



SEV Nr. 6

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



SBB UND SBB CARGO

Ein Affront gegenüber dem Personal

Edito von Valérie Solano
Vizepräsidentin SEV

Am 15. März konnte sich das SBB-Personal freuen. Sein Unternehmen, seine Führung hatte die Blumen ausgepackt und schrieb im Text zum Jahresabschluss 2021: «Das Glück der Mitarbeitenden ist das Glück der Reisenden.» In der Strategie 2030 als Ressource von unschätzbarem Wert genannt, landeten die Beschäftigten von SBB und SBB Cargo am 29. April hart auf dem Boden der Realität. Dieselben Chefs verkündeten die von ihnen ausgeheckten Sparmassnahmen. Zwei Tage vor dem 1. Mai, weniger als sechs Wochen nach der Liebeserklärung, riecht es eher nach Scheidung.

Das Personal schluckt diese Doppelzüngigkeit nicht, wie die Reaktionen zeigen. Die Sparmassnahmen sind unbeliebt; sie schmälern die Kaufkraft. Die SBB will die Risikobeiträge an die Pensionskas-

se umbauen. Heute bezahlt das Unternehmen $\frac{3}{4}$ dieser Beiträge, das Personal $\frac{1}{4}$. Nun verlangt die Leitung eine paritätische Beteiligung, was zu einem zusätzlichen Abzug von rund 0,4 % des Bruttolohns führen würde. Die SBB will zudem den Beitrag des Personals an die Krankheitskosten um 0,5 Punkte erhöhen. Das Unternehmen findet es zulässig, die Kaufkraft des Personals anzugreifen, während die Lebenshaltungskosten laufend steigen. Der CEO der SBB erachtet die heutigen Bedingungen als «zu grosszügig» und droht mit noch weiter gehenden Massnahmen, wenn die jetzt angekündigten nicht umgesetzt würden: Stellenabbau und Auslagerungen ...

Nicht nur die Kaufkraft ist im Visier. Für die über 50-Jährigen hält das Unternehmen schweres Geschütz bereit. Heute haben über 50-Jährige mit mindestens 10 Be-

rufsjahren, die aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr arbeiten können, Anrecht auf Berufsinvalidität bis zum Zeitpunkt der Pensionierung. Dieser Schutz ist in einer Branche mit Monopolberufen zentral, denn eine Wiedereingliederung bei Berufsunfähigkeit ist äusserst schwierig. Die SBB will schlicht die Berufsinvalidität abschaffen! Damit drängt das Unternehmen seine schwächsten Angestellten ins Armutrisiko. Das ist umso schlimmer, als die SBB heute in diesem Punkt als vorbildlich gilt.

Diese entmutigenden Massnahmen verschlechtern die Attraktivität der SBB zu einem Zeitpunkt, wo sie vor einer grossen Zahl von Pensionierungen innert wenigen Jahren steht.

Wir werden unsere Mitglieder anhören, um das weitere Vorgehen gegen diese untragbaren Angriffe festzulegen.

SEV-Vorstand

Covid-Hilfen des Bundes an Verkehrsbetriebe auf dem Prüfstand.

2

Teuerung und 1. Mai

Kaufkraft der Bevölkerung rückt ins Zentrum der Gewerkschaftsarbeit.

3 und 5

Unterverbände

LPV, ZPV, TS und AS thematisieren Ausbildung, Sparübungen und Berufsbilder.

4, 7, 8 und 9

GAV für den Lago Maggiore verlängert

Der aktuelle GAV für die Mitarbeitenden der Schiffahrtsgesellschaft des Luganersees (SNL), die auf dem Lago Maggiore eingesetzt werden, ist bis Ende 2026 verlängert worden. Der Vertrag wäre Ende 2022 ausgelaufen. Der GAV konnte dank des Drucks, den die Streiks von 2017 und 2018 noch immer ausüben, verbessert werden. Der GAV sieht insbesondere Lohnerhöhungen für 2022 und 2023 sowie Verbesserungen beim Vaterschafts- und Adoptionsurlaub vor – über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus.

Abstimmungsparolen

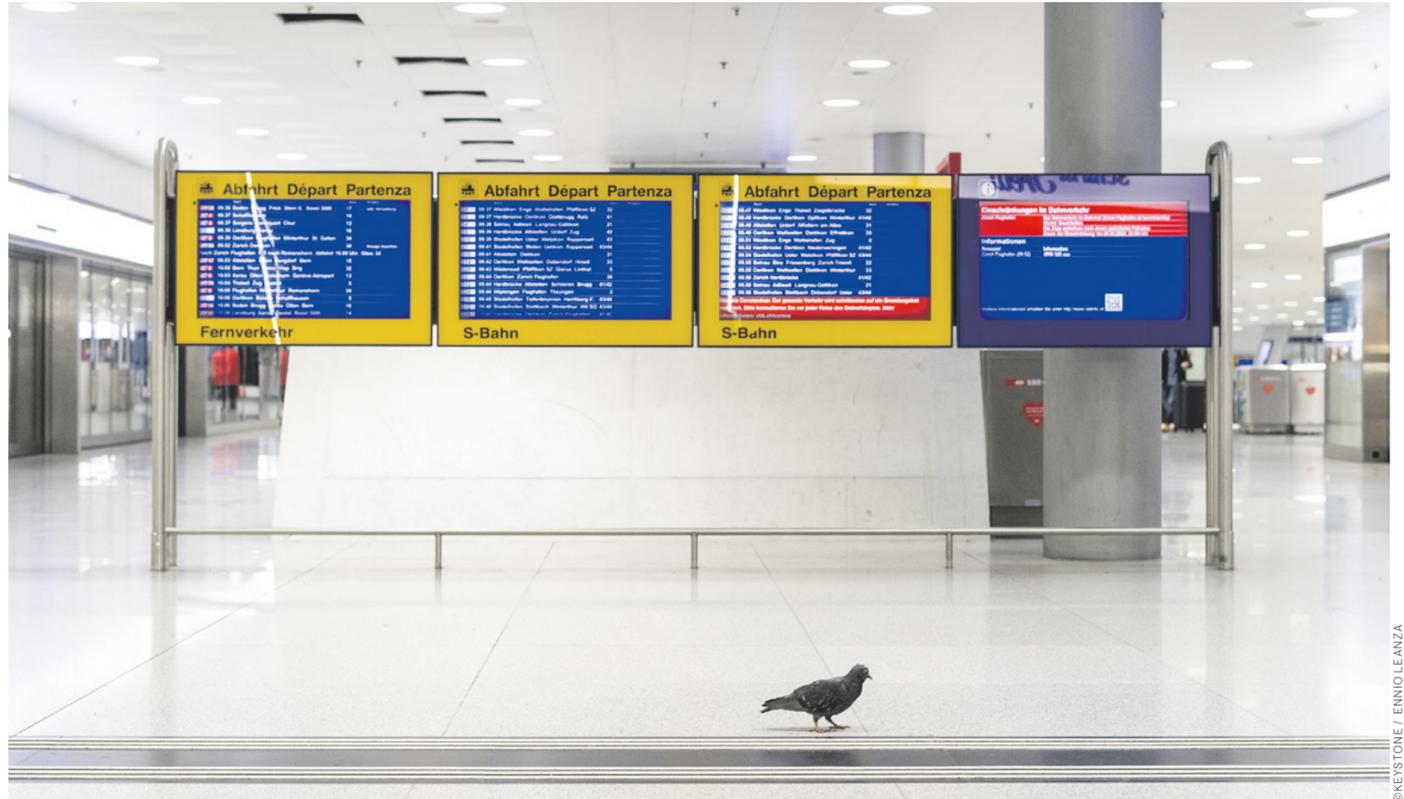
Für die eidgenössischen Abstimmungen am 15. Mai 2022 empfiehlt der Schweizerische Gewerkschaftsbund ein Ja zur Änderung des Bundesgesetzes über Filmproduktion und Filmkultur (Filmgesetz). Dieses verpflichtet Streaming-Plattformen wie Netflix, Amazon Prime usw., jährlich vier Prozent ihrer in der Schweiz erzielten Einnahmen in das Schweizer Filmschaffen zu investieren. Nein sagt der SGB zur Finanzierung der EU-Grenzschutzagentur Frontex.

Gewerkschaft in Apple-Laden

Wie Starbucks und Amazon sieht sich auch Apple derzeit in den USA mit einer Kampagne zur gewerkschaftlichen Organisation konfrontiert. Mitarbeitende des Apple-Geschäfts im legendären New Yorker Bahnhof Grand Central Terminal haben den Prozess zur Gründung einer Gewerkschaft eingeleitet. Anfang April hatte die Amazon Labor Union damit überrascht, dass sie in New York die erste Gewerkschaft von Amazon in den USA wurde, ist aber in einem zweiten Lager in New York gescheitert.

Kinderarbeit

Die Schweiz nimmt zum zweiten Mal an einer globalen Konferenz zur Beseitigung der Kinderarbeit teil, die vom 15. bis 20. Mai 2022 in Durban (Südafrika) stattfindet. Das Ziel der Schweiz ist nicht nur die Bekämpfung der Kinderarbeit, sondern auch die Verbesserung der von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) definierten Grundprinzipien und Rechte am Arbeitsplatz.



VORSTAND SEV

Wie wirkt sich die Covid-Hilfe aus?

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

An der Vorstandssitzung des SEV vom 22. April standen zwei Themen im Vordergrund: Die Corona-Hilfen, die die Verkehrsunternehmen erhalten haben, und der Abstand zwischen zwei SEV-Kongressen.

Der VPT hatte vom SEV einen Bericht zu den Hilfsbeiträgen verlangt, die die Verkehrsunternehmen erhalten haben, um die von Corona verursachten Einkommenseinbußen auszugleichen.

Dieses Anliegen ist berechtigt, denn verschiedene Unternehmen führen die Pandemie als Begründung an, um Einsparungen auf dem Buckel des Personals vorzunehmen. Für die Antwort hat sich Daniela Lehmann in die Unterlagen des Bundes vertieft. «2020 hat der Bund gegen 83 Millionen Franken an 30 Unternehmen des regionalen Personenverkehrs ausbezahlt, rund 31 Millionen an 23 Unternehmen des Ortsverkehrs und 4 Millionen an 15 Unternehmen mit touristischem Angebot, insbesondere Schifffahrt und Seilbahnen», führte die verkehrspolitische Koordinatorin des SEV aus.

Zuerst auf die Reserven zugreifen

Die Zahlen von 2020 liegen tiefer als anfänglich angekündigt. «Das liegt daran, dass die Verkehrsunternehmen zuerst auf ihre Reserven zurückgreifen mussten, bevor sie öffentliche Hilfe beanspruchen konnten», erläuterte Daniela Lehmann. «Für 2021 muss man mit einer Zunahme der Anfragen rechnen. Wir werden das im Verlauf des Jahres genauer sehen, spätestens zu Beginn des nächsten Jahres.»

Die Zahlen haben im Vorstand Sorgen ausgelöst, insbesondere bei Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident VPT. In den Verhandlungen mit dem SEV haben verschiedene Unternehmen Sparmassnahmen angesprochen: Einfrieren der Lohnanstiege, kein Ausgleich der Teuerung usw. Insgesamt werden die Kosten vom Bund und von den Kantonen gemeinsam getragen, wobei der

Anteil der Kantone nicht immer gleich hoch ist, da er von der Bevölkerungsdichte abhängt. Sollten einzelne Kantone versuchen, ihren Anteil an den Kosten zu senken, muss auf kantonaler Ebene mit Hilfe der jeweiligen Gewerkschaftsbünde oder einzelner Politiker:innen reagiert werden.

Der Druck auf die Unternehmen verschont auch die SBB nicht. Daniela Lehmann wies darauf hin, dass der Bund von der SBB verlangt, die Kosten zu senken oder die Einnahmen zu steigern, und zwar um 80 Millionen Franken pro Jahr für die Dauer von 2024 bis 2030. Grundsätzlich sind Einsparungen bei den Verkehrsunternehmen ein Unsinn, da der öffentliche Verkehr ein Teil der Lösung der Klimakrise ist. «Man muss investieren und nicht sparen!», hielt SEV-Präsident Giorgio Tuti fest. Um jeden Versuch abzublocken, die Last auf das Personal abzuwälzen, gibt es nur eine Antwort: Mobilisierung dank hohem Organisationsgrad!

Vernehmlassung zum CO₂-Gesetz

Der SEV, wie auch die anderen SGB-Gewerkschaften, erachtet das neue CO₂-Gesetz bezüglich der Klimaziele als ungenügend. Er hält dies in seiner Vernehmlassung fest. «Es braucht umfangreiche Investitionsprogramme der öffentlichen Hand, besonders beim öffentlichen Verkehr und der Energieversorgung, aber auch beim Bauwesen», betonte Daniela Lehmann, die die Antwort des SEV im Vorstand vorstellte. Der SEV widmet sich vor allem den Massnahmen im

Alle Zahlen zur Covid-Hilfe des BAV in den BAV-News vom Februar 2022 auf bav.admin.ch.

Gesetz für den öffentlichen Verkehr. Er begrüsst die vorgesehene Unterstützung für den grenzüberschreitenden Fernverkehr wie auch dessen Finanzierung über die Erträge der Versteigerung der Emissionsrechte in der Luftfahrt. «Die 30 Millionen sind jedoch zu knapp kalkuliert und die Obergrenze müsste deutlich erhöht werden», hielt Daniela Lehmann fest. Was die Umstellung

des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse hin zu ökologischen Antrieben angeht, schliesst sich der SEV dem Alternativ-Vorschlag des VöV an, weil die Unterstützung mit nur 15 Mio. Franken pro Jahr viel zu tief ist. Sie steht ausserdem in keinem Vergleich zur beantragten umfassenden Streichung der Mineralölsteuerbefreiung ab 2024, die für den Strassen-öV jährlich 84 Mio. Franken (2018) ausmacht. Unter dem Strich würden dem Strassen-öV mit der Vorlage substantiell Mittel entzogen, erläuterte Daniela Lehmann.

Schliesslich steht der SEV der Rückgabe der Einnahmen aus ökologischen Steuerabgaben kritisch gegenüber. «Diese müssten vollumfänglich über Pauschalbeträge pro Einwohner:in rückerstattet werden. Das ist das beste Mittel, damit Lenkungsabgaben auch sozial verträglich ausgestaltet sind: Zahlreiche Studien haben gezeigt, dass Haushalte mit bescheidenen Einkommen weniger Treibhausgase ausstossen als Haushalte mit hohen Einkommen», stellte Daniela Lehmann abschliessend fest.

Ein Kongress alle 4 Jahre?

Der Vorstand befasste sich mit der Änderung des Rhythmus des SEV-Kongresses. Derzeit tagt dieser alle zwei Jahre, abwechselnd zwei Tage bzw. einen Tag lang. Die Idee wäre nun, alle vier Jahre einen zweitägigen Kongress abzuhalten. «In zwei Jahren ist es nicht möglich, die vom Kongress verabschiedeten Vorschläge und Positionspapiere umzusetzen», sagte Giorgio Tuti. Um die vom SEV geschätzte Demokratie nicht zu schwächen, wäre es wichtig, eine Delegiertenversammlung zu schaffen, die in einem festzulegenden Rhythmus mit klaren Entscheidungskompetenzen zusammentritt. Einige Vorstandsmitglieder plädierten jedoch für den Status quo, insbesondere um die Kollegialität zu pflegen. Es handelte sich um eine erste Diskussion, die im Juni fortgesetzt werden soll.

KAUFKRAFT

Familien droht ein Verlust von 3500 Franken



**SGB/Vivian Bologna/Übers. P. Moor
vivian.bologna@sev-online.ch**

Die aktuelle Teuerung von mehr als 2 Prozent und der Prämien-schock bei den Krankenkassen belasten die Kaufkraft der Arbeitnehmenden. Ohne Teuerungsausgleich drohen den Familien Reallohnverlusten von 2200 Franken und zudem ein Kaufkraftverlust von 1000 Franken aufgrund der Erhöhung der Krankenkassenprämien. Christian Fankhauser, Vizepräsident des SEV, wirft einen Blick auf den Transportsektor.

Die Rückkehr der Teuerung nach mehr als zehn Jahren schafft eine völlig neue Lage. Am vergangenen 20. April stellte der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) einerseits alarmierende Zahlen und andererseits seine Forderungen vor (siehe Kasten).

Pierre-Yves Maillard, Präsident des SGB, fasst die Lage wie folgt zusammen: «Für uns ist das ein Schock, wie wir ihn seit vielen Jahren nicht mehr erlebt haben. Die Arbeitnehmenden sind darauf angewiesen,

dass unverzüglich substanzielle Lohnverbesserungen erfolgen und Massnahmen gegen die Last der Krankenkassenprämien getroffen werden.»

2022 wird die jährliche Teuerung zwei Prozent übersteigen. Unter diesen Bedingungen sind allgemeine Lohnerhöhungen unumgänglich, damit eine schmerzhaft Reallohnverluste vermieden werden kann. Ohne Teuerungsausgleich würden die Berufstätigen mit mittleren Einkommen einen realen Verlust von jährlich 1600 Franken erleiden. Für Familien mit Kindern, in denen beide Elternteile arbeiten, wird der Verlust sogar gegen 2200 Franken betragen.

Der drohende Prämien-schock von bis zu zehn Prozent wird die mittleren Einkommen besonders hart treffen. Sie erhalten kaum Prämienverbilligungen und zahlen oft mehr als zehn Prozent ihres Einkommens an die Krankenkassen. Der Prämien-schock für eine vierköpfige Familie mit zwei Kindern könnte dazu führen, dass sie beinahe 1100 Franken mehr Prämien bezahlen müssen.

Die oberen Einkommensgruppen und die Top-Manager kassierten be-

trächtliche Gehaltserhöhungen, gerade als ob es nie eine Kritik an den Abzockern gegeben hätte. Auf der Kehrseite müssen sich wieder mehr Arbeitnehmende mit einem Tieflohn begnügen. Diese besorgniserregende Ausgangslage erfordert gezielte Massnahmen, damit die Kaufkraft der Gering- und Normalverdienenden steigt und nicht etwa sinkt. Ohne Gegenmassnahmen droht Familien ein Kaufkraftverlust von gegen 3500 Franken. Daniel Lampart, Chefökonom des SGB, erklärt: «Die Realeinkommen müssen steigen, damit die Inflation für die Berufstätigen keine Gefahr darstellt.»

Schon seit langer Zeit sind die Löhne der Normalverdienenden viel zu langsam gestiegen. Vania Alleva, Präsidentin der Unia, hält fest: «Die Gewinne aus den Produktivitätssteigerungen wurden nicht an die Arbeitnehmenden weitergegeben. Deshalb besteht bei den niederen und mittleren Einkommen ein dringender Nachholbedarf. Die allgemeine Konjunkturlage ist nach wie vor positiv. Viele Branchen haben sich inzwischen vollständig von der Krise erholt und erleben einen Boom. Deshalb ist

der Spielraum für Lohnerhöhungen klar vorhanden.

Dazu kommt noch die gute finanzielle Lage der Kantone, die teilweise von den Corona-Massnahmen des Bundes profitiert haben. So konnten sie das erste Pandemiejahr 2020 mit Überschüssen von mehr als einer Milliarde Franken und das zweite Pandemiejahr 2021 gar mit 2,7 Milliarden Franken Überschuss abschliessen.

Der Transportsektor steht nicht zurück

«Trotz der soliden Finanzlage der Kantone stellen wir vielerorts Bestrebungen fest, bei den Transportunter-

nehmen zu sparen und die Teuerung bei den Lebenshaltungskosten gar nicht zu berücksichtigen», doppelt Christian Fankhauser, Vizepräsident des SEV, nach. «Gleichzeitig gilt es zu beachten, dass der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) den Gesundheitskosten nur sehr beschränkt Rechnung trägt. Die wiederholten Erhöhungen der Krankenkassenprämien werden deshalb klar nicht ausgeglichen.» Es darf deshalb nicht erstaunen, dass sich das Verkehrspersonal bei dieser Ausgangslage lautstark vernehmen lässt, wie es beispielsweise aktuell bei den SBB, TPG, TL und auch TPF der Fall ist.

Forderungen des SGB

Angesichts des drohenden Kaufkraftverlusts fordert der SGB die folgenden Massnahmen:

- Generelle Lohnerhöhungen mit Teuerungsausgleich und einem Reallohnzuwachs als Beteiligung an der guten Wirtschaftsentwicklung.
- Alle Arbeitnehmenden sollen bei einer Vollzeitstätigkeit mindestens 4000 Franken Lohn erhalten – 13 mal.

- Es braucht dringend höhere Prämienverbilligungen bei der Krankenversicherung. Niemand soll mehr als 10 Prozent seines Einkommens für die Krankenkasse zahlen müssen. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund erwartet vom Bundesrat rasch einen Vorschlag, wie der drohende Prämien-schock abgewendet werden kann.

+

Die Jugendkommission des SEV trifft sich am 7. Juni im Zentralsekretariat in Bern, um einen Antrag zu diskutieren, der dem SEV-Kongress am 27. Oktober unterbreitet werden soll. Die Idee ist, eine **LGBTQIA+ Kommission** zu gründen. «Es ist wichtig, dass die ganze Vielfalt des SEV in den demokratischen Strukturen vertreten ist», erklärt Jordi D'Alessandro. Interessierte können sich anmelden bei jordi.dalessandro@zpv.ch.



-

Die Schweiz ist in der jährlich veröffentlichten **Rangliste der Pressefreiheit** von Reporter ohne Grenzen von Rang 10 auf Rang 14 abgerutscht. Ein Grund ist die schrumpfende Medienvielfalt. Zudem wird die Medienfreiheit von diversen neuen Gesetzen bedroht, z. B. vereinfachten Möglichkeiten, kritische Publikationen zu verbieten. Ausserdem nahmen Angriffe auf Medienschaffende während der Corona-Krise zu.

DANIELA LEHMANN antwortet

«Der Aufbau einer Mobilitätsdateninfrastruktur ist eine Staatsaufgabe»

Das Departement Uvek bereitet ein Bundesgesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (Modig) vor. Worum geht es dabei? Und wie steht der SEV dazu?

Der Gesetzesentwurf hat zum Zweck, verkehrsträgerübergreifend die Nutzung von Mobilitätsdaten (Lieferung, Bereitstellung, Austausch, Verknüpfung, Bezug) sowie die Vernetzung von Mobilitätsangeboten zu vereinfachen und zu verbessern. Es ist richtig, dass hierzu eine systemrelevante Infrastruktur aufgebaut werden muss.

Dabei handelt es sich um ein wesentliches Element eines digitalen Service public im Mobilitätsbereich, das nur vom Staat, bzw. von der vorgeschlagenen, neu zu schaffenden Mobilitätsdatenanstalt (MDA) bereitgestellt werden kann. Der Staat kann als unparteiischer Ak-

teur, der für Neutralität und Vertrauen sorgt, sicherstellen, dass niemand diskriminiert wird, dass mit den Daten aller Anbieter – privater und öffentlicher, in- und ausländischer – auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird und dass diese Daten sicher und verlässlich bereitgestellt werden. Es ist aus Sicht des SEV wichtig, dass diese Aufgabe unabhängig, verlässlich, offen, nichtdiskriminierend, transparent, nicht gewinnorientiert und technisch flexibel angegangen wird. Zudem regen wir an, die politischen Zielsetzungen der Umsetzung der Mobilitätsdateninfrastruktur (Modi) zu schärfen und mit klima- und raumplanungspolitischen Zielsetzungen besser in Einklang zu bringen.

Daniela Lehmann ist Koordinatorin Mobilität 4.0 und Verkehrspolitik im SEV. – Hast du eine Frage? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

SWISS-BODENPERSONAL

Corona-Prämie: Ja, Krisen-GAV: Nein! SEV-GATA zieht vor Gericht

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die Swiss hat am 5. Mai Corona-Prämien und variable Vergütungen angekündigt – einseitig ohne Verhandlungen mit den Gewerkschaften, die für das Personal längst Sicherheit und Anerkennung der ausserordentlichen Leistungen während der Pandemie gefordert hatten. Zugleich hält die Swiss an der Anwendung des Krisen-GAV per 1. März 2022 fest, der dem Bodenpersonal faktisch die Corona-Prämien und variablen Vergütungen wieder wegnimmt. «Dieses widersprüchliche Verhalten des Managements ist untragbar, ja eine Provokation!», sagt Philipp Hadorn, Präsident von SEV-GATA. «Wir ziehen nun gegen die vereinbarungswidrige Umsetzung des Krisen-GAV vor Gericht.»

Der Krisen-GAV sieht insbesondere die temporäre Streichung von einem Drittel des 13. Monatslohns und der Performance-Prämie vor. Er sollte gemäss Vereinbarung vom 29. Januar 2021 bei Bedarf erst nach dem Ende der gesetzlich möglichen Kurzarbeit in Kraft treten.

Verstoss gegen Vereinbarung

Die Swiss hat die Kurzarbeit per 1. März 2022 beendet, obwohl Kurzarbeit bis Ende Juni möglich wäre. «Die Umsetzung des Krisen-GAV bereits per 1. März 2022 ist somit illegal. Dagegen bereiten wir nun eine Klage vor, die gemäss einem Gutachten berechtigt und erfolgversprechend ist», erklärt Philipp Hadorn. Die Swiss interpretierte die Formulierung «bis zum gesetzlichen Ende der Kurzarbeit» in der Vereinbarung plötzlich so, dass dieser Zeitpunkt nun erreicht sei, weil der Arbeitsausfall unter 10% liege und damit die normalen Voraussetzungen für Kurzarbeit nicht mehr erfüllt seien. Diese Interpretation hat SEV-GATA stets abgelehnt. «Sie verstösst gegen Treu und Glauben, weil es explizit um die Corona-Kurzarbeit ging», so Hadorn.

Zweck der Vereinbarung unterlaufen

«Zudem hat die Swiss mit der Massenentlassung wenige Wochen nach der Vereinbarung deren Zweck unterlaufen, Personalabbau zu verhindern, und damit selbst die Voraussetzungen für Kurzarbeit und die Anwendung des Krisen-GAV beseitigt», fügt Hadorn an. Beim Bodenpersonal hat die Swiss heute über 100 offene Stellen und versucht zu rekrutieren. Mit der



Widersprüchliche Swiss: Trotz Personalmangel wendet sie den Krisen-GAV an und spricht zugleich Prämien und variable Vergütungen in ähnlicher Höhe wie das Sparpotenzial des Krisen-GAV.

vollzogenen Massenentlassung und dem aktuellem Personalunterbestand kann die Vereinbarung ihren Zweck, Entlassungen zu vermeiden, gar nicht mehr erfüllen.

Leitung nimmt und gibt

«Trotzdem wendet die Swiss den Krisen-GAV an. Und nun kündigt sie Covid-Prämien und variable Vergütungen in ähnlicher Höhe wie das Sparpotenzial des Krisen-GAV an – und erwartet dafür vom Personal Dankbarkeit und volle Motivation», fasst Hadorn die Widersprüchlichkeit der Swiss-Leitung zusammen.

«Schade, dass die Swiss die miserablen Resultate der Personalfriedenheitshebung und die Mahnungen von Gewerkschaften in den Wind schlägt. Der Entscheid liegt nun bei der Swiss, ob sie sich während dem Sommerferienverkehr nebst den Problemen wegen dem Personalunterbestand auch noch mit Rechtsstreitereien belasten will», sagt Hadorn, der sich mit Partnerorganisationen erfolgreich für staatliche Unterstützung und verlängerte Kurzarbeitsentschädigungen in der Luftfahrt während der Corona-Krise eingesetzt hat.

Bereits in Vorbereitung sind auch Klagen gegen Swiss von Mitarbeitenden wegen der Ver-

letzung des gesetzlichen Konsultationsverfahrens bei der Massenentlassung im letzten Frühling, welche SEV-GATA unterstützt.

Dankeschön-Zahlungen und variable Vergütung

Am 5. Mai teilte die Swiss dem Personal mit, das neuste Quartalergebnis stimme zuversichtlich, «dass wir es schaffen werden, in diesem Jahr die «schwarze Null» zu erreichen. Für euer herausragendes Engagement möchten wir euch ganz herzlich danken.» Und dies auch finanziell mit einer Sonderzahlung in zwei Teilen: mit einem «Corona-Dankeschön» von 1000 Franken (bei einem Vollpensum, sonst pro Rata) im Mai 2022 sowie einem «Black Zero Dankeschön» von weiteren 1000 Franken im April 2023, falls Swiss im 2022 die «schwarze Null» erreicht. Zudem kündigte Swiss eine variable Vergütung 2022 basierend auf dem Swiss adjusted EBIT an, mit garantierter Mindestzahlung von 50% des Zielbonus (=500 Franken bei ganzzähriger Vollzeitbeschäftigung) bis maximal 200% des Zielbonus (3200 Franken bei ganzzähriger Vollzeitbeschäftigung).

BAV-Prüfung ohne Einschränkung in den neuen Einsatzrayons einzusetzen. Der LA erteilte dem Projektteam zudem den Auftrag, die Ausbildung so zu gestalten, dass eine Selbstständigkeitsphase bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt integriert werden kann. Aktuell erarbeitet das Projektteam das Grobkonzept der Ausbildung, danach werden die verschiedenen Ausbildungsmodulare im Detail ausgearbeitet und die Lernmedien entwickelt. Der Start der ersten Klasse nach neuem Konzept ist nach heutigem Stand in der 2. Hälfte 2023 vorgesehen.»

Stellungnahme von SEV-LPV, VSLF, Transfair und Peko ZFR

«Wir begrüßen die mit der Phase 2 erreichten Schritte des Projekts Zwalp. Der vermehrte Einsatz von Universal- und Realsimulatoren in der Ausbildung stellt gegenüber heute eine zentrale Erneuerung in der Ausbildung dar. Mit dem Ausbau dieses Ausbildungsmittels und dem hohen Stellenwert der Simulatoren, können wichtige Grundlagen des Berufs nachhaltiger und realitätsnah vermittelt werden. Die umfassende und anspruchsvolle Ausbildung stärkt die Attraktivität und den Stellenwert des Berufs und stellt auch ein wichtiges Signal dar gegenüber der Branche.

Mit der vollumfänglichen Ausbildung bis zur Absolvierung der BAV-Fähigkeitsprüfung wird die Grundlage gelegt, damit das Lokpersonal flexibel eingesetzt und so auch für die Planungsbereiche über alle Zeithorizonte eine nachhaltige Entlastung geschaffen werden kann. Dies ist auch von den Resultaten des Projekts Avanti abhängig. Wir hoffen aber, dass der Nutzen einer Erhöhung und der Erhalt der betrieblichen Flexibilität im Sinne des Gesamtsystems erkannt wird.»

LESER/INNENBRIEF

Atomkrieg?

Klaus Gasser,
Steffisburg

Sollte es dem Herrn Putin einfallen, einen Atomkrieg auszulösen, müssen wir nicht mehr auf den Höhepunkt der Klimaerwärmung warten, um zu erleben, wie die Erde unbewohnbar wird.

Eine ähnliche Katastrophe hat bereits einmal stattgefunden, als die Dinosaurier ausstarben. Seither hat die Erde während 65 Millionen Jahren eine wunderbare, unglaublich vielfältige Natur mit unzähligen verschiedenen Arten von Pflanzen und Lebewesen aufgebaut.

Nach einem Atomkrieg kann sich die Erde vielleicht wieder erholen. In weiteren 65 Millionen Jahren wird sie wohl erneut eine wunderbare und unglaublich vielfältige Natur erschaffen, die allerdings komplett anders aussehen wird als das, was wir jetzt kennen. Zu hoffen ist, dass sie dannzumal nicht wieder eine Art «intelligenter» Homo sapiens erschaffen wird.

UNTERVERBAND DES LOKOMOTIVPERSONALS

Neue Lokpersonalausbildung

Medienstelle LPV. Letzte Woche informierte die SBB über wichtige Meilensteine im Projekt Zweitausbildung Lokpersonal Produktion Personenverkehr (Zwalp):

«Nachdem in der ersten Phase des Projektes die neuen Einsatzrayons definiert wurden, wird in der zweiten Phase der Aufbau der Ausbildung konzipiert. Wie bisher orientiert sich die Ausbildung am Kompetenzprofil der Lokführer:innen. Innovative Lehr- und Lernformen werden integriert und die neue Simulationsumgebung wird einen hohen Stellenwert erhalten in der Ausbildung der LfA (Lokführer:innen in Ausbildung). Der Lehrgang wird modular gestaltet. So kann die SBB auch in Zukunft flexibel auf sich verändernde Bedürfnisse reagieren.

Das neue Konzept sieht vor, dass die Handlungskompetenzen schrittweise aufgebaut werden. Pro Modul erarbeiten die LfA zuerst selbstständig und in Präsenzs Schulungen die theoretischen Kenntnisse, danach folgen Übungen im Simulator und schliesslich findet der Praxistransfer beim begleiteten Fahren statt.

Mehr Trainings im Simulator

Vor allem das Training in den Simulatoren wird gegenüber heute massiv ausgebaut. In unterschiedlichsten Simulatorenübungen wen-

den die LfA die Theorie an und bauen somit Handlungskompetenzen auf, bevor sie im Führerstand eingesetzt werden. Aktuell läuft ein Projekt zur Beschaffung neuer Universal- und Realsimulatoren, die rechtzeitig für die neue Ausbildung bereit sein werden.

Weiter werden Human Factors durchgehend in die Ausbildung integriert. Human Factors bezeichnen alle menschlichen Fähigkeiten, Eigenschaften und Begrenzungen in ihrem Zusammenspiel mit der Umwelt, dem Arbeitsplatz und den technischen Systemen und wie sie das Verhalten jeder und jedes Einzelnen bei der Arbeit beeinflussen. Auch bei diesem Thema werden die Simulatoren eine zentrale Rolle spielen, damit Human Factors wie Stress, Ablenkung, Monotonie oder Aufrechterhaltung der Achtsamkeit trainiert werden können. Während der Zweitausbildung sind gegenüber heute auch mehr Konsolidierungsblöcke vorgesehen, damit die LfA allfällige Lücken aufarbeiten, Themen repetieren und Handlungen trainieren können.

Das Projekt Zwalp erarbeitete zwei Ausbildungsvarianten, mit und ohne integrierte Selbstständigkeitsphase. Der Lenkungsausschuss (LA) des Projekts entschied sich für jene Variante ohne Selbstständigkeitsphase. Dies erlaubt es, die Lokführer:innen nach erfolgreicher



Starke SEV-Präsenz in Fribourg, insbesondere gegen AHV21.



Angelo Stroppini und Marco Belloli in Bellinzona.



Eine volle Ladung Gewerkschaftsenergie.

TAG DER ARBEIT

Frieden – Freiheit – Solidarität

SGB/GKB/Fi
zeitung@sev-online.ch

Nach zwei Jahren pandemiebedingter Pause haben am diesjährigen 1. Mai wieder zehntausende Arbeitnehmende an rund 50 Orten in der Schweiz ihre Forderungen auf die Strasse getragen.

Mit dem Motto «Frieden, Freiheit, Solidarität» stand der Ukraine-Krieg im Zentrum. Dieser sei ein Kampf zwischen einer Diktatur und einem Volk, das nach Freiheit und Demokratie strebe, sagte SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard in Bern.

«Die Gewerkschaften brauchen die Demokratie, wie ein lebendes Wesen Luft braucht. Ohne Demokratie haben wir keine Chance, unsere Rolle zu spielen. Und ohne freie Gewerkschaften gibt es auch keine reale

Demokratie. Darum sind wir mit den Ukrainerinnen und Ukrainern solidarisch, weil es sich um die Demokratie in Europa und in der Welt handelt.» Die Demokratie sei aber ein Versprechen, das gehalten wer-

Weitere Fotos auf der Facebook-Seite @verkehrsgewerkschaft

den müsse, und sie brauche die soziale Sicherheit, um echt zu sein. Auf verschiedene Konfliktfelder bei der sozialen Sicherheit ging Maillard dann detailliert ein: Auf das Referendum des SGB gegen die Erhöhung des Rentenalters für Frauen von 64 auf 65 Jahre und auf die massive Belastung durch steigende Krankenkassenprämien. «Jetzt muss die Kaufkraft für die arbeitende Bevölkerung und die Rentner:innen verbessert werden, statt die Steuern für die Reichsten immer weiter zu senken.»

In Grenchen sagte SGB-Zentralsekretärin Gabriela Medici: «Um das Problem der gravierend tiefen Renten zu lösen, braucht es eine 13. AHV-Rente, einen sofortigen Stopp aller Rentensenkungen in der 2. Säule und Verbesserungen insbesondere für die Frauen, deren Renten noch



Giorgio Tuti in Burgdorf.

natürlich nahmen an den Maifeiern auch SEV-Mitglieder teil. Präsident Giorgio Tuti zitierte in Burgdorf Olexy Semerun, den Präsidenten der ukrainischen Bahngewerkschaft: «Arbeitet weiter und sprecht nicht nur über den Krieg, sondern auch über Gewerkschaftsarbeit, denn diese ist wichtiger denn je, für Arbeitnehmende in ganz Europa!» sagte Semerun neulich an einer Online-Sitzung der ETF, bevor er wegen einem Raketenalarm in den Schutzraum gehen musste.

1. Mai online

Neugierig auf mehr zum 1. Mai? Scanne den QR-Code.



immer ein Drittel tiefer sind als die der Männer.»

Der SEV war am Tag der Arbeit wiederum bei den arbeitenden Kolleg:innen präsent, indem er Schokoladeriegel und Flyer verteilte. Und



«SEV bi de Lüt» bei den Zugerland Verkehrsbetrieben.



Am grenzüberschreitenden 1. Mai zwischen Konstanz und Kreuzlingen sprach Edith Graf-Litscher vom SEV.

LINK ZUM RECHT

Gekündigt und freigestellt



Rechtsschutzteam SEV

Markus erhält die Kündigung. Es wird umstrukturiert und dieses Mal trifft es ihn: Er wird gekündigt und für die Dauer der Kündigungsfrist freigestellt. Für Markus ist das eine neue Erfahrung, die ihn schlichtweg überfordert. Was gilt es bei einer Freistellung zu beachten, und worauf muss er sich einstellen? Auf diese und andere Fragen soll im Folgenden eingegangen werden.

Zunächst einmal ist Freistellung nicht gleich Austritt. Auch wenn die Arbeitspflicht entfällt, besteht das Arbeitsverhältnis während der Dauer der Freistellung weiterhin fort. In dieser Zeit unterstehen Mitarbeitende der Treuepflicht. Sie haben die

Interessen ihres Arbeitgebers zu respektieren und zu wahren. Handlungen und Äusserungen, die den Ruf des Arbeitgebers schädigen oder den Betrieb stören, sind sowohl in der realen Welt als auch in den sozialen Medien zu unterlassen. Vertrauliche Sachen am Arbeitsplatz bleiben vertraulich. Mitarbeitende werden nicht gegen den Arbeitgeber aufgehetzt. Kund:innen der Arbeitgeberin werden weder abgeworben noch abspenstig gemacht.

Die Freistellung gehört zur Weisungsbefugnis des Arbeitgebers. Diese findet jedoch ihre Schranken im Persönlichkeitsschutz der Mitarbeitenden. Es kann nicht sein, dass die Freistellung ein Instrument ist, um Mitarbeitende herabzuwürdigen. Die Aufforderung an einen Mitarbeiter, er oder sie solle sich jeden Tag während der Dauer seiner Freistellung viermal bei der Arbeitgeberin

melden, ist genauso schikanös wie die Anweisung, dass eine freigestellte Mitarbeiterin während der Arbeitszeit präsent sein soll – ohne Zuteilung einer Arbeit. Die Freistellung ist auch kein Freischein, Mitarbeitende zur sofortigen Freigabe ihrer Dienstwohnung oder ihres Dienstfahrzeugs aufzufordern. Sofortige Freistellung heisst auch nicht, dass Mitarbeitende sich nicht einmal richtig von ihren Kolleg:innen verabschieden können. Die Freistellung hat auch nichts im Arbeitszeugnis verloren.

Kurzgesagt: Die Freistellung ist nicht das Ende des Anstands und des zivilen Umgangs mit den Mitarbeitenden.

Solange der Arbeitgeber den Mitarbeitenden ihren Lohn auszahlt, kann er sie einseitig freistellen. Zum Lohn gehören auch die Lohnbestandteile, wie beispielsweise die Zulagen.

Die Spesen selber gehören nicht zum Lohn, es sei denn, diese werden pauschal ausbezahlt. Sollten der Lohn oder die Lohnbestandteile von Monat zu Monat variieren, nimmt man den Durchschnitt der letzten sechs bis zwölf Monate und zahlt diesen während der Freistellung aus.

Gekündigte und freigestellte Mitarbeitende können durchaus in die Ferien gehen. Ihre restlichen Urlaubstage können mit der Freistellungszeit verrechnet werden. Das muss aber in einem vernünftigen Verhältnis zur restlichen Freistellungsdauer stehen. Denn die Freistellungsfrist ist die Kündigungsfrist. Und Zweck der Kündigungsfrist ist die Stellensuche. Und hierfür muss den Mitarbeitenden genügend Zeit verbleiben.

Als Daumenregel gilt: Die zu beziehenden Ferien sollten ein Drittel der gesamten Freistellungsdauer

nicht überschreiten. Tun sie das dennoch, müssen die Ferien ausbezahlt werden und gelten als nicht bezogen. Ausnahme: Sofern der oder die Mitarbeiter:in nicht auf die Stellensuche angewiesen ist, werden die verbleibenden Ferien vollständig mit der Freistellungsfrist verrechnet.

Sofern gekündigte und freigestellte Mitarbeitende während der Freistellung erkranken oder verunfallen, ist der Arbeitgeber zur Lohnfortzahlung während der Kündigungsfrist verpflichtet – was auch eine entsprechende Verlängerung der Kündigungsfrist nach sich zieht.

Es kann sein, dass eine Freistellung den Mitarbeitenden aus verschiedenen Gründen sehr gelegen kommt. Einen Anspruch darauf haben sie jedoch nicht. Werden sie – wie in den allermeisten Fällen – nicht freigestellt, können sie eigentlich nur ihr Ferienguthaben aufbrauchen und zusätzlich einen Antrag auf unbezahlten Urlaub stellen. Eine andere Variante wäre die einvernehmliche Trennung im Rahmen einer Austrittsvereinbarung. Die Freistellung wäre dann sozusagen Teil dieser Vereinbarung.

Die Freistellung ist ungewöhnlich. Ungewohntes wirft Fragen auf. Wichtig ist, dass Markus mit seinen Rechtsfragen nicht alleine steht, sondern sich an den SEV wendet. Als Mitglied des SEV kann er den Berufsrechtsschutz des SEV in Anspruch nehmen und hat für seine Fragen und Überlegungen einen kompetenten und zuverlässigen Partner.

SBB RESALE

Vom Bürostuhl bis zur Lokomotive



Die Lernenden Sweta Sriskantharajah (links) und Altina Shabani managen die Resale-Plattform der SBB.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Mit dem Resale-Projekt hat die SBB eine Plattform für Nachhaltigkeit entwickelt. Produkte, die im Betrieb nicht mehr benutzt werden, können ein neues Leben erhalten, statt entsorgt zu werden. Ausserdem bietet das Projekt dem SBB-Nachwuchs ein lehrreiches Experimentierfeld.

Im SBB Bahntechnikcenter im solothurnischen Hägendorf liegen wohl genug Schienen, um ein kleineres Land mit einem kompletten Schienennetz auszustatten. Hier wird nicht nur neues Material für das Schweizer Bahnnetz hergestellt, sondern hier liegen auch alte ausgediente Produkte.

Doch «ausgedient» bedeutet hier nicht unbedingt Müll, sondern kann durchaus auch «bereit für einen neuen Lebenszyklus» heissen. Ein von der SBB ausgemusterter Bürostuhl erhält andernorts eine neue Büro-Heimat, sogenannte Schrottschienen können beispielsweise für Lawinenverbauungen umgenutzt werden oder aus einem alten Bahnwagen entsteht eine Gartenbeiz. Und genau eine solche Wiederverwertung von Produkten wird durch SBB Resale ermöglicht. Kreislaufwirtschaft heisst das Zauberwort.

Lernende managen ein Start-up und dürfen kreativ sein

Sweta Sriskantharajah, Altina Shabani, Nay Million und Lena Gähler sind Lernende bei der SBB und sind als Junior Business Team für das operative Geschäft von Resale zuständig. Sie sorgen dafür, dass ausgediente Materialien, Geräte und Fahrzeuge mit Foto und Kaufpreis auf die Webseite sbbresale.ch kommen. Sobald sich interessierte Kundinnen und Kunden bei Resale melden, wickeln sie den ganzen Verkauf ab, von der Bestellung über die Bezahlung bis zur Übergabe und je nach dem auch der Lieferung eines Produktes. Gehandelt wird nur B2B, also Business-to-Business, das heisst zur Kundschaft gehören beispielsweise andere Bahn- oder Transportunternehmen, Handwerksbetriebe oder Gemeinden.

«Das Ziel ist, zu schauen, dass möglichst viele Produkte, die nicht mehr im regulären Einsatz sind, trotzdem noch weiterverwendet werden können. Wir wollen dafür sorgen, dass möglichst wenig Abfall entsteht und wir so einen Beitrag für den Umweltschutz leisten»,

erzählt Sweta, die kurz vor dem Lehrabschluss zur Kauffrau öV steht. Das Interesse sei tatsächlich da und manchmal überrasche es auch, sagt Sweta: «Kürzlich meldete sich ein Künstler bei uns und wollte Weichen für eine Kunstinstallation kaufen.»

«Wir sind drei KV-Lernende und eine angehende Fachfrau öV und wir betreiben sozusagen ein Start-up», erklärt Altina, die letzten Sommer bei Login eine KV-Lehre begann. Das Projekt ist also nicht nur ökologisch nachhaltig, sondern auch im Bildungsbereich. Die Lernenden haben die Möglichkeit, Erfahrungen im Verkauf zu sammeln, den Betrieb und Unterhalt einer Webseite kennenzulernen und sie können sich dabei zuweilen auch kreativ verwirklichen.

«Wir informieren unsere Kundinnen und Kunden laufend mit einem Newsletter über die aktuellsten Angebote. Dabei müssen wir schon im Vorfeld bei der Auswahl der Themen, und beim Erstellen beim Text und der Illustration unsere Ideen einbringen», erzählt Sweta, die auch SEV-Mitglied ist, stolz. Manchmal fotografieren sie auch gleich selbst die Produkte, die sie danach auf dem Online-Marktplatz anbieten.

Kreislaufwirtschaft und Bildung von Jugendlichen fördern

«Es wäre toll, wenn sich künftig jeder oder jede vor dem Entsorgen eines Produkts oder einer Anlage fragen würde, ob man ihm nicht über Resale noch zu einem zweiten Leben verhelfen könnte. Übrigens gilt das nicht nur für die SBB, sondern die Plattform steht allen öV-Unternehmen der Schweiz offen. Wir haben zum Beispiel auch schon für ein privates Transportunternehmen einen ausrangierten Bus weiterverkauft», sagt Rolf Vogt.

Das langjährige SEV-Mitglied ist Berufsbildner beim Verkauf bei der SBB-Division Infrastruktur und betreut die vier Lernenden bei Resale. Als erfahrener Eisenbahner kann er die Lernenden in allen möglichen Situationen unterstützen und beraten. Wie die Lernenden arbeitet auch er im SBB-Bahntechnikcenter in Hägendorf.

SBB Resale ist ein gutes Beispiel dafür, wie einerseits die Kreislaufwirtschaft gestärkt werden kann und andererseits Lernende auf ein sinnstiftendes Berufsleben vorbereitet werden. Eine klassische Win-Win-Situation, sowohl für die Umwelt als auch für die Berufsbildung.

ANZEIGE

TR Trans Rail AG
Metzgerstrasse 5
8500 Frauenfeld
+41 52 723 36 36 / www.tr-transrail.ch

Arbeiten bei TR Trans Rail – bei uns sitzen Sie in der ersten Reihe

Als schweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen bietet TR Trans Rail mit verschiedenen in- und ausländischen Partnern eine breite Angebots- und Dienstleistungspalette an. Dank langjähriger Erfahrung sind wir die Spezialisten in den Bereichen Güterverkehr, Spezialüberführungsfahrten, Versuchs- und Testfahrten, Gruppen-Charterfahrten und themenbezogenen Event- und historischen Fahrten.

Zur Ergänzung unserer Abteilung Betrieb suchen wir:

- **Fachausbilder*in Lokpersonal für direkt und indirekt Triebfahrzeugführende, 100 %**
- **Lokomotivführer*in, Kat. A, Kat. B100 oder Kat. B gemäss BAV, 100% oder Teilzeit**
- **Rangiermitarbeiter*in, Kat. Ai40 / Ai gemäss BAV, 100% oder Teilzeit**

Wir bieten Ihnen

- Abwechslungsreiche Tätigkeiten in einem dynamischen Team
- Ergänzende Ausbildung P- oder G-Modul
- Weiterbildung auf verschiedenen Bahnsystemen und Spurweiten
- Ein den Anforderungen entsprechendes Salär
- Generalabonnement 2. Klasse

Detailinformationen zu den offenen Stellen finden Sie online unter: www.tr-transrail.ch/ueber-uns/jobs

Weitere Informationen und Auskünfte erteilt Ihnen gerne unser Leiter Lokpersonal, Herr Kurt Lichtensteiger, Tel. +41 79 311 95 93.

Fühlen Sie sich angesprochen? Dann freuen wir uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen inkl. Motivationsschreiben per Mail an: andre.pellet@tr-transrail.ch



UNTERVERBAND ZPV

Zentral-ausschuss

Susanne Kratzer. Seit der letzten Sitzung hat sich wiederum viel bewegt. Bezüglich Mitgliederwerbung nähern sich einige Sektionen schon jetzt ihrem Ziel, andere müssen noch ein wenig Gas geben, um ihren Plan umzusetzen. Diverse Sektionen planen während der Aktionswochen Werbeveranstaltungen, die in der Agenda auf sev-online.ch zu finden sind.

Das Beschlussprotokoll über die neuen BAR (Berufsspezifische Arbeitszeitregelungen) für die Kundenbegleitung ist bereit zur Unterschrift. Da die neue Plattform zur Ferieneingabe der SBB noch nicht bereit ist, bleibt das Prozedere im 2022 noch gleich wie bis anhin. Der Veloselbstverlad ging über die Ostertage zum Teil drunter und drüber, z. B. wurden Zugsformationen geschwächt, jedoch im System nicht angepasst, sodass im Reservierungssystem in nicht vorhandenen Wagen reserviert werden konnte. Die Forderung des ZPV, im FV-Dosto die Sitzplätze gegenüber vom Mini-Dienstabteil für das Zugpersonal zu reservieren, hat die SBB-Geschäftsleitung klar abgelehnt. Wertschätzung lässt somit weiterhin auf sich warten. Passend zu diesem Thema werden künftig im Flugzug von Basel nach Zürich Flughafen neue Flirt-Kompositionen (Mouettes) eingesetzt, die über kein Dienstabteil verfügen, ebenso wie in den 60 Doppelstock-Zügen (Kiss), welche die SBB als offene Option bestellt hat. Nachdenklich stimmt uns, dass bei Stadler Rail entsprechende Module für Dienstabteile erhältlich sind (siehe Traverso-Züge der SOB), es jedoch kein Thema ist, diese in unseren neuen Zügen

einzubauen. Im Werk Yverdon wird der erste ICN umgebaut. Wird diese Chance genutzt, das Angebot an Veloplätzen zu erhöhen und endlich mehr Platz für Gepäck und Kinderwagen zu schaffen? Wie wird hier das Personal einbezogen? Betreffend Umsetzung der Sprachanforderung gibt es nach vielen Anläufen endlich ein in der ganzen Schweiz einheitliches Vorgehen. Im Anstandsverfahren Umwandlung von Pausen in Arbeitsunterbrechungen ist die Stellungnahme beider Parteien abgeschlossen, und wir warten auf das Urteil des BAV. Schreckensmomente erlebte kürzlich ein Chef Kundenbegleitung, als er in Zürich am Geberkästchen die Abfahrerausweis erteilte und bei der zuvor blockierten Einstiegstüre einsteigen wollte, der Zug sich jedoch in Bewegung setzte und abfuhr, bevor er diese Türe erreicht hatte. Wie sich später bei Überprüfung aller Türen herausstellte, war ein Adapterkabel zwischen einem modernisierten IC2020- und einem noch nicht modernisierten IC2000-Fahrzeug der Grund, dass die rote Türkontrolllampe nicht leuchtete und die offene Einstiegstüre im Führerstand nicht angezeigt wurde. Ab sofort wird darum gemäss neuer Weisung bei der Zugvorbereitung die Türschliesskontrolle vom entferntesten Fahrzeug gemacht, und nach Auswechseln eines Fahrzeugs muss der nächste Zugbegleiter darüber informiert werden.

Grosse Wellen wirft die Nachricht der SBB über künftige Sparmassnahmen. SEV und ZPV werden mit Garantie nicht kampfflos zusehen, wie genau jenen Mitarbeitenden der Lohn gekürzt wird, die während der gesamten Coronapandemie an vorderster Front für die Reisenden im Einsatz waren. Dass genau bei den Verletzlichsten, den über 50-Jährigen, der Schutz bei Berufsinvalidität abgeschafft werden soll, obwohl sie infolge ihrer Tätigkeit in einem Monopolberuf auf dem Arbeitsmarkt kaum Chancen auf eine neue Tätigkeit haben, ist schlicht inakzeptabel. Doch offenbar ist dem nicht genug, denn die SBB sieht noch weitere Sparmassnahmen vor. Wir werden mit aller Kraft dagegen kämpfen, dass schon wieder das Personal an der Front die Zeche bezahlen muss für die Managementfehler.

NEU IM SEV-SEKRETARIAT

Damaro Bernardi: Glücklich in der Eisenbahnerwelt

Michael Spahr Seit dem 1. Januar arbeitet Damaro Bernardi als Sachbearbeiter Dokumentation/Archiv im Zentralsekretariat des SEV. Der gelernte Fachmann Information und Dokumentation ist unter anderem für die Ablage und die Archivierung der Rechtsschutzdossiers zuständig. Er ist glücklich, bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals eine Stelle gefunden zu haben, denn er liebt die Eisenbahnerluft.

Geboren in Italien, kam Damaro als Kind in die Schweiz und wuchs im Tessin und im Weissensteinquartier auf, dem ersten Berner Eisenbahnerquartier. Er schnupperte also schon in seiner Kindheit Eisenbahnerluft. Eine Eisenbahnerlaufbahn schwebte ihm als Junge allerdings nicht vor: «Eigentlich wollte ich Meteorologe werden.» Doch dann kam alles anders. Als leidenschaftliche Leseratte machte er eine Schnupperlehre in einer Bibliothek und wusste sogleich, dort will ich arbeiten. So machte er eine Lehre als Fachmann Information und Dokumentation. Und genau diese Berufsausbildung brachte ihn in dann als Erwachsenen wieder in die Welt der Bahn.

Zwei Jahre nach der Lehre begann Damaro nämlich für die AlpTransit Gotthard AG zu arbeiten. Er durfte fast sieben Jahre mithelfen, das Archiv des wohl grössten Eisenbahnbauprojekts des Jahrhunderts zu betreuen, nämlich den Bau des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels. Dabei merkte er, dass sein Herz für die Bahn schlägt. Und als das gigantische Neat-Projekt abgeschlossen wurde, war ihm klar, er würde am liebsten weiter an einem Ort arbeiten, wo der Duft der Schiene in der Luft hängt. «Als ich eine Stelle beim SEV fand, war ich überglücklich», erzählt er. Dass er mit seiner Arbeit dazu beiträgt, das Wohl des Verkehrspersonals zu fördern, motiviert ihn besonders.



MICHAEL SPAHR

Er kümmert sich um die Registratur, Dokumentation und das Archiv im SEV-Zentralsekretariat. Er sorgt dafür, dass Rechtsschutzdossiers korrekt abgelegt werden und dass die Rechtsschutzmitarbeitenden im richtigen Moment die richtigen Dossiers auf dem Tisch haben. Zudem unterstützt er seine Kolleg:innen in der Administration und in der hauseigenen Druckerei. Ausserdem hilft er Gewerkschaftssekretär Toni Feuz im administrativen Bereich.

Der Dreissigjährige wohnt mit seiner Partnerin zusammen, allerdings nicht mehr in Bern. «Das ist ein Glück, denn dann darf ich jeden Tag mit dem Zug zur Arbeit fahren. Und ich kann dort nicht nur meiner Eisenbahnleidenschaft frönen, sondern auch meiner Liebe zur Literatur», sagt Damaro. Seinen Kindheitstraum, Meteorologe zu werden, hat er nicht ganz vergessen: Als Ausgleich zum beruflichen Alltag, in dem er sich als Archivspezialist oft mit dem Vergangenen befasst, beschäftigt er sich in der Freizeit gerne mit der Zukunft und pflegt sein Hobby, das Vorhersagen des Wetters. Wenn es sonnig wird, schwingt er sich auf das Velo. Bei Regen tanzt er mit seiner Partnerin Rumba, Foxtrott und Tango.

BLS-SCHIFFFAHRT

BLS-Lohnsystem wird weitergeführt



©BLS

Chantal Fischer. Die Coronakrise, aber auch die Überführung der Schiffsparte in eine Tochtergesellschaft (Projekt Navigo) haben das Personal der BLS-Schiffahrt in den letzten zwei Jahren stark gefordert. Im Februar dieses Jahres haben die Sozialpartner zudem Verhandlungen zu einem neuen Lohnsystem aufgenommen, wie dies beim Abschluss des Firmenarbeitsvertrags im letzten Spätsommer vereinbart wurde. Schnell wurde der Verhandlungsdelegation des SEV klar, dass die damit verbundenen möglichen Veränderungen bei den Mitarbeitenden der Schiffahrt zu noch mehr Unsicherheit führten. Innerhalb der Verhandlungen wurde dies offen und transparent diskutiert.

Dem SEV ist es in den Verhandlungen gelungen aufzuzeigen, dass ein neues Lohnsystem

keinen Mehrwert bietet. Die BLS hat die Stimme des Personals gehört und ist im Dialog mit den Sozialpartnern zum Schluss gekommen, das Lohnsystem der BLS zu übernehmen und unverändert weiterzuführen.

Das Mitarbeitergespräch und die Leistungsbeurteilung werden nun neu aufgeleitet, in enger Zusammenarbeit mit der Personalkommission. Die gegenseitige Wertschätzung soll dabei im Zentrum stehen. Wie heute wird die Personalbeurteilung auch künftig nicht direkt lohnrelevant sein.

SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti beurteilt diesen Marschhalt positiv und ist froh, dass die BLS die Bedenken der Mitarbeitenden ernst genommen hat. «Die Schiffahrt kann sich nun voll und ganz auf ihre weitere Entwicklung fokussieren».

UNTERVERBAND PV

Sektion Ticino-Moesano mit neuer Präsidentin



Eliana Biaggio, neu gewählte Präsidentin des PV Ticino-Moesano und ZP Roland Schwager.

Alex Bringolf. Zentralpräsident Roland Schwager begrüßte den Zentralvorstand PV sowie Eliana Biaggio als neu gewählte Präsidentin des PV Ticino-Moesano.

In der SEV-Zeitung Nr. 5 vom 22. April 2022 findet sich ein Artikel zu den FVP von Vincent Brodard. Im Hinblick auf die geplante Abschaffung der Entwerter wurde die Gültigkeit der Tageskarten seit 12. Dezember 2021 von drei Jahren auf zwölf Monate gekürzt. Die neue Vereinbarung ist mittlerweile unterzeichnet (siehe Kasten). Gegen die Vorlage «AHV 21» wurde

das Referendum mit erfreulichen 151 782 Unterschriften eingereicht. Es wäre ein weiterer Schritt eines längerfristigen Abbauplans. Eine Reform der Beruflichen Vorsorge dient ebenfalls primär den Interessen der Besserverdienenden, Banken und Versicherungen.

Die PK SBB weist Ende 2021 einen erfreulichen Deckungsgrad von 112,4% auf. Zur weiteren Stabilisierung wird der Umwandlungssatz auf 4,54% gesenkt. Als Abfederungsmassnahmen erhalten die Aktiven eine Einmaleinlage, und die Guthaben werden mit 2,5% verzinst.

Die Delegiertenversammlung PV findet am 18. Mai in Brig statt, der Zentralpräsident hat den Delegierten die Unterlagen zugestellt. Ende dieses Rechnungsjahres wird Zentralkassier Egon Minikus zurücktreten. Die Delegierten müssen u.a. einen neuen Zentralkassier wählen. Daniel Pasche (Sektion Vaud) und Kurt Wüger (Sektion St. Gallen) stellen sich zur Wahl.

Die Hauptversammlungen in den Sektionen werden diesen Frühling sehr gut besucht. Erfreut dürfen wir feststellen, dass auch wieder zahlreiche Aktivitäten geplant werden. Unsere Webseite sev-pv.ch ist immer aktuell, danke an unseren Webmaster. Die Sektionen können so aktiv informieren. Neupensionierte sind eher mit dem Internet vertraut und nutzen es. Die Verbandszeitung ist und bleibt ebenfalls ein

wichtiges Informationsmittel für Mitglieder ohne Internetkenntnisse oder PC. Die Erscheinungsweise darf nicht weiter gekürzt werden und eine Sommerpause von beinahe zwei Monaten ist nicht ideal. Die Sektionen nutzen auch die SEV-Zeitung, um ihre Mitglieder aktuell informieren zu können. Einige welsche Sektionen haben nun eine Resolution vorbereitet, damit die erscheinungsweise der Verbandszeitung nicht weiter gekürzt wird.

Die PV-Sektion Ticino-Moesano hat an ihrer Versammlung mit Eliana Biaggio eine neue Präsidentin gewählt. Herzliche Gratulation. Die Sektion PV Vaud führt am 21. September in Cossonay ein Boule-Turnier durch. Es sind auch Mitglieder aus der Deutschschweiz herzlich willkommen.

Neue FVP-Vereinbarung unterzeichnet

Die neue Vereinbarung über Fahrvergünstigungen wurde im April unterzeichnet. Dank des Verhandlungsgeschicks des SEV und der 26 000 Unterschriften unter der SEV-Petition «Hände weg vom FVP» partizipieren die Pensionierten weiterhin an den FVP – obwohl das Bundesamt für Verkehr sie ihnen aberkennen wollte. Der PV hatte dann damit argumentiert, dass die FVP nicht nur ein Lohn-, sondern auch ein Rentenbestandteil sind, weil die heutigen Renten wegen der früheren tieferen Löhne im Vergleich zum übrigen Bundespersonal tiefer ausfallen (geringerer versicherter Verdienst). Diese Argumentation überzeugte letztlich auch das Departement Uvek. Für die heutigen Rentner:innen und jene Aktiven, die bis 31. Dezember 2023 in Rente gehen werden, ändert sich nichts: Der Status quo bleibt erhalten. Allerdings muss künftig das

GA FVP lückenlos erneuert werden, um sich diesen Anspruch zu bewahren. Diejenigen, die ab 2024 in Rente gehen werden, erhalten das GA FVP mit einem Rabatt von 35%. Allerdings fällt dann der steuerpflichtige Anteil wesentlich geringer aus. Das Halbtaxabo ist für Neupensionierte ab 2024 leider nicht mehr gratis: Es wird mit einem Rabatt von 35% zu 108 Franken angeboten werden. Die «Altpensionierten» erhalten es weiterhin gratis. Leider wird ab 2026 auch der Preis für die Tageskarten angehoben werden: Auch dieser Rabatt wird neu nur noch 35% betragen. Über alles gesehen darf man mit dem erzielten Ergebnis sehr zufrieden sein – vor allem, wenn man bedenkt, dass die FVP für die Pensionierten auf dem Messer der Schneide standen. Wir danken dem SEV herzlich dafür, dass er sich so vehement für uns eingesetzt hat.

UNTERVERBAND TS

«Die einzige Konstante ist die Veränderung»

Medienstelle SEV-TS. Der Zentralvorstand (ZV) traf sich am 25. März zur Sitzung in Dietikon. Für die zwölf TS-Vorstandsmitglieder lagen die Schwerpunktthemen auf dem Referat von Aroldo Cambi zur Pensionskasse SBB und auf der Umsetzung der neuen Berufsbilder bei SBB Cargo. Zusätzlich wurden mit den Sektionspräsidenten die diversen SEV-Werbeveranstaltungen in den Regionen behandelt und koordiniert.

Herzlich begrüßen konnte Zentralpräsident Sandro Kälin drei neugewählte Sektionspräsidenten: Christoph Felber, Region Zentralschweiz, Tino Rogowski, Region Nordwestschweiz und Markus Vetterli, Region Ostschweiz. Der ZV freut sich auf eine gute Zusammenarbeit und wünscht den Neugewählten einen guten Start in ihrer Funktion. Somit sind alle Ämter in den Sektionsvorständen wieder besetzt.

In seinem Referat informierte Aroldo Cambi, Präsident Stiftungsrat Pensionskasse SBB, über die bevorstehende Senkung des Umwandlungssatzes und deren verhandelten Abfederungsmassnahmen. Aufgrund der steigenden Lebenserwartung gilt die Umwandlungssatzsenkung auf 4,54% nur für das Jahr 2023 (Alter 65). Für spätere Jahrgänge sinkt der Umwandlungssatz jährlich um 0,01 Prozentpunkte, womit der steigenden Lebenserwartung Rechnung getragen wird. Damit die Auswirkungen auf die Versicherten minimiert werden können, wurden folgende Abfederungsmassnahmen vereinbart: Die PK SBB erhöht das Altersguthaben (Gutschrift) um 4% durch eine Reduktion des Deckungsgrades um 1,7%. Anspruch auf diese Gutschrift haben nur die per 31. Dezember 2022 bei der PK SBB Versicherten. Austretende per 31. Dezember

2022 erhalten keine Gutschrift. Mit den Abfederungsmassnahmen liegen die Leistungsreduktionen für die aktiven Versicherten, unabhängig vom Alter, unter 2%.

Durch die Einführung der neuen Berufsbilder bei SBB Cargo wird nun eine idealtypische Laufbahn vom Rangierspezialisten (RCP) bis zum Lokführer Kategorie B ermöglicht. Die Kompetenzen der Mitarbeitenden werden systematisch aufgebaut. Gleichzeitig wird die Qualität und Sicherheit durch die Mindestpraxis und durch die Erfahrung gesteigert. Die Ausbildungsschritte sorgen für eine Vertiefung in der Anwendung der erlernten Kompetenzen. Aus diesem Grund erfolgt die Personalplanung abgestimmt und über die Berufsbilder hinweg. Zudem wird auch ein Ausbildungskonzept über eine Zweitausbildung von Lokführer:in Cargo Kategorie B100 durch eine Delta-Schulung zu Lokführer:in Cargo Kategorie B ermöglicht. Über die jeweiligen Einreichungen der einzelnen Lohnstufen wird noch eingehend verhandelt.

Der Unterverband TS weist zurzeit einen Bestand von 2087 Mitgliedern aus. Unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung und der möglichen Abgänge aus den Zukunftsmodellen ist ein beträchtlicher Mitgliederverlust zu befürchten. Der ZV ist mit der Zielvorgabe einverstanden, 160 neue Mitglieder für das laufende Jahr zu werben. Auch deshalb beteiligt sich der SEV-TS an den Werbeveranstaltungen im Monat Juni an den Standorten Oberwinterthur Hegmatten, in den Cargo Teams Aarau und Lupfig und mit Unterstützung in Olten, Zürich und Bern. Die SEV-Werbeveranstaltungen in der Romandie und im Tessin sind für September 2022 geplant.

PV BERN

Gastreferat von Giorgio Tuti



Klaus Gasser.



Andreas Lüthi.

Peter von Däniken. Zur Hauptversammlung vom 6. April konnte Präsident Max Krieg leider nur 50 Mitglieder begrüßen, dafür speziell unseren Gastredner SEV-Präsident Giorgio Tuti. Beide bedauerten, dass uns nach Covid-19 seit dem 24. Februar der Ukraine-Krieg beschäftigen muss.

Giorgio Tuti erläuterte die anstehenden AHV-Reformen, zum ersten die missglückte Reform AHV 21. Bei ihr geht es um mehr als nur die Erhöhung des Frauenrentenalters um ein Jahr von heute 64 auf neu 65 Jahre. Würde die Reform angenommen, stünde der Weg zum allgemeinen Rentenalter bis 67 Jahre offen. Aus diesem Grund habe der SGB das Referendum (151 000 Unterschriften) ergriffen. Der SEV lehne die Reform ab, und wir alle sollten das dann in der Abstimmung in diesem Herbst ebenfalls tun. Wichtig sei auch, dass später dann die Initiative des SGB für eine 13. AHV-Rente angenommen werde. Weiter gelte es, die Initiative «Gewinne der SNB für die AHV» des SGB zu unterstützen, die ab Mitte Mai 2022 zum Unterschreiben aufliegen werde. Z. B. könnten die 2,7 Milliarden Franken für eine 13. AHV-Rente gut aus den 49 Milliarden SNB-Gewinn und/oder ihren 106 Milliarden Ausschüttungsreserven finanziert werden. Schliesslich erläuterte Giorgio auch seine Entscheidung, sich vom Präsidium des SEV Ende 2022 zurückzuziehen, wohlverstanden nach 25 Jahren im Dienst des SEV und 14 Jahren als Präsident. Der Zeitpunkt sei deshalb günstig, weil die grossen Brocken des SEV, wie die letzten SBB-GAV-Abschlüsse unter Dach und Fach seien. Für einen geordneten Übergang nach seinem Rücktritt stehe er auch nach dem

Kongress zur Verfügung und werde auch das Präsidium der Sektion Eisenbahn des ETF beibehalten.

Die ordentlichen Traktanden begannen mit dem Mutationsbericht (derzeit hat die Sektion 1185 Mitglieder) sowie der Ehrung der 66 Verstorbenen mit einer Gedenkminute. Nach dem Jahresbericht des Präsidenten stellte Klaus Gasser letztmals die Jahresrechnung vor. Beide wurden genehmigt. Der Präsident wies auf die laufenden Unterschriftensammlungen (z. B. für bezahlbare Kitas) hin, bat jedoch, die trügerische «Generationen-Initiative (Ja zu fairen und sicheren Renten)» nicht zu unterschreiben. Denn diese würde zu Pensionsalterserhöhungen und Flexibilisierung auch bestehender Renten führen. Im Verlauf der HV wurden die beiden aus dem Vorstand Zurücktretenden gewürdigt: Klaus Gasser, der nach seiner jahrzehntelangen Tätigkeit im Finanzwesen des SEV während 25 Jahren die Finanzen der PV-Sektion Bern verwaltete und auch sonst zahlreiche Aufgaben übernahm. Andreas Lüthi, der nach seiner Pensionierung als Bürochef und Bahnhofvorstand-Stellvertreter seit 2005 zuerst Beisitzer, dann Mutationsführer und ab 2009 bis Ende 2021 als Sekretär tätig war. Der Dank der Sektion und unser aller besten Wünsche für die kommenden Lebensjahre begleiten sie.

Weitere Fotos siehe Webseite: sev-pv.ch/sektionen/bern

Der Präsident machte noch auf die nächsten Sektionsanlässe gemäss Jahresprogramm aufmerksam, bedankte sich bei allen Teilnehmenden und wünschte gute Heimkehr.

ZPV SAMEDAN

Intensiver Meinungsaustausch an der HV



Simon Ochsner. Am 10. März durfte der ZPV Samedan seine Mitglieder in Samedan zur Hauptversammlung begrüßen. Besonders erfreulich war, dass wir die Hauptversammlung im 2022 traditionell im Frühjahr terminieren konnten. 18 Mitglieder nahmen teil und wir durften Markus Cadosch, unseren Regionalsekretär abermals im Engadin begrüßen. Der Vorstand hatte Getränke und Snacks organisiert, damit niemand hungern oder dursten musste. Es wurde gewohnt detailliert informiert und diskutiert. Besonders die Kreuzungssituation in Alp Grüm führte zu einem intensiven Meinungsaustausch. Obwohl wir uns hier nicht auf eine Vorgehensweise seitens ZPV gänzlich einigen konnten, ist klar, dass die Situation mehr als nur nicht zufriedenstellend ist und dies erneut mit der RhB themati-

siert werden muss. Am 2. Mai, passend nach dem Tag der Arbeit, führen wir in Samedan ein AZG-Abend durch, bei welchem das Arbeitszeitgesetz-Wissen des Personals gestärkt werden soll. Mit nunmehr 44 Kolleg:innen hat der ZPV Samedan so viele Mitglieder wie noch nie zuvor in seiner Geschichte! Der Vorstand dankt für das Vertrauen und hofft den Organisationsgrad gegen die 95% zu bringen.

Neu wählte die Versammlung Rosette Eichenberger als Kassierin für die ausscheidende Gabriela Kaufmann. Corsin Lieberherr ersetzt Corina Meili in der Geschäftsprüfungskommission. Wir gratulieren den Gewählten zur Wahl und wünschen einen guten Start in die Tätigkeiten! Auch danken wir den ausscheidenden Funktionärinnen für ihren mehrjährigen Einsatz zu Gunsten des Personals.

Im gewerkschaftlichen Teil orientierte Katrin Leuenberger über die Verhandlungen mit der neuen BLS Schiff AG. Ab 1. Januar 2022 musste ein neuer FAV für die Mitarbeitenden ausgehandelt werden. Dank einem hohen Organisationsgrad im SEV konnte für alle Schiffsangestellten ein annehmbares Ergebnis erzielt werden. Dank den eingegangenen 26 000 Unterschriften für die SEV-Petition konnte die Abschaffung des FVP für die Pensionierten verhindert werden. Mitarbeitende, die bis 31. Dezember 2023 in Pension gehen, erhalten das GA FVP zum Rabatt von 50%, sofern dieses nahtlos erneuert wird. Später pensionierte Kolleg:innen erhalten das GA leider nur noch mit einer Ermässigung von 35%.

Peter Sägesser orientierte noch über den bevorstehenden Gruppenausflug vom 2. September auf den Bielersee und nach Prêles mit dem Funi. Auch finden monatlich wieder die obligaten Wanderungen statt. Sie sind jeweils in der Agenda dieser Zeitung ausgeschreiben. Die nächste Versammlung findet am 2. Dezember in Langnau statt.

Red. Das Ferienhaus Säntisblick, des Eisenbahner Ferien-Vereins Winterthur muss dringend saniert werden. Fassade und Fenster sind morsch. Obschon der Verein heute keinen direkten Bezug mehr zum SEV oder zur SBB hat, will er dort allen, auch den Nichtmitgliedern, günstige Ferien ermöglichen. Mittels Crowdfunding sammelt er bis Ende Mai Geld, um die nötigsten Renovationsarbeiten mitzufinanzieren. Infos siehe saentisblick.com oder lokalhelden.ch/saentisblick.

UNTERVERBAND AS BRANCHE PERSONENVERKEHR

Aktuelles aus der Branche P

Medienstelle AS-Branche Personenverkehr. An der Branchensitzung Personenverkehr vom 20. April wurde nachstehende Themen diskutiert und entsprechende Massnahmen beschlossen.

Neues Lohnsystem: Ab 1. Juni 2022 wird ein neues Lohnsystem GAV eingeführt. Mit der Einführung werden alle Löhne 1 zu 1 in das neue System überführt, das Anforderungsniveau und die Lohnhöhe bleiben unverändert. Die Lohnmassnahmen nach neuem System werden erstmals per 1. Mai 2023 lohnwirksam. Damit die Mitglieder des SEV optimal über das neue Lohnsystem informiert sind, werden Webinare angeboten. Die Ausschreibung erfolgt in der Verbandspresse und auf der SEV-Webseite.

Flächenpräsenz: Die Schliessungen der Verkaufsstellen gehen in Tranchen weiter. Der SEV möch-

te deshalb von der Leitung VSV, dass sie ihre Strategie detailliert aufzeigt, mit wie vielen POS sie schweizweit noch präsent sein möchte und in welchem Zeitraum diese Anpassung umgesetzt und abgeschlossen werden soll.

Verkaufssysteme: Die Kundenberater:innen kämpfen täglich mit den Verkaufssystemen. Die Systeme sind nicht voll ausgereift und die Verfügbarkeit teilweise ungenügend. Das ergibt in Verbindung mit dem erfreulich sehr hohen Kundenaufkommen eine äusserst unglückliche Kombination. Beteuerungen auf Besserung wirken dem dadurch verursachten Stress nicht entgegen.

Personalsituation CC Brig: An der Sozialpartnersitzung vom 25. Februar wurde die Fluktuation/ Personalsituation im CC Brig nachgefragt. Die Leitung des CC

Brig beobachtet die Situation. Eine gesteigerte Fluktuation ist im Moment beherrschbar. Die Ausbildungsklassen sind voll. Es sind aktuell keine Massnahmen in Bezug der angespannten Wohnsituation im Kanton geplant. Es ist der Leitung bekannt, dass die aggressive Personalabwerbung durch namentlich die Firma Lonza besonders anspruchsvoll ist. Der Standort Bern wird aufgewertet und ausgebaut. Bei Bedarf werden die Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt, um eine örtliche Verschiebung von Leistungen an andere Orte zu prüfen. Das Personalmarketing wird intensiviert. Eine monetäre Intervention wird momentan ausgeschlossen.

Branchentagung 2022: Nach der Normalisierung der Coronlage wurde die Planung für eine Branchentagung wieder aufgenommen.

René Wolf. An der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. April, die wieder einmal unter normalen Umständen – das heisst ohne Maske – in der Kegelsporthalle Luzern stattfand, konnte Präsident René Wolf 102 Mitglieder und Gäste begrüßen.

Zur Einleitung erwähnte er aus aktuellem Anlass den militärischen Übergriff Russlands gegen die Ukraine und betitelte dies als

humanitäre Katastrophe. Über 3,5 Millionen Menschen sind auf der Flucht und dies sind zu einem grossen Teil Frauen, Kinder oder Jugendliche.

Danach wurden die üblichen Traktanden speditiv und routiniert abgehandelt. Somit blieb anschliessend genügend Zeit, bei einem feinen Imbiss gute Gespräche zu führen sowie Kontakte zu pflegen.

PV LUZERN

Hauptversammlung

PV ST. GALLEN

Solidarität mit der Ukraine

Roland Schwager. Am 22. April fanden sich 64 Mitglieder in St. Gallen zur Hauptversammlung ein. Ein sichtlich erfreuter Präsident Toni Möckli hiess sie herzlich willkommen und freute sich, mit ihnen diesen Nachmittag gemeinsam verbringen zu dürfen.

Wie gewohnt im Frühling, galt es die statutarischen Traktanden abzuarbeiten. Der Jahresbericht, die Rechnung 2021 und das Budget 2022 wurden genehmigt und in der Person von Franz Eggmann ein neues GPK-Mitglied gewählt. An der Delegiertenversammlung und am Kongress nehmen für die Sektion der Präsident und Walter Schweizer teil. 29 Mitglieder durften für ihre jahrzehntelange Treue zum SEV geehrt werden. Leider war es nicht allen möglich, Urkunde und Abzeichen persönlich entgegenzunehmen, weil die eingeschränkte Gesundheit dies nicht zulies. Bei einem kleinen Apéro vor der Versammlung wurde auf diese Jubiläen angestossen und alte

Erinnerungen wurden ausgetauscht. Auch die Ehrung der Verstorbenen ist ein fester Bestandteil der HV. Zehn Mitglieder sind seit der Adventsfeier verstorben. Walter Schweizer projizierte ihre Namen auf der Leinwand und in einer Schweigeminute gedachte die Versammlung ihrer. Der Seniorenrat der Stadt St. Gallen setzt sich sehr für die Belange der dritten Generation ein. Der PV ist mit vier Delegierten in diesem Gremium vertreten. Über dessen Aktivitäten im vergangenen Jahr rapportierte Walter Schweizer. So ging es z. B. um die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen sowie des neuen Marktplatzes.

PV-Zentralpräsident Roland Schwager wies auf die neue Übereinkunft zu den FVP hin. Es ist dem SEV gelungen, den Pensionierten die FVP zu erhalten, wenn auch mit einigen Abstrichen bei den Tageskarten, nachdem das BAV die Anspruchsberechtigung der Pensionierten generell in Frage gestellt

hatte. Die Argumentation des PV – FVP war immer eine Lohnkomponente und wirkt sich nun auch negativ auf die Rente aus, da bei den Ämterklassifikationen die SBB immer schlechter behandelt worden war – und die über 26 000 Unterschriften unter der Petition «Hände weg von den FVP» haben dieses Ergebnis ermöglicht.

Sektionsausflug, 29. Juni: Noch kann man sich anmelden durch Einzahlung von 40 Franken auf das Konto der Sektion. In der Umfrage beantragte der Vorstand den Mitgliedern, der Glückskette einen Beitrag von 500 Franken für die kriegsgeschädigten Menschen in der Ukraine zu spenden. Ein Mitglied schlug vor, diesen Betrag zu verdoppeln, was von der Versammlung gut aufgenommen und auch beschlossen wurde. Ein klares, echtes Zeichen der Solidarität in einer schwierigen Zeit! Beim anschliessenden Imbiss bot sich wieder einmal Gelegenheit zum Austausch und zur Pflege der Kameradschaft.

VPT BLS, PENSIONIERTE

HV in Bern

Martin Bangerter. Zur Hauptversammlung vom 29. April in Bern konnte Präsident Hansueli Kunz 35 Mitglieder begrüßen. Speziell begrüsst er SEV-Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger, welche die Sektion BLS neu betreut sowie VPT-BLS-Sektionspräsident Reto Burger.

Kassier Peter Sägesser erläuterte die Jahresrechnung 2021, die mit einem Verlust von 1912 Franken abschliesst. Einstimmig genehmigte die Versammlung die Jahresrechnung 2021 und das Budget 2022. Gegenwärtig zählt unsere Sektion 633 Mitglieder. Leider treten immer mehr Kolleg:innen auf die Pensionierung hin aus dem SEV aus.

SANIERUNG FERIENHAUS SÄNTISBLICK

Crowdfunding



SEV/Unterverbände

1. 6.
SEV

Erste schweizweite B100-Tagung des SEV. Vernetzungstreffen der B100-Lokführer:innen aus allen Unterverbänden: Gemeinsam wollen wir über die verschiedenen Probleme und Herausforderungen der B100 diskutieren, Informationen austauschen und Forderungen für die Zukunft formulieren. Anmeldung bis 15. Mai unter sev-online.ch/de/anmeldung-b100.

10.15 bis 16 Uhr, Kulturzentrum Schützi, Olten

Sektionen

17. 5.
AS Ost

Mitgliederversammlung. Statutarische Traktanden, Wahlen, Infos aus dem SEV, Mitgliederwerbung. Referat von Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV zum Thema «Die Haltung des SEV zur aktuellen Verkehrspolitik». Nach der Versammlung offeriertes Nachtessen. Aus organisatorischen Gründen bitte anmelden bis 12. Mai unter <https://sevonline.wufoo.com/forms/as-ost-mitgliederversammlung-170522>.

17.45 Uhr, Steakhouse Argentina, (im Hotel Wartmann am HB, gegenüber Gleis 9), Winterthur

20. 5.
ZPV Rheintal-Chur

Hauptversammlung. Eingeladen sind alle aktiven und pensionierten Mitglieder. Alle Mitglieder haben die Traktandenliste per Mail erhalten. Als Gäste geladen sind ZPV-Zentralpräsident Ralph Kessler, PeKo-Vertreter Josef Glanzmann sowie SEV-Gewerkschaftssekretär Patrick Kummer, der über das neue Lohnsystem informiert. Anmeldung fürs Nachtessen um 19.30 Uhr findet per Forms statt. Pensionierte melden sich bitte an bei Larissa Bantli, larissa.bantli@sbb.ch.

16.45 Uhr, Hotel Restaurant Post, Sargans

21. 5.
RPV Winterthur-Schaffhausen

Jubiläumsgeneralversammlung. Alle Aktiven, Auszubildenden, ehemaligen Sektionsmitglieder sowie die Pensionierten sind zur 125. GV eingeladen. Als Gäste dürfen wir Giorgio Tuti, Manuel Avallone und Sheila Belometti begrüßen. Die Traktandenliste wurde versandt und ist an den Standorten im Aushang. Fürs gemeinsame Nachtessen braucht es aus organisatorischen Gründen eine Anmeldung an tonina@gmx.ch. Der Vorstand freut sich auf dein Kommen.

rpv-ws.ch

15 Uhr, Restaurant Taverne zum Hirschen, Winterthur Wülflingen

24. 5.
VPT BLS

Hauptversammlung. Der Sektionsvorstand lädt zur HV 22 in Burgdorf ein. Als Gast referiert Daniela Lehmann, Verkehrskordinatorin SEV,

zum Thema «Verkehrspolitik SEV – Wo stehen wir?». Eine Anmeldung ist obligatorisch, das Nachtessen ist inbegriffen (Getränke durch Teilnehmende zu bezahlen). Falls Vegi gewünscht ist, bitte angeben. Anmeldung bis 16. Mai an werbung.bls@vpt-online.ch, Werbeobmann Ueli Bieri.

18.15 Uhr, Restaurant Schützenhaus, Burgdorf

31. 5.
ZPV Calanda

Hauptversammlung. Einladung zur HV mit anschliessendem Nachtessen, bezahlt durch die Sektion.

18.30 Uhr, Restaurant Brauerei, Chur

5. 8.
AS Mitte

Voranzeige Herbstversammlung. Hauptthema «Die Digitalisierung unseres Alltags». Zusätzlich haben wir als Referentin Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV eingeladen. Nach der Versammlung wird ein Nachtessen offeriert. Die Traktandenliste wird rechtzeitig verschickt. Anmeldungen ab sofort bis 22. Juli per E-Mail an rolf.moos@as-online.ch.

Ab 18 Uhr, Hotel Olten, Olten

Pensionierte

19. 5.
Pensioniertes
Zugpersonal Brugg

Wanderung. Wir treffen uns an der Haltestelle Brugg Zentrum, Abfahrt Bus (Linie 137) um 13.35 Uhr nach Bözberg Vierlinden. Wanderung via Kirchbözberg ins Iteletäli und weiter nach Remigen; Wanderzeit gut zwei Stunden. Um ca. 16 Uhr treffen wir im Restaurant Bären ein. Wir hoffen, dort auch Kolleg:innen Nichtwanderer zu treffen und freuen uns auf ein gemütliches Zusammensein.

24. 5.
PV Glarus-Rapperswil

Frühlingswanderung «Die Höhle hinter dem Wasserfall». Treffpunkt und Programm sind auf unserer Webseite aufgeschaltet. Es braucht keine Anmeldung. Wir sind gespannt, wie viele Wanderer:innen wir begrüßen dürfen.

sev-pv.ch/sektionen/glarus-rapperswil

25. 5.
PV Luzern

Wanderung der Ilfis entlang: Langnau-Bärau-Trubschachen. Langnau-Bärau, nach dem Mittagessen weiter mit Gruppe 2: Bärau-Trubschachen. Nichtwanderer: Fahrt mit dem Zug nach Trubschachen und

Bus bis Bärapark. Café Lärche, Bärau. Anmeldung bis 21. Mai bei René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Luzern ab 8.57 Uhr (Wanderer)
Luzern ab 10.57 Uhr (Nichtwanderer)

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

1. 6.
PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

2. 6.
Pensioniertes
Zugpersonal Olten

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

14 Uhr, Restaurant Bahnhof Gleis 13, Olten

23. 6.
PV Wallis

Jahresausflug. Der diesjährige Sektionsausflug führt uns nach Binii oberhalb Savièse. Kosten pro Person ca. 50 Franken. Genauere Angaben folgen in der SEV-Zeitung Nr. 7 vom 3. Juni oder siehe Webseite. Benötigt wird einzig noch ein Fahrausweis Wohnort-Sion retour. Abfahrt Bus Sion-Binii um 11.15 Uhr. Diese Transportkosten übernimmt die Sektionskasse. Anmeldungen ab sofort, jedoch bis spätestens 13. Juni mittels Anmeldeformular, 079 872 38 37 oder pv.vs@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais

29. 6.
PV St. Gallen

Sektionsausflug nach Engelberg (mit der PV-Sektion Thurgau). Wir verlassen St. Gallen via Zürich-Luzern um 8.21 Uhr und erreichen die Gallsstadt über die direkte Linie wieder um 18.55 Uhr. In Engelberg speisen wir im Hotel Schweizerhof und haben auch Gelegenheit für einen kleinen Bummel. Anmeldung über Einzahlung des Betrags von CHF 40 auf unser Sektionskonto bis 31. Mai. Auskünfte erteilt Roland Schwager, 079 661 73 85.

sev-pv.ch/sektionen/st-gallen

PV LUZERN

Wanderung Mühlau-Hünenberg

René Wolf. Eine 27-köpfige Wandergruppe traf sich am 21. April um 10 Uhr zur Fahrt nach Sarnen.

In Sarnen in der Residenz Am Schärme gab es den Kaffeehalt. Gestärkt wanderten die Teilnehmenden anschliessend ein Stück der grossen Melchaa entlang, bevor es durch den Wald hinauf nach Kerns ging. Im Restaurant Rose, wo noch

zwei Nichtwanderer die Gruppe erwarteten, gab es ein feines Mittagessen mit Nachservice. Am Nachmittag wanderte der grösste Teil noch via Kägiswil zurück nach Sarnen, von wo es dann zurück nach Hause ging.

Den Organisatoren Anna und Thaddeus Galliker einen herzlichen Dank.

UNSERE VERSTORBENEN

Beyeler-Gebauer Margot; JG 1933; Witwe des Rudolf, Aarberg, PV Bern.

Binder Rosmarie; JG 1936; Witwe des Albert, Zürich, PV Zürich.

Birchler Karl; JG 1933; Zugchef, Einsiedeln, VPT Südostbahn.

Brander Cäcilia; JG 1936; Witwe des Albert, Sargans, PV Buchs-Chur.

Brogli Jörg; JG 1946; Chef Fernverkehrspersonal, Olten, PV Olten und Umgebung.

Dietler Gerhard; JG 1943; Lokomotivführer, Interlaken, VPT Jungfrau-bahnen.

Eugster Walter; JG 1930; Lokomotivführer, Zürich, PV Zürich.

Flunser Hansruedi; JG 1933; Bahnhofsvorstand Stellvertreter, Erstfeld, PV Uri.

Fregnan Anna; JG 1936; Witwe des Paolino, Basel, PV Basel.

Fries Franz; JG 1931; Spezialmonteur, Luzern, PV Luzern.

Gubler Edwin; JG 1934; Lokomotivführer, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Gwerder Pius; JG 1930; Spezialhandwerker, Olten, PV Olten und Umgebung.

Hagmann Martin; JG 1962; Monteur, Wangs, Bau Zürich.

Hänzi Walter; JG 1931; Hallenchef, Münchenbuchsee, PV Bern.

Imfeld Beat; JG 1934; Betriebsbeamter, Münchenstein, PV Basel.

Imhof Georges; JG 1930; Dienststchef Betrieb, Luzern, PV Luzern.

Keller Luzia; JG 1929; Witwe des Otto, Luterbach, PV Olten und Umgebung.

Kleeb Lilly; JG 1926; Witwe des Rudolf, Pratteln, PV Basel.

Kormann Alice; JG 1933; Witwe des Kurt, Heimberg, PV Bern.

Kunz Heinz; JG 1930; Betriebssekretär, Binningen, PV Basel.

Küpfer Werner; JG 1934; Adjunkt, Heimberg, PV Bern.

Landolt Dora; JG 1949; Witwe des Josef, Näfels, PV Glarus-Rapperswil.

Marti Kaspar; JG 1950; Stellwerkangestellter, Zürich, PV Zürich.

Mathis-Poltera Christian; JG 1933; Betriebssekretär, Malans GR, PV Buchs-Chur.

Meyer Ulrich; JG 1947; Zugverkehrsleiter, Freidorf TG, PV Thurgau.

Müller-Gross Elisabeth; JG 1927; Witwe des Jakob, Seuzach, PV Winterthur-Schaffhausen.

Probst Anneliese; JG 1927; Witwe des Hans, Rotkreuz, PV Luzern.

Renggli Albert; JG 1927; Rangierlokführer, Basel, PV Basel.

Rentsch Walter; JG 1941; Sachbearbeiter, Goldau, PV Luzern.

Röschli Berta; JG 1927; Witwe des August, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Schären Ernest; JG 1936; Güterverwalter, Biel, PV Jura.

Schwab Klara; JG 1915; Witwe des Rudolf, Liebefeld, PV Bern.

Stocker Bernhard; JG 1956; Spezialist RCP, Uhwiesen, PV Winterthur-Schaffhausen.

Tschanz Fritz; JG 1927; Lokomotivführer, Biel, PV Biel.

Wagner Rosemarie; JG 1935; Rottenköchin, Bauma, PV Winterthur-Schaffhausen.

Willi Josef; JG 1941; Lokomotivführer, Heiligkreuz (Mels), VPT Rhätische Bahn.

Zahno Johann; JG 1952; Technischer Fachspezialist, Düringen, PV Fribourg.

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 3. Juni 2022.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 24. Mai, 12 Uhr.

Inserateschluss: 23. Mai, 12 Uhr.

Agenda 6/22

175 JAHRE BAHNEN IN DER SCHWEIZ

Altes Transportmittel mit Zukunft



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Am 9. August 1847 verkehrte zum ersten Mal eine Eisenbahn in der Schweiz. Die «Spanisch Brötli-Bahn» verband Zürich mit Baden. Damit begann eine Entwicklung von der alten bäuerlich geprägten Schweiz zur modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft. Trotz ihrem stattlichen Alter hat die Bahn heute mehr denn je eine Zukunft.

Drei Stunden dauerte die Fahrt in der «Bäderkutsche» von Zürich nach Baden. Die Bahn verkürzte die Fahrzeit auf 45 Minuten. Die Badener Backspezialität «Spanisch Brötli» landete endlich frisch auf den Frühstückstellern der Zürcher Herrschaften. Mit der Schaffung des Bahnverkehrs wurden praktisch alle Belange des alltäglichen Lebens enorm beschleunigt.

Die Bahn war Voraussetzung für die Globalisierung der Wirtschaft. Güter konnten sehr rasch von den Häfen in die Wirtschaftszentren im Binnenland transportiert werden und umgekehrt. Menschen gelangten innerhalb weniger Stunden von einem Land in ein anderes. An den Knotenpunkten der Bahn entstanden die grossen Wirtschaftsmetropolen von heute. Wer nicht erschlossen wurde, hatte Pech und wurde

von der Wirtschaft abgehängt, was zu einer gigantischen Migration der Bevölkerung vom Land in die Städte führte. Die Landregionen, die es schafften, einen Bahnanschluss zu erhalten, wurden zu den Hotspots des Tourismus.

Die Eisenbahn veränderte den Planeten, denn sie war von Anfang an ein globales Phänomen. 1825 erfand der Brite George Stephenson die Dampflokomotive und sorgte dafür, dass Britannien eine Vorreiterrolle in der Industrialisierung spielte. In die Schweiz kam die Bahn eher spät, weil das Land politisch sehr zerstückelt war. Ursprünglich sollte die erste Bahn Basel mit Zürich verbinden, doch die beiden Basel und der Aargau verweigerten die Konzession. Mit dem Entstehen des modernen Bundesstaates 1848 wurde es zwar einfacher, doch die Organisation blieb zerstückelt. Statt einer nationalen Bahn gab es zahlreiche halbprivate Bahnen, getragen von Kantonen und einzelnen Unternehmern, die in vielen Fällen mit finanziellen Problemen kämpften.

Erst Ende des 19. Jahrhunderts reifte die Idee einer Schweizer Bundesbahn. 1898 wurde die Verstaatlichung vom Stimmvolk schliesslich gutgeheissen. Ab 1902 übernahm die neugegründete SBB die fünf grössten Privatbahnen und mehrere kleine Bahnen. Frei nach dem Motto «Gewinne privat, Verluste dem Staat» machten die ehemaligen Bahnbesitzenden beim Ver-

kauf in der Höhe einer Milliarde Franken einen satten Profit, während die staatliche Bahngesellschaft hoch verschuldet den Betrieb aufnahm. Diese Schuldenlast überschattete die Anfangszeit der SBB. Erst während dem Zweiten Weltkrieg kam die nötige Entschuldung.

Ende des 19. Jahrhunderts entstanden auch die ersten Bahngewerkschaften, von denen sich ein grosser Teil 1919 zum Schweizerischen Eisenbahnerverband SEV zusammenschloss. Auch das war Teil einer globalen Entwicklung. Bei den neu geschaffenen Industrien wurde die Menschlichkeit oft dem Profit einzelner Unternehmer geopfert. Eine organisierte Arbeiterbewegung war bitter nötig, um diesen Missstand zu beheben. In der Schweiz erreichte der Arbeitskampf seinen Höhepunkt im Landesstreik von 1918, mittendrin zahlreiche Eisenbahner.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts verbesserten sich die Arbeitsbedingungen. Fortschritt gab es auch bei der Technik. Hier spielten die Schweizer Bahnen eine Vorreiterrolle. Keine Eisenbahn der Welt war so schnell elektrifiziert. 1939 war 77% des Netzes elektrisch, im restlichen Europa lag der Anteil nur bei 5%. Doch die positive Entwicklung der Bahn wurde nach dem Zweiten Weltkrieg durch den Siegeszug des Motorverkehrs gebremst. Weil immer mehr Menschen und Betriebe auf Autos und Lastwagen setzten, investierte der Staat zunehmend in den Stras-

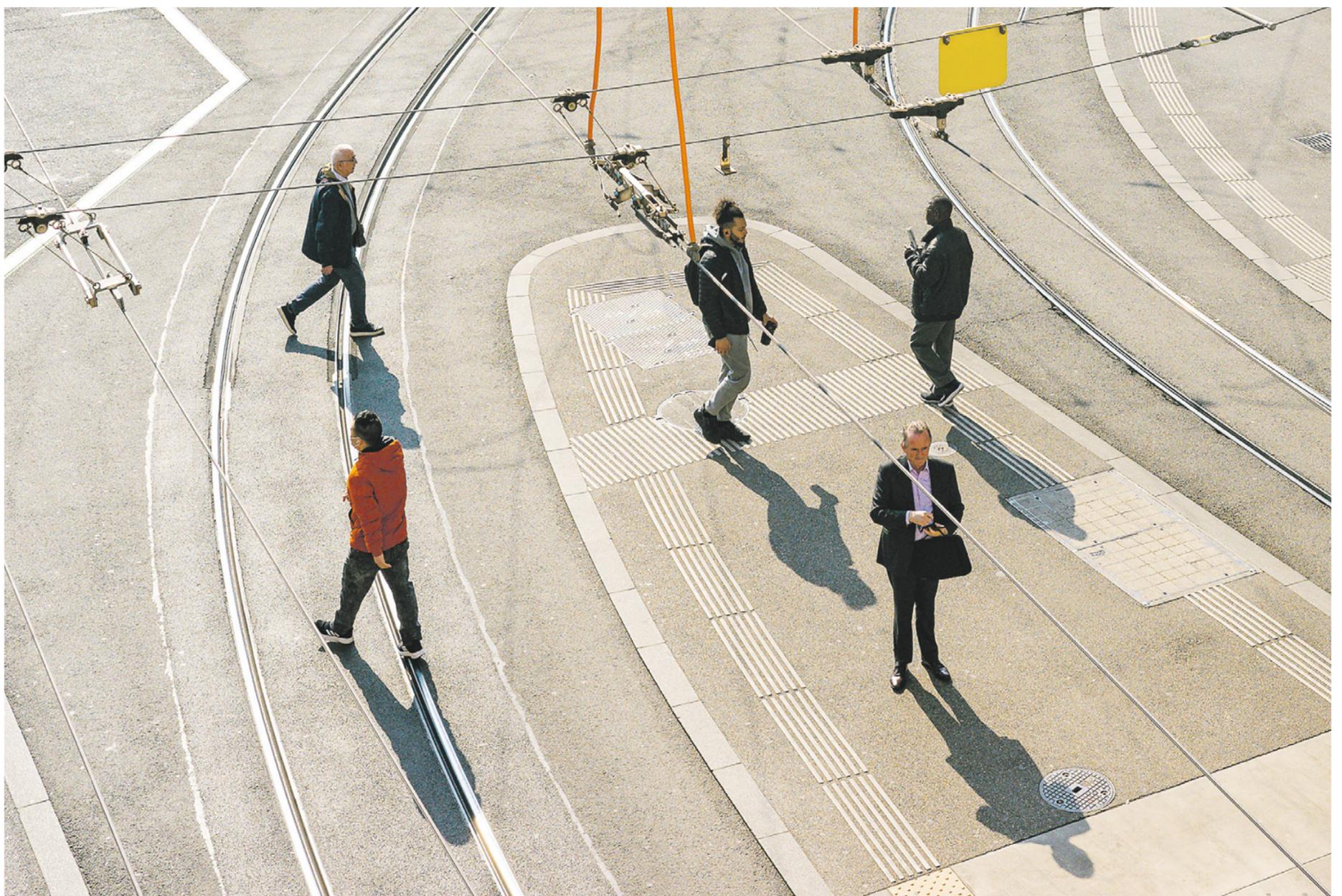
senbau und vernachlässigte die Bahn zuweilen. Hinzu kam Ende des 20. Jahrhunderts die neoliberale Vorstellung, der Markt könne alles regeln. Trotz neu erwachten Privatisierungsgelüsten konnte die Bahn mit der Volksmehrheit im Rücken wichtige staatliche Infrastrukturprojekte wie die «Bahn 2000» und die Neat verwirklichen und blieb staatlich kontrolliert.

Heute wissen wir, der motorisierte Individualverkehr ist mitverantwortlich für die drohende Klimakatastrophe. Der öffentliche Verkehr hingegen ist Teil der Lösung des Problems. Es muss also viel mehr in die Schiene investiert werden. Maximales Profitstreben hilft nicht, staatliche Investitionen aber schon. Die Bahn hat Zukunft. Ein Prost auf weitere 175 Jahre!

Veranstaltungen

Der Verband öffentlicher Verkehr VÖV organisiert zum 175-Jahr-Jubiläum der Schweizer Bahnen fünf Festwochenenden.

Die erste Veranstaltungsserie findet am 21. und 22. Mai 2022 in der Region Nord (Nordwestschweiz und Zürich) statt. Mit dabei ist in Olten auch der SEV. Er wird sich am Bahnmarkt im SBB-Werk Olten (Industriestrasse 153) präsentieren. Mehr Informationen gibt es unter: www.175-jahre.ch



DIE KUNST, SICH ZEIT ZU NEHMEN

Guillaume Martinez / martz_

Es ist 10 Uhr 21 an diesem Dienstag. Die Pendler:innen sind schon lange verschwunden, und die Passant:innen beim Bahnhof in Genf verhalten sich nun ganz anders. Der Schritt ist langsamer. Der Blick schweift umher. Der Luxus des An-

haltens ist erlaubt. Ich muss nur noch den richtigen Moment abwarten, um mein Foto zu knipsen.

Im Zeitalter des Augenblicks propagieren manche einen ruhigeren Lebensstil: «Slow Life», wie der trendige Anglizismus lautet. Den

Rhythmus verlangsamen, um sich zu entfalten. Eine Lebenskunst, die aller Wahrscheinlichkeit nach auch Fotograf:innen anlächeln kann.

Die Arbeiten des Fotografen Guillaume Martinez gibt es auch auf [instagram.com/martz_](https://www.instagram.com/martz_)

?

QUIZ

Weisst du's?

1. Wie hoch schätzt der SGB den durchschnittlichen Kaufkraftverlust für Familien, wenn es keine Gegenmassnahmen gibt?

- a. Gegen 1500 Franken pro Jahr
- b. Gegen 2500 Franken pro Jahr
- c. Gegen 3500 Franken pro Jahr
- d. Gegen 4500 Franken pro Jahr

2. Wenn jemand mit variablem Lohn plötzlich freigestellt wird, gibt es dann noch einen Lohn?

- a. Nein, der Lohnanspruch verfällt
- b. Ja, nämlich den Durchschnittslohn der letzten 6 bis 12 Monate bis Ende der Kündigungsfrist
- c. Ja, nämlich den Durchschnittslohn der letzten 10 Jahre bis Ende der Kündigungsfrist
- d. Nein, aber eine einmalige Abfindung von mindestens 10 000 Franken

3. Unter welchem Motto stand der diesjährige 1. Mai?

- a. Friede, Freude, Eierkuchen
- b. Frieden, Freiheit, Solidarität
- c. Mehr Freiheit, weniger Steuern
- d. Krieg dem Kapitalismus

4. Welche Strecke fuhr 1847 die erste Schweizer Eisenbahn?

- a. Von Bern nach Basel
- b. Von Genf nach Lausanne
- c. Von Olten nach Bümpliz Nord
- d. Von Baden nach Zürich

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 24. Mai 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. 5/2022:
b/b/b/a

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Daniele Fry** aus Faudo, Mitglied AS Ticino.

AUF DEN SPUREN VON ...

Jonas Lischer, selbsternannter Mobilitätsberater

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

SBB-Kundenberater Jonas Lischer versucht Leute, die den öffentlichen Verkehr noch wenig nutzen, für diesen zu begeistern, indem er sie aktiv über dessen Nachhaltigkeit und gute Angebote aufklärt. Das hilft dem Klima und dem SBB-Umsatz.

Wer Jonas Lischer im Reisezentrum Olten bei der Arbeit zuschaut, fällt auf, dass er die Kundschaft immer wieder auf Angebote hinweist, die für sie attraktiv sein könnten. So bietet er allen, die noch kein Halbtax-Abo haben, systematisch eines an. «Viele Leute glauben, dass ein Halbtax mehrere hundert Franken koste, und haben von der Juniorkarte und den anderen Rabatten für Familien noch nichts gehört. Gerade Leute mit Migrationshintergrund kennen das öV-Angebot in der Schweiz oft noch zu wenig und sind darum dankbar für diese Informationen.»

Nachhaltige Mobilität verkaufen

Das wichtigste Verkaufsargument von Jonas Lischer aber ist der Beitrag des öV zum Klima- und Umweltschutz. Darum sieht er es schon lange als seine Aufgabe an, «als Botschafter für den öV möglichst viele Leute für diese nachhaltige Mobilitätsform zu akquirieren». Seit er selber zwei Mädchen (6 und 2) hat, dünkt er ihn noch wichtiger, «für die nächste Generation zur

Natur zu schauen. Mit dem öV haben wir eines der besten Produkte, welches entschieden dazu beiträgt. Ich will niemanden bekehren, spreche die Leute aber aktiv darauf an. Wenn ich ihnen sage, dass für das Klima zumindest ein Mix zwischen öV und Auto gut wäre, ohne dass sie ganz auf das Auto verzichten müssen, ist das ja nicht so brutal. Viele finden dann, das stimme eigentlich, und kaufen schon mal eine Juniorkarte und später ein Halbtax.» Durch Nachfragen hat Jonas Lischer auch schon Flugreisende dazu gebracht, mit der Bahn zum Flughafen zu fahren, statt sich hinbringen zu lassen.

«Wenn wir uns vom Mobilitätskuchen ein grösseres Stück abschneiden wollen, ist es wichtig, dass wir Kundenberater:innen den Mut haben, als selbsternannte Mobilitätsberater mit Nachfragen etwas weiter zu gehen als bisher üblich», ist Jonas Lischer überzeugt. «Die SBB könnte mit einer Berufsbildveränderung dazu beitragen, dass sich jeder von uns noch mehr mit unserem Kerngeschäft identifiziert.»

Kontakt zur Landbevölkerung wichtig

«Gerade auf dem Land gibt es noch viel Kundenpotenzial», weiss der Einwohner von Burgäschli bei Herzogenbuchsee. «Wir haben es bisher verpasst, auf dem Land Präsenz zu markieren und die Leute für den öV zu begeistern.» Von den Schalterschliessungen, die die SBB per Juli angekündigt hat, bedauert er darum jene in Herzogenbuchsee ganz besonders.



MARKUS FISCHER

Denn trotz gesunkener Kundenzahlen bleibe dieser Schalter, an dem er früher mal selber gearbeitet hat, angesichts des grossen Einzugsgebiets mit 15 000 Leuten wichtig, um den öV in der Region zu fördern. «Die Leute kaufen zwar immer mehr Billette online, kommen aber regelmässig am Bahnhof vorbei, und wenn sie eine Frage haben, bietet sich die Chance, sie zu «bearbeiten», wie es nur im direkten Kundenkontakt möglich ist. In diesem wird meist auch die Basis für das wichtige Drittgeschäft gelegt.»

Jonas Lischer versteht durchaus, dass man gewisse Bahnhöfe auf die Wirtschaftlichkeit hinterfragt. Aber gerade jetzt Schalter zu schliessen, wo die Pandemie zu Ende geht, wo die Leute wieder mehr unterwegs sind und die Nachhaltigkeit wieder mehr thematisiert wird, findet er nicht den richtigen Zeitpunkt.

Welche Tipps könnte Jonas Lischer, der seit bald 28 Jahren bei der SBB arbeitet, der SBB-Führung sonst noch mitgeben? Den geplanten Umbau von Reisezentren nach dem Vorbild der Swisscom-Shops, um quasi physisch auf die Kundschaft zuzugehen, sieht er nicht als prioritär nötige Investition, weil die jetzigen Schalter ihren Zweck bestens erfüllen und im Fall einer erneuten Pandemie einfach mit Plexiglas ausgerüstet werden könnten. Nach wie vor ist er auch der Meinung, dass die SBB als Haupttransportpartner vieler Events wieder ins Event-Geschäft einsteigen sollte. Als er in Herzogenbuchsee arbeitete, habe das Verkaufsteam dort mal für ein

einziges U2-Konzert Eintritte im Wert von 30 000 Franken verkauft. Das Drittgeschäft findet er allgemein wichtig, weil die Kundschaft durch «Cross-Selling» fürs öV-Kerngeschäft gewonnen werden kann, also zum Beispiel die Nutzer:innen von Geldüberweisungen für das Halbtax-Abo. «Wir verpassen es nach wie vor, die Western-Union-Kundschaft, welche uns während der Pandemie fast allein verblieb, mit dem Kerngeschäft öV vertraut zu machen», findet der engagierte Kundenberater. Weiter würde er sich wünschen, dass vor der Einführung neuer Produkte und Systeme die Mitarbeitenden an der Basis stets in die Evaluation einbezogen werden.

Dem SEV trat Jonas Lischer wenige Monate nach Beginn seiner Lehre als Bahnbetriebsdisponent bei und war eine Weile im Vorstand seiner Sektion. «Die SBB ist zwar ein sehr guter Arbeitgeber, aber die Leute, die bei ihr arbeiten, sind manchmal etwas unglücklich in ihren Entscheidungen. Darum ist es wichtig, dass wir einen guten GAV haben und den SEV, der sich dafür einsetzt. Ohne diese Basis hätten wir wohl schon länger schlechtere Arbeitsbedingungen.»

Neben seiner Familie widmet sich Jonas Lischer der Organisation von Musik-Events (die mit dem öV erreichbar sind), ist Supporterpräsident des FC Lommiswil und Passivmitglied weiterer Vereine. Falls ihr ihn persönlich kennenlernen möchtet, dann meldet euch bei ihm für die Celtic, Blues & Rocknights an der Lenk im Simmental vom 20. bis 22. Mai an: dr_jones@gmx.ch.

**VON ST. GALLEN
 BIS GENF UND VON
 BASEL BIS MILANO**

Bertschy

