlich kommen 2021 sehr viele Mitglieder aus ZPV und LPV.»

Zudem hat der Vorstand eine erste Lesung des «Positionspapiers Digitalisierung» vorgenommen (siehe unten). Auch hat er eine Spende des SEV von 10 000 Franken ans Rote Kreuz zugunsten der Ukraine zur Kenntnis genommen.

Ausgeglichene Rechnung

Der Vorstand hat die Rechnung 2021 des SEV genehmigt. Diese schliesst vor allem dank der guten Mitgliederwerbung und rückläufiger Austritte ausgeglichen ab.

Wie schon früher in dieser Zeitung berichtet, haben die Werbeaktionen vor Ort Früchte getragen. «Damit konnten wir den Rückgang der Mitgliederbeiträge in Grenzen halten»,

erläuterte Finanzchef Aroldo Cambi. Gleichzeitig haben die Kapitalanlagen über 1,8 Millionen Franken eingebracht. «Aber 2022 könnte es ganz anders aussehen, denn die Teuerung steigt, was einen Einfluss auf die Zinssätze haben könnte», stellte Cambi klar. «Das Finanzergebnis ermöglicht es uns, auf eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge zu verzichten.»

SEV UND MOBILITÄT 4.0

«Digitalisierung ist nicht per se gut oder schlecht»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Der SEV-Vorstand hat am 18. März den Entwurf für das Positionspaper Digitalisierung für den Kongress im Oktober behandelt. Die Federführung für die Erarbeitung des Papiers liegt bei Daniela Lehmann. Wir sprachen mit ihr über das Papier und ihre Aufgaben als Koordinatorin Mobilität 4.0 im SEV.

Was ist die Digitalisierung und wie wirkt sie sich auf das Verkehrspersonal aus?

Daniela Lehmann: Die Digitalisierung ist die vierte industrielle Revolution. Nachdem die dritte Revolution die Automatisierung der Produktion gebracht hat, kommunizieren und kooperieren Menschen, Maschinen, Anlagen, Logistik und Produkte in der Industrie 4.0 direkt miteinander. Sie betrifft die Mitarbeitenden von Verkehrsbetrieben in sehr vielen Bereichen. So können beispielsweise Reinigungsmitarbeitende via Tablet Anweisungen erhalten und somit auch eng überwacht werden, ebenso das Fahrpersonal, was das ganze Fahrverhalten betrifft. Darum ist mit den Arbeitgeber:innen auszuhandeln, welche Daten sie erheben und zum Beispiel für die Personalbeurteilung verwenden dürfen. Die Digitalisierung an sich ist nicht gut oder schlecht. Als Gewerkschaft beurteilen wir sie an den konkreten Umsetzungen.

gen. Diese können zum Wohl der Mitarbeitenden ausfallen oder aber den reinen Profit in den Vordergrund stellen. Eine weitere Frage ist, welche Anwendungen wirklich nützlich und lohnend sind. So konnte man vor einiger Zeit lesen, dass Projekte wie Smarttrail 4.0 das Lokpersonal bald überflüssig machen könnten. Inzwischen weiss man, dass autonomes Fahren wegen der Komplexität unseres Bahnnetzes nicht so einfach ist und dass Menschen im Führerstand noch lange nötig sein werden.

Wozu dient das Positionspaper Digitalisierung? Und wie weit ist die Version 2022 schon gediehen, die an die Papiere von 2017 und 2019 anknüpft?

Das Positionspaper gibt die Leitplanken vor, wie der SEV Digitalisierungsmassnahmen beurteilen und beeinflussen will – auch im Rahmen von GAV-Verhandlungen –, und was unsere grundsätzlichen Forderungen punkto Digitalisierung sind. Am 18. März fand im Vorstand die erste Lesung des Papiers statt. Dort wurde unter anderem zu unserer Forderung nach Befähigung der Mitarbeitenden zum Mithalten mit der digitalen Entwicklung eine Ergänzung eingebracht: Wenn man E-Learning zur Weiterbildung anbietet, muss man die Mitarbeitenden auch befähigen, mit E-Learning-Programmen umgehen zu können. Im Juni ist im Vorstand eine zweite Lesung geplant. Am 27. Oktober wird dann der Kongress das Papier verabschieden.



Das Tablet oder Handy ist heute für viele ein unverzichtbares Arbeitsmittel. Bild: Serviceanlage Biel.

Was ist im Positionspaper 2022 neu gegenüber jenem von 2019?

Die wichtigste Neuerung ist sicher die Forderung nach einer Branchenlösung. Die Idee ist, dass die Verkehrsunternehmen gemeinsam Geld in einen Fonds einzahlen, um damit Lösungen für Mitarbeitende zu finanzieren, die beispielsweise Mühe haben, mit dem digitalen Wandel Schritt zu halten. Ein solcher gemeinsamer Fonds ermöglicht Lösungen auch bei kleinen Unternehmen, die dies allein nicht stemmen könnten. Angesichts der demografischen Herausforderungen für die Verkehrsunternehmen ist es auch in ihrem Interesse, dass möglichst viele Mitarbeitende dank umfassender Bildungsmassnahmen im eigenen Betrieb oder in der Branche weiterarbeiten können.

Klarer als bisher wird die überbordende Informationsflut angesprochen, welche die Arbeitgeber ihrem Personal über alle möglichen Kanäle zumuten. Diese Flut müssen sie nach dem Motto «Weniger ist mehr» reduzieren und ihren Mitarbeitenden in der Freizeit ein Recht auf Nichterreichbarkeit zugestehen.

Neu ist zudem ein eigener Abschnitt zum Homeoffice, mit dem wir in der Pandemie Erfahrungen sammeln konnten. Homeoffice-Lösungen müssen die Bedürfnisse der Mitarbeitenden berücksichtigen und die Gesetzgebung zur Arbeit einhalten. So gilt es Überwachungs-exzessen ebenso vorzubeugen wie der Vermischung von Privat- und Berufsleben und anderen psychosozialen Risiken.

Du bist seit 2017 Koordinatorin Mobilität 4.0 im SEV. Was tust du in dieser Funktion?

Nachdem der Kongress 2017 das erste Positionspaper Digitalisierung genehmigt hatte, wurde mein Pensum für diese Koordinationsaufgaben um 20 Prozent aufgestockt. Der grösste Teil davon fliesst im Moment ins Projekt Coaching-Netzwerk, das über den Digitalisierungsfonds der SBB finanziert wird. Ich gehe auch regelmässig an Versammlungen von Sektionen und Unterverbänden, um mit unseren Mitgliedern über Digitalisierungsfragen zu diskutieren. Diese Inputs helfen uns vom SEV-Team Digitalisierung, das Positionspaper Digitalisierung weiterzuentwickeln. Das Team Digitalisierung bespricht monatlich aktuelle Fragen, Projekte und Vernehmlassungen. Eine solche läuft jetzt gerade zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten-Infrastruktur. Dabei geht es um den Aufbau einer verlässlichen nationalen Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich, die zuverlässige Informationen zu allen relevanten Aspekten der Mobilität sammelt, bereitstellt und allen involvierten Parteien frei von kommerziellen Interessen zugänglich macht. Es ist dies ein wesentliches Element des Aufbaus eines digitalen Service public im Mobilitätsbereich, das aus unserer Sicht zwingend nur der Staat bereitstellen soll bzw. die vorgeschlagene neu zu schaffende Mobilitätsdatenanstalt (MDA).

Selbstverständlich nehme ich das ganze Jahr über gerne Anregungen und Hinweise zu Digitalisierungsthemen entgegen.

KRIEG IN DER UKRAINE

Menschen, die die Züge am Laufen halten



Alan Chin, Ausschnitt einer Reportage aus dem Business Insider vom 4. März 2022

Lwiw, Ukraine – Das ukrainische Eisenbahnnetz befindet sich mitten in der russischen Schusslinie. Alan Chin, ein unabhängiger Fotojournalist für die amerikanischen Medien Business Insider, Newsweek und New York Times, hat die Verantwortlichen der ukrainischen Eisenbahnen begleitet.

Seit dem Einmarsch der russischen Truppen in die Ukraine sind die Prioritäten klar: Zivilist:innen und verwundete Soldat:innen so schnell wie möglich evakuieren sowie humanitäre Hilfe und militärische Hilfsgüter bereitstellen. Zu Beginn der Invasion mussten die Führungskräfte der Ukrainischen Eisenbahnen ihren Hauptsitz in Kiew verlassen. So begann ihre Reise kreuz und quer durch das Land.

Ich treffe Oleksandr Pertsovskij am Haupteingang des Bahnhofs von Lwiw (Lemberg), einem imposanten Jugendstilbau aus dem Jahr 1904, als die Stadt noch Teil der Österreich-Ungarischen Monarchie war. Als Leiter des Personenverkehrs der Ukrsalisnyzja – der Ukrainischen Eisenbahnen – ist Pertsovskij einer der Menschen, welche den Bahnverkehr im Land am Laufen halten.

Tausende Menschen befinden sich nach ihrer Ankunft aus Kiew, Charkiw und anderen angegriffenen Gebieten dicht gedrängt im und um das Gebäude herum. Die meisten von ihnen warten auf Züge nach Polen, das 70 Kilometer westlich liegt. 10 000 Menschen werden jeden Tag über die Grenze transportiert. Vor Ort haben mehrere hundert Freiwillige Zelte errichtet. Sie stellen heiße Suppe, Kaf-

fee, Tee und Decken zur Verfügung. Draussen, wo sich die Temperaturen um den Gefrierpunkt bewegen, versammeln sich die Menschen an Feuern, um sich aufzuwärmen.

Eine radikal neue Arbeitswelt

Zu den Aufgaben von Pertsovskij gehört normalerweise die Vermarktung von «Jazzfestivals und sonstigen Feierlichkeiten». Aber am 24. Februar um 5 Uhr morgens, als russische Luft- und Raketenangriffe in Kiew und in der ganzen Ukraine den Beginn eines vollumfänglichen Angriffs an mehreren Fronten signalisierten, «veränderte sich mein Job und der jedes einzelnen Eisenbahnmitarbeiters im Land radikal», sagt er. Er entschuldigt sich und spricht mit mir und einem anderen Journalisten gleichzeitig, während sein Handy pausenlos klingelt und vibriert. «Jede Minute, Kinder, Essen, Tiere... Wenn mir der Akku ausgeht, werden Hunderte Menschen...» Pertsovskij muss einen weiteren Anruf annehmen, bevor er den Gedanken beenden kann.

Stationsleiter:innen, Beamt:innen, Helfer:innen und Diplomat:innen, sie alle wollen etwas von ihm. Jede Anfrage ist dringend. Mittlerweile ist rund ein Viertel der Menschen in der Ukraine auf der Flucht – in einem Land grösser als Frankreich. Es ist eine der grössten Vertreibungen von Men-

schen in jüngster Zeit. Es wird erwartet, dass noch viel mehr Menschen fliehen werden, denn die Situation verändert sich ständig.

Einige haben das Land mit dem Auto verlassen. Andere fürchteten, dass ihnen der Treibstoff ausgehen könnte oder dass sie von russischen Streitkräften umzingelt werden. Und die meisten Leute besitzen kein Auto. Foglich zwängen sich die Leute in die Züge der Ukrsalisnyzja. Der Bahnhof von Lwiw hat normalerweise ein Passagieraufkommen von 5000 bis 6000 Menschen pro Tag, aber in den letzten Tagen waren es bis zehnmals so viele. Nach Möglichkeit fuhren die Züge mit Hilfsgütern zurück in den Osten, in Richtung Kiew und zum Rest des Landes. «Viele unserer Züge fahren sowieso nach Polen. Es wäre eine Verschwendung von Ressourcen, sie leer zurückzubringen», sagt Pertsovskij. «Also beladen wir sie.»

«Früher habe ich Tourist:innen befördert»

Das Eisenbahnnetz der Ukraine ist umfangreich, und laut Pertsovskij lassen sich bis zu 6000 Reisende in einem einzigen Zug unterbringen. Auch das reguläre Ticketsystem wurde ausgesetzt. Ausserdem erzählt er: «Letzte Nacht bekam ich einen Anruf von einem Intercity-Zug – der schnellste und zuverlässigste Weg, um aus Kiew

Eisenbahn in der Ukraine

Die Ukrsalisnyzja, die ukrainische Eisenbahngesellschaft, wurde 1991 gegründet und zählte 2021 375900 Mitarbeitende. Die Gesellschaft verfügt über rund 4000 Lokomotiven, 1800 Automotoren, 6000 Personen- und 180000 Gütertransport-Wagen.

Im Jahr 2021 war die Ukraine mit

ihrer Eisenbahn beim Personenverkehr weltweit auf Platz 6. Im Warentransport belegte sie Platz 7 und bezüglich der Länge des Streckennetzes war sie mit ihren 23 000 km (russischer Gleisabstand von 1520 mm) auf dem 13. Platz (europaweit auf Platz 3). In der Ukraine gibt es über 1600 Bahnhöfe.



Oleksandr Pertsovskij, Leiter des Personenverkehrs bei den ukrainischen Eisenbahnen. Seit dem 24. Februar hat sich seine Arbeit radikal verändert.



Oleksandr Kamyschin (l.), CEO der Ukrsalisnyzja, gelang es zusammen mit den Mitgliedern seines Führungsteams, die Evakuierung von 2,5 Millionen Zivilisten zu koordinieren.



ALAN DHIN FOR INSIDER

Söhnen und erst seit sechs Monaten im Amt, immer noch ohne offiziellen Vertrag oder Gehalt. Zuvor studierte er am INSEAD in Frankreich, besass ein grosses Medienunternehmen und war Investmentmanager für die SCM-Gruppe des ukrainischen Oligarchen Rinat Achmetow.

Kamyschin sitzt neben dem Lokführer vorne im Zug und berät sich mit verschiedenen Abteilungsleitern, während der Zug teilweise mit 160 km/h durch die Landschaft donnert.

Die Karte auf dem Tisch

Kamyschin legt eine grosse Karte auf einen Tisch und beschreibt, was die Eisenbahn seit Kriegsbeginn sechs Tage zuvor erlebt hat. «Offiziell gab es einen Evakuierungsprozess aus Luhansk und Donezk [die seit Längerem umkämpften Gebiete in der Ostukraine]. Als die Bombenangriffe in Kiew begannen, wurde inoffiziell keine Evakuierung angekündigt. Aber allein aus den zehn grössten Städten der Ukraine, darunter Kiew, Charkiw, Odessa, Dnipro und Saporischschja, haben wir über 900 000 Menschen mit Hunderten von Zügen evakuiert. An Bord wurde es sehr unbequem, weil wir sie alle reingelassen haben, die Züge waren zur doppelten und dreifachen Kapazität gefüllt. Dafür brachten wir die Menschen in Sicherheit. Wir haben Teams gegründet, die sich im ganzen Land bewegen. In den letzten zwei Tagen war ich an mehr als zehn Orten. Ich habe 231 000 Angestellte. Es geht ihnen gut und sie sind bereit, ohne Schlaf zu arbeiten, aber ich muss ihnen zeigen, dass ich bei ihnen bin.»

Kamyschin berichtet direkt an den Infrastrukturminister Oleksandr Kubrakow und an Präsident Selenskij: «Als wir nach Kiew fuhren, kamen wir unter Beschuss; es flogen Raketen über die Gleise. Wir hatten Glück. Er sagte uns, dass die Armee und die Eisenbahnen derzeit die wichtigsten Strukturen der Ukraine stellen.» Kamyschin sagt, dass militärische und zivile Züge streng getrennt gehalten werden, aber sie teilen sich die gleichen Gleise, und das Militär hat Vorrang bei Lokomotiven, Rollmaterial und Fahrplänen.

Kamyschin stellt einige Mitglieder seines Teams vor und tut dies fast wie ein Bandleader, der für jeden Musiker nach seinem Solo eine Lobesrede bereithält: Slava Babak für Sicherheit und Vernetzung, Viacheslav Yeromin für Fracht und Warentransport, Iadimir Krot für Sicherheit, Natalia Zapolska, die Personalleiterin, und viele andere, die nicht benannt werden möchten.

Die Teammitglieder haben die unterschiedlichsten Hintergründe. Sie kommen aus der ganzen Ukraine, manche aus Regionen, die derzeit angegriffen werden, und sie sprechen abwechselnd Ukrainisch und Russisch. Während Kamyschin und Pertsovskij typische Vertreter einer aufstrebenden jungen, westlich orientierten Ukraine sind, repräsentieren die anderen die eher traditionelle Berufsgruppe der langjährigen Eisenbahner:innen. Sie tragen khakifarbene Uniformen, nicht Zivilkleidung, ihre Gesichter verdüstern sich, wenn sie ein neuer Bericht über ein Problem erreicht.

Yeromin, der für den Warentransport verantwortlich ist, versucht mit

Menschen auf der Flucht

Gemäss Schätzungen des UNHCR vom 25. März sind rund zehn Millionen Menschen in der Ukraine vertrieben worden, etwa ein Viertel der Bevölkerung. Davon sind fast 3,7 Millionen ins Ausland geflohen. Bis Redaktionsschluss sind über 16 000 von ihnen in die Schweiz gekommen.

aller Kraft, die Treibstoffversorgung zu sichern, sowohl für den Bahnbetrieb als auch für das gesamte Land. «Zuvor stammten 80 % unseres Gases und Treibstoffs aus Belarus und Russland. Jetzt müssen wir es mit Lieferungen aus Europa ersetzen.» Natürlich stehen auch Lebensmittel ganz oben auf der Liste, und zwar nicht nur der Import, sondern auch der Export. «Zuvor hatten wir 2000 Container pro Tag mit Getreide gefüllt, die zu den Seehäfen fuhren, weil 90 % unseres Getreides für den Export bestimmt sind. Nun sind die Häfen geschlossen, sodass auch die Logistik nach Europa verlagert werden muss.» Er erzählt, wie sie Kohle in Kraftwerke liefern und Hilfsgüter aus Kattowitz und Krakau verteilen müssen.

«Ich bin dafür verantwortlich, dass sich alle Züge sicher bewegen», sagt der Sicherheitsbeauftragte Krot, «aber uns fehlen die gewohnten, einfachen Möglichkeiten, Dinge zu reparieren. Gleise werden durch Einschläge beschädigt, Brücken werden gesprengt, Signalsysteme beeinträchtigt. Kugeln haben Lokomotiven getroffen, es gab Todesopfer. Dies alles sind direkte Gefahren für den Transport, doch wir haben die Kontrolle über die technische Infrastruktur aufrechterhalten.» Babak, ein ehemaliger Militäroffizier, sagt: «Meine grösste Sorge ist, dass ein Personenzug getroffen wird und Menschen sterben.»

Während eines kurzen Stopps in Ternopil, wo Kamyschin eine Telefonkonferenz mit den Direktoren der sechs Regionalbahnen der Ukraine hat, sieht Babak seine Frau und seine Kinder für ein paar Minuten. Sie waren 48 Stunden lang unterwegs, nachdem sie der heftigen Schlacht in Charkiw entflohen waren. Als es Zeit ist, zu gehen, beobachte ich, wie Babak alle von ihnen nacheinander auf dem Bahnsteig umarmt. Dann klettert er wieder an Bord und winkt ihnen vom Fenster der Zugtür zu, bis sie ausser Sichtweite sind. Er verweilt eine Zeit lang am Fenster, während der Zug beschleunigt und unsere Reise durch die Winterlandschaft fortsetzt, durch ein Land im Krieg um seine Existenz.

Nerven aus Stahl

«Das ist die Geschichte jedes einzelnen Eisenbahnmitarbeiters», sagt Kamyschin. «Wir sind strukturiert, wir sind diszipliniert und behalten die Kontrolle. Ich habe keinen einzigen Mitarbeiter und keine einzige Mitarbeiterin die Kontrolle verlieren sehen. Wir haben Nerven aus Stahl.»

«Ich bin hier, um meinem Land zu helfen», sagt die Personalleiterin Zapolska. Sie wird von einem jungen Zugbegleiter unterstützt, der ihr bei der Zubereitung von Tee und Kaffee und beim Aufwärmen von Mahlzeiten hilft. «Ich möchte, dass mein Kind eines Tages keine Angst vor Explosionen haben muss. Es bricht mir das Herz, das alles mitanzusehen.»

Es ist spät in der Nacht, als wir in Schmyrnyka aussteigen, einer kleinen Stadt im Zentrum der Ukraine, mehrere hundert Kilometer von dem Ort entfernt, wo wir losgefahren sind. Kamyschin und sein Team verschwinden in Richtung ihrer nächsten unbekannt Destination. Es fängt an zu schneien, als der lichterlose Zug durch die Dunkelheit rast, die nur gelegentlich von Lichtern an den Gleisen unterbrochen wird. Für einen Augenblick beleuchten sie die Schneeflocken und die Staubwolken am Boden.

Geografie

Die Ukraine ist nach Russland das zweitgrösste Land Europas. Das Land wurde mit der Auflösung der UdSSR im Jahr 1991 unabhängig und zählt ungefähr 44 Millionen Einwohner:innen. Am 24. Februar 2022 griff das russische Militär auf Anordnung von Wladimir Putin die Ukraine an.



ALAN DHIN FOR INSIDER

und Lwiw herauszukommen –, der vor beschädigten Gleisen halten musste.» Glücklicherweise konnte das Problem behoben werden, doch die Züge mit der höchsten Kapazität sind Doppeldecker. Pertsovskij befürchtet, sie könnten aufgrund ihrer Grösse zu Angriffszielen werden.

Pertsovskij ist 36 Jahre alt, spricht mehrere Sprachen und ist Vater eines kleinen Kindes. Er wuchs in der Stadt Sjewjerodonezk in der umkämpften Region Luhansk in der Ostukraine auf. Er erhielt ein Fulbright-Stipendium und studierte an der Brandeis University in der Nähe von Boston, später lebte und arbeitete er in Singapur. Schliesslich kam er zurück, «weil sich die Ukraine zu verändern begann. Ich hätte weit weg von all dem sein können.»

Er fügt hinzu: «Heute wurde der erste Eisenbahnmitarbeiter getötet.» (Seit dem Kriegsausbruch sind mind. 33 Eisenbahner:innen getötet worden, A.d.R.) Während eines besonders schwierigen Telefonats aus Charkiw unter Beschuss dreht sich Pertsovskij zu uns um und sagt: «Früher habe ich Tourist:innen befördert.»

Ein mobiles Kommando

In einem kleinstädtischen Bahnhof kommt eine Gruppe bewaffneter Eisenbahner mit Helmen und Körperpanzern an. Bald darauf steigen wir in einen Zug, um Oleksandr Kamyschin zu treffen, den CEO von Ukrsalisnyzja. Ein grosser Mann in einer schwarzen Jacke, eine auffällige Erscheinung. Er ist Vater von zwei kleinen

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen.

ISSN 2624-7801

Auflage: 22 841 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 34 546 Ex.).

WEMF-beglaubigt 1. September 2021

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

Redaktionsadresse: SEV-Zeitung, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6;

zeitung@sev-online.ch;

031 357 57 57

Abonnemente und Adressänderungen:

SEV Mitgliederdienste,

mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57.

Das Jahresabonnement kostet für

Nichtmitglieder CHF 40.–.

Inserate: Fachmedien, Zürichsee

Werbe AG, Laubisrüti 44,

8712 Stäfa;

SEVzeitung@fachmedien.ch,

044 928 56 11,

www.fachmedien.ch

Produktion: CH Regionalmedien AG,

www.chmediafachmedien.ch

Druck: CH Media Print AG,

www.chmediaprint.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung

erscheint am 22. April 2022.

Redaktionsschluss für den Sektions-

teil: 12. April 2022, 12 Uhr.

Inserateschluss: 11. April 2022,

12 Uhr.

LINK ZUM RECHT

Arbeitsplatzbezogene Arbeitsunfähigkeit



SEV Rechtsschutzteam

Sind Arbeitnehmende aus medizinischen Gründen in Bezug auf ihre konkrete Stelle an der Arbeit verhindert, im Übrigen aber in einem anderen Arbeitsumfeld uneingeschränkt einsatzfähig, spricht man von einer sogenannten arbeitsplatzbezogenen Arbeitsunfähigkeit. Diese spezielle Form der Arbeitsunfähigkeit tritt häufig im Zusammenhang mit psychischer Belastung am Arbeitsplatz auf, etwa bei Konflikt- oder Mobbing-situationen. In arbeitsrechtlicher Hinsicht wirft die arbeitsplatzbezogene Arbeitsunfähigkeit häufig Fragen auf.

Lohnfortzahlungsanspruch

Unbestritten ist, dass Mitarbeitende mit einer bloss arbeitsplatzbezogenen Arbeitsunfähigkeit Anspruch auf Lohnfortzahlung haben. Dies gilt auch dann, wenn betroffene Arbeitnehmende abseits ihres Arbeitsplatzes möglicherweise uneingeschränkt Freizeitbeschäftigungen nachgehen können. Massgebend und anspruchsbegründend ist, dass im Sinne des Gesetzes aus persönlichen Gründen und unverschuldeterweise eine Arbeitsverhinderung vorliegt. Nicht erforderlich ist, dass die Arbeit im streng medizinischen Sinne nicht möglich ist. Bereits die Unzumutbarkeit der vertraglich geschuldeten Arbeitsleistung genügt. Wie lange der Arbeitgeber oder die Arbeitgeberin zur Lohnfortzahlung verpflichtet ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab.

Sperrfristenschutz

Das Gesetz schützt Arbeitnehmende, welche unverschuldet an der Arbeitsleistung verhindert sind, eine bestimmte Zeit vor Kündigung durch den Arbeitgeber oder die Arbeitgeberin (sogenannte Sperrfrist). Kündigungen, die während dieser Sperrfrist ausgesprochen werden, sind ungültig. Eine Sperrfrist nach erfolgter Kündigung hingegen unterbricht die Kündigungsfrist. Die gesetzliche Sperrfristenregelung soll die Arbeitnehmenden in Zeiten schützen, in welchen ihre Chancen gering sind, während der Kündigungsfrist eine neue Stelle zu finden. Bei gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die sich bloss auf den bisherigen Arbeitsplatz beschränken, fehlt es an diesem schutzwürdigen Interesse.

Gemäss Rechtsprechung vermag deshalb eine rein arbeitsplatzbezogene Arbeitsunfähigkeit keine Sperrfrist auszulösen.

Krankentaggeldversicherung

Oftmals ersetzt eine Krankentaggeldversicherung die gesetzliche Lohnfortzahlungspflicht des Arbeitgebers oder der Arbeitgeberin. Gestützt auf den versicherungsrechtlichen Grundsatz der Schadenminderungsobliegenheit erwarten Taggeldversicherungen von Arbeitnehmenden, dass sie sich bei längerfristiger Arbeitsunfähigkeit innert einer bestimmten Frist um zumutbare Arbeit bemühen. Die Rechtsprechung erachtet eine Fristansetzung von drei bis fünf Monaten als ausreichend. Dies kann zu stossenden Ergebnissen führen, zumal die Taggeldversicherungen nach Ablauf dieser Frist keine Taggeldleistungen erbringen und auch die Lohnfortzahlungspflicht des Arbeitgebers oder der Arbeitgeberin nicht wieder auflebt. Um finanzielle Engpässe vorzubeugen, sollten Betroffene sich frühzeitig beim regionalen Arbeitsamt melden.

Bei Fragen zur arbeitsplatzbezogenen Arbeitsunfähigkeit und deren rechtlichen Folgen steht das Rechtsschutzteam SEV zur Verfügung.

SICHERUNGSANLAGEN BEI SBB INFRASTRUKTUR

Neues Laufbahnmodell ist gut für SA Aussen – übergeht aber SA Innen

Markus Fischer. SBB Infrastruktur hat für die Mitarbeitenden, die bei Verfügbarkeit und Unterhalt (VU) die Sicherungsanlagen (SA) unterhalten, ein neues Laufbahnmodell erarbeitet und am 15. Februar der Verhandlungsgemeinschaft unter Federführung des SEV vorgestellt. Die VG verlangte ein Konsultationsverfahren und gab am 11. März folgende Stellungnahme ab: «Wir können das Projekt unterstützen, insofern es zu besseren Anstellungsbedingungen für den Bereich SA Aussen (SAA), beim Kleinunterhalt (KLU) und bei Mitarbeitenden Gasweichenheizung (GWH) führt und der Personalmangel damit eventuell bekämpft werden kann. Eine Überprüfung und Verbesserung für den Bereich SA Innen (SAI) ist aber gleichzeitig für uns zwingend.»

Verbesserungen nur bei SAA, KLU und GWH

Bei KLU beginnt die Monteurlaufbahn nicht mehr im Anforderungsniveau B, sondern im C. Eine Anzahl von GWH-Monteuren mit AN D werden an wichtigen Standorten (Knoten) ins E befördert. Weiter wird bei SAA zusätzlich zum Chefmonteur (Professional) im AN G neu ein Chefmonteur Senior im H geschaffen, um die Teamleitenden in Fachführungsaufgaben zu entlasten. Auch die Teamleitenden SAA steigen vom H ins I auf. Bei SAI dagegen wird keine zusätzliche Funktionsstufe eingeführt um die Teamleitenden in Fachführungsaufgaben zu entlasten, und die Teamleitenden behalten AN I. Insgesamt werden bei SAA 65 Mitarbeitende höher eingereiht, bei SAI niemand. Die SBB begründet die Änderungen mit neuen Stellenbeschreibungen, einer Angleichung zwi-

schen SAA und SAI, der Belastung der Teamleitenden und der Rekrutierungssituation.

«Wir freuen uns, dass auch bei SA endlich etwas vorwärts geht», sagt Gewerkschaftssekretär Urs Huber. «Für die Kollegen und Kolleginnen von SAA gibt es Bewegung bei der Laufbahn und den Einreichungen. Gut so und höchste Zeit. Der SEV forderte schon lange Massnahmen im ganzen Bereich SA und machte seit Jahren Druck.» Für Huber kommt nun aber das grosse Aber: «Wir sagten immer *der* Bereich SA. Wie die SBB dazu kommt, den ganzen Bereich SAI nicht zu berücksichtigen, ist absolut nicht nachvollziehbar. Und man hat ihn nicht etwa vergessen, nein, die Projektleitung VU behauptet sogar, es gebe hier keinen Handlungsbedarf. Gewisse Aussagen liessen mich zweifeln, ob wir auf dem gleichen Planeten leben, etwa die, dass es bei SA keine speziellen Probleme bei der Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden gebe. Der Umsetzung SAA stimmten wir klar zu, verlangten aber eindringlich Nachbesserungen bei SAI. Die nichtssagenden Antworten dazu waren nicht akzeptabel.» Nun soll eine Aussprache mit der Leitung VU stattfinden. «Da wollen wir nochmals Klartext reden.»

Für Jan Weber, Zentralpräsident Bau und selber bei SA tätig, sind angesichts der Rekrutierungsprobleme auch bei SAI höhere Einreichungen nötig. «Wir haben in vielen Teams zu wenig Leute, die Pikett machen können. In der Privatwirtschaft verdienen Fachkräfte mit einem weniger breiten Aufgabenspektrum meist mehr, ohne in der Nacht oder an Wochenenden zu arbeiten. Die SBB muss transparent machen, wie und weshalb sie die Funktionen bei SAI und SAA so eingereiht hat.»



YVES SANCEY

LAUSANNER VERKEHRSBETRIEBE (TL)

Die Direktion provoziert, der SEV antwortet

Yves Sancey/Übers. Fi. Fast 350 Busfahrerinnen und Busfahrer haben an der SEV-Versammlung vom 16. März in Lausanne die von der TL-Leitung beabsichtigte Flexibilisierung der Dienste klar zurückgewiesen.

«Wenn sich die Leute heute bei den TL bewerben, dann deshalb, weil sie ihren Arbeitstag und ihre Linien selbst wählen können», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Pablo Guarino. Dies ermöglicht das heutige System ATT (Aménagement du Temps de Travail), welches das Personal verbessern will. Doch statt auf die Personalforderungen einzugehen, will die Leitung unter dem Etikett «Weiterentwicklung» Verschlechterungen durchsetzen.

So will sie eine zweistufige Diensttourplanung einführen: Die heutige Wahl der Arbeitszeiten soll durch eine Präferenz für einen Tagestyp ersetzt werden, und in einem zweiten Schritt soll das Unternehmen den Tag automatisch zuweisen. Die Fahrer:innen würden so erst einen Monat im Voraus erfahren, welche

Linie und Tour sie an ihrem Tag haben. Heute kennen sie ihre genau gewählte Dienstreise viel früher, was ihnen hilft, Beruf und Privatleben zu koordinieren. Geplant ist zudem ein Gleitzeitensystem ohne Obergrenze, mit dem die Arbeitszeiten stark schwanken könnten. Weiter will die Leitung das Netz zweiteilen, womit die einzelnen Fahrer:innen weniger Linien fahren und an Polyvalenz einbüßen würden.

Der SEV kämpft auch dafür, dass die Löhne entsprechend der Teuerung gemäss Konsumentenpreisindex angepasst werden, wie es der GAV vorsieht, vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung nach Verhandlungen. Die Leitung hat nun aber einseitig eine Lohnanpassung von 0,75% beschlossen, was nur der Hälfte der Teuerung gemäss KPI entspricht. Damit ignoriert sie das Ergebnis der vom SEV organisierten Abstimmung, bei der die Mitglieder diesen Vorschlag ablehnten und die Aufnahme neuer Verhandlungen forderten. Der SEV wird die Schlichtungsstelle anrufen.



SBB CARGO INTERNATIONAL

Mitglieder stimmen neuem GAV klar zu

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Bei SBB Cargo International haben monatelange, schwierige Verhandlungen zu einem neuen GAV ohne radikale Veränderungen geführt. Aus Sicht der SEV-Verhandlungsleitung handelt es sich um einen guten, tragfähigen Kompromiss. Denn für das Personal resultieren wertvolle Verbesserungen, wenn auch weniger weitgehende als vom SEV gefordert, während die Zugstände ans Unternehmen tragbar bleiben. Die SEV-Mitglieder stimmten dem GAV in einer digitalen Abstimmung mit deutlicher Mehrheit zu.

Bereits vor drei Jahren hatte der SEV beim Personal an Versammlungen Vorschläge für GAV-Änderungen eingeholt. Doch wegen der Pandemie wurden die Verhandlungen erst im März 2021 aufgenommen. Der SEV forderte vor allem Verbesserungen beim Gesundheitsschutz und bei der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Im Gegensatz dazu forderte die Unternehmung mit Hinweis auf die Konkurrenz mehr Flexibilität im Austausch zu mehr Geld, um die Wünsche der Kunden besser erfüllen zu können.

Verhandlungsergebnisse

Die Verhandlungsgemeinschaft von SEV, VSLF, Transfair, KVÖV konnte in zehn schwierigen Verhandlungsrunden eigene Forderungen durchbringen und die Forderungen der Leitung teilweise oder ganz abwehren, zum Beispiel einen zweiten



SBB Cargo International fährt zunehmend in der Nacht. Darum war die Verlängerung der Nachttouren ein Streitpunkt.

Dienstort. Zudem wurde eine GAV-Laufdauer bis mindestens Ende 2025 vereinbart, was dem Personal Stabilität garantiert. Wichtige Änderungen gegenüber dem bisherigen, mehrfach verlängerten GAV von 2012:

- Anhebung des Höchstwerts der Lohnspektren aller Berufsbilder um 5%. Damit können auch die rund 90 Mitarbeitenden, die zurzeit auf dem Lohnmaximum sind, wieder von Lohnerhöhungen profitieren.
- Beschleunigung der Gehaltsentwicklung für jüngere Kolleg:innen im Lohnaufstieg.

- Erhöhung des Vaterschaftsurlaubs von 10 auf 15 Tage und des Mutterschaftsurlaubs von 17 auf 18 Wochen. Neu gibt es zudem einen Adoptionsurlaub von 10 Tagen.

- Einführung eines neuen CTS-Kontos, das für den Bezug von zusätzlichen Ausgleichstagen vorbehalten ist, in das Ende Jahr Zeitsaldi von über 41 Stunden gebucht werden.

- Nur noch mit Mitentscheid möglich sind Unterschreitungen der zwölfstündigen Ruheschicht, zum Beispiel bei Betriebsstörungen. Zudem muss eine Ruheschicht kürzer als

zwölf Stunden zusammen mit den nächstfolgenden zwei Ruheschichten im Durchschnitt mindestens zwölf Stunden betragen.

- Nachttouren, die vor 24 Uhr beginnen, dürfen neu bis 7 Uhr dauern statt bis 6 Uhr wie heute, und mit Mitentscheid neu bis 8 Uhr statt 7 Uhr. Das Unternehmen forderte 8 Uhr bzw. 9 Uhr. Im Gegenzug wird diese Arbeitszeit von 6 bis 8 Uhr doppelt angerechnet.

- Bisher können Dienste vor Ferien am Samstagmorgen bis 2 Uhr dauern, neu bis 4 Uhr. Die Leitung

wollte Dienste bis Sonntagmorgen planen können.

- Neu möglich, aber nur mit Mitentscheid, ist eine Reduktion der Mindestdauer der Pause von 40 auf 30 Minuten bei Diensten über neun Stunden, sowie eine dritte Pause in einer Dienstschicht.

Deutliches Ja

Im Februar hat der SEV für Mitglieder und alle interessierten Mitarbeitenden vier Videokonferenzen durchgeführt, um ihnen das Verhandlungsergebnis vorzustellen. Vom 20. bis 27. Februar nahmen 57% der betroffenen SEV-Mitglieder an der digitalen Abstimmung teil. Die abgegebenen Stimmen verteilten sich wie folgt: 75% Ja, 20,3% Nein und 4,7% Enthaltungen. Eine Auswertung nach Berufsgruppen ergab, dass von den am Mitgliederentscheid beteiligten Lokführer:innen zwei Drittel das Verhandlungsergebnis annahmen.

Wie geht es weiter?

Dem Verhandlungsergebnis haben auch Transfair und der Kaderverband zugestimmt, während der VSLF nochmals eine Bedenkfrist verlangte. «Für den SEV ist nach dem demokratischen Entscheid seiner Mitglieder klar, dass er den Vertrag umsetzen will», sagt SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser. «Gespräche mit Transfair, dem KVÖV und der Unternehmung haben gezeigt, dass auch sie den Vertrag unterzeichnen wollen.» Die definitive Haltung des VSLF stand bei Redaktionsschluss noch aus. Darum blieb noch offen, wann der Vertrag unterzeichnet wird und wann genau er in Kraft tritt.

GÜTERVERKEHR

Kunden wollen Nachtsprung nutzen

Markus Fischer. SBB Cargo International machte bei den GAV-Verhandlungen geltend, dass der Markt vermehrte Nachtarbeit erfordere. Tatsächlich wollen heute Operateure wie Hupac ihre Fracht normalerweise am Abend verladen und am Morgen entladen, bestätigt Hans-Peter Vetsch, Geschäftsführer des Gotthard-Komitees und langjähriges SEV-Mitglied. Für ihn ist dies aber nicht in Stein gemeisselt, denn der Grund dafür ist nicht das Fehlen von Güterverkehrsstrassen am Tag, im Gegenteil.

Auf der Neat könnten am Tag mehr Güterzüge fahren

Tagsüber bleiben viele G-Trassen ungenutzt, während sie in der Nacht rar sind. Zwar benötigt der Personenverkehr zu Pendlerzeiten mehr Trassen als ursprünglich geplant, könnte aber allenfalls zu verkehrsrärmeren Zeiten Trassen abgeben, führt Vetsch aus. Auf der

Gotthardachse ständen täglich pro Richtung rund 130 G-Trassen zur Verfügung, und via Lötschberg und Simplon rund 60. Vetsch schlägt vor, G-Trassen tagsüber und am Wochenende zu vergünstigen, um sie für Frachten attraktiver zu machen, die nicht zwingend am nächsten Morgen zugestellt werden müssen, wie zum Beispiel Holzschnitzel. «Logistiker sind flexibel», sagt Vetsch.

Vergünstigt werden müssten auch die Gebühren der Infrastrukturbetreiber für das Abstellen von Zügen unterwegs oder vor Terminals. Zudem müssen Güterzüge heute an der Grenze in Basel oder Chiasso oft stundenlang warten. Vetsch fordert daher mehr grenzüberschreitende durchgehende Trassen sowie einen Ausbau der Zufahrten zur Neat im Norden und Süden, vor allem auch der einspurigen, flachen Linie Bellinzona-Luino-Gallarate/Novara.

Markus Fischer. Für SBB Cargo International sind beim SEV die Gewerkschaftssekretäre Wolfram Siede und Thomas Giedemann zuständig. Interview.

Die GAV-Verhandlungen haben fast ein Jahr gedauert. Was waren die Schwierigkeiten?

Thomas Giedemann: Die Forderungen von uns Gewerkschaften und des Unternehmens gingen sehr weit auseinander, sodass es schwer war, einen kleinsten gemeinsamen Nenner zu finden war. Das Unternehmen forderte vor allem bei der Arbeitszeit sehr weitgehende Flexibilisierungen, die wir grösstenteils abwehren konnten. Die einzige wirklich schmerzliche Konzession, die wir machen mussten, ist die Verlängerung der Nachttouren, die vor 24 Uhr beginnen. Doch die Flexibilisierungen bleiben für das Personal tragbar. Sie sind gemäss Unternehmen nötig, damit es nicht

Aufträge an die Strasse verliert oder an andere Bahnen, vor allem ausländische. Sie dienen also der Arbeitsplatzsicherheit. Im Gegenzug haben wir für das Personal auch Verbesserungen erreicht.

Wie bewertest du, Wolfram, als SEV-Delegationsleiter den GAV?

Wolfram Siede: Der GAV ist ein guter, tragfähiger Kompromiss, der bis mindestens 2025 läuft und damit Stabilität bringt. Wichtige Verbesserungen für das Personal sind die Anhebung aller Lohnspektren, wovon Mitarbeitende profitieren, die heute auf dem Lohnmaximum sind, sowie der schnellere Lohnaufstieg für Jüngere und der längere Vater- und Mutterschaftsurlaub. Im Gegenzug zu den Flexibilisierungen bei der Arbeitszeit konnten wir das Mitentscheidrecht ausbauen. Dieses sollten die Mitarbeitenden und die Arbeitsplan-Kommission wirklich nutzen.

Welche weiteren Herausforderungen stehen bei SBB Cargo International jetzt an?

Thomas Giedemann: Der SEV nimmt die Bedenken beim Personal wegen der Flexibilisierungen ernst, wird deren Folgen genau im Auge behalten und intervenieren, falls Kolleg:innen darunter leiden.

Wolfram Siede: Wir begleiten Versuche mit Lokpersonalgruppen, die mehr Früh- oder Nachttouren leisten, um andere, vor allem ältere Mitarbeitende zu entlasten, gegen entsprechende Entschädigung. Aber die Freiwilligkeit und die Rückkehr in normale Touren müssen garantiert sein. Eine paritätische Arbeitsgruppe wird die Anwendbarkeit der Frühpensionsierungsmodelle von SBB/SBB Cargo bei SBB Cargo International prüfen. Zudem gibt es eine Riesenbugwelle von geleisteten Überstunden. Damit diese abgebaut werden können, braucht es mehr Personal.

FRAGEN ZUM GAV SBB CARGO INTERNATIONAL

«GAV ist ein guter Kompromiss, der Stabilität bringt bis 2025»

KITA-INITIATIVE

Gleichstellung vorantreiben



Die SEV-Frauenkommission sammelt erste Unterschriften vor dem Bundeshaus.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Am Weltfrauentag, am 8. März 2022 begann die Unterschriftensammlung für die neue Kita-Initiative. Die von der SP, den Gewerkschaften und diversen anderen Organisationen und Personen lancierte Initiative fordert ein qualitativ hochwertiges und flächendeckendes Angebot für die familienexterne Kinderbetreuung. Auch die SEV-Frauenkommission war beim Startschuss der Sammelkampagne dabei.

Symbolisch auf dem Bundesplatz trifft sich eine Delegation der SEV-Frauenkommission zum Sammeln von Unterschriften für die neue Initiative. Zwar wurde drinnen im Bundeshaus schon mehrfach beschlossen, die Betreuung von Kindern von arbeitstätigen Eltern zu verbessern. Doch vieles liegt immer noch im Argen: Kindertagesstätten und andere Einrichtungen für die familienexterne Betreuung von Kindern sind teuer. Das Personal ist stark ausgelastet und häufig unterbezahlt. Je nach Ort, wo eine Familie wohnt, gibt es kein oder nur ein sehr dürftiges Angebot an Kita-Plätzen. Die Kita-Initiative will den Bund dazu zwingen, das zu ändern: Das Angebot muss flächendeckend werden. Eltern sollen nicht mehr als zehn Prozent ihres Einkommens für die externe Kinderbetreuung ausgeben. Ausserdem soll die Qualität der Angebote erhöht werden, indem mehr Geld in die Ausbildung des Betreuungspersonals und in bessere Arbeitsbedingungen gesteckt wird.

Für Lucie Waser, Gleichstellungsbeauftragte des SEV, ist der Zeitpunkt der Lancierung der Initiative am Internationalen Tag der Frau perfekt gewählt: «Eine gut funktionierende familienexterne Kinderbetreuung ist enorm wichtig für die Gleichstellung. Viele Frauen verzichten noch immer auf eine berufliche Karriere, weil sie sich hauptsächlich um die Kinder kümmern müssen. Wenn mehr Frauen einer gut bezahlten Arbeit nachgehen können, hat das auch einen Einfluss auf die Höhe der Rente, die eine Frau später erhalten wird. Wir sehen dieses Engagement also in einem gesamtgewerkschaftlichen Kontext. Der Kampf für gerechtere Renten und bessere Löhne gehört zu einem unserer Grundanliegen.» Ebenso wichtig aus gewerkschaftlicher Perspek-

tive ist die Forderung für bessere Arbeitsbedingungen des Betreuungspersonals, denn es trägt eine grosse Verantwortung: «Kitas betreiben Frühförderung und helfen, die Chancengleichheit für Kinder zu steigern. So lernen beispielsweise kleine Kinder, die eine andere Muttersprache haben, bereits früh eine Landessprache. Das hilft ihnen später, wenn sie in die Schule kommen. Kitas und andere Betreuungsangebote leisten einen wichtigen Beitrag für die Gesellschaft. Und dafür braucht es gut geschultes und anständig bezahltes Personal.» Sowieso, findet Lucie Waser, müsse man die vorschulische Bildung als Service public betrachten und dementsprechend fördern.

Flexible Kinderbetreuung für das Verkehrspersonal

Für das Personal im öffentlichen Verkehr ist es besonders wichtig, dass der Bund mehr unternimmt, um die familienexterne Betreuung auch für Menschen mit besonderen Arbeitszeiten zu ermöglichen. «Die externe Kinderbetreuung ist nicht nur teuer, sondern auch nicht auf die Bedürfnisse von Eltern mit unregelmässigem Schichtdienst abgestimmt. Darum braucht es die Kita-Initiative», sagt Melanie Aebi von der SEV-Frauenkommission. Auch SEV-Mitglied Ricardo Carvalho bemängelt die zum Teil ungeeigneten Öffnungszeiten der Kitas: «Für viele Eltern ist heute der einzige Ausweg, das Arbeitspensum zu reduzieren. Das muss sich ändern, deshalb unterstütze ich die Initiative.»

Während drinnen im Bundeshaus die Politik nur zögerlich vorwärtsmacht, nimmt draussen auf dem Bundesplatz die Unterschriftensammlung Fahrt auf. Fast jede Person, die von den SEV-Frauen angesprochen wird, unterschreibt.

Scanne den QR-Code

oder gehe auf die Webseite bezahlbare-kinderbetreuung.ch und unterschreibe die Kita-Initiative.



UNTERVERBAND ZPV

Dankeschön-Aktion für die Mitglieder geplant



Im Zentralausschuss bringen sich die Teilnehmenden gegenseitig auf den neusten Stand.

Susanne Kratzer. Anlässlich der zweiten Sitzung des Zentralausschusses (ZA) des Jahres am 23. Februar erhielten die Teilnehmenden aktuelle News von ZPV-Zentralpräsident Ralph Kessler. Sie tauschten sich aber auch untereinander über aktuelle Geschäfte und Sorgen in den Sektionen der Regionen West, Mitte-Süd und Ost, in den Kommissionen der Jugend, Frauen und Migration sowie bei der Peko und RhB aus. Der Kassier brachte alle betreffend Jahresabschluss 2021 der Zentralkasse und Budget 2022 auf den neusten Stand.

Zuerst eine positive Nachricht: In Kürze dürfen wir unsere Mitglieder mit einer Dankeschön-Aktion erfreuen. Es ist ein herzliches Merci an all unsere Mitglieder. Schon bald erfährt ihr mehr darüber. Aktuell beschäftigt sich der ZPV wieder sehr stark mit dem Thema Mitgliederwerbung. Damit der SEV wei-

terhin ein starker Sozialpartner bleiben kann, ist es von grosser Wichtigkeit, neue Mitglieder zu gewinnen, aber auch den Kontakt mit den treuen Mitgliedern zu pflegen. Der ZPV hat sich klare Ziele gesetzt und im Verlauf der nächsten Monate diverse Werbeaktionen geplant. Vieles ist noch am Entstehen. Werber:innen erhalten vom SEV sowie auch vom ZPV tolle Geschenke für ihr Engagement.

Der ZA besprach auch die Aus- und Weiterbildung, spezifisch das Aufbaumodul, und definierte seine Anliegen. Die Umwandlung von Pausen in Arbeitsunterbrechungen und die redaktionellen Anpassungen in den BAR werden von Ralph Kessler intensiv verhandelt.

Die Jugendkommission formuliert bereits mehrere Kongressanträge, und unsere engagierten Kolleg:innen der RhB konnten einen Erfolg feiern: Sie konnten eine massive Preiserhöhung ihres FVP in der 1. Klasse von 800 auf 1500 Franken für dieses Jahr abwenden. Auch in der Peko wird es nicht langweilig: Trageart der Elaz-Tasche, Leitfaden für Berufsbildner und Lernbegleiter, Arbeitsgruppe Ladeordner für Veloselbstverlad in den IC-Zügen sowie die Luftqualität in den FVD-Zügen sind nur einige ihrer aktuellen Themen.

Der Rücktritt unseres SEV-Präsidenten Giorgio Tuti war natürlich ein grosses Thema und wir bedauern ihn sehr, da die Zusammenarbeit mit Giorgio stets konstruktiv und produktiv ist. Mit Spannung erwarten wir die Folgen der Aufhebung der Maskenpflicht, doch eines ist klar: Einfacher wird die Arbeit in den Zügen für das Zugpersonal damit nicht.

SEV JUGEND

Jede Menge Spass am Schlittelweekend in Berggün

Die SEV Jugend traf sich am 12. und 13. März 2022 zu ihrem mittlerweile legendären Schlittelweekend in Berggün. Mit dabei waren die EVG-Jugend und die ZPV Jugend RhB. Impressionen siehe facebook.com/sev.jugend.



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

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

Per 1. Januar 2023 oder nach Vereinbarung suchen wir eine/n

Präsident:in SEV 100%

Als Präsident:in sowie Mitglied der Geschäftsleitung sind Sie hauptverantwortlich für die Leitung der Gewerkschaft SEV. Ebenfalls tragen Sie die Hauptverantwortung für die 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 leiten die Organisation kompetent in einem konstruktiven, konsequenten und verbindlichen Stil.

Sie bringen mit:

- Mehrjährige Erfahrung in einer höheren Kaderposition, vorzugsweise in einer Non-Profit-Organisation
- Führungserfahrung
- Hohe Belastbarkeit und Bereitschaft zu grossen, flexiblen Arbeitseinsätzen
- Bereitschaft unregelmässige, teils auswärtige und mehrtägige Arbeitseinsätze zu leisten
- Gute Vernetzung in der Gewerkschaftswelt
- Gute Kenntnisse des SEV
- Strategisches, analytisches, systematisches und vernetztes Denken
- Durchsetzungsvermögen und Teamfähigkeit
- Sehr gute Kenntnisse mindestens der deutschen und französischen Sprache
- Grosse Erfahrung in der Verhandlungsführung, von Vorteil in mehr als einer Sprache

Wir bieten:

- Ausgesprochen verantwortungsvolle und herausfordernde Aufgaben
- Wertschätzung Ihrer Kompetenzen und Initiative
- Fortschrittliche Anstellungsbedingungen
- offenes Arbeitsklima am Puls gesellschaftlicher Themen
- motivierte Kolleginnen/Kollegen und ehrenamtliche Mitglieder

Auf eine ausgewiesene und sowohl konflikt- als auch konsensfähige Persönlichkeit, welche die Vertretung der Anliegen unserer Mitglieder als zentral erachtet, wartet eine anspruchsvolle und interessante Aufgabe.

Die Wahl der Präsidentin/des Präsidenten erfolgt am 27. Oktober 2022 durch den Kongress SEV.

Sind Sie interessiert?

Nähere Auskünfte erteilen Ihnen gerne:

Christian Fankhauser, Vizepräsident SEV (Tel. 079 742 96 32)

Valérie Solano, Vizepräsidentin SEV (Tel. 079 333 32 43).

Ihre elektronische Bewerbung reichen Sie bitte bis am 6. Mai 2022 an Angela Meili, Personalleiterin SEV ein. Mail: angela.meili@sev-online.ch

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

UNSERE VERSTORBENEN

Baechler Gérald; JG 1935; Zugchef, PV Fribourg.

Baeriswyl Alois; JG 1925; Lokomotivführer, Arlesheim, PV Basel.

Baumgartner Pamela; JG 1937; Witwe des René, Teufen AR, PV St. Gallen.

Berger Heidy; JG 1921; Witwe des Hansruedi, Zürich, PV Zürich.

Bischofberger Anna; JG 1931; Witwe des Josef, Salmsach, PV Thurgau.

Born Mina; JG 1930; Witwe des Fritz, Olten, PV Olten und Umgebung.

Brodard Raymond; JG 1950; Betriebsbeamter, Bulle, PV Fribourg.

Bucher Fritz; JG 1926; Bezirksmeister Stellvertreter, Pieterlen, PV Biel.

Cramer Tarcisio; JG 1934; Zugführer, Goldau, PV Luzern.

Dorthe Jeanine; JG 1935; Witwe des Gérard, Echallens, PV Fribourg.

Freuler Georg; JG 1938; Fahrdienstleiter, Ennenda, VPT Sihltal.

Furrer Käthi; JG 1939; Sekretärin, Bern, PV Bern.

Fürsinger Ernst; JG 1926; Bezirksmeister, Starrkirch-Wil, PV Olten und Umgebung.

Gafner Hanspeter; JG 1972; Schienentraktorführer, Beatenberg, PV Bern.

Gerber Theodor; JG 1939; Zugführer, Spiez, VPT BLS.

Gubler Ernst; JG 1926; Bahnhofinspektor Stellvertreter, Zürich, PV Zürich.

Hanselmann Ida; JG 1922; Witwe des Johann, Romanshorn, PV Thurgau.

Hanusch Fritz; JG 1937; Betriebssekretär, Kreuzlingen, PV Thurgau.

Howald Peter; JG 1935; Bahnhofvorstand, Kerzers, PV Biel.

Imfeld Hans; JG 1926; Gruppenchef, Zug, PV Luzern.

Infanger Willy; JG 1927; Stationsvorstand, Oberrüti, PV Luzern.

Iseppi Trudi; JG 1935; Witwe des Plinio, Olten, PV Olten und Umgebung.

Jucker Bernhard; JG 1938; Betriebssekretär, Münchenstein, PV Basel.

Kunz Bertha; JG 1922; Witwe des Wilhelm, Bern, PV Bern.

Lerch Paul; JG 1940; Betriebsangestellter, Biel, PV Biel.

Manser Otto; JG 1930; Appenzell, VPT Appenzellerland.

Mohler Ruth; JG 1932; Witwe des Hans, Frenkendorf, PV Basel.

Müller Gertrud; JG 1926; Romanshorn, PV Thurgau.

Oberli Walter; JG 1937; Biberist, VPT BLS.

Perritaz Marie-Rose; JG 1933; Matran, PV Fribourg.

Pomey Marguerite; JG 1929; Witwe des Jean-Jacques, Venthône, PV Wallis.

Probst Lotti; JG 1939; Witwe des Ernst, Nidau, PV Biel.

Püntener Werner; JG 1937; Bezirksmeister, Erstfeld, PV Uri.

Richard Hanny; JG 1920; Witwe des Jean, Wangen SZ, PV Zürich.

Schläpfer Hedwig; JG 1924; Witwe des Max, Romanshorn, PV Thurgau.

Siegenthaler Fritz; JG 1926; Verwaltungsbeamter, Signau, PV Bern.

Stotzer Greti; JG 1929; Witwe des Rudolf, Biberist, PV Olten und Umgebung.

Suter Peter; JG 1941; Lokomotivführer, Walterswil SO, PV Olten und Umgebung.

Von Arx Werner; JG 1930; Dienstchef, Luzern, PV Luzern.

Wölfli Alfred; JG 1940; Gruppenchef, Biberist, PV Olten und Umgebung.

Wyss Friedrich; JG 1935; Zugführer, Hegenheim, PV Basel.

UNTERVERBAND RPV

Rangier- tagung Mitte/Ost abgesagt

Medienstelle UV RPV. Der Zentrallausschuss traf sich am 21. März zur ordentlichen Sitzung in Schaffhausen.

SBB Cargo unterstützt die Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit des Bundes (Deza) bei Hilfslieferungen in die Ukraine. Am 7. März ist ein Güterzug mit Hilfsgütern in Zusammenarbeit mit der Deza nach

Slawkow in Polen abgefahren. Von dort werden die Wagen weiter an die polnische Grenze und in die Ukraine speditiert.

SBB: 2021 hat rund ein Drittel der Kundschaft in den Zügen und an den Bahnhöfen gefehlt. Der Verlust betrug 325 Millionen, bedingt durch Corona. Die Bahn hat Zukunft – die Nachfrage nach klimafreundlichem Reisen wird weiter steigen. Der SEV forderte in seiner Medienmitteilung zum Jahresabschluss der SBB, dass sie eine attraktivere Arbeitgeberin werden muss, besonders was das Gleichgewicht von Berufs- und Privatleben angeht. «Das ist der einzige Weg, um die bevorstehenden Pensionierungen zu bewältigen», hielt SEV-Vizepräsidentin Valerie Solano fest.

Die Rangiertagung Mitte/Ost am 23. April in Buchs SG wird mangels Anmeldungen definitiv abgesagt.

Das Ziel für die Mitgliedergewinnung des Unterverbands RPV im Jahr 2022 sind 62 und mehr Neumitglieder. Der Organisationsgrad des RPV beträgt 82%. Werbe-Kampagne: Im Juni finden an verschiedenen Orten in der deutschsprachigen Schweiz Werbeveranstaltungen statt.

UNTERVERBAND VPT

Erfolgreiche Werbung 2021



Der VPT-Zentrallausschuss (von links nach rechts): Ueli Müller, Roger Maurer, Gilbert D'Alessandro, René Schnegg und Laurent Juillerat.

VPT Der VPT zieht eine sehr positive Bilanz bei der Mitgliederwerbung 2021. Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro und Vizepräsident René Schnegg analysieren die Situation.

Inwiefern war 2021 ein aussergewöhnliches Jahr für die Mitgliederwerbung?

René Schnegg: Es war ein aussergewöhnliches Jahr, weil wir 646 neue Kolleginnen und Kollegen von einer Mitgliedschaft überzeugen konnten. Dies ist umso bemerkenswerter, weil wir ja immer noch in der Pandemie steckten.

Gilbert D'Alessandro: Erfreulich ist, dass wir wieder mit mehr als 10 000 Mitgliedern ins neue Jahr starten konnten.

Worauf ist dieser Erfolg eurer Meinung nach zurückzuführen?

Gilbert: In erster Linie ist es die Arbeit des Teams. Der Zentralvorstand hatte sich ein doppeltes Ziel gesetzt: Einerseits die Anzahl der Neumitglieder auf 750 zu erhöhen. Andererseits bis Ende Jahr die Marke von 10 000 Mitgliedern insgesamt zu knacken. Ein Ziel

haben wir erreicht, dem anderen Ziel sind wir sehr nahegekommen. Gleichzeitig hat der Zentrallausschuss dafür gesorgt, die Sektionen finanziell zu unterstützen, damit sie die Mitgliederwerbung priorisieren. Auch ist zu betonen, dass die Zusammenarbeit mit dem professionellen Apparat des SEV beim Kampf für gute Arbeitsbedingungen des Personals hervorragend ist. Die Gesamtsumme dieser Faktoren hat zu diesem Erfolgsjahr 2021 geführt.

Wie sieht 2022 für den VPT aus?

René: Wir müssen unsere Anstrengungen fortsetzen. Das Ziel der Mitgliedergewinnung im Jahr 2022 bleibt gleich: nämlich 750 Neumitglieder. Wir gehen davon aus, dass sich unsere Arbeit vor Ort in der Fläche und unser Engagement positiv auf die Neueintritte auswirken werden und gleichzeitig die Austritte vermindern. Es ist dem Einsatz von uns allen zu verdanken, dass dies so gut funktioniert! Und wir haben bereits festgestellt, dass das Jahr 2022 gut angelaufen ist. Die ersten Zahlen sind äusserst ermutigend!

SEV. Die Vertretung der Arbeitnehmer:innen in der Vorsorgekommission der BLS muss neu aufgestellt werden. Vier neue Mitglieder sind zu wählen.

Der SEV empfiehlt, die langjährigen und kompetenten SEV-Mitglieder mit ebenso fachkundigen und erfahrenen Mitgliedern zu ersetzen und aus den folgenden fünf Personen bis 13. April vier zu wählen:

- **Reto Burger**, Präsident SEV-VPT-Sektion BLS;
- **Beat Siegenthaler**, Mitglied SEV-Zentralvorstand BLS;
- **Kathrin Weyermann**;
- **Daniel Brunner**;
- **Florian Studer**.

VORSORGEKOMMISSION BLS

Jetzt SEV- Mitglieder wählen

SEV/Unterverbände

11.5. Unterverband VPT, Branche Bus

Branchentagung Bus. Der Branchenvorstand Bus lädt zur jährlichen Branchenversammlung ein. Weitere Informationen und Anmeldung via Webseite (bitte in den Mitgliederbereich einloggen).

vpt-online.ch

10 bis ca. 16 Uhr (ab 9.30 Uhr Begrüßungskaffee), Unia, Konferenzzentrum Egghölzli, Bern

8.6. SEV-LPV Frauen

Frauentagung LPV 2022. 2021 hat die SBB eine europäische Sozialpartnervereinbarung über Frauen im Eisenbahnsektor unterzeichnet mit Themen wie Geschlechterdiversität erhöhen, geschlechterspezifische Diskriminierung beseitigen, Chancengleichheit von Mann und Frau, Geschlechtergleichstellung und Vereinbarkeit von Beruf- und Privatleben. Was heisst dies genau? Welche konkreten Schritte wird die SBB unternehmen? Was wünschen wir uns? Können wir mithelfen, die Weichen richtig zu stellen? Eine Referentin der SBB spricht zum Thema «Frauen bei der SBB» und das Vorgehen der SBB im Bereich der Diversity-Strategie. Details und Anmeldung (bis 10. April) siehe Webseite.

lpv-sev.ch/de/aktuell/news/2022/frauentagung-2022

24.6. Unterverband VPT, Branche Pensionierte

Branchentagung Pensionierte. Der Branchenvorstand freut sich, die pensionierten Kolleginnen und Kollegen zu dieser Tagung mit einer Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee einzuladen. Schiffsabfahrt um 11 Uhr (Quai 5 oder 6, vis-à-vis KKL), Rückkehr um 14 Uhr. Die Schiffahrt und das Essen mit Kaffee sind offeriert vom VPT, übrige Getränke und «Extras» sind selbst zu bezahlen. Wer ein vegetarisches Menü wünscht, ist gebeten, dies bei der Anmeldung anzugeben. Wir bitten die Sektionen, gegebenenfalls die Reisekosten zu übernehmen. Anmeldung bis spätestens 1. Mai bei Eric Russi, eric.russi@bluewin.ch, 079 330 84 38, Marc-Henri Brélaz, mh.brelaz@bluewin.ch, 079 398 54 13 oder Vincent Brodard, vincent.brodard@sev-online.ch, 079 633 26 54. Achtung: Begrenzte Platzzahl (Verteilschlüssel pro Sektion).

10.30 (Abfahrt 11 Uhr) bis 14 Uhr, Dampfschiff, Luzern.

Sektionen

2.4. TS Zürich

Mitgliederversammlung 2022. Versammlungsbeginn 17 Uhr, ab 15.45 Uhr offeriert die Sektion einen Apéro. Nach der Versammlung sind alle Mitglieder zum Abendessen eingeladen. Anmeldung bitte sofort gemäss Einladung auf der Webseite. *Der Vorstand*

sev-ts.ch/de/regionen/zuerich/termine

17 Uhr, Restaurant Sommerau Ticino, Dietikon

5.4. VPT Forchbahn

Generalversammlung mit Imbiss. Wir hoffen auf zahlreiche Teilnahme.

19 Uhr, Restaurant Grütli, Hintereggen

12.4. LPV Nordostschweiz

Generalversammlung. SEV-Gewerkschaftssekretär Markus Cadosch informiert zur Verkehrspolitik und zu den möglichen Auswirkungen von Corona. Im Anschluss wird ein Apéro offeriert und Führung durch das Locorama. Anmeldung bis 9. April an president.nordostschweiz@lpv-sev.ch.

14.30 Uhr, Locorama, Romanshorn

19.4. VPT BLS, Administration & Services

Hauptversammlung. Anmeldung bitte bis 12. April an as-bls@vpt-online.ch.

17.45 Uhr, Volkshaus (Hotel Bern), Bern

19.4. VPT BLT

Bowling oder andere Aktivität. Weitere Informationen folgen am Anschlagbrett.

18 Uhr, Lokalität noch offen, Basel

23.4. Bau Bern/Wallis

Generalversammlung 2022. Alle Sektionsmitglieder sind eingeladen. Nach der GV wird ein feines Mittagessen offeriert. Die Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung per E-Mail. Der Vorstand freut sich auf zahlreiche Teilnahme.

10 Uhr, Restaurant Pöschli, Naters

27.4. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

«Blueschtwanderung» durchs Thurtal. Dauer ca. 3 Stunden. Feste Halbschuhe reichen. Rucksackverpflegung. Durchführung nur bei gutem Wetter. Spiez ab 7.25 Uhr, Thun ab 7.36 Uhr, Bern ab 8.02 Uhr, Zürich ab 9.05 Uhr, Weinfelden ab 10.04 Uhr mit Bus 924 nach Donzhausen. Dort kurzer Kaffeehalt. Rückfahrt ab Hefenhofen oder Kesswil 15.31 oder 15.33 Uhr. Anmeldung erforderlich bitte bis 25. April unter 031 922 18 95, 079 378 48 50 oder an fam.etter@sunrise.ch. Verschiebedatum 11. Mai.

29.4. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Hauptversammlung PV BLS. Der Vorstand lädt alle pensionierten BLS-Mitglieder zur HV ein. Traktanden gemäss Statuten. Aktualitäten aus dem SEV von Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger. Es gelten die Allgemeinen Covid-Bestimmungen des Bundes.

14.15 Uhr, Restaurant Kreuz, Bern

4.5. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Wanderung Zirkelsgraben bei Schmitzen. Bahn Bern-Schmitzen, Startcafé, Wanderung Schmitzen-Zirkelschubel-Zirkelsgraben-Oberledeu-Niedermuhren-Menzihus-Landtengraben-Landthen-Schmitzen, Bahn nach Bern; Wanderzeit 4 Stunden, 14 km, +/-353m. Verpflegung aus dem Ruck-

sack, schöne Brätlistelle in Landtengraben. Wanderausrüstung, Sonnen-/Regenschutz, Wanderstöcke. Hinfahrt: Bern ab 8.45, Gleis 1, Sektor E-H, Schmitzen an 9.05 Uhr. Rückkehr: ca. 16.44 Uhr in Bern. Verschiebedatum: Mittwoch, 18. Mai. Anmeldung bitte bis 2. Mai an Jürg Anliker, 077 432 24 38 (WhatsApp) oder juerganliker@bluewin.ch.

8.45 Uhr ab Bahnhof Bern

Pensionierte

4.4. Pensioniertes Rangierpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns immer am ersten Montag im Monat. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

4.4. Pensioniertes Zugpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns wiederum am ersten Montag im Monat.

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

6.4. PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

7.4. Pensioniertes Zugpersonal Olten

Stammtisch. Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Restaurant Bahnhof Gleis 13, Olten

14.4. PV Wallis

Generalversammlung. Als Referent eingeladen ist Vincent Brodard, Gewerkschaftssekretär SEV und Rechtsschutzspezialist. Er beantwortet u.a. auch allgemeine Fragen (FVP, Sozialversicherungen, usw.). Nach GV offerierter Apéro, danach Mittagessen inkl. Getränke und Kaffee, CHF 30. Der Vorstand erwartet eine rege Teilnahme. Brig ab: 8.47 Uhr, Visp: 9.06 Uhr, Leuk 9:16 Uhr, Siders 9:23 Uhr; Martigny an 9:47 Uhr. Anmeldungen bis 10. April mittels Anmeldeformular, 079 872 38 37 oder pv.vs@bluewin.ch an Walti Schmid (Achtung neue E-Mailadresse). *Der Vorstand*

10.15 Uhr, Gemeindesaal, Martigny

21.4. Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung. Treffpunkt beim IR 36, Brugg ab 13.02 Uhr, Gleis 2 nach Stein. Dort nehmen uns die Wanderleiter Dorly und Fridolin in Empfang. Weiter mit S1 nach Mumpf und mit Bus zum Ausgangspunkt der Wanderung in Schupfart. Auf schönen Fricktaler Höhenwegen erreichen wir nach gut zwei Stunden Stein. Zwischen 16 und 16.15 Uhr treffen wir im Restaurant Steinbock die Nichtwanderer:innen zum gemütlichen Zusammensein. Wir freuen uns auf schönes Wanderwetter und ein blühendes Fricktal.

13.02 Uhr ab Bahnhof Brugg

21.4. PV Luzern

Frühlingswanderung im Obwaldnerland Sarnen-Kerns. Wir wandern der grossen Melchaa entlang. Nichtwanderer fahren mit der ZB nach Sarnen, weiter mit dem Postauto nach Kerns Post, Gasthaus Rose. Anmeldung bitte bis 16. April bei René Wolf, 041 320 62 79, 079 336 59 77 oder rene.wolf@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Luzern ab 10.06 Uhr (Wanderer)
Luzern ab 11.12 Uhr (Nichtwanderer)

27.4. PV Uri

Hauptversammlung. Mit Verspätung auf das Jahresprogramm, bedingt durch die unsichere Pandemielage, laden wir euch herzlich zur 104. HV ein. Wir schliessen das Sektionsjahr 2021 ab mit der Abnahme der statuarisch notwendigen Geschäfte, den Ehrungen der Kolleg:innen für ihre langjährige SEV-Treue und dem Referat unseres Gastes Roland Schwager, Zentralpräsident PV. Der Vorstand freut sich auf einen grossen Versammlungsbesuch, gemütliches Zusammensein und das «obligate Zvieri». Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung notwendig an Präsident Andreas Siegenthaler.

sev-pv.ch/sektionen/uri

14 Uhr, Reformiertes Kirchgemeindehaus Erstfeld, Erstfeld

27.4. PV Zürich

Frühlingswanderung Felsenegg-Uetliberg. Wir treffen uns um 9.30 Uhr auf dem Perron Gleis 21 SZU. Mittagessen im Restaurant UTO-Staffel. Anmeldung bitte bis 16. April an Kurt Egloff, 079 481 22 23 oder kurtegloff@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

9.30 Uhr, Perron Gleis 21 SZU, Zürich

10.5. PV Fribourg

Ausflug. Führung durch das Stellwerk Kerzers; ca. 1¼ Stunden. Danach Essen im Restaurant «Club Café Bahnhof». Achtung: Bei der Besichtigung sind ca. 20 Treppenstufen zu überwinden. Einteilung in zwei Sprachgruppen (französisch und deutsch) erfolgt nach den eingegangenen Anmeldungen. Teilnehmerzahl beschränkt auf 40 Personen. Die am Ausflugstag geltenden Covid-Massnahmen müssen eingehalten werden (Maske, Zertifikat). Ankunft mit Zug in Kerzers um 9.56 Uhr (Bulle ab 8.20 Uhr, Romont ab 8.38 Uhr, Fribourg ab 9.01 Uhr, Estavayer ab 9.04 Uhr, Payerne ab 9.18 Uhr). Kosten für Besuch bezahlt aus der Sektionskasse, Essen und Getränke zu Lasten der Teilnehmenden. Anmeldungen bitte bis 30. April an Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch, 079 502 72 11. Bitte die gewünschte Sprache für die Tour angeben.

sev-pv.ch/sektionen/fribourg

11.5. PV Basel

Konzert (Kultur), Kaffee und Kuchen (KKK). Das Motto lautet «Leicht beschwingt, Oldies, Western/Country und verzaubert». Damit wir planen können (Anzahl Kaffee und Kuchen usw.) ist eine Anmeldung zwingend bis 4. Mai bei Präsident Walter Merz, president.pv.basel@sev-pv.ch, 077 438 03 54. Das KKK wird unter Einhaltung der zu diesem Zeitpunkt evtl. geltenden Coronaverordnung durchgeführt, mit Eingangskontrolle. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen. *Der Vorstand*

14.30 Uhr, Restaurant L'Esprit, Basel

1.6. PV Winterthur-Schaffhausen

Sektionsreise. Die Reise führt uns dieses Jahr zum Landwasserviadukt; Winterthur-Chur-Filisur-Davos-Landquart-Winterthur. Treffpunkt in Winterthur beim Lift, Abfahrt 8.38 Uhr (Gleis 5) IR 13 nach Chur. Weitere Informationen siehe Webseite.

sev-pv.ch/sektionen/winterthur-schaffhausen

Diverse

25.4. ArbeitAargau

Podiumsdiskussion zur Steuergesetzrevision. Am 15. Mai stimmt die Aargauer Stimmbevölkerung über die Änderung des Steuergesetzes ab, die eine Senkung der Unternehmenssteuern vorsieht. Befürworter:innen und Gegner:innen diskutieren über die Vorlage und stehen danach für Fragen aus dem Publikum zur Verfügung. Alle weiteren Infos siehe Webseite.

arbeitsaargau.ch

19.30 Uhr (Türöffnung 19 Uhr), Kultur- und Kongresshaus KUK (Saal 2), Aarau

Agenda 4/22

UNTERVERBAND PV

Sektionsportal: Datenqualität erhöhen



Alex Bringolf. Mit sichtlicher Freude begrüßten Jean-Pierre Genevay und ZP Roland Schwager den Zentralvorstand sowie die Präsidenten bzw. Vizepräsidenten der Sektionen aus der Romandie. In einer ersten Runde informierten die Präsidenten von den geplanten Sektionsaktivitäten und teilweise Wechsels in den Vorständen.

Mit dem dreiwöchigen Erscheinen der Verbandspressen sind nicht alle glücklich. Die Aktualität verliert sich, Versammlungshinweise und Berichte erscheinen nicht zeitnah. Während die jüngeren Pensionierten privat und beruflich mit dem Internet zu tun hatten und sich übers Internet informieren können, möchten auch die etwas älteren Mitglieder gleichwohl informiert sein. Die Seite des PV ist sehr aktuell, Roland Schwager sprach unserem Webmaster Roland Julmy sowie den Sektionen für ihre Beiträge einen grossen Dank aus. Einige Anwesende sahen in den zweisprachigen Gebieten Probleme, die Beiträge seien teilweise anders.

Witwen bzw. Witwer werden nach unseren Reglementen Mitglied im SEV/PV. Seit Anfang Jahr erhalten sie nach einer Trauerzeit einen Brief mit einem Anmeldeformular. Einige Sektionspräsidenten bemängeln die Anrede per Du im Brief. Sie wünschen sich eine förmlichere Anrede, da nicht alle Witwen/Witwer mit dem SEV vertraut sind. Dies muss auch für die italienische Version des Be-

grüssungsschreibens gelten. Die Abläufe müssen sich bei allen noch etwas einspielen. Noch nicht alle Probleme gelöst sind auch bei krankheitsbedingten Austritten sowie Austritten aus finanziellen Gründen. Roland Schwager verwies auf die Gratismitgliedschaft für Mitglieder, die Ergänzungsleistungen erhalten. Sie können sich beim SEV melden. Krankheitsbedingte Austritte, die von Verwandten gemeldet werden, die unsere Prozesse nicht kennen, gelangen nicht immer an die rechten Stellen und werden dadurch auch nicht immer korrekt behandelt.

Das neue Sektionsportal ist seit Anfang Jahr aufgeschaltet. Die Software ist die eine Seite, die soweit gut läuft, die andere Seite sind die Daten. Hier können sich die Sektionsverantwortlichen einbringen, wenn sie die Daten kontrollieren. Sie wissen, wenn Angaben falsch sind oder gar fehlen. Mit ihren Mutationsmeldungen können die Sektionen die Datenqualität erhöhen. Bei Softwareproblemen kann im SEV-Zentralsekretariat Karin Kämpfer angefragt werden.

Bei den Verhandlungen zum FVP scheint sich eine Lösung abzuzeichnen, die Vereinbarung sollte in Kürze unterschrittsbereit sein. SEV und PV werden dann ihre Mitglieder über die Details informieren.

Wir freuen uns alle, dass die Sektionsaktivitäten und damit auch die Mitgliederbetreuung aufgenommen werden kann.

Deller, für immer verabschieden. Die Versammlung genehmigte die Jahresrechnung 2021 und das Budget 2023. Bei den Demissionen wurde Alfred Lüthi (Glöggli) vom Präsidenten für sein langjähriges Mitwirken im Vorstand mit einer persönlichen Fahrt ins Blaue belohnt. Mit Applaus wählte die Versammlung Peter Jakob als Vizepräsident und André Hofer als Beisitzer.

Als Gesprächspartner für das Interview stand Walti Merz unser Mitglied Kurt Stuber Rede und Antwort. Er wurde über seine Laufbahn bei der SBB und seine weiteren Tätigkeiten befragt. Dabei erwähnte er seine Lokführer-Tätigkeit, die Weiterbildung zum ALF und die Betreuung der Ce 6/8. Darin enthalten ist der Spezialausflug mit der Lok nach Schweden. Er betreute auch den Schulzug, in dem zahlreichen Schulkindern der Eisenbahnbetrieb näher gebracht wurde. Im Speziellen erwähnte er das anstehende 175-Jahre-Eisenbahnjubiläum, in dem SBB Historic seine Tore in Olten und Brugg öffnet.

Für ihre langjährige Mitgliedschaft erhielten die Jubilar:innen die Urkunde überreicht. Zum Schluss der Versammlung wurde auf die nächsten Anlässe, wie KKK und Fahrt ins Blaue hingewiesen. Anschliessend lud der Vorstand noch zu einem Umtrunk ein.

PV BASEL

Der Vorstand ist wieder komplett

Peter Jakob. An der diesjährigen Hauptversammlung konnte Präsident Walter Merz am 16. März 62 Mitglieder, darunter zahlreiche Jubilar:innen, begrüßen. Den Jahres- und Tätigkeitsbericht des Präsidenten trug «Glöggli» den Mitgliedern vor, den diese mit grossem Applaus verdankten.

Leider mussten wir uns auch dieses Jahr von einer grossen Anzahl Mitgliedern, darunter der verstorbene Vizepräsident Rolf

RPV ZÜRICH

125. Haupt- versammlung



Daniel Purtschert. Die Co-Präsidenten Martin Müller und Daniel Purtschert begrüßten Anfang März 18 Mitglieder zur 125. Hauptversammlung – ein Jubiläum – in einem neuen Lokal, dem Restaurant Rheinfelder Bierhalle in Zürich. Neu war auch, dass die HV an einem Samstag statt wie üblich an einem Freitag stattfand. Das neue Lokal liegt zentral und ist nur 5 Minuten vom Hauptbahnhof Zürich entfernt.

Das Protokoll der 124. Hauptversammlung von Markus Lang wurde ohne Gegenstimme angenommen. Leider ist das 123. Protokoll unter der Corona-Pandemie verloren und konnte nicht mehr aufgefunden werden vom Tagesprotokollführer, der es geschrieben hatte. Schade.

Dem Präsidentenbericht 2021 war zu entnehmen, dass die Pandemie sich auch letztes Jahr auf die Sektion auswirkte. So gab es Verschiebungen von Sitzungen, Tagungen und Versammlungen oder sogar Absagen. Es gab viele Todesfälle von 2021 zu verlesen, darunter auch jene von RVP-Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger und Platzvertreter Beat Hänggi, Rapperswil. Ein Thema sind immer noch der Lohn und die Einreihungen von Berufsbildern im Alltag der Mitglieder. Da fragt man sich kritisch, was tut der SEV für seine Mitglieder, wenn bei jeder Vorstandssitzung das Gleiche besprochen wird. Das Thema ändert sich nicht. Unser Lösungsvorschlag an die Mitglieder: Anträge stellen an die Hauptversammlung der Sektionen, sonst geht nichts. Deshalb wurden auch an dieser Hauptversammlung zwei An-

träge gestellt: 1. Alle Lokführer sollten in der gleichen Lohnkurve einbaut werden, gleich von welcher Division. Die Frage ist, was der Unterschied bei uns ist, die Verantwortung, das Reglement oder die Arbeit? Vor allem stört es, dass der Mitarbeiter bei sechs verschiedenen Triebfahrzeugen nicht automatisch in die Lohnkurve der Lokführer kommt, sondern stehen bleibt. Dieser Antrag wurde angenommen. 2. Bei der Planung Personenverkehr sollten die Mitarbeitenden das gleiche Lohnniveau haben und es sollte keine Unterschiede von Berufsgruppen in der Planung Personenverkehr geben. Obwohl es zuletzt die gleiche Arbeit ist, besteht eine Lohnklasse Unterschied. Diesen Antrag nahm die Versammlung auch an.

Die Kasse weist einem Gewinn aus. Wen wundert es, da es weder eine Cleantagung noch eine Herbstversammlung gab, sondern nur eine Hauptversammlung im Herbst 2021. Die Revisoren hatten die korrekt geführte Kasse abgenommen.

Man hörte bei den Aussagen der Mitglieder an dieser Versammlung heraus: Es herrscht Personalmangel in allen Divisionen. Neue Mitarbeitende kommen, bleiben ein halbes Jahr und kündigen, weil der Lohn zu niedrig ist und sie damit nicht auskommen können im Leben. Wer sind die Leidtragenden? Die langjährigen treuen Mitarbeitenden der SBB, die ihre Stelle nicht verlieren wollen vor ihrer Pension. Auch so kann die SBB als Arbeitgeberin Millionen einsparen. Nur wem ist gedient? Da wäre sicher ein Nachdenken angebracht beim Konzern der SBB.

PV LUZERN

Wanderung Mühlau- Hünenberg

René Wolf. 22 Wanderer versammelten sich am 16. März um 8.45 Uhr zur Fahrt nach Mühlau.

Die Gruppe wanderte bei etwas Nebel nach Sins. Dort gab es den Kaffeehalt und wir warteten auf 11 Kolleginnen und Kollegen der Gruppe 2. Nach deren Eintreffen von Luzern ging es gemeinsam weiter nach Hünenberg ins Restaurant Degen, wo uns noch drei Nichtwanderer erwarteten. Nach einem feinen Mittagessen ging es dann weiter durch eine grosse Apfelplantage zur Haltestelle Hünenberg Zythus. Von da ging es dann mit dem Zug wieder heimwärts Richtung Luzern.

Dem Organisator Martin Kaufmann einen herzlichen Dank.

PV LUZERN

Edi Müller holt sich den Pokal



René Wolf. Am 9. März trafen sich 20 Kolleg:innen zum traditionellen PV-Jass im Restaurant Kegelsporthalle Allmend in Luzern.

Nach kurzer Begrüssung konnte das Spiel beginnen. Angestrebt wurde ein Ehrenplatz bei der Rangierung. Mit stolzen 4284 Punkten erreichte Edi Müller den 1. Rang und durfte als Tagessieger den Wanderpokal entgegennehmen. Herzliche Gratulation. Das Bild zeigt die Siegerehrung (v.l.): Monika Zihlmann (3.), Hansjürg Schneiter (4.), Edi Müller (1.), Edith Studer (5.) und Walter Jelk Dormann (6.). Es fehlt François Guyot(2.).

Besten Dank an Edi Müller für die Organisation



QUIZ

Weisst du's?

1. Valérie Solano sagt, es sei nicht alles rosig bei der SBB. Warum?

- Nicht alle Personen, die für die SBB arbeiten, profitieren von den SBB-Arbeitsbedingungen.
- Es gibt noch immer keine Drei-Tage-Woche für alle.
- Die Schienen sind nicht rosa gestrichen, wodurch sie sich im Sommer nicht aufheizen würden.
- Das SBB-Logo gefällt ihr nicht – es ist nicht rosa.

2. Ukrsalisnyzja ist der Name ...

- ... eines berühmten Wodkas, der aus Büffelgras hergestellt wird.
- ... einer Metal-Band, die den Eurovision Song Contest gewonnen hat.
- ... der ukrainischen Eisenbahngesellschaft.
- ... des Chalets von Wladimir Putins Geliebten (diskret gelegen irgendwo in der Schweiz).

3. Die Kita-Initiative wurde lanciert ...

- ... am 1. Januar, um das Jahr kämpferisch zu beginnen.
- ... am 8. März, dem Weltfrauentag.
- ... am 1. April, weil Frauen Scherze (wie die Lohnungleichheit) lieben.
- ... am 1. Mai, weil Frauen auch am Sonntag arbeiten.

2. Das Referendum gegen die AHV 21 kam zustande mit ...

- 99 000 Unterschriften
- 100 000 Unterschriften
- 123 456 Unterschriften
- 151 782 Unterschriften

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 12. April 2022** 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. 3/2022:
c/a/b/d

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Stefano Piazza** aus Dino, Mitglied Bau Ticino.

AUF DEN SPUREN VON ...

Josiane Rovetti, Flugzeug- reinigerin



Yves Sancey/Übersetzung: Peter Moor
yves.sancey@sev-online.ch

Mit ihren 32 Jahren in der Flugzeugreinigung am Flughafen Genf hat Josiane Rovetti den Wechsel von der Swissair-Ära in jene der Subunternehmen, die weniger auf die Löhne und die Sauberkeit achten, miterlebt. Um gute Arbeitsbedingungen zu verteidigen, hat sie sich in den GAV-Verhandlungen mit Vebeo, ihrer neuen Arbeitgeberin, stark eingebracht.

Josiane Rovetti gehört zu jenem Teil der Mitarbeitenden am Flughafen, die das Fliegen möglich und angenehm machen, aber von den Tourist:innen praktisch nicht bemerkt werden, wie auch die Leute beim Gepäck. Für das Personal, das am Flughafen arbeitet, ist dieser eine Art zweites Zuhause. Josiane hat ein Lieblingscafé für gewerkschaftliche Diskussionen: «Aux Bonnes Choses».

Bei der Kollegin in den Sechzigern spürt man eine grosse Nähe zum Flughafen, die sich offensichtlich daraus ergibt, dass ihr Grossvater und ihr Vater im Gepäckverlad gearbeitet haben und ihr Sohn nun bei Swissport angestellt ist. Vier Generationen auf dem Rollfeld bilden eine Familiengeschichte, die eng mit der Fliegerei in der Schweiz und dem Flughafen verbunden ist. Dieser hat 2020 sein 100-jähriges Bestehen gefeiert. In der Zeit der Swissair, die 1931 gegründet wurde, gab es Personalwohnungen nahe an den Pisten. So entstand eine Art «Swissair-Familie», bei der Eltern und Kinder zusammen in einem Quartier lebten und dieselbe Schule besuchten, die sie nicht allzu sehr liebten.

Es gab eine Zeit, da wollte Josiane diesem Flughafenschicksal entkommen und machte eine Lehre als Verkäuferin, der Beruf ihrer Mutter, aber es gefiel ihr wegen der langen Arbeitstage nicht besonders. Als ihre zwei Kinder zur Welt kamen, ging sie während fünf Jahren keinem Beruf nach. Danach schien ihr eine Arbeit jeweils am Abend in der Flugzeugreinigung praktischer. Das ermöglichte nicht nur eine gute Abstimmung mit ihrem Mann, der tagsüber auf Baustellen arbeitete, sondern die besser bezahlte Nacharbeit «lohnte sich auch».

«So habe ich immer nachts gearbeitet, wenn die Flugzeuge in Cointrin «schlafen». Nachts erfolgt die gründliche Reinigung. Die Kissen von den Sitzen entfernen, Gepäckablagen reinigen, Buffets, Toiletten, Staubsaugen usw. Heute ist es eine Schnellreinigung. Weil sie sparen wollen, verlangen die Fluggesellschaften nur das Nötigste. Das Flugzeug soll so wenig wie möglich am Boden stehen. Schnell, schnell», bedauert sie.

Von der Anstellung 1990 an dauerte die längere Zeit bei Swissair für Josiane nur knapp 12 Jahre, dann kam am 2. Oktober 2001 das Grounding. Swissair hob nicht mehr ab. «Kurz vor dem Zusammenbruch wurden wir an Hasco verkauft, dann an ISS. Beim Wechsel zu Hasco sind unsere Löhne gesunken.» In dieser Zeit hat Swissair die Tochterfirma Swissport gegründet, die ihrerseits die Flugzeugreinigung an Hasco und danach an ISS vergab. Zusammen mit ihren Kolleginnen und Kollegen geriet Josiane in diese Spirale der Auslagerung und erlebte die Verschlechterung der Anstellungsbedingungen.

Es folgte eine Phase des «Recht des Stärkeren», in der sich Tochtergesellschaften und Subunternehmen gegenseitig unterboten, um die Aufträge zu erhalten, und sich nicht um die GAV kümmerten. Die Löhne stagnierten.

Nach 20 Jahren bei ISS landete Josiane im Oktober 2021 bei Vebeo. Diese Firma gewann die Ausschreibung von Swissport gegen ISS. Dem Personal der Flugzeugreinigung wurde von der Gewinnerin eine Stelle angeboten. Alle Mitarbeitenden konnten mit dem gleichen Beschäftigungsgrad weiterarbeiten, aber das Lohnsystem begrenzt die Altersaufstiege auf sieben Jahre. Für Josiane mit 32 Dienstjahren bedeutete dies eine starke Lohneinbusse. Eine Kündigung kam für sie jedoch nicht in Frage, zumal sie damit eine lange Arbeitslosigkeit riskieren würde.

Josiane ist bereit, für ihre Rechte zu kämpfen, und seit langem in der Gewerkschaft aktiv. Vom VPOD ist sie über Push zu SEV-GATA gekommen. Als Delegierte in der Verhandlungsgemeinschaft hat sie an der Ausarbeitung des GAV Vebeo mitgewirkt, den SEV-GATA und VPOD unterschrieben haben und der am 1. April 2022 in Kraft getreten ist. Auch wenn sie wegen der weniger hoch gewichteten Dienstjahre etwas einbüsst, findet sie: «Insgesamt ist der GAV gut. Wir sind nicht schlecht davongekommen.»

In der Freizeit nimmt sich Josiane Zeit für ihre Enkelkinder, kümmert sie sich um ihren Garten, macht Spaziergänge durch die Landschaft und sammelt Pilze. Beim Spiel «Was wärst du?» antwortet Josiane umgehend: «Ein Tier? Ein Hund! Eine Stadt? Keine! Ein Lied? «Le France» von Michel Sardou, mit einem Augenzwinkern zur Swissair! Eine Superkraft? Die Kriege stoppen! Ein Kleidungsstück? Ein T-Shirt, das ist gut im Garten. Bequem und ohne Schnickschnack!»

Nach diesen Worten voll Bescheidenheit verlassen wir das «Aux Bonnes Choses» zum Fototermin, den die Reisenden mit Staunen beobachten: eine Flugzeugreinigerin, die vor den Abfluganzeigen posiert. Für einmal steht sie im Rampenlicht.

ENDLICH GESCHAFFT?

Silvan Wegmann

