



SEV Nr. 7

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



14. JUNI

Wut und Solidarität verbinden uns

Editorial von Lucie Waser,
Gleichstellungsbeauftragte SEV

► S. 2

Vor einem Monat hat der Arbeitgeberverband eine Kampagne gegen Teilzeitarbeit gestartet. Es wird ignoriert, dass Teilzeitarbeit eine Lösung zur Vereinbarkeit leistet, also auch die Tatsache, dass «Unterbeschäftigte» gerne mehr arbeiten würden. Betroffen davon: vorwiegend Frauen. Ebenfalls vor einem Monat hat das Bundesamt für Statistik neue Zahlen publiziert, die aufzeigen, dass die Kaufkraft gesunken ist. Betroffen davon: Tieflohnbranchen, also oft sogenannte «Frauenberufe». Vor zwei Monaten hat das Parlament eine BVG-Reform beschlossen. Das Versprechen, dass sich die Situation für Frauen verbessert, wurde nicht eingehalten. Resultat: Frauen und Männer zahlen künftig mehr in die Pensionskasse ein und erhalten am Schluss weniger. Jede zweite Frau erlebt «sexualisierte Gewalt» zu Hause, im öffentlichen Raum oder

bei der Arbeit. Es gibt so viele Beispiele, die Frauen wütend machen. Und viele Männer verstehen das.

Aus gewerkschaftlicher Sicht gibt es gute Gründe auf die Strasse zu gehen und am «dritten feministischen Streik- und Protesttag Schweiz» teilzunehmen. Die Frauenkommission des SEV ruft alle auf, am 14. Juni mitzumachen. Wir wollen unsere Forderungen auf die Strasse tragen und ein klares Zeichen setzen für eine Gesellschaft, in der wir in Zukunft leben wollen.

Der Fachkräftemangel und die veränderte Prioritätensetzung der Politik führen zu grossen Veränderungen im öffentlichen Verkehr. Um gegen den Fachkräftemangel vorzugehen, sollen vermehrt Frauen motiviert werden, Jobs im öV zu übernehmen. Hier braucht es Modernisierungen, um die Arbeit auch für Frauen attraktiv zu machen. Wir fordern deshalb regelmässige

Lohnkontrollen, um sicherzustellen, dass auch im öV Lohngleichheit für alle gilt. Teilzeitangestellte müssen genau gleich gefördert werden wie Vollzeitangestellte und ebenso Weiterbildungen besuchen können, damit sie fit im Job bleiben. Die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben muss auch im Schichtbetrieb gewährleistet sein. Die Sicherheit für Frauen im Spätdienst muss verbessert werden und es braucht Strategien, um Angestellte vor der zunehmenden Aggressivität durch Fahrgäste zu schützen. Grundsätzlich muss Gewalt und sexualisierte Gewalt am Arbeitsplatz gestoppt und sanktioniert werden. Standards der Privatsphäre, wie getrennte Toiletten und Umkleieräume, müssen garantiert sein. Von all diesen Verbesserungen für Frauen profitieren am Ende alle. Darum lasst uns alle auf die Strasse gehen.

Klimafonds

Warum die Finanzierung von Klimaschutzmassnahmen dem öV nützt

3

Branchen

Rückblick auf die Branchentagungen Bus und Bahn & Touristik

5

Delegierte

Berichte zu den Delegiertenversammlungen BAU, PV, RPV, TS und ZPV

6–8

120 000 gegen BVG-Reform

Das Referendum gegen die Reform der 2. Säule kommt zustande. In 60 Tagen hat das Bündnis von Gewerkschaften und linken Parteien 120 000 Unterschriften gesammelt. Damit setzt es ein wichtiges Zeichen gegen die unsoziale Reform. Die BVG-Reform will, dass Menschen mehr in die Pensionskasse einzahlen und weniger dafür erhalten. Der SGB will das Referendum Ende Juni einreichen. Bis dann können Unterschriften gesammelt werden.

Kundgebung am 16.9.

Die Gewerkschaften, darunter auch der SEV, organisieren eine grosse Kundgebung, um für mehr Kaufkraft und höhere Renten zu demonstrieren. Die Kundgebung findet am 16. September 2023 in Bern statt. Die massiv steigenden Krankenkassenprämien, die wachsenden Kosten und Preise müssen sowohl bei den Löhnen als auch bei den Renten konsequent ausgeglichen werden. Es darf nicht sein, dass sich die Schere zwischen Arm und Reich weiter öffnet. Deshalb setzen sich die Gewerkschaften für den automatischen Teuerungsausgleich sowie für eine 13. AHV-Rente ein.

Güterverkehr unter Druck

Die EU-Kommission hat die Subventionierung der französischen Güterbahn Fret SNCF als unzulässig verurteilt. Die französische Regierung muss die Bahn aufteilen und privatisieren, um drohende Bussen und Rückzahlungen in Milliardenhöhe abzuwenden. Auch die Deutsche Bahn gerät unter Druck, weil die EU grundsätzlich sogenannte staatliche Beihilfen untersagen will. Der SGB befürchtet, dass das Thema nun auch in der Schweiz auf den Tisch kommt, im Rahmen der Verhandlungen eines Rahmenabkommens mit der EU.

Covid-Hilfen ausbezahlt

Das Bundesamt für Verkehr hat die zweite Tranche der Finanzhilfen ausbezahlt, mit denen Covid-19-bedingte Verluste der öV-Unternehmen gedeckt werden. Rund 80 Transportunternehmen erhalten insgesamt 222 Millionen Franken.



Hanny Weissmüller ist nach Elisabeth Jacchini die zweite Zentralpräsidentin eines Unterverbands des SEV. Sie präsidiert seit 2021 den LPV.

FEMINISTISCHER STREIK

«Hoffentlich der letzte Streik»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Am 14. Juni 2023 findet schweizweit der dritte Frauenstreik statt, diesmal mit dem Namen «feministischer Streik- und Protesttag». Auch viele Mitarbeiterinnen des öffentlichen Verkehrs werden den Tag als Protesttag nutzen, um für Gleichstellung zu demonstrieren. Ein Interview mit Hanny Weissmüller, Zentralpräsidentin des LPV.

Wo wird man dich am 14. Juni antreffen, Hanny, wirst du streiken?

Ich werde die Arbeit nicht niederlegen, sondern ich werde den ganzen Tag an meinem Arbeitsplatz sein, in der Führerinnenkabine des Zuges. Und ich werde durch die Westschweiz fahren, um Frauen zu den Streikaktionen und wieder nach Hause zu fahren.

Vor vier Jahren, am 14. Juni 2019, gab es den letzten Frauenstreik. Ist es nötig, jetzt schon wieder zu demonstrieren?

Ja, es ist nötig. Es gab seither für viele Frauen in bestimmten Branchen Verschlechterungen, insbesondere während und nach der Coronapandemie. Die Doppelbelastung für Frauen mit Kindern hat während der Pandemie zugenommen. Viele haben ihre Jobs verloren, weil sie Stellen hatten, die plötzlich als «unwichtig» galten. Das heisst, wir müssen dranbleiben und zeigen, dass wir noch nicht dort sind, wo wir gerne sein wollen.

Wie sieht es in deinem beruflichen Alltag aus? Es gibt ja immer noch Stimmen, die sagen, der Lokführerberuf sei ein typischer Männerberuf.

Seit ich diesen Beruf ausübe, also in den letzten zehn Jahren, ist vieles besser geworden. Als ich 2014 angefangen habe, hat einmal ein Mann ans Fenster geklopft und gefragt, ob ich diesen

Zug fahre. Als ich bejaht habe, hat er gesagt, dann steige er nicht ein und nehme einen anderen Zug. Heute passiert das nicht mehr. Es hat viel mehr Frauen in den Loks. Und manchmal haben wir reine Frauenteam auf dem Zug, also beim Lok- und beim Zugpersonal. Hinzu kommt, wir haben tatsächlich Lohngleichheit bei der SBB. Lokführerinnen verdienen gleich viel wie ihre männlichen Kollegen. Da sind wir einiges weiter als andere Branchen.

Und wie ist es als Frau bei der Gewerkschaft? Du bist ja zurzeit die einzige Zentralpräsidentin im SEV.

Auch da läuft es heute gut. Am Anfang gab es Männer, die gefragt haben, ob ich denn als Frau eine Gewerkschaft führen kann. Ich habe immer gesagt, ich vertrete einen bestimmten Berufsstand und nicht ein bestimmtes Geschlecht. Wenn ich für bessere Arbeitsbedingungen oder höhere Renten kämpfe, sind Männer und Frauen gleichermaßen betroffen.

Monika Ribar, Verwaltungsratspräsidentin der SBB, hat kürzlich in einem Zeitungsinterview stolz verkündet, dass es im SBB-Kader immer mehr Frauen gebe, mittlerweile über 20%. Du hast dich über dieses Interview genervt, warum?

Ja, weil sie im gleichen Interview auch gesagt hat, Frauen interessierten sich nicht für technische Berufe. Das ist falsch. Mit solchen Aussagen findet die SBB nicht mehr weibliches Personal und kämpft nicht erfolgreich gegen den Fachkräftemangel. Insgesamt sind wir nur 6% Lokführerinnen bei der SBB, schweizweit sind es 7%. Die SBB muss unbedingt dafür sorgen, dass Frauen merken, unser Beruf ist auch für Frauen geeignet.

Hast du auf die Aussagen von Monika Ribar reagiert?

Ja, und dann hat sie mich zu einem Gespräch eingeladen. Wir hatten dann ein gutes Ge-

spräch über Frauenthemen im Besonderen und Wertschätzung im Allgemeinen. Und da gibt es noch vieles zu tun. Zum Beispiel unsere Arbeitskleider: Für Frauen gibt es keine guten Hosen. Unsere Hosen sind für Männer geschnitten, und das ist ziemlich mühsam für uns Frauen. Und natürlich ist die Sicherheit ein Thema. Das gilt übrigens auch für Männer. Manchmal ist es unangenehm, wenn man spät abends arbeitet. Und da muss die SBB für unsere Sicherheit sorgen. Interessanterweise hat mir Monika Ribar dann erzählt, dass sie selber nicht gerne nach 22 Uhr reise. Die Hoffnung ist also da, dass sie das Thema ernst nimmt. Sie hat sich viele Notizen gemacht von unserem Gespräch unter Präsidentinnen. Ich bin gespannt, ob sich etwas verändert.

Was ist dein persönlicher Wunsch für den 14. Juni?

Ich wünsche mir Gleichberechtigung und Gleichstellung in allen Bereichen, in denen wir Frauen im öffentlichen Verkehr arbeiten. Mein grösster Wunsch ist es, dass es in Zukunft keinen solchen Streik mehr braucht. Das würde bedeuten, wir haben alles erreicht.

SEV-Aktionen am 14. Juni

Zürich:

Aktion um 13.33 Uhr: Wir wollen mit einem Transparent im HB Zürich präsent sein, mit möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen.

Treffpunkt 13.15 Uhr beim Prellbock Gleis 11/12.
Demonstration ab 18 Uhr: Treffpunkt 17.15 Uhr auf dem Bürkliplatz beim Pavillon im Park.

Bern:

Lohnaktion: Treffpunkt 15 Uhr beim Weiher der Kleinen Schanze.

Demonstration ab 18 Uhr (Schützenmatte): Treffpunkt 17 Uhr beim Weiher der Kleinen Schanze.

Freiburg: Treffpunkt 17 Uhr Place-Python.

MATTHIAS HARTWICH antwortet

«Staatliche Beihilfen sind nicht des Teufels!»

Die Schweiz verhandelt mit der EU wieder über ein Rahmenabkommen. Dabei geht es auch um staatliche Beihilfen. Was bedeutet das für den öffentlichen Verkehr?

Die EU sieht staatliche Beihilfen als Teufelszeug. Beihilfen in der Schweiz, wie zum Beispiel Subventionen oder Steuerbegünstigungen, sind wettbewerbsbeschränkend. Die EU will überall – auch im öffentlichen und besonders im Schienenverkehr – unbeschränkten Wettbewerb. Dahinter steckt der Irrglaube, durch Wettbewerb würden Leistungen preiswerter («billiger») und gleichzeitig besser. Dabei sind manche Leistungen eben nicht ohne staatliche Beihilfen zu erzielen: Kein privater Dienstleister kann regionalen öffentlichen Personenverkehr kostendeckend betreiben. Wer das versucht, muss Billett-Preise erheben, die niemand bezahlen kann. Die Realität zeigt, dass ein Beihilfeverbot im öV kontraproduktiv, ja sogar gefährlich ist.

Bis jetzt werden die Rechtsvorschriften der Schweiz und der EU als gleichwertig betrachtet. Das heisst: die

Beihilfen, die Bund und Kantone den Mobilitätsdienstleistern, also Bahn- und Busgesellschaften, gewähren, sind EU-konform. Wenn aber in einem neuen Rahmenabkommen das EU-Recht dynamisch angewandt werden muss, dann ist es mit unserem bewährten System des öV und des Regionalen Personenverkehrs schnell vorbei: deutsche Verhältnisse drohen. Das kann niemand wollen. Mit anderen Worten: Wenn in den Verhandlungen mit der EU das bewährte Schweizer System der kooperativen Angebote aufgehoben wird, dann ist unser System schnell am Ende. Gleiches droht auch den einheimischen Bahn- und Busbetreibern. Deshalb sind wir als SEV wachsam und halten der Politik – den zuständigen Bundesräten und Bundesrätinnen – stets vor Augen, was auf dem Spiel steht: Das von allen bewunderte und beneidete gut funktionierende und kooperative Schweizer System des öV. Es dient den Kundinnen und Kunden, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und nicht zuletzt der Umwelt, wenn wir uns auf Bahnen und Busse verlassen können.

Hast auch du eine Frage an den SEV-Präsidenten oder generell an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch



gungssicherheit müssen wir die Schweiz so schnell wie möglich unabhängig von fossiler Energie und Uran machen. Mit einem Ausbau der erneuerbaren Energien in der Schweiz schaffen wir das. Damit sorgen wir dafür, dass wir nicht mehr erpressbar sind und uns aus der Abhängigkeit von Diktaturen lösen können. Zudem fördern wir mit diesen Massnahmen auch die Demokratie und die Menschenrechte.

Klimaschutz gemeinschaftlich lösen

Der Klimaschutz ist die grösste Aufgabe unserer Generation. Diese Aufgabe müssen wir mit der nötigen Geschwindigkeit und in der richtigen Grössenordnung angehen. Unsere Eltern und Grosseltern haben gezeigt, wie grosse Herausforderungen gelöst werden können. Als Antwort auf Existenznot und Altersarmut haben sie die solidarisch finanzierte AHV gegründet. Damit alle von A nach B kommen, haben sie den öffentlichen Verkehr ausgebaut. Und so ist es auch bei der Klimakrise: Nur mit unserem eigenen Verhalten allein können wir das Problem nicht lösen. Es braucht eine gemeinschaftliche Antwort. Mit der Klimafonds-Initiative lösen wir dringend notwendige Investitionen der öffentlichen Hand und von Privaten in den Klimaschutz aus.

Öffentliche Investitionen in Infrastruktur, Gewerbe und Wirtschaft

Die Initiative will, dass wir jedes Jahr zwischen 0,5 und 1% des Bruttoinlandsproduktes in die ökologische Erneuerung der Schweiz investieren. Das sind rund 3,5 bis 7 Milliarden Franken jährlich. Mit diesem Geld können die öffentlichen Verkehrsmittel ausgebaut, flächendeckend Solarpanels installiert, Gebäudesanierungen in der ganzen Schweiz vorangetrieben und der Erhalt der Biodiversität garantiert werden. Zudem können Menschen weitergebildet werden, die heute in Berufen arbeiten, welche es nach dem ökologischen Umbau nicht mehr geben wird. Die Aufwertung der Infrastruktur bringt dem regionalen Gewerbe das grösste Auftragsvolumen der letzten Jahrzehnte. Damit schaffen wir gute Arbeitsplätze und stärken die heimische Wirtschaft. Diese Investitionen lohnen sich: Denn wenn wir jetzt nichts unternehmen, kostet das uns und unsere Kinder noch viel mehr.

Abstimmung vom 18. Juni

Am 18. Juni stimmen wir über das Klimaschutz-Gesetz und die OECD-Steuerreform ab. Indirekt hängt dieser Abstimmungssonntag mit der Klimafonds-Initiative zusammen. Weil der öffentliche Verkehr vom neuen Gesetz profitieren wird, sagt der Vorstand des SEV Ja zum Klimaschutz-Gesetz. Wird dieses neue Gesetz vom Stimmvolk angenommen, braucht es eine gute Finanzierung. Und da könnte der Klimafonds eine wichtige Rolle spielen.

Nein sagt der Vorstand des SEV zur misslungenen OECD-Steuerreform, weil ein Grossteil der zusätzlichen Steuereinnahmen nicht ins Gemeinwohl fliessen würde, sondern an ein paar steuerbegünstigte Kantone. Und diese würden wohl einmal mehr die Reichen begünstigen. Bei einem Nein müsste das Gesetz verbessert werden zu Gunsten der Gemeinschaft. Zum Beispiel könnten zusätzliche Steuereinnahmen benutzt werden, um den Klimafonds zu finanzieren. Mit anderen Worten, es wäre plötzlich viel mehr Geld da, um die beste Mobilität der Schweiz, den öffentlichen Verkehr, zu fördern.

KLIMAFONDS-INITIATIVE

Wichtig für den öffentlichen Verkehr

SGB/Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Die Gewerkschaften, SP und Grüne haben die Klimafonds-Initiative lanciert, welche dieser Zeitung beigelegt ist. Warum braucht es noch eine weitere Klimainitiative? Und was bringt diese Initiative dem Verkehrspersonal?

Der Klimaschutz ist die grösste Aufgabe unserer Generation. Diese Herausforderung können wir nur mit einer gerechten und gemeinschaftlichen Lösung richtig anpacken. Dank der Kli-

mafonds-Initiative stellen wir mit öffentlichen Investitionen unsere Gesellschaft auf erneuerbare Energien um und sichern uns genügend Strom für die Zukunft. So stärken wir unsere Infrastruktur und unser lokales Gewerbe. Das bringt gute Arbeitsplätze und schafft Versorgungssicherheit. Damit befreien wir uns aus der Abhängigkeit von Oligarchen und Autokraten.

Versorgungssicherheit schaffen

Der brutale Angriffskrieg von Putin auf die Ukraine zeigt: Nicht nur wegen dem Klimaschutz, sondern auch wegen unserer Versor-



In der **Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport** sind 103 Antworten eingegangen. **91 Antworten unterstützen die Variante 1**, die Abgeltungen für Betreiber des Einzelwagenladungsverkehrs vorsieht. **Nur fünf Antworten bevorzugen die Variante 2** ohne Abgeltungen und damit die Einstellung des EWLV. Drei Antworten fordern eine Rückweisung der Vorlage, vier verzichten auf eine Meinungsäusserung. «Die Stakeholder sprechen Klartext: Die Verlagerung der Güter auf die Schiene braucht Schub», freut sich der für SBB Cargo zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Jetzt liegt es am Bundesrat, die Vorlage mit einem ambitionierten Verlagerungsziel zu ergänzen, damit die zu investierenden Franken auch ihre Ziele erreichen: die Klimaziele, Entwicklung des Knowhows und Perspektiven für das Personal.»

Die BLS verlangt beim **Billettverkauf im Zug** ab 1. Juni immer einen **Servicezuschlag** von zehn Franken – also neu auch von Reisenden, die an Haltestellen ohne Billettautomat einsteigen – ausser wenn sie sich auf dem Perron bei der Reisebegleitung melden. In einem zweiten Schritt **will die BLS den Billettverkauf im Zug auf den Fahrplanwechsel im Dezember ganz einstellen**. Dieser Abbau beim Service für die Kundschaft stösst dem SEV sauer auf. Der SEV bestreitet die Billettspflicht nicht, verlangt aber klare Kulanzmöglichkeiten. Vor allem, weil es auf den BLS-Strecken immer noch Haltestellen ohne Billettautomaten gibt und nicht alle Zugpassagiere ein Billett über die digitalen Verkaufskanäle lösen können oder wollen.

GETREIDETRANSPORTE

Von der Schiene auf die Strasse? Verkehrte Welt

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Die Unternehmung Vaud Céréales hat beschlossen, den Transport von Hafer, Raps und Weizen per Bahn vorübergehend einzustellen. Der Entscheid für die Strasse widerspricht sowohl den Klimaschutzzielen als auch dem Ziel der Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene. Die gute Nachricht: Die Politik hat reagiert und es gibt Lösungen.

Den ganzen Frühling durch leuchtet auf vielen schweizerischen Feldern die gelbe Rapsblüte, vor allem in der Region Morges (Kanton Waadt). Die Bauern bringen ihre Raps-, Hafer- und Weizernte ins Sammelzentrum Bussy-Chardonney. Der Standort ist neben der Bahnlinie der öV-Unternehmung Morges-Bière-Cossonay (MBC) ideal gelegen. Der Bahnhof ist gerade renoviert worden. Ein kurzes, eigenes Anschlussgleis führt zur Landi La Côte. Insgesamt werden dort über 14 000 Tonnen Getreide gelagert. Die Ölsaaten werden anschliessend per Zug zu den verschiedenen

Verarbeitungsbetrieben transportiert. Diese Transportart hat sich bewährt und funktioniert bestens. Trotzdem wird immer noch sehr viel Getreide auf der Strasse transportiert. Jährlich schickt Vaud Céréales 7500 Tonnen Getreide an ihren Standort Penthalaz, davon 4500 Tonnen per Lastwagen und 3000 Tonnen auf der Schiene, also bloss 40%.

Die Bilanz ist also schon heute ungünstig für die Bahn. Nun haben diverse Medien enthüllt, dass Vaud Céréales, die das Zentrum betreibt, mit sofortiger Wirkung entschieden hat, die MBC vorläufig nicht mehr für den Transport ihres Getreides zu nutzen. Stattdessen sollen zusätzlich zu den bisherigen 440 Lastwagen pro Jahr weitere 220 die Ortschaften zwischen dem Jurafuss und Penthalaz durchqueren, obwohl dort eigentlich ein Schienenanschluss vorhanden wäre.

Einsparungen und Sicherheit

Es sind vor allem wirtschaftliche und sicherheitsrelevante Argumente, mit denen diese Entscheidung begründet wird. Das steht im Widerspruch zum Klimaschutz und der Gesundheit der Anwohnenden, wie auch zum Grund-

satz der Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene, der mehrfach in Volksentscheiden bestätigt worden ist. Steve Corminboeuf, der Direktor von Vaud Céréales, hat in der Presse verlauten lassen, dass die Schiene für kurze Distanzen doppelt so teuer wie die Strasse sei. Würden allerdings die Kosten für die Strassenutzung des motorisierten Verkehrs und dessen Folgebelastungen (Lärm, Abgase, Staus, Unfallrisiko, Auswirkungen auf die Gesundheit) korrekt berechnet, wären sie deutlich weniger wettbewerbsfähig. Im Übrigen gibt es sehr gute Argumente für den Schienengüterverkehr: Er benötigt siebenmal weniger Energie als der Strassen-transport, stösst zehnmal weniger Treibhausgase aus und benötigt fünfmal weniger Platz, wie eine BAV-Studie von 2017 nachweist.

Es scheint jedoch, dass es nicht in erster Linie um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene geht, sondern eher darum, dass es sich nicht lohnt, hunderttausende von Franken in sicherheitsnotwendige Renovationen zu stecken. Es ist in der Tat ein Sicherheitsargument, das der Direktor von Vaud Céréales in «Le Temps» vor-



Der Waggonverladebereich des Landi-Sammelzentrums in Bussy-Chardonney, der die geltenden Sicherheitsvorschriften nicht einhält.

bringt. Vaud Céréales gehört der Landi, die wiederum im Besitz der mächtigen Genossenschaft Fenaco ist. Es geht Corminboeuf also um die eigenen Anlagen und nicht um die MBC. Diese seien veraltet und bildeten eine Gefahr für das Landi-Personal beim Beladen der Wagen aufgrund von elektrischen Kabeln, die nicht ausgeschaltet werden können. Es besteht Kurzschlussgefahr. Gibt es seitens Fenaco den Willen, hier eine Lösung zu finden? Gewisse Beteiligte bezweifeln dies und sehen darin eher die ideale Ausrede, den Wechsel zum praktischeren und flexibleren Strassen-transport vorzunehmen, da der Bahntransport sowohl Zeit als auch mehr Planung benötigt.

Diskutierte Lösungen

Eine Lösung könnte von Bern kommen. Denn es ist tatsächlich so, dass Investitionen für die Anpassung der Gleisanlagen an die gesetzlichen Vorschriften «namhafte Subventionen möglich wären, die vom Bund gesprochen werden könnten», wie MBC-Direktor Pierre-Alain Perren darlegt. «Wir werden uns demnächst mit der Landi treffen und mit ihnen mögliche Lösungen diskutieren, um

den Schienentransport zu erhalten», sagt er gegenüber dem SEV.

In der Zwischenzeit ist die Angelegenheit auch auf Kantonsebene vom grünen Grossrat Yannick Maury thematisiert worden. In seiner Anfrage vom 4. April will er wissen, «welche Massnahmen der Staatsrat treffen kann, um das Sammelzentrum Bussy-Chardonney sicherer und damit den Transport von Getreide auf der Schiene attraktiver zu machen.» In seiner Antwort vom 24. Mai bedauerte der Staatsrat diese Entscheidung und erinnerte daran, dass es auf Bundesebene finanzielle Unterstützung gibt. Die Dringlichkeit der Angelegenheit ist durch eine am 23. Mai eingereichte Interpellation des SVP-Grossrats Sylvain Freymond verstärkt worden. Dieser fragt nach der Verantwortung für die Renovationsarbeiten und will wissen, «auf welche Art der Staatsrat intervenieren kann, um den Schienentransport in unserem Kanton zu unterstützen.» Der Umstand, dass diese Interpellation von 24 SVP- und FDP-Abgeordneten unterstützt wurde, lässt hoffen, dass eine Lösung für die Rückkehr zum Schienentransport gefunden werden kann.

GESCHÄFTSLEITUNG SEV

Abschied nach 19 Jahren SEV



Michael Spahr. Die Geschäftsleitung des SEV wird ab 2024 neu aufgestellt. SEV-Vizepräsidentin Valérie Solano hat sich entschlossen, aus gesundheitlichen Gründen zu kündigen. Sie wird den SEV Ende August

2023 verlassen. Auch der zweite Vizepräsident, Christian Fankhauser, wird seine Stelle beim SEV abgeben. Er wird Ende Jahr in Pension gehen. «Ich habe 19 spannende und leidenschaftliche Jahre beim SEV verbracht», sagt er. «Es ist Zeit, das Zepter weiterzureichen.» SEV-Präsident Matthias Hartwich dankt den beiden für ihr grosses Engagement: «Ich bedaure den Weggang von Valérie und Christian, die mit ihrem starken Einsatz den SEV geprägt haben. Gleichzeitig respektiere ich den Entschluss von Christian und Valérie. Valéries Gesundheit geht vor, und ich kann Christian persönlich gut verstehen, obwohl ich seinen Humor und sein Engagement vermissen werde.» Der Vorstand des SEV dankt den beiden ebenfalls für ihre wertvolle Arbeit.

Das Dossier SBB, das von Valérie Solano geleitet wurde, wird aktuell von Gewerkschaftssekretär Patrick Kummer betreut. Er leitet auch die Verhandlungsdelegation gegenüber SBB. Die Dossiers der privaten Transportunternehmungen, die heute von Christian Fankhauser geleitet werden, werden Ende Jahr an seine Nachfolgerin oder an seinen Nachfolger übergeben. Der Vorstand des SEV hat an einer ausserordentlichen Sitzung am 26. Mai beschlossen, die beiden Stellen per sofort auszuschreiben. Das entsprechende Inserat ist auf Seite 9 in der aktuellen Zeitung publiziert.

LINK ZUM RECHT

Ist Weiterbildung Arbeitszeit?



Dürfen die Weiterbildungskurse der Chauffeurzulassungsverordnung als Arbeitszeit angerechnet werden?

Viele Kolleginnen und Kollegen müssen regelmässig Weiterbildungskurse absolvieren, beispielsweise mit dem Ziel, die Zulassung als Chauffeur oder Chauffeuse zu behalten. Diese Kurse sind gemäss der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) notwendig. Wer gewerblich Personen- oder Warentransporte durchführt und nicht unter eine Ausnahmeregelung fällt, muss eine Prüfung ablegen. Nach bestandener Prüfung erhält man einen Fähigkeitsausweis, der fünf Jahre gültig ist und verlängert wird, wenn in dieser Zeit eine obligatorische Weiterbildung besucht wurde.

Diese obligatorische Weiterbildung muss insgesamt 35 Stunden betragen. Sie kann aus vereinzelt Kursen oder einem einwöchigen Blockkurs während der Dauer der fünf Jahre bestehen. Die Kurstage müssen mindestens sieben Stunden ohne Einrechnung der Pausen dauern.

Heute geht es um die Frage, ob der Arbeitgeber diese Weiterbildungstage als Arbeitszeit anerkennen und entsprechend sowohl entschädigen als auch die

Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes (AZG) beachten muss.

Gemäss Art. 5 Buchstabe d der Verordnung zum AZG (AZGV) wird Arbeitszeit ohne Arbeitsleistung an die Höchstarbeitszeit angerechnet, wenn es sich um eine Aus- oder Weiterbildung handelt, die entweder vom Arbeitgeber verlangt oder von Gesetzes wegen angeordnet wird. In unserem Fall ist die Weiterbildung durch die CZV geregelt, also gesetzlich angeordnet.

Im Kommentar zum AZG/AZGV des SEV, der auf der SEV-Website aufgeschaltet ist, wird festgehalten, dass die CZV-Weiterbildungen eindeutig Arbeitszeit ohne Arbeitsleistung darstellen, die inklusive der Reisezeiten entsprechend entschädigt werden müssen.

Auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestätigt diese Auffassung in seinem Kommentar zum AZG. Es hält fest, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungstage obligatorisch sind und nicht nur als Arbeitszeit gelten, sondern auch entsprechend als Dienstschicht zu organisieren sind. Dies gilt ebenso für die Reisezeiten.

Der Arbeitgeber muss also nicht nur die Weiterbildungstage entschädigen, sondern auch die Reisezeiten, und zwar unter Beachtung der Höchstarbeitszeit. Die Tage müssen im Dienstplan als Arbeitszeit ohne Arbeitsleistung hinterlegt werden.

VPT-BRANCHENTAGUNGEN (BUS, BAHN & TOURISTIK)

Inflation, Personalmangel und Verbesserungsbedarf bei den Arbeitsbedingungen

Yves Sancey/Chantal Fischer
yves.sancey@sev-online.ch

Am 9. und 16. Mai fanden in Bern die beiden VPT-Versammlungen der Branche Bus und der Branche Bahn und Touristik statt. Über 60 Personen waren an der ersten, rund 50 an der zweiten Versammlung anwesend. Die hohen Lebenshaltungskosten, die Mitgliederwerbung, die letztlich auch wesentlich ist fürs Verhandeln besserer Arbeitsbedingungen, sowie die gewerkschaftlichen Schwerpunkte aus Sicht des SEV-Präsidenten waren die Hauptthemen in beiden Versammlungen.

In seiner Einleitung gratuliert Gilbert D'Alessandro, VPT-Zentralpräsident, der SEV-Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher zu ihrer Wahl in den Verwaltungsrat der SBB.

Stolz präsentiert Gilbert anschließend die aktuellen Mitgliederzahlen: 353 haben sich seit Anfang 2023 dem SEV angeschlossen. «Wir sind auch in diesem Jahr stark und so gut unterwegs wie im erfolgreichen letzten Jahr», freut er sich. «Aber wir müssen noch stärker werden!» Denn je mehr Mitglieder der SEV zähle, desto mehr Kraft und Einfluss habe er, um die Arbeitsbedingungen weiter zu verbessern, «wie wir es bei den TPG, den TL und den TPF gesehen haben», verdeutlicht er.

Freudig spricht er über die Gründung einer neuen Sektion in Uri, die innerhalb von einem Jahr von 15 auf 28 Mitglieder angewachsen ist.

Gilbert D'Alessandro zeigt sich besorgt über den Anstieg der Lebenshaltungskosten, die wohl zu einem heissen Lohnherbst führen werden. «Wir verdienen den vollen Teuerungsausgleich – je mehr wir sind, desto mehr wird man auf uns hören», betont er.

An der Bustagung bringt er die nötigen Verbesserungen der Arbeitsbedingungen ein: Dass Dienstschichten nicht länger als 10 Stunden dauern sollen, ist noch nicht überall zur Norm



Über 110 Personen kamen am 9. und 16. Mai an die VPT-Branchentagungen und brachten ihre Sorgen zum Ausdruck.

geworden. Was den Übergang zwischen Dienstschichten betrifft, wird die Zeit für den Heimweg und die Ruhe zu Hause zu wenig berücksichtigt. Um den Fahrerinnen und Fahrern angemessen Zeit zum Schlafen zu geben, sollte die Norm in den GAV bei zwölf Stunden liegen, mit Ausnahmen, statt bei den kurzen neun Stunden.

Abschliessend fordert Gilbert alle Kolleginnen und Kollegen dazu auf, sich am feministischen Streik- und Protesttag vom 14. Juni zu beteiligen – damit Gleichstellung nicht nur ein Wort bleibt.

SEV-Präsident Matthias Hartwich erinnert an die vier Grundwerte, die seine Arbeit leiten: Solidarität, Transparenz, Respekt und Demokratie. «Wenn die Unternehmensleitung uns nicht respektiert und Kompromisse nicht möglich sind, dann werden wir notfalls auch streiken, um zu bekommen, worauf wir ein Anrecht haben», verdeutlicht er. Er kritisiert auch den Bundesrat, der für die Rettung der Banken ohne Zögern Milliarden von

Franken aufbringt, aber gleichzeitig fast 8 Prozent beim regionalen Personenverkehr einsparen will.

Edith Graf-Litscher erinnert vor den Bus-Kolleg:innen an den langen, erfolgreichen Prozess, der vor acht Jahren mit einer Motion einer Tessiner Sektion des SEV und einer von über 9000 Personen unterzeichneten Petition begann und zur Abschaffung der Doppelbestrafung geführt hat. Berufsfahrerinnen und -fahrer werden also bei leichtem Verschulden nicht mehr in ihrer Arbeit eingeschränkt.

VPT-Vizepräsident René Schnegg geht auf die Entwicklung der Mitgliederzahlen beim Unterverband VPT ein: «Ich bin sehr stolz auf das, was wir 2022 erreicht haben. Ihr alle habt sensationelle Arbeit geleistet und habt unseren Dank verdient.» 2022 konnte der VPT in der Tat 952 neue Mitglieder werben, 306 mehr als im Vorjahr. Trotz einer hohen Anzahl von Austritten und Todesfällen bleibt die Nettobilanz positiv mit 219 mehr Mitgliedern. «Wir konnten den Trend seit 2018 umkehren», freut sich René.

Die Kolleginnen und Kollegen der Branche Bus nehmen schliesslich einstimmig eine von der Sektion SEV-TPG lancierte Resolution an. Demnach soll der SEV Druck auf den Schweizerischen Gewerkschaftsbund ausüben, damit dieser die Arbeitnehmenden im ganzen Land für die Verteidigung unserer Renten mobilisiert und diesen Herbst eine nationale Demonstration gegen die Rentenreform BVG 21 organisiert. «Der wahre Kampf geht um die Kaufkraft», sagt Vincent Leggiero, Präsident der Sektion SEV-TPG. «Die Produktivität ist in der Schweiz sehr hoch, aber sie füllt die Taschen der Bosse und der Unternehmen», mahnt er. In seiner Präsentation des Jahresprogramms für die Branche Bus 2023-24 betont er, dass der Vorstand mehr «basistahe Gewerkschaftsarbeit» leisten und vor Ort über die Arbeitsbedingungen diskutieren wird. Er erinnert daran, wie

schwierig es für die Unternehmen bereits heute ist, Fahr- und Unterhaltspersonal zu finden. «Der Personalmangel ist ein Fakt. Und die Unternehmen kündigen immer mehr an, dass sie von Diesel- auf Elektrobusse umsteigen werden. Aber sie denken nicht daran, dass damit komplett anders gearbeitet werden muss, vor allem in den Werkstätten, wo das Personal nicht für diesen Wandel geschult ist. Diese Entwicklung müssen wir genau beobachten».

Bessere Arbeitsbedingungen in der Branche Bus

An der Bus-Tagung spricht Christian Fankhauser, SEV-Vizepräsident, zum Thema «Bessere Arbeitsbedingungen». Zunächst erinnert er daran, dass angesichts der Inflation im Jahr 2022 die Ergebnisse der Lohnverhandlungen zwar gut waren, dass es aber in den meisten Unternehmen ohne Mobilisierung keinen Ausgleich gibt. Er warnt: «Auch in diesem Jahr muss der Teuerungsausgleich erkämpft werden, insbesondere nach der Ankündigung des Bundesrats, seine Subventionen für den regionalen Personenverkehr um 7,8 Prozent zu kürzen. Nur eine starke Mobilisierung der Kolleg:innen und ihre Teilnahme an den Gewerkschaftsversammlungen können uns Gewicht verleihen.»

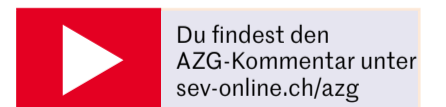
Unterbesetzung und Personalmangel sind in vielen Branchen ein Problem, besonders aber im öV, wo sie zu Kursausfällen führen. Christian zeigt sich besorgt über die geringe Reaktion der Arbeitgeber auf diese neue Situation: «Sie führen eine Konsultation durch, deren Ergebnisse erst im November erwartet werden.» Die Lösungen seien indes bereits bekannt, erforderten aber vor allem politischen Willen: Verbesserung der Löhne, Steigerung der Attraktivität dieser Berufe für junge Menschen, die nicht mehr jeden Tag pro Woche, nachts und am Wochenende arbeiten wollen, als ob dies normal wäre und keine Auswir-

kungen auf das Familien- und Sozialleben hätte. Um junge Menschen und Frauen anzuziehen, müssen mehr Möglichkeiten für Teilzeitarbeit geschaffen und eine echte Fünf- oder eine Vier-Tage-Woche bei einem 100-Prozent-Pensum erreicht werden. «Eine Utopie? Lange, noch bis in die 1930er Jahre, galt die Idee des bezahlten Urlaubs oder des Acht-Stunden-Tages als Utopie», betont er. Zum Schluss kommt Christian auf die Frage der Gesundheit der Busfahrer:innen zurück, die gemäss der Umfrage mit Unisanté beeinträchtigt ist. Branchenlösungen würden es ermöglichen, alternative Arbeitsplätze zum Fahren zu finden, z. B. ein kantonaler «Stellenpool». Mit der Schaffung eines paritätischen Fonds für die öV-Branche könnten Massnahmen in den Bereichen Ausbildung, Weiterbildung, Versetzung oder Umschulung verwirklicht werden. Und sei es nur, um mit den Fortschritten der Digitalisierung und der Umstellung auf Elektrofahrzeuge Schritt zu halten. Ein Fonds könnte in einem ersten Schritt auf kantonalen Ebene angesiedelt sein.

Bahn und Touristik

Als zusätzlicher Gast an der Branchentagung Bahn und Touristik erläutert SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique die Eigenheiten des Arbeitszeitgesetzes (AZG) und weist auf besonders wichtige Gesetzesartikel hin. Insbesondere die Bestimmungen zur Pauseninfrastruktur wie (geschlechtergetrennte) Toiletten und Garderoben führen zu Diskussionen im Plenum. Demnach setzten nicht alle Unternehmen die Anforderungen korrekt um. Es bräuchte hier gemäss den Teilnehmenden mehr Druck auf die Unternehmen. Die Idee einer entsprechenden Resolution wird thematisiert und die Teilnehmenden beschliessen, diese an der nächsten Delegiertenversammlung im Juni zu verabschieden.

Jean-Pierre Etique betont, dass bei GAV-Verhandlungen auch die Arbeitszeit beziehungsweise die Regelung von Pausen und Freizeit eine wichtige Rolle spiele. Der SEV führt ein Kompetenzzentrum Arbeitszeit, das bei Verhandlungen unterstützt und den Mitgliedern bei allen Fragen zur Ar-



Du findest den AZG-Kommentar unter sev-online.ch/azg

beitszeit zur Verfügung steht. Auch weist der AZG-Spezialist darauf hin, dass das Kompetenzzentrum einen gewerkschaftlichen Kommentar zum Gesetz verfasst und diesen für alle zugänglich gemacht hat (vorerst auf Deutsch und Französisch).

Die diesjährige Branchentagung Bahn und Touristik endet mit der Verdankung von Christoph Locher, der aus dem Branchenvorstand und dem VPT-Zentralvorstand austritt. Seine Nachfolge übernimmt Flavio Schmuki von der SOB, der an der Tagung einstimmig gewählt wird.



Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro freut sich über die Dynamik des VPT.



2022 hat der Unterverband BAU 147 Mitglieder gewonnen, wie Werbeobmann Philippe Schibli berichtete. Dieses Jahr ist ein Wettbewerb für Werber:innen geplant. Infos dazu folgen bald.

HANS ULRICH KELLER

DELEGIERTENVERSAMMLUNG BAU

BVG 21: Nein, 13. AHV-Rente: Ja

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Der Unterverband BAU solle bei der SBB auf baldige Massnahmen für eine bessere Baustellensicherheit pochen, forderten Teilnehmende der Delegiertenversammlung am 9. Mai im Alten Tramdepot in Bern. Als Gastredner sprachen SEV-Präsident Matthias Hartwich und Pierre-Yves Maillard, Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes. Er zeigte auf, wie die AHV mit wenig zusätzlichen Lohnabzügen gesichert und gestärkt werden kann, zum Vorteil der grossen Mehrheit.

Nach der Häufung von Unfällen auf Baustellen im letzten Jahr hat der SEV-BAU im Herbst bei der Leitung Infrastruktur interveniert, und es wurden gemeinsame Arbeitsgruppen zu Teilaspekten gebildet. Die demnächst erwarteten Gruppenresultate müsse die SBB rasch konkret umsetzen, betonten Delegierte. Zum Beispiel seien Drittfirmer besser zu kontrollieren und Aufträge sauber abzuschliessen, damit nicht interne Fachdienste Dinge zu Ende führen oder korrigieren müssen, ohne dass Rückforderungen fällig werden.

Weitere berufsspezifische Themen waren die Lohninformationsgespräche («Wir erwarteten einen Dialog!») und Verbesserungen auch für Mitarbeitende im Bereich Sicherheitsanlagen (SA) Innen sowie für die Triebfahrzeugführenden der Infrastruktur. Zur Mitgliederwerbung wurde angemerkt, dass positive Resultate der Gewerkschaftsarbeit besser verkauft werden sollten.

«Ihr könnt stolz sein auf eure Arbeit», sagte Matthias Hartwich, «denn Mobilität auf der Schiene ist klimaschonender und sicherer als auf der Strasse.» Er warb für ein Ja zum Klimaschutz-Gesetz im Juni und erklärte seine Leitwerte Transparenz, Solidarität (zusammen sind wir stark), Respekt und Demokratie (Mitglieder entscheiden im SEV).

Nach dem knappen Ja zur Reform AHV 21 im September «haben die Befürworter von Rentenalter-Erhöhungen kalte Füsse bekommen», stellte Pierre-Yves Maillard fest. Denn trotz einer massiven Ja-Kampagne auch grosser Medien haben mehr als 70% der aktiven und damit selber betroffenen Frauen gegen das höhere Frauenrentenalter gestimmt. Die rechten Parteien verzichten nun auf den ursprünglich geplanten Gegenvor-

schlag zur Initiative der Jungfreisinnigen, die das Rentenalter sofort für alle auf 66 erhöhen will, und danach automatisch proportional zur Lebenserwartung. Geplant ist nun offenbar im März 2024 eine gleichzeitige Abstimmung über diese Initiative, über die SGB-Initiative für eine 13. AHV-Rente und über die Reform der beruflichen Vorsorge «BVG 21».

Der SGB bekämpft die Reform, weil sie die Renten um 15% senkt, ohne dies für den Mittelstand und Unter-50-Jährige zu kompensieren. Zudem sind neu auch auf den ersten 25 725 Franken des Jahreslohns (Koordinationsabzug) BVG-Beiträge zu bezahlen, was für Wenigverdienende keine Verbesserung bringt: Denn trotz 4 bis 5% Lohnabzug resultieren für viele nur kleine Renten von 250 bis 300 Franken. Damit kommen sie mit einer AHV-Rente von vielleicht 1800 Franken nur knapp über die Limite für Ergänzungsleistungen und müssen womöglich auf Beiträge an Krankenkasse und Gesundheitskosten verzichten (Schwelleneffekte). Wenig- und Normalverdienende fahren besser, wenn sie mehr Lohnbeiträge in die AHV einzahlen. Die 13. AHV-Rente kostet 3 bis 5 Milliarden pro Jahr. Ein zusätzliches Lohnprozent, aufgeteilt auf Arbeitgeber und Arbeitnehmende zu je 0,5%, bringt der AHV Mehreinnahmen von 5 Milliarden pro Jahr. Weitere je 0,5 bis 0,7% reichen, um die demographische Entwicklung aufzufangen. Gute Lösungen für die Mehrheit wären möglich, wenn rechte Parteien Hand böten wie 1948 bei der AHV-Gründung, und die Finanzindustrie in die Schranken weisen würden. Doch seit den 90er-Jahren herrsche bei ihnen eine neoliberale Mentalität vor, mit der heute eine AHV-Gründung unmöglich wäre, so Maillard.

Rechnung, Budget und Wahlen

Letztes Jahr schloss die Unterverbandsrechnung mit einem kleineren Verlust als (vorsichtig) budgetiert ab. Der Aufwand nahm gegenüber 2021 etwas zu, während die Mitgliederbeiträge leider etwas sanken. Die Versammlung hiess die Rechnung einstimmig gut, ebenso das Budget 2024. Dieses weicht von den Budgets 2022 und 2023 kaum ab. Der Unterverbandsbeitrag bleibt bei fünf Franken pro Monat. Zentralkassier Patrick Parietti wechselt aus zeitlichen Gründen per 1. August in die GPK, und das GPK-Mitglied Urs Muff ersetzt ihn als Zentralkassier. Als neues GPK-Ersatzmitglied wurde per sofort Daniel Lottaz gewählt.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG TS

Arbeitnehmende verdienen Respekt

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Vor den TS-Delegierten referierten am 23. Mai in Olten neben SEV-Präsident Matthias Hartwich auch SBB-Vertreter über den neuen Rangierfunk und Roger Derungs über die Aktivitäten der Branchenorganisation Fahrzeuginstandhaltung in der ETF-Sektion Eisenbahn.

Zu den TS-internen Geschäften gehörte ein Antrag des TS Romandie für eine Anpassung der Volksinitiative «SNB-Milliarden für eine starke AHV», die der SGB im Frühjahr wegen der Nationalbankverluste im Jahr 2022 gestoppt hat: Die Initiative soll den Einsatz künftiger SNB-Gewinne als Garantie für die AHV fordern. Dem stimmten die Delegierten zu. In die Frauenkommission SEV wählten sie die junge Ingenieurin Viviane Kehl vom TS Zürich. Gesucht sind weiterhin zwei Ersatzdelegierte für die GAV-Konferenz SBB Cargo.

Die Unterverbandsrechnung 2022 schloss mit einem dreimal höheren Verlust ab als budgetiert, weil das schlechte Börsenjahr auch dem TS Kursverluste auf Wertpapieren sowie tiefe Zinsen bescherte. Ansonsten blieb der Aufwand unter dem Budget. Die GPK bescheinigte die Korrektheit der Rechnung, und die Delegierten genehmigten sie mit Applaus für Zentralkassier Bruno Senn. Gutgeheissen wurde auch das Budget 2023 mit nur geringen Änderungen gegenüber dem Budget 2022. Der Unterverbandsbeitrag bleibt 2024 bei 1.60 Franken pro Monat. Daneben bezahlen TS-Mitglieder 30.40 Franken an den SEV und 2.40 bis 5.40 Franken an ihre TS-Sektion. Ein Delegierter regte an, die Sektionsbeiträge auszugleichen, um kleineren Sektionen tiefere Beiträge zu ermöglichen, welche die Mitgliederwerbung vereinfachen. Dazu merkte ein Delegierter an, dass bei einem allfälligen Finanzausgleich zwischen den Sektionen mit Unterverbandsgeldern auch die Sektionsreglemente vereinheitlicht werden sollten, was etwa die Vergütung der Vorstandsmitglieder betrifft.

Nach der erfolgreichen Werbeaktion vom 27. April im SBB-Werk Olten sind weitere Aktionen am 8. Juni in der Serviceanlage Oberwinterthur, am 26. Juni im Bahnhof Luzern und am 27. Juni im Werk Biel geplant. Die SEV-Bildungskurse «Aktiv in meiner Sektion» und «Aktiv im Vorstand» wurden allen empfohlen, ebenso der Movendo-Kurs «Mitglieder werben, Gewerkschaft im Betrieb stärken» vom 25./26. September 2023 mit Christoph Geissbühler, Präsident TS Ostschweiz, als Kursleiter.

Zur Sprache kam auch die Umsetzung der Lohngespräche bei der SBB: Statt auf Augen-

höhe mit dem Chef waren die Mitarbeitenden dabei oft nur Informationsempfänger:innen.

Am Nachmittag stellten Stefan Adamus und Stephan Gehri von SBB Infrastruktur und Beat Hager von SBB Cargo die Rangierkommunikation 24 (Rk24) vor, die ab 2025 den Funk LISA ablösen soll. LISA basiert auf dem GSM-R-Netz der SBB und leidet immer noch unter Funklöchern. Bei Rk24 sollte die Netzabdeckung besser sein dank Nutzung des Public-Roaming-Netzes der Swisscom mit einer Rückfallebene bei Netzausfällen. Rk24 besteht aus einer Trageinheit für das (wetterfeste) Handy oder Tablet, auf dem die Rangierkommunikation-App installiert wird. Über Bluetooth angeschlossen ist das Handmonofon, das auch mit groben Handschuhen bedient werden kann – im Gegensatz zu den kleinen Tasten des Tablets oder Handys. Darum werde er die Fahrstrassen wohl oft wie früher mündlich beim Zugverkehrsleiter bestellen, sagte ein Teilnehmer. Sprachsteuerung ist bei Rk24 anfänglich aus Sicherheitsgründen nicht geplant, erklärte Adamus. Er schätzt die Entwicklungskosten für Rk24 auf 6 Mio. Franken. Demgegenüber habe LISA wohl 125 Millionen gekostet, ergänzte ein skeptischer Teilnehmer. Ein anderer forderte genügend Praxistests mit Leuten, die täglich mit dem Funk arbeiten.

Roger Derungs vertritt den TS seit 2021 im Lenkungsausschuss der Branche Fahrzeuginstandhaltung in der Sektion Eisenbahn der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF). Diese Branche hat 2019 eine europaweite Personalbefragung zur Digitalisierung durchgeführt. Sie ergab etwa, dass Handwerker:innen auf den IT-Instrumenten besser geschult und in deren Entwicklung besser eingebunden werden müssen. Ein europaweites Problem ist auch der Fachkräftemangel in der Instandhaltung. Um jüngere Leute zu rekrutieren und im Betrieb zu halten brauche es bessere Löhne und Arbeitsbedingungen, etwa weniger Nacht- und Wochenendarbeit, erklärte Derungs.

Die jungen und die weiblichen Mitarbeitenden, die der SBB fehlen, fehlten auch dem SEV, spann Matthias Hartwich diesen Faden weiter. Bessere Arbeitsbedingungen könne die Gewerkschaft aber nur mit genügend und kampfbereiten Mitgliedern erreichen – und mit der Fähigkeit, gegenüber Arbeitgebern und der Politik so unbequem zu sein, dass diese die Arbeitnehmenden respektieren und respektieren müssen. Dies sei zurzeit in der Altersvorsorge oder beim Teuerungsausgleich nicht immer der Fall. Dagegen demonstrieren die SGB-Gewerkschaften am 16. September; daher lud er alle Kolleginnen und Kollegen ein, an diesem Tag ein klares Signal an Politik und Arbeitgeber zu senden.



Roger Derungs ist im TS für Medien und Bildung zuständig und in der ETF-Bahnsektion aktiv.

MARKUS FISCHER

DELEGIERTENVERSAMMLUNG ZPV

«26 Kranktage sind zu viel»



Die Delegierten des ZPV zeigen sich kämpferisch.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Rund 50 Delegierte und Gäste trafen sich am 10. Mai im Hotel Hirschen in Langnau im Emmental. Die Delegierten des Zugpersonal Verbands ZPV diskutierten und zeigten auch auf, wie schwierig die Situation für das Zugpersonal im Moment ist.

«26 Tage Abwesenheit durch Krankheit und Unfall pro Jahr beim Zugpersonal – Tendenz steigend. Macht unser Beruf uns krank?» Diese Frage stellt ZPV-Zentralpräsident Ralph Kessler provokativ und führt aus: «Die Belastungen des Zugpersonals sind in letzter Zeit massiv gestiegen. Alles wird auf uns abgewälzt, wie zum Beispiel der Support für den Veloselbstverlad.» Und auch die Aggressionen gegenüber dem Personal haben trotz Ende der Coronaregeln nicht wesentlich abgenommen. Bei der Doppelbegleitung nach 22 Uhr hapert es: «Sie verkommt zum Wunschdenken.» Wenn es nicht bald zu einer massiven Entlastung komme, werde man wohl bald die 30-Tage-Abwesenheit-Grenze knacken. Doch die SBB betreibe bloss «Pflasterlipolitik» und mache leere Versprechungen, sagt Ralph Kessler und fügt an: «Dafür hat Linus Looser offensichtlich Zeit und Geld für Apéros.» Letzteres ist eine Anspielung auf einen Fauxpas, der sich kurz vor der DV abgespielt hat. Der Leiter Produktion Personenverkehr SBB, Linus Looser, liess eine Einladung für ein Apéro an ein paar Mitarbeitende schicken. Versehentlich landete die Einladung bei rund 11 000 Mitarbeitenden. Diese wurden umgehend wieder ausgeladen, begleitet von ungläubigen Floskeln der Wertschätzung. Kein Wunder ist der Ärger bei vielen SBB-Mitarbeitenden gross, auch im Saal des Hirschen in Langnau.

Neue ZPV-Sektion

Es gibt aber auch Positives zu berichten. Seit dem 1. Mai gibt es eine neue ZPV-Sektion: den ZPV Lausanne-Sion mit 80 Mitgliedern. Der ZPV ist und bleibt einer der am besten aufgestellten Unterverbände des SEV mit einem hohen Organisationsgrad. Trotzdem versuche die SBB bei Verhandlungen zuweilen den SEV zu umgehen und direkt mit der Peko zu verhandeln, erzählt SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni. «Wir sollten aufpassen», warnt ein

ZPV-Mitglied, «wir dürfen uns nicht spalten lassen.» Für den SEV ist klar, es braucht beides: eine starke Gewerkschaft und eine starke Peko, die aus möglichst vielen Gewerkschaftsmitgliedern besteht.

Neben Jürg Hurni berichtet auch Patrick Kummer, Leiter Dossier SBB im SEV, über diverse Themen wie die Lohnverhandlungen im kommenden Herbst, die Umsetzung des SBB-Lohnsystems und den Gesamtarbeitsvertrag. Der aktuelle GAV könnte per 30. April 2025 gekündigt werden. Der Prozess, ob es zu Verhandlungen kommt oder ob die Geltungsdauer des aktuellen GAV verlängert wird, ist noch nicht bekannt. Zudem wird sich der SEV am 16. September an einer grossen Demonstration des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds beteiligen. Die Delegierten des ZPV verabschieden eine Resolution, die fordert, dass sich der SGB noch stärker gegen den Abbau bei den Renten einsetzt.

Detailhandel und Kundenbegleitung?

Daniel Mock wird einstimmig in die GPK gewählt. Ebenfalls einstimmig gewählt wird David Käch als Delegierter in die GAV-Konferenz SBB. Anschliessend diskutieren die Delegierten 17 verschiedene Anträge, wovon die meisten unbestritten sind. Immer noch Kopfschütteln löst die Neuregelung bei der beruflichen Grundbildung aus. Seit 2022 werden Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleiter nicht mehr in der Lehre zum Fachmann oder zur Fachfrau öV ausgebildet, sondern in der Detailhandelsausbildung, was nicht optimal ist. Ein kritischer Antrag zum Thema wird gutgeheissen. Die Situation bei Mitarbeitenden mit «Long Covid» ist auch bei der SBB unschön: Die SBB versucht, bei Mitarbeitenden, die nun zwei Jahre mit Einschränkungen kämpfen, die Arbeitsverträge aufzulösen. Hier wird dringend empfohlen, beim SEV ein Rechtsschutzgesuch zu stellen.

Am Schluss der DV ehren DV-Präsident Jordi D'Alessandro und ZP Ralph Kessler die Mitglieder Peter Fischer, Denis Babey, Bernhard Siegrist, Susanne Kratzer, Sina Bürli, Katarzyna Rutkowska Paparozzi und den als Vorstandsmitglied im Herbst abtretenden Roger Tschirky für ihr Engagement. René Furrer wird für 25 Jahre Zentralkassier ebenfalls geehrt. Ein Vierteljahrhundert als Zentralkassier ZPV ist eine grosse Leistung, welche mit einem riesigen Applaus verdankt wird.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG RPV

Löhne, GAV und Digitalisierung

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Rund 30 Delegierte und Gäste trafen sich am 15. Mai im Hotel Bern in Bern. Die Delegierten des Unterverbands des Rangierpersonals (RPV) diskutierten angeregt über diverse Themen wie die Digitalisierung ihres Berufs, zu kurze Ausbildungen, über ihre Arbeitsbedingungen und Lohnfragen.

RPV-Zentralpräsident Danilo Tonina freute sich über die gute Beteiligung an der Versammlung und die Entwicklung der Mitgliederzahlen: Er gratulierte den Kolleginnen und Kollegen zu 77 gewonnenen Neumitgliedern im Jahr 2022. In den letzten sechs Jahren sei die Zahl der RPV-Mitglieder nur um 70 gesunken. Natürlich gebe es Regionen mit mehr Dynamik bei der Werbung wie Genf, Zürich, Tessin oder Basel und andere

mit weniger Dynamik wie Bern oder die Zentralschweiz. Er hofft, dass dieses Jahr die vielen SEV-Besuche in der Fläche, die von oder mit dem RPV geplant sind, die Mitgliederzahl steigen lassen. Geplant sind Besuche in Oberwinterthur (8.6.), Basel (22.6.), Luzern (26.6.), Muttentz (29.8.), Lausanne Triage (1.9.), Lausanne Gleis 1 (15.9.) und Chiasso (22.9.). Bisher konnten die Neuzugänge die Todesfälle, die Austritte nach Pensionierungen oder die Wechsel zu anderen Unterverbänden nicht ausgleichen.

Danilo nutzte die Gelegenheit, um daran zu erinnern, dass Pensionierte von zahlreichen Leistungen profitieren, angefangen beim Coop-Rechtsschutz, und dass es sich wirklich lohnt, im Ruhestand weiterhin PV-Mitglied zu sein: «Viele glauben, wenn sie die SBB verlassen, müsse man auch den SEV verlassen, das ist falsch!» Danilo betonte, dass auch Anstrengungen unternommen wer-

den müssen, um mit jungen Leuten, die uns nicht immer kennen, über den SEV zu sprechen. Man müsse ihnen von den kostenlosen Movendo-Kursen erzählen oder vom SEV-Taschenkalender mit einer Versicherung von 5000 Franken im Fall von Unfalltod oder Berufsunfähigkeit.

Die Jahresrechnung und das Budget 2024 wurden einstimmig angenommen. Anschliessend wurden zwei Anträge der Sektion Zürich diskutiert. Der erste betraf die Unterstellung des Rangierpersonals und der Lokführer Kat. A 40 mit und ohne Zugvorbereitung unter die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen der Lokführer ZFR (Zugführung und Rangieren). Diese BAR müssen zwischen dem SEV und SBB ZFR ausgehandelt werden. Sie wurden seit 2011 nicht mehr erneuert und haben sich sogar verschlechtert. Der Antrag wurde einstimmig, bei drei Enthaltungen, angenommen und wird bei

den nächsten Verhandlungen auf den Tisch gebracht. Der zweite Antrag verlangte eine Erhöhung der SEV-Kalenderversicherung von bisher 5000 auf 10 000 Franken. Weil Juristen der Coop-Versicherung rieten, dass es klüger sei, das Angebot unverändert beizubehalten, lehnte die Versammlung den Antrag einstimmig – bei drei Enthaltungen – ab.

Der von Danilo Tonina präsentierte ausführliche Jahresbericht wurde einstimmig angenommen und mit grossem Applaus verdankt. Den vier im Jahr 2022 verstorbenen RPV-Mitgliedern gedachte die Versammlung mit einer Schweigeminute. Christian Eichenberger, RPV Bern und Bruno Schmid, RPV Thurtal wurden einstimmig in die GAV-Konferenz SBB Cargo gewählt, doch fehlen noch zwei Delegierte. Interessierte können sich bei Danilo Tonina melden. Yüksel Ilıcan (RPV Bern) wurde einstimmig als Ersatzmitglied der Geschäftsprüfungskommission gewählt. Fritz Zimmermann (RPV Zentralschweiz) erhielt für seine achtjährige GPK-Tätigkeit ein Geschenk und viel Applaus.

Danach wurden verschiedene Problemfelder diskutiert. Der RPV Zürich dankte allen für die Unterstützung der Petition, die 250 Kollegen des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL) unterzeichnet haben. Delegierte zeigten sich besorgt über die sehr kurze Ausbildungsdauer von drei Monaten in Zürich und Basel. Auch die Fortschritte bei der Digitalisierung führten zu einer sehr leidenschaftlichen Debatte vor dem Hintergrund der eventuellen Streichung von Rangierpersonal. Im April wurde eine SBB-Ausschreibung publik mit dem Ziel, in einer viermonatigen

Testphase ab November zu untersuchen, inwieweit der Bahnbetrieb automatisiert werden kann, insbesondere durch die Fernsteuerung von Rangiermanövern zwischen Bahnhöfen und den Abstellgleisen über eine Zentrale. Das Projekt trägt den Namen «Fast», eine Abkürzung für «Full Automation Specification Testing». Worauf läuft das hinaus? Auf Einsparungen, wie viele vermuteten? Der Artikel auf www.inside-it.ch beschwichtigt mit dem Hinweis: «Jedenfalls dürften bis zur flächendeckenden Automatisierung des Bahnbetriebs noch Jahre vergehen, aber die SBB hat nun den Grundstein dafür gelegt.»

Am Nachmittag stellte sich SEV-Präsident Matthias Hartwich vor und unterstrich vier Werte, auf denen seine Arbeit beruht: Transparenz, Respekt, Solidarität und Demokratie. Zur Frage der Digitalisierung sagte er, dass sich die Bahn zweifellos verändern werde, aber die Veränderungen dürften nicht auf Kosten der Arbeitnehmenden gehen.

Patrick Kummer, der im Moment die SBB-Dossiers leitet, sprach vier wichtige Themen an: die kommenden Lohnverhandlungen im Herbst, die Umsetzung des SBB-Lohnsystems und der Lohngespräche, den GAV und die nationalen SEV-Werbe- und Besuchstage 2023. Es ist wichtig für den SEV, gewerkschaftlich gut und stark organisiert zu sein, um Einfluss auf den Verhandlungsprozess sowohl bei den jährlichen Lohnverhandlungen als auch beim GAV nehmen zu können. Wir müssen neue Mitglieder gewinnen, um auch zukünftig in Verhandlungen stark auftreten und gute Resultate erzielen zu können.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG PV

«Eure Erfahrung ist willkommen!»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Rund 50 Teilnehmende finden sich ein zur 105. Delegiertenversammlung des Unterverbands PV am 9. Mai 2023. Tagespräsident Heinz Bolliger eröffnet die DV in der Berner Curlinghalle pünktlich und führt durch den Tag, der mit angeregten Diskussionen unter anderem zum Datenschutzgesetz und zur Mitgliederwerbung aufwartet.

Im statutarischen Teil präsentiert der neue Zentralkassier Daniel Pasche die Jahresrechnung 2022. Aufgrund des schlechten Börsenjahres 2022 musste das Aktienvermögen des PV einen Verlust hinnehmen. Unter anderem aus diesem Grund entsteht bei den Anwesenden eine Diskussion zur Anlagestrategie des PV.

Marc Derungs tritt turnusgemäss als Präsident der Geschäftsprüfungskommission PV zurück. An seine Stelle tritt Patrick Rouvinez, PV Wallis.

PV-Zentralpräsident Roland Schwager stellt wichtige Anpassungen im Geschäftsreglement PV vor. Unter anderem werden aus juristischen Gründen Witwen und Witwer nicht mehr automatisch die SEV-Mitgliedschaft ihres verstorbenen Partners oder ihrer verstorbenen Partnerin übernehmen. Künftig werden sie schriftlich angefragt.

Datenschutz als Herausforderung

Das neue Schweizer Datenschutzgesetz, das per 1. September 2023 in Kraft tritt, führt zu grösseren Diskussionen im Plenum. Die neuen Regelungen werden auch massive Auswirkungen auf den PV haben, denn die Weitergabe von Personendaten wird weiter eingeschränkt. So wird es dem PV künftig nicht mehr möglich sein, Adressänderungen von Mitgliedern oder Todesfälle von der PK SBB gemeldet zu bekommen. Insbesondere erschwert wird auch die Mitteilung, wenn ein Mitglied seinen 90. Geburtstag feiert und damit vom SEV-Mitgliederbeitrag befreit wird. Andrea-Ursula Leuzinger plädiert dafür, dass wir zu Lebzeiten eine Liste führen sollten mit allen Mitgliedschaften, um es den Angehörigen zu erleichtern, im Todesfall die Verbände zu informieren. Diese und weitere Ideen werden in die Überle-

gungen zum künftigen Vorgehen aufgenommen.

Auch als Pensionierte im SEV bleiben

Esther Lis von den Mitgliederdiensten des SEV bedankt sich für die gute Zusammenarbeit, appelliert aber auch an die Anwesenden, sich bei Kündigungen von PV-Mitgliedern möglichst bald mit den entsprechenden Personen auszutauschen und zeitnah die Mitgliederdienste darüber zu informieren, ob die Kündigung definitiv ist. Esther stellt insbesondere auch das Projekt «Zukünftig Pensionierte (58+)» vor: Gibt ein Mitglied aufgrund der nahenden Pensionierung seinen Austritt aus dem SEV, erhält die zuständige PV-Sektion eine Mitteilung und den Auftrag, mit dem Noch-Mitglied Kontakt aufzunehmen und ihm oder ihr die Vorteile einer Mitgliedschaft als Pensionierte:r schmackhaft zu machen. Denn es gibt gute Argumente dafür, auch nach dem Ruhestand im SEV zu bleiben. Beispielsweise setzte sich dieser für die Fahrvergünstigungen des Personals (FVP) ein, die auch den Pensionierten zustehen. Ebenso dient der SEV-Berufsrechtsschutz auch den pensionierten Mitgliedern, zum Beispiel bei Auseinandersetzungen zu Ansprüchen an die Pensionskassen oder die AHV/IV oder bezüglich der Ergänzungsleistungen oder der Hilfenentschädigung. Und auch auf politischer Ebene unterstützt der SEV tatkräftig Anliegen zur Stärkung der Schweizer Sozialversicherungen wie beispielsweise die 13. AHV-Rente und die BVG-Reform 21.

Die Mittagspause bietet Raum für angeregte Diskussionen und vergeht wie im Flug. Am Nachmittag bekommt SEV-Präsident Matthias Hartwich die Gelegenheit, sich den PV-Delegierten vorzustellen und sein Verständnis der gewerkschaftlichen Arbeit darzulegen und betont auch, wie wichtig die Erfahrung und Weisheit der älteren SEV-Mitglieder sind: «Ich habe grossen Respekt für eure Leistung während eurer Aktivjahre und bitte euch, uns bei Bedarf mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.» Matthias erläutert die ihm zentralen vier Grundwerte Solidarität, Transparenz, Respekt und Demokratie und kommt auch auf die vermehrt unter Druck geratene Kooperation bei der Bahn zu reden. Er versichert den Anwesenden: «Wir – der SEV – gehen keiner Diskussion aus dem Weg!»



ROLAND JULY

VERWALTUNGSRAT SBB

Daniel Trolliet zieht Bilanz

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Auch wenn die beiden Personalvertreter im SBB-Verwaltungsrat dessen Beschlüsse nicht immer wunschgemäss beeinflussen können, bringen sie doch die Anliegen des Personals ein und wecken bei den sieben anderen Mitgliedern Verständnis dafür, sagt Daniel Trolliet nach zwölf Jahren im VR. Nun löst ihn SEV-Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher ab.



MARKUS FISCHER

Was waren die grossen strategischen Herausforderungen während deiner Tätigkeit im VR und welche sind es in Zukunft?

Daniel Trolliet: Dazu gehörten die grossen Rollmaterialbestellungen. Bei Cargo hat man 20 Jahre lang alles versucht, um den Einzelwagenladungsverkehr rentabel zu machen, ohne Erfolg. Jetzt muss die Politik entscheiden, ob sie Subventionen gewähren oder diesen Verkehr trotz Klimawandel auf die Strasse verlagern will. Eine Herausforderung war und ist der Fachkräftemangel und der Verlust von Knowhow durch die Pensionierungswelle der Babyboomer. Ebenso die Instandhaltung und der Ausbau des Bahnnetzes mit der steigenden Zahl an Zügen. In einer Schweiz mit 10 Millionen Einwohnern könnte das Korsett etwas eng werden, wie man bei der Linie Lausanne-Genf und dem «Loch von Tolochenaz» gesehen hat. Sehr herausfordernd bleibt die Finanzierung der SBB mit der Verschuldung, die während der Pandemie gestiegen ist. Die SBB ist auf die öffentliche Hand angewiesen. Wenn es den Bundes- und Kantonsfinanzen schlecht geht, hat dies automatisch Auswirkungen auf die SBB. Von steigender Bedeutung ist die Cybersicherheit.

Wie beurteilst du das Risiko, die Kontrolle über den Fahrkartenverkauf an grosse internationale Akteure zu verlieren?

Wir könnten weitere Verkäufer akzeptieren, müssen aber die Wahl der Tarife und Angebote behalten. Die SBB will der Hauptakteur der Mobilität in der Schweiz bleiben und nicht nur die Züge entwickeln, sondern alles, was für die Reise von Tür zu Tür notwendig ist: kundenfreundliche Bahnhöfe, Parkplätze, Mietautos und -fahrräder etc. Das Wichtigste ist, die integrierte Bahn zu verteidigen. Die Konzession für den Fernverkehr ist ebenfalls wichtig. Die Öffnung einiger profitabler grenzüberschreitender Verbindungen für den Dumpingwettbewerb wäre sehr schädlich für das Schweizer Bahnsystem.

Inwieweit kann der VR in das operative Geschäft eingreifen?

Der VR mischt sich nicht ins operative Geschäft ein, dieses ist Sache der Geschäftsleitung. Bei Lohnverhandlungen beantragt die GL beim VR einen Rahmen für die Lohnsummenerhöhung und muss ihm das Verhandlungsergebnis vorlegen. Bei GAV-Verhandlungen legt der VR die Eckwerte fest. Die Pensionskasse SBB ist autonom, doch bei Sanierungen entscheidet der VR, welchen Betrag das Unternehmen dafür bereitstellt.

Können die Personalvertreter im VR auf die SBB Einfluss nehmen?

Kolleginnen und Kollegen baten mich oft um Hilfe. In Fällen, die ich für wichtig hielt, sprach ich bilateral mit Personalchef Markus Jordi darüber, auch wenn dies nicht in meinen Zuständigkeitsbereich fiel. Fälle, die wirklich den Gang des Unternehmens betrafen, brachte ich dem VR zur Kenntnis, so etwa die Mängel des Informatiksystems Sopre. Ich würde sagen, dass die SBB-Führung im Grossen und Ganzen die Bedeutung und das Engagement des Personals anerkennt. Wenn sie Reorgani-

sationen vorschlägt, sucht sie nach guten Lösungen, indem sie die Sozialpartner einbezieht. Bei Entscheidungen über Finanzen oder Reorganisationen haben mein Kollege Fabio Pedrina und ich jedes Mal unsere Position oder Rückmeldungen des Personals eingebracht. Unsere Meinungen wurden oft berücksichtigt, auch wenn dies angesichts der Lage des Unternehmens nicht immer möglich war. Zum Beispiel hat der VR bei den letzten Lohnverhandlungen trotz finanzieller Schwierigkeiten einem teilweisen Teuerungsausgleich zugestimmt. Übrigens ist es in den Unternehmen, die dem Bund gehören, politischer Wille, dass das Personal vertreten ist. Wenn die Berufsleute und die Gewerkschaften nicht mehr im VR vertreten wären, würden dieser Dialog und unsere Erklärungen, die manchmal zu einem besseren Verständnis personalrelevanter Dinge führen, wegfallen. Die Konfrontation würde zweifellos zunehmen.

Welche Ratschläge gibst du der SBB?

Pflegt weiterhin das Personal, treibt die Rekrutierung von weiblichem Personal weiter voran und sorgt dafür, dass alle Kader ihre Verantwortung wahrnehmen – sei es, um die von der Hierarchie beschlossenen Projekte umzusetzen oder um berechtigte Beschwerden des Personals nach oben zu bringen.

Und dem SEV?

Der SEV muss unbedingt alle Schichten des Personals werben, besonders Jüngere, um den Organisationsgrad hoch zu halten. Ich bedaure, dass sich in unserer Gesellschaft die Menschen generell weniger in Gewerkschaften, Parteien, Vereinen oder anderen solidarischen Strukturen engagieren. Ich bin aber zuversichtlich, dass die heutigen Jugendlichen in anderer Form Veränderungen in Richtung einer besseren Welt herbeiführen werden.

Kurzbiographie

Daniel Trolliet (1954) wuchs in der Region Morges (VD) auf. Ab April 1970 lernte er bei der SBB Betriebsdisponent, arbeitete auf diversen Bahnhöfen auch in der Deutschschweiz, 1977–1988 in Genf, in der Verwaltung des Kreises 1 und ab 1996 in Bern bei den Internationalen Beziehungen. Ab 2007 betreute er als SEV-Gewerkschaftssekretär vor allem Verwaltungs- und Kaderangestellte der SBB und die KTU Travys und MBC. Als SBB-Verwaltungsrat ab 2011 reduzierte er sein SEV-Pensum bis zur Pensionierung 2013, war ab 2006 Gemeinderat und 2011–2016 Stadtpräsident von Avenches sowie 2012–2022 für die SP im Waadtländer Grossen Rat. Im SEV, dem er 1970 beitrug, engagierte er sich im SBV Genf, im VPV Lausanne (auch als Präsident), in der GPK SEV und heute im PV Fribourg als Präsident. Er wohnt mit seiner Frau Sabina in Avenches, hat drei erwachsene Kinder und zwei Enkelkinder. Hobbys sind Lesen, Geschichte, Geographie und Reisen.

BETRIEBSZENTRALEN SBB

SEV-Präsident Matthias Hartwich besucht BZ Olten



MARKUS FISCHER

Von links nach rechts: Reto Rennhard, Peter Käppler, Regula Buri, Matthias Hartwich, Marijana Schweingruber, Alex Haus, Sibylle Hug, Benedikt Lagger und Urs Huber in der BZ Olten.

SEV. Die Betriebszentralen (BZ) von SBB Infrastruktur und ihre Mitarbeitenden stehen vor mehreren Herausforderungen. Vor allem die schwierige Personalsituation, insbesondere in der BZ Olten, und die Funktionsweise der heutigen Arbeit in den BZ interessieren den neuen SEV-Präsidenten Matthias Hartwich sehr. Ein Besuch in der BZ Olten Ende April bot ihm Gelegenheit zu einem konstruktiven Austausch mit den Führungskräften der BZ, aber auch des Rangierbahnhofs Basel, und zum gegenseitigen Kennenlernen.

Begleitet wurde Matthias Hartwich unter anderem von Gewerkschaftssekretär Urs Huber, Leiter Bereich SBB Infrastruktur beim SEV, von Peter Käppler, Zentralpräsident des Unterverbands SEV-AS und von Re-

gula Buri, der neuen Präsidentin der Branche Infrastruktur beim Unterverband SEV-AS, die selber als Zugverkehrsleiterin in der BZ Olten arbeitet.

Empfangen wurde die SEV-AS-Delegation von Marijana Schweingruber, Regionalleiterin Betriebsführung Mitte, Reto Rennhard, Leiter Operation Betriebszentrale Mitte (= BZ Olten); Alex Haus, Leiter Produktionsbereich Betriebszentrale Mitte, Benedikt Lagger, Leiter Rangierbahnhof Basel SBB und Sibylle Hug, Leiterin Human Resources Infrastruktur. Die BZ-Leitung legte ihre lokalen Bemühungen für eine Behebung der Personalengpässe dar. Dies begrüsst der SEV, sieht aber unbedingt zusätzlichen und grundsätzlichen Handlungsbedarf in allen BZ.

ERFOLG BEI PEKO-NACHWAHLEN SBB

Denise Engel und Frank Jeremias gewählt



Denise Engel.



Frank Jeremias.

SEV. Bei den schriftlichen Wahlen zur Besetzung von je einem Sitz in zwei Personal-Kommissionen der SBB-Division Infrastruktur haben sich die beiden SEV-Kandidierenden mit grossem Mehr durchgesetzt.

Neues Mitglied der **Peko Division Infrastruktur** wird per 1. Juli als Vertreterin des Wahlkreises Ausbau- und Erneuerungsprojekte (I-AEP) **Denise Engel**, Projektassistentin im Projektoffice Region Ost, Zürich.

Einsatz in die **Peko Fläche Infrastruktur Fahrplan und Betrieb (FUB)** nimmt vom Wahlkreis Support ebenfalls per 1. Juli 2023 **Frank Jeremias**, Fachspezialist Notfallplanung / Ressourcen bei I-FUB-INT-EOPN.

Der SEV gratuliert den neuen Peko-Mitgliedern herzlich zur Wahl, dankt ihnen im Voraus für ihren Einsatz für die Anliegen der Mitarbeitenden der SBB und freut sich auf die Zusammenarbeit.

ANZEIGE



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 37 000 Mitgliedern.

Zum 1. Januar 2024 oder nach Vereinbarung suchen wir:

Vizepräsident:in SEV im Zentralsekretariat Bern

Als Mitglied der Geschäftsleitung sind Sie mitverantwortlich für die Gesamtleitung der Gewerkschaft SEV. Für die Bereiche innerhalb der Organisation, für die Sie zuständig sind, tragen Sie die Hauptverantwortung. Dies bezieht sich auf die Betreuung der entsprechenden gewerkschaftlichen und gesamtarbeitsvertraglichen Dossiers der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs.

Sie pflegen regelmässige und enge Kontakte zu den Unternehmen, den Gremien und Behörden im Sinne der Sozialpartnerschaft. Ausserdem arbeiten Sie eng mit dem ehrenamtlichen Funktionär:innen des SEV zusammen. Dazu können weitere Mandate kommen. An Ihrem Arbeitsort in Bern sowie in den Regionalbüros steht Ihnen ein professionelles Team zur Seite.

Sie haben eine höhere Fachausbildung im Bereich Verbands- oder NPO-/NGO-Management absolviert und sich weitergebildet. Mehrjährige Erfahrungen in einer Kaderposition, vorzugsweise in einer Gewerkschaft oder einer verwandten Nichtregierungsorganisation, sind von Vorteil; zudem sind Sie in der Gewerkschaftswelt gut vernetzt. Die Vertretung der Anliegen unserer Mitglieder ist für Sie zentral, und Sie handeln flexibel und situationsbezogen. Als geschickte:r Strategie:in arbeiten und denken Sie analytisch, systematisch und ganzheitlich/vernetzt. Sie leiten Ihre Bereiche und Ihr Team in konstruktiver, konsequenter und verbindlicher Weise. Durchsetzungsvermögen, Erfahrungen in Verhandlungsführung und Teamfähigkeit sowie sehr gute Kenntnisse einer zweiten Landessprache setzen wir für diese Kaderposition voraus. Auf eine versierte und ausgewiesene konflikt- aber auch konsensfähige Persönlichkeit wartet eine anspruchsvolle und interessante Aufgabe.

Die Bestellung der Vizepräsidentin / des Vizepräsidenten erfolgt zunächst durch den Vorstand und wird später durch den Kongress auf Empfehlung des Vorstandes SEV erfolgen.

Um die Vielfalt der Organisation auch in der Geschäftsleitung abzubilden, laden wir insbesondere auch Frauen und Personen aus den unterschiedlichen Sprachregionen (d/f/i) der Schweiz ein, sich um diese spannende Position zu bewerben.

Wir bieten Ihnen eine verantwortungsvolle, herausfordernde Aufgabe, in der Ihre Kompetenz und Initiative geschätzt werden. Dazu kommen fortschrittliche Anstellungsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Matthias Hartwich, Präsident SEV: 031 357 57 57.

Ihre vollständige elektronische Bewerbung reichen Sie bitte an Angela Meili, Personalleiterin SEV, ein. E-Mail: angela.meili@sev-online.ch.

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

«Ich bin SEV-Mitglied,
weil die Gewerkschaft
dafür sorgt, dass
unsere Arbeit
wertgeschätzt wird.»

Sebastian Nideröst
Instandhaltungstechniker
SBB Personenverkehr



Und du?
Jetzt beitreten.



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

PV ZÜRICH

100 Jahre Berti Brunner: Herzliche Gratulation!



Kurt Egloff. Unser Betreuer Werner Schürmann besuchte Berti Brunner zum 100. Geburtstag. Vor Kurzem unternahm die Jubilarin eine Flugpilgerreise nach Lourdes. Es habe ihr sehr gefallen. Sie höre und sehe sie

nicht mehr so gut, trotzdem sei sie zufrieden und geniesse das Leben.

Im Namen des PV gratulieren wir Berti ganz herzlich zum hohen Geburtstag und wünschen ihr weiterhin alles Gute.

PV ZÜRICH

100. Geburtstag: Alles Gute Fritz Peyer



Kurt Egloff. Im Beisein seiner Familie durfte Fritz Peyer bei guter Gesundheit seinen 100-jährigen Geburtstag feiern.

Unser Betreuer Werner Schürmann und ich durften ebenfalls dabei sein und Fritz herzlich gratulieren. Er freute sich über unseren Besuch und genoss es, einmal im Mittelpunkt zu stehen.

Im Namen des PV gratulieren wir Fritz ganz herzlich zu diesem runden Geburtstag und wünschen weiterhin alles Gute.

René Wolf. 20 Wandererinnen und Wanderer fuhren am 10. Mai nach Küsnacht. Nach einer kurzen Wanderung auf dem AHV-Weg zum Restaurant Frohsinn gab es den Kaffeehalt. Anschliessend wanderte die Gruppe bei kleineren Regenschauern via Gadmenhof-St. Martin Hinterspichten nach Meierskappel zum Restaurant Breitfeld. Da erwarteten sie noch fünf Nichtwanderer, und sie genossen ein feines Mittagessen.

Am frühen Nachmittag wanderten die Teilnehmenden zum Bahnhof Rotkreuz weiter, von wo es dann wieder zurück nach Luzern ging.

Besten Dank dem Organisator Peter Truttman für die Organisation.

PV LUZERN

Wanderung Küsnacht- Meierskappel

PV LUZERN

Glückwunsch zum 100. Ge- burtstag Walter Kneubühler



René Wolf. Am 10. Mai feierte unser Mitglied Walter Kneubühler seinen 100. Geburtstag. Er wohnt immer noch zu Hause in Horw mit seiner Ehefrau. Er sei auch immer noch ab zu in Luzern anzutreffen.

Präsident René Wolf und Trudi Jutzi überbrachten dem noch rüstigen Jubilar am 11. Mai die Grüsse der PV-Sektion Luzern und wünschten ihm alles Gute für die Zukunft.

VPT BLS

Von Schiffs- und Kassenkapitänen an der Lötschbergstrecke

Reto Burger. «Was haben Kapitäne mit einer Eisenbahnersektion zu tun?», fragt sich der/die geneigte Leser:in. Nun, in unserer über hundertjährigen Sektion, in der neben einer Alpenbahn mit S-Bahnanteil auch das nautische Personal von zwei Seen vertreten ist, beginnt die Gewerkschaftsgeschichte schon etwas vor dem legendären Landesstreik. Und weil das BLS-Personal immer wieder Geschichten schreibt, oft unspektakuläre, so schreibt sie der Schreibende mit deren Hilfe ein wenig weiter. Wie jedes Jahr – mit einer grossen Ausnahme – versammelten sich die Mitglieder dieser weitverzweigten Sektion zur obligaten Hauptversammlung, turnusgemäss in Thun. Neben so repetitiven wie wichtigen Traktanden wie Rechnung, Budget und Beitrag wurde auch eine kleine Geschäftsreglementsverschönerung wohlwollend abgesegnet und Beat Siegenthaler einstimmig in den Vorstand gewählt.

Zum ersten Mal durfte Präsident Reto Burger einen Kapitän von seinem Amt als Präsident der Gruppe Schiff verabschieden. Patric Lüthi hat sein Gruppenschiff erfolgreich durch die turbulenten FAV-Verhandlungen gesteuert. Er musste durch die forcierte Auslagerung vom Mutterhaus gegen einen eiskalten Wind und fadenscheinigen «Startup-Groove» aufkreuzen. Mit Steuermannflair trimmte er den Kurs souverän während der rund sechs Jahre im Beruf als Schiffsführer auf dem Brienzersee.

Auch unser scheidendes Vorstandsmitglied Ueli Bieri hat auf unserem Sektions-

dampfer als Steuermann der Kasse grosses nautisches Geschick bewiesen, indem er unsere Finanzzahlen über Jahrzehnte auf Kurs hielt. Es wurde schon fast etwas emotional, als der Präsident die tiefen Gewerkschaftsfurchen nochmals ans Abendlicht zerzte. Seit fast drei Jahrzehnten unterstützt Ueli den Gruppenvorstand SBV und ab 2006 den Sektionsvorstand, ein Urgestein mit Sturmerfahrung, bis zum Schluss an Deck, oft hart am Wind und danach gemütlich eine Pfeife schmauchend. So werden Gewerkschaftsgeschichten gewoben und zwar inspirierende.

Welche Stürme unseren Gast Matthias Hartwich, seit ziemlich genau hundert Tagen neuer Präsident des SEV, erwarten, lässt sich nur vage erahnen. Aber erste Signale von der Politik, dem neuen Vorsteher des Uvek und die real schrumpfenden Abgeltungen für öV-Leistungen deuten nicht auf eine sorgenfreie Zukunft. Viel eher muss der SEV mit seinen Mitgliedern wachsam bleiben, und so zeigte uns Matthias mit einem Blick nach Norden, was wir auch auf dem gewerkschaftlichen Radar behalten sollten. Zum Glück vertraut mit grossen Schiffen, sind seine Steuereinsätze im SEV aufgrund krankheitsbedingter Ausfälle schon arg gefragt. Hundert Tage Schonfrist wurden ihm nicht zugestanden, wie mir scheint, aber ein warmer Empfang im gut gefüllten Sali des Hauses zu den Metzgern. Unser Schiff VPT BLS ist auf Kurs, die nächsten Lohnverhandlungen dräuen schon schemenhaft am Horizont.



PV BUCHS-CHUR

Sonnige Laune trotz Regen

Christian Niggli. Zur Frühlingwanderung von Tomils über Almens nach Scharans und Thusis trafen sich trotz garstigem Regenwetter 18 muntere Wandersleute am 10. Mai am Bahnhof in Chur.

Zuerst fuhr die Gruppe mit der RhB nach Rhäzüns und anschliessend mit dem Postauto weiter nach Tomils. Nach einer kleinen Stärkung mit Kaffee und Gipfel im Café Tgea Nue, inklusive Referat von Hansjörg Caviezel über die Region Domleschg, begaben sich die Teilnehmenden auf die Wanderschaft.

Auch Petrus hatte letztlich ein Einsehen, der Regen lies merklich nach. Im Restaurant

Landhus (Almens) wartete ein feines Mittagessen auf die Wanderleute. Natürlich hatten sie auch genügend Zeit für einen gemütlichen Schwatz. Aber das Ziel war ja noch nicht erreicht! Mit vollem Bauch und gutgelaunt wanderten sie weiter nach Scharans. Hier teilte sich die Gruppe auf. Die einen fuhren ab Scharans mit dem Postauto nach Thusis und der Rest der Gruppe nahm diese Strecke auch noch unter die Füsse.

Ein herzliches Dankeschön an alle Teilnehmenden, die trotz Wetterpech mitmachten. Ein ganz grosser Dank geht an Agnes Richli für die super Organisation, aber auch an Marco für seine Mithilfe.

LPV BERN

Auf die nächsten 125 Jahre!



Sven Zimmermann. In diesem Jahr wurde die Sektion Bern des LPV bereits 125 Jahre alt. Das musste gefeiert werden, und so trafen sich am Nachmittag des 4. Mai 34 aktive und pensionierte Mitglieder zur Feierlichkeit.

Im ersten Teil der Feier wurden die Teilnehmenden durch das Depot und die Garage Eigerplatz von Bernmobil geführt. So war zum Bei-

spiel mehr zu erfahren über das Abstellkonzept der Busse in der Nacht, die Arbeitsplätze der Kolleginnen und Kollegen von Bernmobil oder wie ein Tramdrehtgestell aussieht. Natürlich nahmen die Fragen der Teilnehmenden zu, sobald sie sich im Bereich der Trams aufhielten ... Im Depot endete die Führung mit der Besichtigung des Oldtimer Restaurants Tram mit An-

hänger. Dieses stand nicht zufällig dort, denn damit ging das Fest nahtlos in den zweiten Teil über. Mit dem Restaurant Tram und dem Anhänger fuhr die Gruppe nun zwei Stunden durch die Stadt Bern und genoss dazu einen leckeren Apéro. Ein Dankeschön geht hierbei auch noch an die Stadt Bern, die unserer Sektion für das Fest Wein vom eigenen Rebput am Bielersee spendete. Während der Tramrundfahrt wurde fast das ganze Tramnetz abgefahren und so wendete das Tram unter anderem im Westside, in Wabern und im Saali. Das Highlight war jedoch die Fahrt durch die wunderschöne Berner Altstadt und die anschliessende Überquerung der Kirchenfeldbrücke.

Zum Schluss begab sich die Gruppe zurück Richtung Bahnhof. Am Hirschengraben, im Restaurant National, genossen die Teilnehmenden noch ein gemeinsames Abendessen und fanden dabei Zeit, miteinander zu plaudern. Der konstant hohe Geräuschpegel im Restaurant war die Bestätigung, dass alle zufrieden und feierlich gelaunt waren. So endete die kleine Feier erst spätabends. Auf die nächsten 125 Jahre!



ZPV SÄNTIS-BODENSEE

FV Dosto macht weiterhin Probleme

Jürg Zindel. Präsident Matthias Müller begrüßte die Versammelten sowie als Gast Michael Roth, Leiter Jahresplanung zur Hauptversammlung vom 21. April in Rorschach. Die Sektion weist aktuell einen Bestand von 76 Mitgliedern aus.

Michael Roth informierte über die Arbeit in der Planung. In der strategischen Jahresplanung wird errechnet, wieviel Personal es über die nächsten sieben Jahre in etwa braucht. Wieviele Vollzeitstellen braucht es für eine Fahrplanperiode inkl. Zusatzverkehr, Ferien, Kranke, Militär etc.? Michael Roth erklärte, wie Touren und Rotationen zusammengestellt werden. Die Planung muss die Touren möglichst produktiv gestalten, denn auch bei ihnen herrscht grosser Spardruck. Touren sollten aber auch möglichst mitarbeiterfreundlich gestaltet werden. Er zeigte auch auf, welche Kosten eine zusätzliche Tour VP17 nach sich ziehen kann. Die Mitglieder brachten verschiedene Punkte ein wie etwa, dass es eine Produktivität aus Sicht der Planung gibt und eine effektive Produktivität auf den Zügen. Bei langen Präsenzzeiten nimmt die Produktivität ab, vor allem auf dem FV Dosto (Schütteln). Sie sind der Meinung, dass nach einer gewissen Zeit ein Personalwechsel stattfinden sollte, da der FV Dosto ziemlich auf die Gelenke geht und das Zugpersonal sehr viel auf diesen Zügen unterwegs ist. Es gab noch einige Diskussionen.

Hans Länzlinger informierte über den derzeitigen Unterbestand

beim Personal, bedingt durch Absenzen verschiedener Art. Kopfzerbrechen bereiten die Fussballzüge bei der Aufstockung auf die 12er Liga. Wer steigt auf und was wäre, wenn Wil auch noch aufsteigen würde? Die Rheintalsperre ist gut angelaufen. Im Moment herrscht auch etwas Ruhe bezüglich der Migration über die Grenze. Beim FV Dosto werden bauliche Massnahmen vorgenommen, z. B. mit Haltegriffen. Auch die Entwicklung im Abfahrtsprozess ist wichtig für die Sicherheit.

Ruedi Baumann informierte über das neue Feriensystem. Ab 31. Mai sollte mit dem Eintrag begonnen werden. Mit dem FV Dosto gibt es noch immer Probleme, obwohl seitens SBB alles im grünen Bereich ist. Die Infos der SBB mit den Resultaten zum Dosto sind unbefriedigend. Handlungsanweisungen zum Verhalten auf den FV Dosto werden diskutiert. Es sind 280 Leistungen für verschiedene Events geplant.

Die Versammelten verabschiedeten Kassierin Silvana Breu und bedankten sich für ihre geleistete Arbeit. Zu 40 Jahren SEV-Mitgliedschaft gratulieren wir Luigi Perone. Dieses Jahr gehen Johnny Manser und Aldo Costantini in Pension. «Euch beiden alles Gute für die Zukunft!» Am 11. August findet in St. Gallen der Grillplausch zusammen mit dem LPV statt.

Im Anschluss an die Hauptversammlung wurden wir von Alberto Petrillo kulinarisch verwöhnt. Herzlichen Dank dafür.

LPV NORDOSTSCHWEIZ

Werbung ist so wichtig wie immer

Maja Fischer. Präsident Cristiano Cioni eröffnete die GV 2023 mit der traurigen Nachricht vom Tod von Heiko Böhme, Depotobmann St. Gallen. Heiko war seit einigen Jahren engagiertes Vorstandsmitglied und hat die Webseite betreut. Er ist bei einem tragischen Unfall ums Leben gekommen.

SEV-Präsident Matthias Hartwich stellte sich vor und vermittelte seine Motivation für die Arbeit im SEV. Der SEV gehört den Mitgliedern, sie sollen sich sicher sein können, dass die Anliegen der Mitarbeitenden, die täglich draussen arbeiten, das Wichtigste für den SEV sind. Klare Positionen des SEV sind nötig, Streik ist nicht das Ziel, aber der SEV muss streikfähig werden. Eine gute Gewerkschaftsarbeit ermöglicht gute Bedingungen für die Arbeitnehmenden und die Gesellschaft. Dazu braucht es Transparenz, Solidarität, Respekt, Demokratie und Partizipation.

Für 40 Jahre Mitgliedschaft geehrt wurden Beat Cincera, Martin



Cristiano Cioni, Martin Jucker, Matthias Hartwich, Beat Cincera (von links).

Jucker und Daniel Schneider, für 25 Jahre Bruno Corrà. Maja Fischer trat nach 10 Jahren als Aktuarin aus dem Vorstand zurück. Moritz Bilger aus Romanshorn wurde als neuen Aktuar und Werbeobmann gewählt. Präsident Cristiano Cioni und die übrigen Vorstandsmitglieder wurden in ihren Ämtern bestätigt. Die Mitgliederzahl ist im vergangenen Jahr um gut 10 Personen zurückgegangen. Deshalb ist Wer-

bung so wichtig wie immer. In Schaffhausen und Romanshorn werden im Juni Hotdog-Aktionen organisiert und alle sind dazu aufgefordert, neue Lokführerinnen und Lokführer für den LPV zu gewinnen.

Nach den GV-Geschäften genossen die zahlreich erschienenen Kolleginnen und Kollegen ein feines Abendessen in schöner Atmosphäre im «Brüggli» in Romanshorn.

PV BASEL

Ein Hoch auf die PV-Kommandobrücke

Alfred Lüthi (Glöggli). Konzert, Kaffee, Kuchen versprach wie jedes Jahr ein kulturelles Spektakel und liess auch heuer viele Mitglieder aus den miefigen Finken locken.

Als grosser Musikfan war ich sehr neugierig, was diesmal Begeistertes aufgelegt werden sollte. Präsident Walter Merz stellte eine vierköpfige Gruppe aus Läuferfin-

gen im obersten Rammelland vor. Diese, als Kind despektierlich als Löffel-Finger verlachten, liessen mich skeptisch aufhorchen. Aufgefordert schliesslich, aus den aufblühenden Liederbüchlein ja kräftig mitzusingen, beschlich mich die böse Vorahnung, dass diese Vier die Tonleiter mit derjenigen zum Kirschenpflücken verwechselt ha-

ben könnten. Doch Gott sei Dank, weit gefehlt! Was die nun aus ihren Kehlen schallen liessen, zünftig durch Speuz befeuchtet, tönte ähnlich einem Formeleinsstart. Der wahrlich Letzte, der sich bereits zurücklehnte, um das verpasste Mittagsschlafchen nachzuholen, gab sich redlich Mühe, auch mit zwar selten benutzten Stimmbändern, die Campari-Orange-Gruppe zu unterstützen. Lieder und Chansons wie «Ein Schiff wird kommen», «Rote Lippen soll man küssen» und andere liessen lauthals drauflos jubilieren und manchmal auch krähen wie mein «Güggel» im Hühnerhof.

Den zweiten Teil füllte Denis Linnik aus, ein weissrussischer Starpianist, so unglaublich virtuos und fingerfertig, dass einige die gichtklammen und schmerzenden Finger traurig im Hosensack versteckten. Gegensätze pur, zuerst Chilbistimmung vom Fröhlichsten, dann brillanter Debussy vom Feinsten.

Ein grossartiger Nachmittag, gefüllt mit Leckerbissen, ausser meinem Erdbeertörtli, das mir unbeholfenem Trottel auf die Hose fiel. «Hoch soll sie leben, dreimal hoch – mindestens – die PV-Kommandobrücke!»



Sektionen

7. 6.

VPT BLS, Pensionierte

Gasterntal: Wanderung zum Frauenschuh. Burgdorf ab 8.06 Uhr; Bern ab 8.39 Uhr; Kandersteg ab 9.50 Uhr, GA und Halbtax im Bus Gasterntal nicht gültig, CHF 15. Startkaffee im «Steinbock» Selden. Wanderung Selden–Gastern Gesicht–Waldhaus–Eggenschwand; 2½ Stunden. Bus ab Eggenschwand oder Wanderung zum Bahnhof, ½ Stunde. Wanderschuhe, Stöcke, Mittagessen aus dem Rucksack. Rückfahrt ab Talstation Sunnbühlbahn XX.56 Uhr mit Anschluss Richtung Bern oder ab Bahnhof XX.15 Uhr. Ersatzdatum: 14. Juni. Anmeldung an Erwin Gurtner, 079 413 41 81 oder erwin.gurtner@bluewin.ch. 9.45 Uhr, Gasthaus Steinbock, Kandersteg

13. 6.

VPT BLT

AZG-Schulung. Eine Schulung für interessierte Mitglieder. Die Lokalität wird mit der Ausschreibung bekanntgegeben.

13 Uhr, Basel

Pensionierte

5. 6.

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

5. 6.

Pensioniertes Zugpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns wiederum am ersten Montag des Monats.

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

7. 6.

PV Zürich

Stamm. Einladung zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

14. 6.

PV Buchs-Chur

Sommerversammlung. Zu Beginn hören wir von This Isler (Buchautor) einen Vortrag zum Schloss und zur

Region Werdenberg. Der zweite Teil gilt dann unseren Traktanden, die im Geschäftsreglement aufgeführt sind. Zudem sind zwei Delegierte für die Delegiertenversammlung SEV-PV vom 10./11. Oktober in Murten zu wählen. Traktandenliste siehe Webseite oder anfordern beim Präsidenten. Zum Abschluss gibt es wie immer den feinen Buchserteller und es bleibt Zeit für einen Schwatz und viel Geselligkeit. Die Partner:innen sind wie immer auch herzlich willkommen.

sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

14.15 Uhr, Buchserhof, Buchs

14. 6.

PV Luzern

Wanderung Amsteg–Silenen–Erstfeld. Wanderung über die Urner Geschichte–Amsteg–Silenen. Mit dem Bus nach Erstfeld. Mittagessen im Personalrestaurant SBB. Am Nachmittag Dorfrundgang Erstfeld. Anmeldung: bis 9. Juni bei René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Luzern ab 8.18 Uhr (Wanderer)

Luzern ab 11.18 Uhr (Nichtwanderer)

14. 6.

PV Thurgau

Sektionsanlass. Unser diesjähriger Ausflug führt uns ins Glarnerland. Nach dem Mittagessen besuchen wir das Anna-Göldi-Museum in Ennenda. Das moderne und gänzlich neu konzipierte Museum ist dem tragischen Schicksal der 1782 durch das Schwert hingerichteten Magd Anna Göldi gewidmet und zeichnet die Stationen ihres Lebens nach. Im Mittelpunkt steht der Prozess gegen Anna Göldi. Sonderausstellung «Bunte Tücher, geteilte Geschichte – auf den Spuren von König Baumwolle». Romanshorn ab 9.26 Uhr, St. Gallen ab 10.05 Uhr, Uznach ab 10.46 Uhr, Ennenda ab 11.17 Uhr. Rückfahrt: Ennenda ab 16.09 Uhr, Ziegelbrücke ab 16.32 Uhr, St. Gallen ab 17.49 Uhr, Romanshorn an 18.16 Uhr. Die Mitglieder bezahlen nur die Fahrausweise, Unkosten gehen zu Lasten der Kasse. Anmeldungen mit roter Anmeldekarte oder per Telefon an Präsident Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23,

8590 Romanshorn, 071 463 41 85, 079 438 25 81.

sev-pv.ch/sektionen/thurgau

9.10 Uhr, Bahnhof, Romanshorn

15. 6.

Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung. Wir besuchen den Cheisacherturm. Mit dem Bus (Linie 142) fahren wir um 13.35 Uhr ab der Haltestelle Brugg Zentrum nach Bürersteig Passhöhe. Die Wanderung führt mehrheitlich durch typische Mischwälder zum Cheisacherturm, wo wir in luftiger Höhe die Aussicht geniessen. Das anschließende Programm folgt später per E-Mail. Wir freuen uns auf eine abwechslungsreiche Wanderung.

24. 6.

PV Wallis

Jahresausflug 2023. Wir bestätigen hiermit den geplanten Ausflug ins «Centro Sociale» in Domodossola. Ihr habt die Gelegenheit, am Morgen den Markt zu besuchen. Treffpunkt um 12 Uhr vor dem Bahnhof Domodossola, danach gehen wir zu Fuss gemeinsam ins Restaurant. Züge ab Brig: 8.44, 9.22 und 9.40 Uhr. Im Preis von CHF 35 (oder in Euro) inbegriffen: Apéro, Mittagessen mit mehreren Gängen und sämtliche Getränke (Wein, Mineral, Bier) inklusive Kaffee. Anmeldung möglich mittels Anmeldeformular, unter 079 872 38 37 oder an pv.vs@bluewin.ch. Anmeldeschluss: 21. Juni. *Euer Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais

12 Uhr, Bahnhof, Domodossola

12. 7.

PV Zürich

Sommerwanderung. Die Wanderung führt von Bremgarten nach Melligen, der Reuss entlang. Mittagshalt im Restaurant Gnadental. Treffpunkt um 10 Uhr, Station Bremgarten Obertor. Weitere Infos auf unserer Webseite. Anmeldungen bis 5. Juli an Kurt Egloff, 079 481 22 23 oder kurtegloff@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Station Bremgarten Obertor, Bremgarten

Agenda 7/23

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen.
ISSN 2624-7801
Auflage: 22 036 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 33 832 Ex.), WEMF-beglaubigt 6. Oktober 2022
Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch
Redaktion: Michael Spahr (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Tiemo Wydler
Redaktionsadresse: SEV-Zeitung, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnemente und Adressänderungen: SEV Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.
Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 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 23. Juni 2023.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 13. Juni 2023, 12 Uhr.

Inserateschluss: 12. Juni 2023, 12 Uhr.

VPT BLS, PENSIONIERTE

Wechsel im Vorstand

Markus Winkelmann. Zur Hauptversammlung vom 28. April in Bern konnte Präsident Hansueli Kunz 55 Mitglieder sowie unsere Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger begrüssen.

Einstimmig genehmigte die Versammlung die Jahresrechnung 2022 und das Budget 2023. Zurzeit zählt die Sektion 600 Mitglieder. Samuel Hug stellte das Wanderprogramm 2023 vor und dankte

den organisierenden Wanderleitern. Die langjährigen Vorstandsmitglieder Martin Bangerter (Sekretär) und Manfred Wyttenbach (Beisitzer) wurden mit Dank verabschiedet. Als neuer Sekretär wurde Markus Winkelmann vorgeschlagen und zusammen mit den übrigen Vorstandsmitgliedern für die nächsten vier Jahre gewählt.

Katrin Leuenberger orientierte über die kommenden Abstimmungen sowie Nationalratswahlen und betonte, wie wichtig es ist, daran teilzunehmen.

Pensionierte, die am 31. Dezember 2023 ein GA FVP oder Halbtaxabo besitzen und lückenlos erneuern, geniessen Besitzstand (GA mit 50 % Rabatt und Halbtax gratis). Martin Bangerter präsentierte die zu ehrenden Personen mit bis zu 70 Jahren SEV-Mitgliedschaft. Teilnehmende kritisierten die Besteuerung des GA FVP. Die nächste Versammlung findet am 1. Dezember in Langnau statt.

René Wolf. 32 Wanderinnen und Wanderer trafen sich am 19. April gut gelaunt zur geplanten Wanderung und fuhren gemeinsam nach Gelfingen. Nach dem Kaffeehalt im Restaurant Sternen wanderte die Gruppe bei trockenem Frühlingwetter dem Baldeggersee entlang zum Kloster in Baldegg. Dort konnten die Teilnehmenden ein feines Mittagessen zu sich nehmen. Am frühen Nachmittag ging es dann wieder zurück nach Luzern.

Den Organisatoren Margrith und Bruno Richli danken wir bestens für den gelungenen Ausflug.

PV LUZERN

Wanderung zum Kloster Baldegg

UNSERE VERSTORBENEN

Adamina Elisabeth; JG 1926; Witwe des Felix, Bern, PV Bern.

Bischof Fritz; JG 1928; Stationsvorstand Stellvertreter, Sevelen, PV Buchs-Chur.

Blaser Peter; JG 1926; Fahrdienstleiter, Hünibach, PV Bern.

Blöchliger Walter; JG 1949; Lokomotivführer Kategorie B, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Bürgler Paul; JG 1927; Rangierdisponent, Basel, PV Basel.

Chatagny Jean-Claude; JG 1934; Zugchef, Neyruz FR, PV Fribourg.

Chédel Margaritha; JG 1928; Witwe des Louis, Biel, PV Biel-Bienne.

Felder Pius; JG 1958; Seemann, Luzern, VPT SGV.

Gauchat Francis; JG 1945; Spezialhandwerker, Lignières, PV Biel-Bienne.

Gerber Theo; JG 1939; Dienstchef des Betriebs, Basel, PV Basel.

Häberli Paul; JG 1927; Betriebssekretär, Orpund, PV Biel-Bienne.

Haselbeck Herta; JG 1935; Witwe des Hans, Hottwil, PV Aargau.

Hässig Anna; JG 1928; Witwe des Gottlieb, Effretikon, PV Winterthur-Schaffhausen.

Hofer Werner; JG 1940; Sekretär, Toffen, PV Bern.

Hofstetter Paul; JG 1936; Rangiermeister, Benken SG, PV Zürich.

Hügli Hugo; 1933; Schienentraktorführer, Murten, PV Biel-Bienne.

Ischer Silvia; JG 1934; Witwe des Martin, Spiez, VPT BLS.

Joss Herbert; JG 1953; Reinigungsfachmann, Lausanne, PV Vaud.

Kräuchi Heinz; JG 1938; Betriebssekretär, Allschwil, PV Basel.

Küng Fritz; JG 1925; Gruppenchef, Thun, PV Bern.

Laubscher Liliane; JG 1936; Witwe des Ernst, Bern, PV Bern.

Lerch Margrit; JG 1935; Witwe des Kurt, Wil SG, PV St. Gallen.

Mahler Hugo; JG 1930; Neuhausen am Rheinflall, VPT Deutsche Bahn.

Meyer Bruno; JG 1931; Spezialhandwerker, Kestenholz, PV Olten und Umgebung.

Mühle Walter; JG 1930; Burgdorf, VPT BLS.

Pfister-Bläuer Johann; JG 1926; Olten, PV Olten und Umgebung.

Rebetez Daniel; JG 1936; Gruppenchef, Biel, PV Biel-Bienne.

Riva Giovanni; JG 1958; Ereignismanager, Reichenburg, PV Glarus-Rapperswil.

Roth Heinz; JG 1933; Rangiergruppenführer, Biel, PV Biel-Bienne.

Ruosch Werner; JG 1942; Spezialmonteur, Steckborn, PV Thurgau.

Ruoss Emma; JG 1941; Witwe des Oswald, Buttikon SZ, PV Glarus-Rapperswil.

Sauzet Walter; JG 1938; Fahrdienstleiter, Nussbaumen AG, PV Aargau.

Seiler Hans; JG 1934; Stationsvorstand Stellvertreter, Niederdorf, VPT Waldenburg.

Steiner Elisabeth; JG 1931; Witwe des Beat, Jona, PV Glarus-Rapperswil.

Stoffel Erna; JG 1941; Witwe des Viktor, Bazenhaid, PV Zürich.

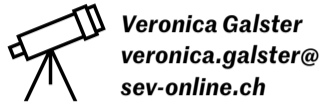
Tschuor Meyeli; JG 1934; Witwe des Georg, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Weber Hans; JG 1938; Rangiergruppenführer, Ins, PV Biel-Bienne.

IMPRESSUM

GLEICHSTELLUNG

Die Diskriminierung hat strukturelle Gründe



Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

In den mehrheitlich von Frauen ausgeübten Berufen sind die Stundenlöhne verglichen mit anderen Berufen viel niedriger, wie eine Studie des SGB zeigt. Die Studie warnt vor Diskussionen zur Teilzeitarbeit, die das wirkliche Problem verschleiern: strukturell tiefere Löhne für die Mehrheit der Frauen.

Verglichen mit vor dreissig Jahren sind Frauen heute wirtschaftlich unabhängiger. Allerdings bleibt auch trotz zunehmend hohem Ausbildungsniveau ihre Integration in den Arbeitsmarkt problematisch. Denn auch wenn sie hart arbeiten, ist der Verdienst tief und das Armutsrisiko hoch. Ein niedriger Lohn bestraft diese Frauen nicht nur in der Zeit der Erwerbstätigkeit, sondern wirkt sich auch auf die Altersvorsorge aus.

Gemäss Analysen des SGB verdienen vier von zehn Frauen, auch wenn sie gut ausgebildet sind, weniger als 5000 Franken im Monat (bei Vollzeit), und 25% verdienen sogar weniger als 4500 Franken.

Kein dreizehnter Monatslohn für alle

Was den «Dreizehnten» angeht, den übers Ganze gesehen acht von zehn Erwerbstätigen erhalten, ist er in vielen Sektoren, in denen hauptsächlich Frauen arbeiten, inexistent. Dies ist beispielsweise bei Coiffeusen und Kosmetikerinnen der Fall, dort erhalten ihn gerade mal 8%. Auch im Verkauf sieht es nicht viel besser aus, nur die Hälfte der Bekleidungsverkäuferinnen erhalten ihn.

Dienstjahre zählen weniger

Weiter geht es mit der Diskriminierung, indem der Einfluss von Dienstjahren auf das Salär in den «typischen Frauenberufen» gering ist. Frauen ab fünfzig verdienen im

Durchschnitt 1072 Franken mehr als ihre zwanzigjährigen Kolleginnen. Demgegenüber liegt die durchschnittliche Differenz bei «typischen Männerberufen» bei 1440 Franken. Besonders gross ist der Lohnunterschied für Frauen in der Lebensphase, in denen sie Betreuungsaufgaben übernehmen, und zwar unabhängig davon, ob sie in vorwiegend männlichen oder in mehrheitlich von Frauen ausgeübten Sparten arbeiten. Gemäss Natascha Wey, Vizepräsidentin SGB, ist dies kein Zufall: «Arbeitgeber profitieren oft von familiären Verpflichtungen, um tiefere Löhne zu zahlen.»

Teilzeit- und unbezahlte Arbeit

Angesichts des Umstands, dass viele Frauen Teilzeit arbeiten müssen, um Carearbeit – also Kinderbetreuung, Hausarbeit und Pflege von Angehörigen – zu leisten, und dass diese nach wie vor mehrheitlich auf ihren Schultern lastet, ist verständlich, dass sie trotz harter Arbeit wenig

Geld sehen. Tatsächlich zeigt die SGB-Studie, dass ein Viertel der Frauen weniger als 2700 Franken pro Monat verdienen.

Ein Rentensystem, das benachteiligt

All dies geschieht in einem Land, in welchem die Altersvorsorge aus einer ersten Säule besteht, die nicht zum Leben reicht, und aus einer zweiten Säule, die mittels Kapitalisierung finanziert wird und strukturell die Besserverdienenden bevorzugt. Man fragt sich, wie Frauen im Rentenalter ein finanziell unabhängiges Leben in Würde führen können, wenn ihre Löhne stagnieren und strukturell zu tief sind.

Was tun?

Der SGB fordert eine «rasche Neubewertung der niedrigen Löhne in Sektoren, in denen Frauen traditionell in der Mehrheit sind». Nur durch gewerkschaftliche Arbeit in Betrieben und Branchen und eine Verbesse-

rung der GAV könne die Lohnsituation von Frauen deutlich und nachhaltig verbessert werden, so Wey. Konkret fordert der SGB:

- **Mindestens 5000 Franken für Berufstätige mit Lehre, Festlegung der Mindestlöhne in Gesamtarbeitsverträgen.**
- **Kein Lohn von unter 4500 Franken.**
- **13. Monatslohn für alle.**
- **Konsequente Massnahmen gegen Lohndiskriminierung:** obligatorische Lohnanalysen in allen Firmen und wirksame Sanktionen bei Lohndiskriminierungen.
- **Kinderbetreuung muss als Service public organisiert werden, für eine fairere Verteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit zwischen Männern und Frauen.**
- **Höhere öffentliche Investitionen in den Service public müssen auch zu besseren Arbeitsbedingungen in der Kinderbetreuung, im Gesundheitswesen und im Sozialwesen führen.**



EIN SELTENES SCHAUSPIEL

Niels Oberson

Es ist selten, im Frühling ein solches Landschaftsbild zu sehen. Denn sobald die Bäume im hügeligen Mittelland grün werden, liegt auf der Gantrisch-Bergkette normalerweise kaum noch Schnee. An diesem Morgen war dies jedoch der Fall.

Ein vorübergehender Kälteeinbruch in der Nacht hatte die Schneefallgrenze nach unten gedrückt und auf den Bergen frischen Neuschnee gebracht. Das Ergebnis war ein surrealer Kontrast zwischen Winter und Frühling.

Der Naturpark Gantrisch befindet sich im Städtedreieck Bern-Thun-Freiburg.

Niels teilt seine Landschaftsaufnahmen in verschiedenen sozialen Medien, darunter Instagram (@noberson) oder im Internet: niels-oberson.ch.

?

QUIZ

Weisst du's?

1. Wie klein ist der Frauenanteil beim SBB-Lokpersonal?

- a. 6%
- b. 9%
- c. 13%

2. Die Klimafonds-Initiative will, dass der Bund in die ökologische Erneuerung der Schweiz investiert: wie viel pro Jahr?

- a. Zwischen 0,5 und 1% des Bruttoinlandproduktes, also rund 3,5 bis 7 Milliarden Franken
- b. Zwischen 1 und 1,5% des Bruttoinlandproduktes, also rund 7 bis 10,5 Milliarden Franken
- c. Zwischen 1,5 und 2% des Bruttoinlandproduktes, also rund 10,5 bis 14 Milliarden Franken

3. Dürfen die von der Chauffeurzulassungsverordnung verlangten Weiterbildungskurse als Arbeitszeit angerechnet werden?

- a. Nein
- b. Ja, aber ohne Reisezeiten
- c. Ja, inklusive Reisezeiten

4. Wie viele Sitze des SBB-Verwaltungsrats stehen dem Personal zu?

- a. Zwei von neun
- b. Zwei von zehn
- c. Drei von elf

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 13. Juni 2023** 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. 7/2023:
b/a/c/b

Den SBB-Gutschein im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Bernard Schneider** aus Brügg BE, Mitglied VPT BSG.

AUF DEN SPUREN VON ...

Natalie Zysset, Lokführerin und technischer Support



MICHAEL SPAHR

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Die ehemalige Lehrerin Natalie Zysset ist Lokführerin bei der SBB und arbeitet auch beim technischen Helpdesk «First Level Support Traktion». Sie ist Mitglied des SEV und engagiert sich im Vorstand des LPV Bern. Wenn sie nicht für die Bahn arbeitet, ist sie oft velofahrend, kletternd oder Vögel beobachtend in der Natur unterwegs.

Natalie Zysset sitzt im Führerstand eines Re-460-Pendels. Es ist Auffahrt und sie fährt Reisende von der Deutschschweiz in die Romandie. «Ich habe mich immer für technische Sachen interessiert und bin zum Beispiel als Verpackungstechnologin schnuppern gegangen», erzählt die 38-Jährige, «doch am Schluss habe ich mich fürs Gymnasium entschieden und nach der Matura die Ausbildung zur Lehrerin gemacht.» Nach dem Studium unterrichtete sie drei Jahre lang an einer Schule im Berner Länggasse-Quartier, bis sie merkte, dass sie diesen Beruf eigentlich nicht bis zur Pension machen wollte.

Zufälligerweise gab es neben ihrer Schule ein Berufsinformationszentrum (BIZ), und dort entdeckte sie ein Buch mit Berufen für Erwachsene. «Dort habe ich den Beruf Lokführerin gefunden, der mich sogleich fasziniert hat. Dann habe ich einen Lokführer kennengelernt, bei dem ich mal

mitfahren konnte. Mir war sofort klar, diesen Beruf will ich lernen.» Nun arbeitet sie seit 12 Jahren bei der SBB. 35% ihrer Arbeitszeit ist sie als Lokführerin unterwegs, 50% ist sie beim First Level Support Traktion. Dort unterstützt sie Lokführerinnen und Lokführer telefonisch bei technischen Problemen mit Triebfahrzeugen. Sie hilft bei der Störungssuche und gibt Anweisungen, wie sie die Fahrzeuge wieder zum Laufen bringen. «Für mich ist das perfekt, weil ich sowohl meine kommunikative als auch meine pädagogische Erfahrung einsetzen kann.»

Unregelmässige Arbeitszeiten

«Oh, ein Fuchs», ruft Natalie Zysset und lacht. Offensichtlich liebt sie ihre Arbeit und das strahlt bis weit über den Führerstand hinaus. Eine Wandergruppe, die bei einem Bahnübergang wartet, bis die Schranke wieder hochfährt, winkt ihr zu. «Es gibt vieles, was ich an meiner Arbeit liebe. Die unregelmässigen Arbeitszeiten gefallen mir. Und am Abend ist Schluss und ich muss meine Arbeit nicht mit nach Hause nehmen.» Die Arbeitszeiten liebt sie, weil es ihr viel Zeit gibt, ihren Hobbys in der Natur nachzugehen. Entweder kümmert sie sich um ihren Schrebergarten, beobachtet Vögel, klettert auf Berge oder fährt Rad. «Kürzlich war ich mit dem Velo in Frankreich unterwegs. Dort gibt es wunderschöne Velorouten, gebaut auf ehemaligen Bahntrassen. Als ich meinen Lok-

führerfreundlichen Bilder geschickt habe, dachten sie, ich sei verrückt.»

Sowohl als Lokführerin als auch als Mitarbeiterin des technischen Supports gehört sie als Frau zu einer kleinen Minderheit bei der SBB. «Ich war überrascht, wie gut ich aufgenommen wurde. Ich habe erwartet, dass es Widerstand geben könnte. Insbesondere dann, wenn ich einem Mann beim Support vorschreibe, wie er ein technisches Problem lösen muss. Doch es gab kaum Widerstand. Ich wurde als Frau relativ rasch akzeptiert.» Natürlich gibt es manchmal im Pausenraum Diskussionen, wenn sie in der Männerrunde feministische Themen anspricht. Doch im Grossen und Ganzen gehöre es bei der SBB mittlerweile zur Normalität, dass Frauen als Lokführerin unterwegs sind.

«Der Bahnmarkt darf nicht liberalisiert werden!»

«Gewerkschaftliches Engagement ist mir sehr wichtig. Schon als Lehrerin war ich in der Gewerkschaft. Als ich Lokführerin wurde, war es für mich selbstverständlich, dem SEV beizutreten. In einem Beruf, in dem der GAV so eine zentrale Rolle spielt, ist es wichtig, dass wir als Mitarbeitende stark und gut organisiert sind», sagt Natalie Zysset. Sie ist im Vorstand des LPV Bern, wo eine sehr gesellige und freundschaft-

liche Atmosphäre herrscht. «Mir ist es wichtig, die Probleme der Kolleginnen und Kollegen aufzunehmen und etwas dagegen zu unternehmen.» Es sind nicht nur Alltagssorgen, die sie beschäftigen, sondern auch die politische Gesamtsicht. «Die Liberalisierung ist mein Todfeind. Wir müssen alles tun, damit der öffentliche Verkehr nicht dem Markt überlassen wird. Wir müssen dem Gemeinwohl dienen und nicht den Profitinteressen ein paar weniger.» Von einer Konkurrenzsituation profitiere am Schluss niemand, es führe eher zu einer «Lose-Lose-Situation».

«Ich bedauere es, dass wir in Bern nicht gleichzeitig für die SBB und die BLS arbeiten können. Davon würden am Schluss alle profitieren. Es gäbe mehr Abwechslung und es würde sich wahrscheinlich auch wirtschaftlich lohnen. Konkurrenz bringt uns nichts.»

«Wenn ich etwas verändern könnte, würde ich gerne die Lehmschicht durchbrechen, die bei der SBB zwischen dem Kader und den Mitarbeitenden an der Front existiert. Wir sollten alle viel enger zusammenarbeiten, statt gegeneinander. Da ist noch sehr viel Luft nach oben.»

Jetzt freut sie sich auf einen Kaffee in Genf und fügt augenzwinkernd an: «Auch das liebe ich an meinem Job. Mal schnell auf einen Kaffee nach Genf fahren und dafür bezahlt werden, das kann nicht jede.»

**ENERGIEWENDE**

Tomz

