



SEV Nr. 9

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



MICHAEL SPAHR

KÜRZUNGEN REGIONALVERKEHR

Sozialer Frieden hat einen Preis

Editorial von Christian Fankhauser,
Vizepräsident SEV

Am 18. Juni stellte das Volk mit dem Ja zum Klimaschutzgesetz die Weichen für die Zukunft. Der Bund ist nun verpflichtet, alles Mögliche zu unternehmen, um die Schweiz bis 2050 klimaneutral zu machen. Eine der wichtigsten Aufgaben ist, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Mit anderen Worten: Der Bund muss mehr in den öffentlichen Verkehr investieren.

Dass die Signale des Bundes genau in die gegengesetzte Richtung gehen, ist völlig absurd. Die Pläne von Bundesrätin Karin Keller-Sutter, die Finanzierung des Regionalverkehrs um 7,8% oder 92 Mio. Franken zu kürzen, ist ein Affront sondergleichen. Wie kann man in Zeiten des Klimawandels den öV noch unattraktiver machen? Wie kann man die Lösung des Klimaproblems derart sabotieren?

Für uns als Gewerkschaft des Verkehrspersonals kommt mit dieser Ankündigung und auch mit den Sparplänen im Bahninfrastrukturbereich ein Problem auf uns zu. Unsere Kolleginnen und Kollegen, die für den nachhaltigen Verkehr unterwegs sind, kommen schon jetzt oft an ihre Grenzen. Überall mangelt es an Fachkräften. Die Berufe im öffentlichen Verkehr müssten eigentlich dringend attraktiver gemacht werden, sprich mit besseren Arbeitsbedingungen und guten Löhnen. Und um das zu erreichen, muss der Bund die richtigen Rahmenbedingungen setzen. Werden die Mittel gekürzt, geschieht genau das Gegenteil: Es drohen Verschlechterungen bei den Arbeitsbedingungen. Die Lohnverhandlungen im Herbst 2023 werden für uns eine grosse Herausforderung, denn eine Nullrunde ist inakzeptabel.

Inakzeptabel ist auch die Rentenpolitik des Bundes: Wer ein Leben lang für die Gemeinschaft gearbeitet hat, sollte dafür mit einer anständigen Rente entschädigt werden. Doch auch hier setzt die Politik im Moment andere Akzente. Sie hat Geld für die Rettung von Banken, doch bei den Renten wird gekürzt, was das Zeug hält. Immerhin konnten wir gegen die BVG-Reform ein Referendum mit 141 726 Unterschriften einreichen und so bereits ein Zeichen setzen.

Was können wir sonst noch gegen diese fehlgeleitete Politik tun? Am 16. September werden wir auf die Strasse gehen, um Lohnerhöhungen und den Erhalt der Kaufkraft für Rentnerinnen und Rentner zu fordern. Wir müssen ein starkes Signal gegen die Sparpolitik des Bundes aussenden. Dem Bundesrat muss klar werden, dass der soziale Frieden seinen Preis hat!

Gegen Dumping

SEV-GATA fordert: Alle Firmen auf den Flughäfen sollen GAV abschliessen.

3 und 5

Gegen Unfälle

Der SEV hat bei der SBB Massnahmen zur Baustellensicherheit erwirkt.

4 und 5

Gegen Fan-Gewalt

Der SEV verlangt mehr Sicherheit für das Bahnpersonal.

6

Kandidierende gesucht!

Am 22. Oktober 2023 finden die eidgenössischen Wahlen statt. Der SEV möchte Kandidierende für den National- und Ständerat unterstützen. Kandidierst du? Bist du SEV-Mitglied? Stehst du hinter unseren Werten, nämlich den öffentlichen Verkehr und die soziale Sicherheit zu fördern und zu garantieren? Dann schreibe uns eine E-Mail mit einem guten Foto von dir und einem Wahlslogan an zeitung@sev-online.ch.

SEV-Sommerwettbewerb

Ergänze folgende Aussage «Ich bin SEV-Mitglied, weil...» und gewinne ein SEV-Sommerpaket. Die originellsten Einsendungen werden in der SEV-Zeitung Nr. 10 abgebildet und die Einsender:innen erhalten ein Geschenk. Mitmachen kannst du bis 15. August per Facebook-Post (facebook.com/verkehrsgewerkschaft) oder via E-Mail an zeitung@sev-online.ch. Schick uns unbedingt auch ein Foto mit. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Arbeit bei Hitze

Der öV stände still, wenn das Verkehrspersonal nicht trotz Hitze weiterarbeiten würde... Dafür dankt der SEV seinen Mitgliedern und erinnert sie an die Empfehlungen des Staatssekretariats für Wirtschaft: Arbeitgeber müssen Sonnenschutz und Wasser bereitstellen, die Arbeitszeiten anpassen, mehr Pausen vorsehen oder das Arbeitstempo reduzieren (wenn nötig einfordern!). Die Arbeitnehmenden sollten sich vor der Sonne schützen (Kopfbedeckung, Brille, Sonnenschutzmittel), mehr trinken und die Ernährung anpassen. Sicherheit geht vor! Bei Anzeichen von Hitzesympomen wie Schwäche, Kreislaufproblemen, Krämpfen etc. sofort einen kühlen Ort aufsuchen und die Vorgesetzten informieren. Weitere Infos unter www.seco.ch > Arbeit > Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz > Arbeitsräume und Umgebungsfaktoren > Klima.

Sommerpause

Die nächste SEV-Zeitung Nr. 10 erscheint am 1. September, mit Redaktionsschluss für den Sektionsteil am 22. August, 12 Uhr. Alle wichtigen Infos findet ihr in der Zwischenzeit auf der Webseite sev-online.ch. Wir wünschen euch einen schönen Sommer.



Am 27. Juni reichten Gewerkschaften und linke Parteien 141726 Unterschriften gegen die BVG-Reform ein, fast 3x so viel wie für das Referendum nötig.

KUNDGEBUNG AM 16. SEPTEMBER

Immer weniger erhalten? Nein!

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Alles wird teurer, doch Löhne und Renten stagnieren vielerorts. In den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs droht ein schwieriger Lohnherbst. Am 3. März 2024 findet eine schicksalshafte Abstimmung zu den Renten statt. Am 16. September können wir zeigen, dass wir dieser Entwicklung nicht gleichgültig gegenüberstehen.

Am 27. Juni haben wir das Referendum gegen die Reform der beruflichen Vorsorge (2. Säule, Pensionskasse) eingereicht. 141 726 Unterschriften, also fast dreimal so viele Unterschriften wie nötig, hat das Bündnis von Gewerkschaften und linken Parteien gesammelt. Die Reform würde zu weiteren Rentenverlusten von bis zu 3240 Franken pro Jahr führen. Obwohl bereits die Teuerung eine Monatsrente frisst. Und schon die letzten zehn Jahre in der 2. Säule für die Arbeitnehmenden dramatisch waren. Die vom Parlament verabschiedete Reform blendet nicht nur aus, dass die Umwandlungssätze und Renten bereits seit mehreren Jahren sinken. Ebenso werden die deutliche Zinswende und die hohe Teuerung komplett ignoriert.

Der Sinkflug der Renten

Die Renten trotz Zinswende weiter zu senken, ist falsch. Doch genau dies verlangt das Parlament: weitere Rentensenkungen von bis zu 15%. Diese Vorlage würde zudem nach AHV 21 eine weitere Verschlechterung für die Frauen bedeuten. Ausgerechnet jene Generation, die von der Erhöhung des Rentenalters betroffen sein wird, müsste ihr restliches Erwerbsleben lang höhere Beiträge zahlen, würde weniger Nettolohn erhalten – und dafür tiefere oder höchstens gleich hohe Renten bekommen. Die Frauen sollen ein zweites Mal die Zeche zahlen.

Nicht zuletzt ist die Reform auch aus technischer Sicht misslungen: Sie macht die 2. Säule noch undurchsichtiger, aufwändiger – und

letztlich willkürlich – zu Gunsten der Banken und Versicherungen. Dank dem Referendum können wir voraussichtlich am 3. März 2024 über diese missratene Reform der beruflichen Vorsorge abstimmen.

Am gleichen Tag werden wir wahrscheinlich auch über die Einführung einer 13. AHV-Rente abstimmen. Im Unterschied zur BVG-Reform sagen die Gewerkschaften ja zur von ihnen verlangten 13. AHV-Rente. Diese ist bitter nötig, um den Kaufkraftverlust bei den Pensionierten zu stoppen. Nein sagen die Gewerkschaften zur Initiative der Jungfreisinnigen, die an diesem Renten-Abstimmungssonntag wohl ebenfalls auf dem Programm steht. Diese will das Rentenalter weiter erhöhen.

Schwieriger Lohnherbst 2023

Nicht nur die Renten werden für viele Menschen in der Schweiz immer schmaler, sondern auch die Löhne oder die Kaufkraft, also das, was wir uns mit unseren Löhnen leisten können.

Wirtschaftsexpertinnen und -experten gehen davon aus, dass sich die Kaufkraft-Krise im Herbst 2023 zuspitzt. Die Löhne sind zum ersten Mal in der Nachkriegszeit drei Jahre hintereinander real gesunken. Dazu kommen kräftige Preiserhöhungen bei den Mieten und eine regelrechte Explosion bei den Krankenkassen-Prämien von voraussichtlich über 5%. Die Bestandesmieten werden wegen der Erhöhung des Referenzzinssatzes im Oktober um 3% steigen. Die Arbeitgeber in zahlreichen Branchen gehen auf Konfrontation und bremsen bereits jetzt die Erwartungen für die Lohnrunde.

Auch in den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs dürften die Verhandlungen im Herbst wesentlich schwieriger werden als 2022. Ein Grund dafür ist die angekündigte Kürzung der Bundesgelder beim regionalen Personenverkehr (siehe Seite 1). Deshalb ist es wichtig, dass wir am Samstagnachmittag, dem 16. September, in Bern zahlreich und laut protestieren und zeigen, dass wir gemeinsam stark sind.

Die grössten Opfer der Inflation

Kommentar von Aroldo Cambi. Eine zentrale Frage bei der Inflation ist: Trifft sie alle gleich stark? Nein! Sie trifft Arbeitnehmende, Rentnerinnen und Rentner mit geringem oder keinem Vermögen bei weitem am stärksten. Denn wer seinen Lebensunterhalt lediglich über seinen Lohn oder seine Rente finanziert, kann sich davor kaum schützen und seine Lebenssituation entsprechend absichern. Gutbetuchte hingegen haben zahlreiche Optionen, ihr Vermögen inflationsgeschützt anzulegen. Oder sie können gar mit geschickten Zügen ein Kapitaleinkommen generieren, dessen Rendite über der Teuerung liegt. Denn Sachanlagen wie Aktien oder Immobilien können sich auch in Inflationsphasen grandios entwickeln.

Wer aber keine finanziellen Möglichkeiten hat, sein Leben über diese Quellen mitzufinanzieren, ist der Teuerung und ihren schwerwie-

genden Folgen zu 100% ausgesetzt. Wer einen Lohn empfängt, muss am Ende des Jahres den Lohn neu verhandeln und darauf hoffen, dass er oder sie einen einsichtigen und sozial verantwortlichen Arbeitgeber hat. Wer eine Rente empfängt, muss beten, dass die Pensionskasse in irgendeiner Weise eine Teuerungszulage vorsieht. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt: Solche Gebete finden kaum Gehör.

Die gleiche Lohnempfängerin und der gleiche Rentner haben keine Möglichkeit, an der Supermarktkasse den Preis für Brot und Milch oder beim Versicherer die Krankenkassenkasernenprämie zu verhandeln. Preiserhöhungen werden rücksichtslos durchgesetzt. Muss das so bleiben? Nein! Wir können alle Hebel in Gang setzen, diese Systematik politisch zu bekämpfen. Deshalb gehen wir alle am 16. September auf die Strasse und setzen ein Zeichen.

LUFTVERKEHR

GAV auf den Flughäfen durchsetzen – jetzt!



Zu den Dienstleistungsunternehmen auf den Flughäfen Zürich und Genf, die schon heute GAV abgeschlossen haben, gehören die örtlichen Niederlassungen von Swissport, der weltgrössten Servicegesellschaft für Bodenabfertigung.

SEV
zeitung@sev-online.ch

Die Bodenpersonalgewerkschaft SEV-GATA, also die Luftverkehrsabteilung des SEV, fordert, dass alle Unternehmen, die auf den Flughäfen Zürich und Genf Leistungen erbringen, die Arbeitsbedingungen kollektiv regeln, das heisst in Gesamtarbeitsverträgen (GAV) mit den Gewerkschaften. Erforderliche Konzessionen sollen nur erteilt werden dürfen, wenn die Arbeitsbedingungen in GAV geregelt sind.

«Die Mitarbeitenden im Luftverkehr machen sich Sorgen über den Wildwuchs der Arbeitsbedingungen in der Aviatik, über die fehlenden kollektiven Vereinbarungen (GAV) auf den Flughäfen Zürich und Genf, über die Vielfalt von Angeboten durch Temporäranbieter und über die zuneh-

menden prekären Arbeitssituationen mit tiefem Lohn und lebensfeindlichen, teilweise gebrochenen Arbeitszeiten», resümiert Philipp Hadorn, Präsident von SEV-GATA, den Inhalt einer Resolution, die die ordentliche Generalversammlung von SEV-GATA am 20. Juni auf dem Flughafen Zürich verabschiedet hat.

Appell an Unternehmen, Behörden und Politik

Die Resolution mit dem Titel «Kollektive Arbeitsbedingungen auf den Flughäfen durchsetzen – jetzt!» fordert konkret, dass

- alle Unternehmen, die auf den Flughäfen Zürich und Genf Leistungen erbringen, die Arbeitsbedingungen in GAV mit den Gewerkschaften regeln.
- erforderliche Konzessionen nur erteilt werden dürfen, wenn die Arbeitsbedingungen in GAV geregelt sind.

Arbeitgeber, Behörden und Politik dazu beitragen, dass GAV allgemeinverbindlich erklärt werden können und Branchenlösungen gefunden werden, um Sozialdumping zu verhindern.

Genügend Personal einstellen und Erholungszeit einplanen

Die Resolution stellt noch zwei weitere Forderungen an die Unternehmungen auf den Flughäfen:

- dass endlich genügend Personal auch während den Spitzenzeiten verfügbar ist.
- dass Erholungszeit eingeplant und nur zumutbare Leistungen eingefordert werden.

«Der Personalbestand ist als Folge des Abbaus während der Pandemie noch immer zu tief, und die Mitarbeitenden sind schon jetzt erschöpft. Ohne zusätzliches Personal lässt sich der anstehende Sommerferienverkehr nicht bewältigen», warnt Hadorn.

«Passagiere haben es verdient, ohne Unannehmlichkeiten wie Verzögerungen und Qualitätseinbussen beim Service reisen zu dürfen. Mitarbeitende verdienen anständige Arbeitsbedingungen, Würde und Wertschätzung», hält die Resolution fest.

SEV-GATA (Groundstaff Aviation Technics and Administration) setzt

sich für Mitglieder aus verschiedenen Betrieben ein, wie z. B. Swiss Int. Air Lines Ltd., Swissport, SBS, Engie, ISS, Vebege etc. Bei Swissport Genf haben die Verhandlungen im Hinblick auf die Erneuerung des GAV im Oktober 2023 begonnen. Der Verhandlungsrhythmus dürfte bis im Herbst intensiviert werden.

Kein Wettbewerb auf dem Rücken des Personals

Kommentar von Philipp Hadorn, Präsident SEV-GATA und Gewerkschaftssekretär/Leiter SEV-Team Luftverkehr. Wir haben es satt. Nicht nur die Kolleginnen und Kollegen, die am 30. Juni auf dem Flughafen Genf gestreikt haben (siehe Seite 9). Alle vernünftigen Involvierten. Auch Firmen. Der ruinöse Wettbewerb auf den Flughäfen führt zu Arbeitsbedingungen, die als «prekär» eingestuft werden müssen. Während Mitarbei-

tende unter Stress, kaum zumutbarer Arbeitslast, unverträglichen Arbeitszeiten und tiefem Lohn leiden, klagen Unternehmen mit GAV über den Preisdruck. Während der Coronapandemie wurde der Luftverkehr als systemrelevant eingestuft. Standortkanton und (Mit-)Eigentümer der Flughäfen sind in der Verantwortung. Für Flughäfen muss zwingend gelten: Keine Konzession an Firmen ohne GAV. Stopp der Negativspirale!

+

-

Der GAV SBB Cargo wird bis 30. April 2025 verlängert. Das haben die Sozialpartner angesichts der politischen Diskussionen und der engeren Anbindung von SBB Cargo an den Konzern SBB beschlossen. Damit ist die Stabilität der Arbeitsbedingungen gesichert. Und die GAV SBB und SBB Cargo haben wieder die gleiche Laufzeit, womit die Voraussetzung für die Gleichbehandlung der Mitarbeitenden von SBB und SBB Cargo weiterhin intakt ist. Zugleich sind schon während der Laufdauer einvernehmliche Verbesserungen des GAV möglich.

Für **Betrieb, Unterhalt und Modernisierung der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025 bis 2028** beantragt der Bundesrat 15,1 Milliarden Franken. Das sind zwar 0,7 Mrd. mehr als 2021–2024. Doch wegen Teuerung, höherer Strompreise und tieferer Trassenpreiseinnahmen steht voraussichtlich **real weniger Geld zur Verfügung als 2021–2024**. Was für Betrieb und Substanzerhalt nicht dringend ist, soll daher zurückgestellt werden – obwohl es laut SBB einen Substanzerhaltungsrückstand und deshalb finanziellen Mehrbedarf gibt.



Bahninfrastruktur: Der zunehmende Verkehr macht z.B. in Bahnknoten wie im Berner Wylerfeld Entflechtungen nötig. Hier die Zufahrt zum Tunnel, der im September 2022 eröffnet wurde.

SIMON BURGUNDER antwortet

Das Kooperationsmodell ist nicht verhandelbar

Wie weiter mit der EU? Warum ist das Kooperationsmodell im internationalen Personenverkehr für den SEV nicht verhandelbar?

Das Schweizer öV-System basiert grundsätzlich auf dem Kooperationsgedanken. Das bedeutet, die Transportunternehmen stehen nicht primär in Konkurrenz zueinander um einzelne lukrative Linien mit dem Ziel eines maximalen eigenen Profits, sondern betreiben in Zusammenarbeit ein Gesamtnetz als Service public.

So gelingt es, in der Schweiz ein räumlich abgestuftes, leistungsfähiges Verkehrsnetz sicherzustellen, das dem öffentlichen Interesse und nicht dem Profit einzelner Grossaktionäre dient. Es besteht über alle Parteien hinweg politischer Konsens, am bestehenden öV-System festzuhalten. Es gibt deshalb keinen Grund, in den Verhandlungen mit der EU das Kooperationsmodell

zu opfern, und damit das Schweizer öV-System als Ganzes zu riskieren.

Eine Marktöffnung im internationalen Personenverkehr (IPV) käme einem Paradigmenwechsel gleich, der zwangsläufig eine Verschlechterung der Löhne und Arbeitsbedingungen des Verkehrspersonals zur Folge hätte, aber auch das Gesamtverkehrssystem der Schweiz gefährden würde, weil die Systemintegration als auch die Finanzierung nicht mehr garantiert wären.

Der SEV lehnt deshalb jede Verhandlungslösung auf Kosten des Personals – Schweizer Löhne für Schweizer Schienen – und des Kooperationsmodells ab. Insbesondere lehnt es der SEV ab, Flixtain Zugang zum Schweizer Netz zu gewähren. Der SEV will einen IPV auf Basis von Kooperationen zwischen EVU, so wie es heute auch in der EU gang und gäbe ist.

Simon Burgunder ist der neue Koordinator Verkehrspolitik beim SEV. Hast du eine Frage? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch



Beim Bereich Fahrleitung ist sicheres Arbeiten besonders wichtig.

UNFÄLLE AUF SBB-BAUSTELLEN

SEV-Druck wirkt: SBB trifft Massnahmen

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die Arbeitsgruppen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Baustellen der SBB, die letzten Herbst auf Intervention des SEV nach mehreren tödlichen Unfällen ins Leben gerufen wurden, haben ihre Vorschläge für Massnahmen abgeliefert. Diese gilt es nun zügig umzusetzen.

Weil sich letztes Jahr die Unfälle auf SBB-Baustellen häuften, schrieben im Oktober der SEV und sein Unterverband BAU der Leitung von SBB Infrastruktur einen Brief. Darin verwiesen sie auf verschiedene Punkte, wo ihrer Meinung nach die Sicherheit verbessert werden muss, und forderten eine Aussprache. Das Treffen fand sehr zeitnah am 1. November statt und die Leitung Infrastruktur zeigte sich offen, die genannten Punkte in Arbeitsgruppen bestehend aus SBB- und Gewerkschaftsvertretern zu bearbeiten. Es wurden sieben Arbeitsgruppen gebildet:

1. Kontrolle Arbeiten von Drittfirmen – These: Mangelhafte Umsetzung von gesetzlichen Vorgaben durch Dritte, worunter auch krasse Beispiele wie Doppelschichten am gleichen Tag. Keine oder mangelhafte Kontrolle.

2. Flut an Informationen, Systemen, Arbeitsmitteln – These: Die Mitarbeitenden werden laufend zugedeckt mit zusätzlichen Systemen, Arbeitsmitteln, Prozessen und Formularen. Wichtiges und Unwichtiges schwimmt. Die Situation beeinträchtigt die Aufmerksamkeit, auch für die Sicherheit.

3. Ausschreibungen und Vergaben – These: Für viele Mitarbeitende und den SEV sind einige

Ausschreibungen und Vergaben gerade unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit nicht nachvollziehbar. Keine Erfahrung und schlecht ausgebildete Leute werden bemängelt.

4. Genügend Zeit und Ressourcen für Schulungen – These: Immer mehr Halb- und Nichtwissen bei wichtigen Themen. Wichtige Sicherheits- und Arbeitsvorgaben können nicht einfach der Selbstverantwortung und dem Selbststudium überlassen werden.

5. Einbezug Nutzende bei Systementwicklungen – These: Systeme werden zu oft nicht mit genügendem Einbezug der Basismitarbeitenden ausgearbeitet und ausgerollt.

6. Stabile Personaldisposition / Schichtplanung – These: Häufige Schichtwechsel in kurzer Zeit sind für Konzentration und Aufmerksamkeit gefährlich. In der Planung entstehen zu viele Friktionen, die kurzfristige Unsicherheit in jeder Hinsicht bringen können.

7. Meldewesen – These: Meldungen über fehlbare Handlungen, Beinahe-Unfälle etc. sind offensichtlich sehr wenige vorhanden. Es gibt Probleme beim Zugang, beim Umgang damit oder fehlende Reaktionen der SBB-Stellen («Es passiert ja doch nichts!»).

Bei einem zweiten Sozialpartnertreffen am 13. Dezember wurden gewisse Themen zusammengeführt. Bei weiteren Treffen im Januar und Mai 2023 wurden die Fortschritte der Arbeiten besprochen. Am fünften Treffen vom 13. Juni stellten die Arbeitsgruppen ihre Resultate vor.

Ergebnisse der Arbeitsgruppen

Die wichtigsten Resultate sind gemäss der SBB-Präsentation vom 13. Juni die folgenden:

- **Arbeitspaket (AP) «Schulung und Systementwicklung»:** Die 2016 beschlossene Verkürzung der Wiederholungskurse für Sicherheitsfunktionen auf einen halben Tag wurde überprüft mit dem Resultat, dass sich diese aus Sicht der SBB bewährt habe. Hier hat der SEV sicher eine andere Haltung. Für alle bestehenden und angehenden Sicherheitschefs, die im Arbeitsalltag mit Rangierbewegungen zu tun haben, wird ab Mai 2024 ein neues, obligatorisches Modul «Rangierkompetenz» angeboten. Dieses wird bewusst als Präsenzunterricht durchgeführt. Ab Januar 2024 sollen die Prüfungsunterlagen auch bei bestandenen Prüfungen eingesehen werden können, damit aus Fehlern gelernt werden kann. Im Rahmen des Konzernprojekts «Vereinfachung Vorgaben» sollen Mitarbeitende die für sie erforderlichen Vorschriftenartikel und Änderungen dazu personalisiert aufgrund ihrer Funktion erhalten. Weitere Massnahmen sollen die Flut der Weisungen reduzieren.

Sicherheit: Der SEV bleibt dran

Kommentar von Urs Huber, Gewerkschaftssekretär und Leiter SEV-Team Infrastruktur. «So kann es nicht mehr weitergehen!» So reagierte der SEV auf die Serie von schweren Unfällen und gelangte an die Leitung SBB Infrastruktur. Wir forderten von der SBB, dass sie handeln müsse. SBB Infrastruktur war rasch bereit, mit uns in sieben Arbeitsgruppen Themen konkret anzugehen. In unzähligen Treffen analysierten die Arbeitsgruppen Themen und Verbesserungsmöglichkeiten. Jetzt liegt quasi ein Schlussbericht vor.

Meine Einschätzung: Der Start war enorm intensiv und engagiert. Aber je konkreter die Themen wurden, desto schwieriger wurde es, jedenfalls aus Sicht des SEV.

Zum Thema Vergaben an Dritte und Überwachung von Dritten konnten wir viele Inputs einbringen. Fehlentwicklungen sollen beseitigt und zukünftige Ausschreibungen verbessert werden. In der Arbeitsgruppe «Meldewesen» wurde jedoch ständig auf das «Meldewesen der Zukunft» verwiesen: Erleben wir diese Zukunft

irgendwann? Ganz schwierig ist offensichtlich die Verbesserung der Schichtplanungen im Sinne stabilerer Einsätze für die Mitarbeitenden und weniger kurzfristiger Änderungen. Diese AG hat wenig bewirkt. Wir wollen aber auch auf keinen Fall Alibi-Verbesserungen: Möglichkeit zu Prüfungseinsicht ja – aber so kompliziert, dass sie niemand nutzen wird? Wir wollen, dass die Mitarbeitenden wissen, was sie falsch machen, sodass sie sich verbessern können. Das ist doch der Sinn der Sache, oder nicht?

Sicherheit soll nun ein Dauerthema bleiben, SEV und SBB wollen dranbleiben. Sicherheit ist definitiv das Wichtigste! Hoffentlich sehen das alle bei der SBB so. Wenn etwas nicht gut läuft, im Grossen oder im Kleinen, unbedingt reagieren, unbedingt melden! Bei der Sicherheit gibt es keinen Kompromiss! Dies ist auch ein Aufruf an alle Kolleginnen und Kollegen! Wenn es nicht geht, sagt Stopp! Sagt übrigens auch die SBB-Spitze. Denn es geht um eure Sicherheit, um eure Gesundheit!

• **AP «Meldewesen»:** Das Melden via Ereignisdatenbank Sicherheit und Qualität (ESQ) wird an den Sicherheitstagen 2024 des Geschäftsbereichs Verfügbarkeit und Unterhalt (I-VU) thematisiert. Im Fokus steht dabei die Rolle der Führungskräfte im Meldeprozess und bei der Befähigung der Mitarbeitenden, Unregelmässigkeiten zu melden und das Angebot der Vertraulichen Meldestelle Infrastruktur (VMS) zu nutzen. Letzteres Angebot soll zudem durch Vertreter der VMS in den Geschäftsbereichen vorgestellt werden. Die Sozialpartner erhalten eine feste Vertretung im Projektteam «Meldewesen der Zukunft» des SBB-Konzernbereichs Sicherheit und Produktionsqualität.

• **AP «Flut an Informationen, Systemvielfalt, Arbeitsmittel»:** Man kam zum Schluss, dass die Risikopotenziale des Bauens unter Betrieb mit den geltenden Bestimmungen abgedeckt werden können, doch bedinge dies bei den Mitarbeitenden eine hohe Aufmerksamkeit und ein stetiges Situationsbewusstsein. Bestimmte Massnahmen sollen die Zuweisung der relevanten Informationen vereinfachen, Doppelspurigkeiten vermeiden und sicherstellen, dass sicherheitsrelevante Informationen bei den Mitarbeitenden ankommen.

• **AP «Stabile Personaldisposition/Schichtplanung»:** Zu Beginn der Arbeit der Arbeitsgruppe stand die These im Raum, dass Projektverantwortliche systematisch zu lange Schichten planen und Reserveschichten zu spät absagen. Jedoch konnte diese These nicht durch konkrete Beispiele untermauert werden. Eine Erkenntnis war jedoch, dass durch (zu) lange Anreisewege der Teams, insbesondere bei Clusterings und wenn sich die Niederlassungen untereinander aushelfen, sehr häufig Schichten mit einer Dauer von über 9h entstehen, was zu Anpassungen in der Schichtplanung führt, damit das AZG («63h-Regel») eingehalten werden kann. Bei der Personaldisposition auf möglichst kurze Anreisewege der Mitarbeitenden zu achten, wurde als einzige zeitnah umsetzbare Massnahme identifiziert. Ansonsten konnten keine Massnahmen gefunden werden, wie diesem Umstand zielführend entgegengewirkt werden könnte. (Hotel-Übernachtungen der Mitarbeitenden vor Ort z.B. wurden in der Vergangenheit von den Mitarbeitenden als Massnahme abgelehnt.) Die Resultate dieser Arbeitsgruppe sind aus Sicht des SEV wenig hilfreich, das heisst, bergen wenig Verbesserungspotential, was die Sicherheit betrifft.

• **AP «Arbeiten durch Drittfirmen»:** Die Arbeitsgruppe hält fest, dass sich die Anforderungen an die Sicherheitspersonalien von internem und externem Personal grundsätzlich nicht unterscheiden. Drittfirmen müssen das geltende Recht einhalten. Seit dem 1. Januar 2021 ist das neue Beschaffungsrecht in Kraft, das den Vergabestellen die Möglichkeit gibt, eine Anbieterin von einem Vergabeverfahren auszuschliessen, aus einem Verzeichnis zu streichen oder einen ihr bereits erteilten Zuschlag zu widerrufen, wenn bei der Anbieterin gewisse Sachverhalte festgestellt werden. Die Anforderungen betreffend Sprachkompetenz werden präzisiert und bei neuen Ausschreibungen kontrolliert. Die Mitarbeitenden von Drittfirmen werden im Baustellenassistenten (BSA) erfasst, was jedoch eine gewisse Zeit beansprucht. Dies, um Ver-

stösse gegen das Arbeitszeitgesetz (AZG) und das Arbeitsgesetz (ArG) besser feststellen zu können.

• **AP «Ausschreibungen und Vergaben»:** In der Infrastruktur gibt es bei I-SQU die Abteilung IKI «Interne Kontrolle Infrastruktur», die seit 2018 mit neun Mitarbeitenden die Missstände auf internen und externen Baustellen feststellt. IKI führt jährlich unangemeldet 1500 Checks (ca. 3000 Teilchecks) durch und rapportiert diese. Seitens SBB wird geprüft, ob IKI ausgebaut werden sollte, ob Themen zusätzlich in den Mängelkatalog aufgenommen werden sollten und ob mittels Intensivchecks AZG/ArG-Überprüfungen durchgeführt werden können.

Seit Januar 2023 fragt die SBB bei der Bestellung von Leistungen die Qualifikationen der vorgesehenen Mitarbeitenden von Drittfirmen namensscharf ab und überprüft sie. Bei Verfehlungen kann und muss die Person zurückgewiesen werden. Weiteres Vorgehen: Bei Feststellung von Unregelmässigkeiten steht der SBB das Instrument des Systemaudits bei Lieferanten zur Verfügung. Es wurde vereinbart, dass die Sozialpartner bei ihnen eingehende Informationen zu den Lieferanten zeitnah mit der SBB teilen. Und dass sie künftig quartalsweise mit der SBB im kleinen Kreis die besagten Themen besprechen.

SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber ergänzt: «Firmen müssen nun die nötigen Ausweise ihrer Mitarbeitenden vorgängig an die SBB senden. Dies hat zur Folge, dass viele Mitarbeitende nicht mehr zugelassen sind, da sie z.B. keine gültige Bescheinigung haben und nicht mehr arbeiten dürfen. Bisher hatte hier oft niemand etwas gemerkt und gemeldet. Es ist wichtig, alle Verstösse zu melden.»

Sicherheit bleibt im Fokus

Die Arbeitsgruppen wurden am Treffen vom 13. Juni offiziell aufgelöst. Verschiedene Themen werden weiterverfolgt und künftig an jedem ordentlichen Meeting der Leitung Infrastruktur mit den Sozialpartnern unter dem Standardtraktandum Sicherheit behandelt. Sicherheit wird also künftig bis zu sechsmal jährlich zwischen SBB und SEV prominent auf dem Tisch sein.

Druck auf die Bahnunternehmen macht angesichts der Zunahme der Arbeitsunfälle auf Baustellen im letzten Jahr auch das Bundesamt für Verkehr: «Die Bahnunternehmen (...) stehen in der Pflicht, das Unfallrisiko auf öV-Baustellen mit zusätzlichen Massnahmen zu reduzieren», schrieb das BAV am 27. Juni bei der Publikation seines «Berichts über die Sicherheit im öffentlichen Verkehr 2022». Auf Nachfrage der SEV-Zeitung präzisiert es: «Themen sind die verstärkte Betrachtung menschlicher und organisatorischer Faktoren sowie die Sicherheitskultur. Es geht unter anderem darum, die Sensibilisierung für die Sicherheitsthemen sicherzustellen, realistische zeitliche Abläufe zu planen, eine saubere Umsetzung der Aktivitäten sicherzustellen, Safety Leadership auf allen Stufen zu pflegen und die Präsenz der Führungskräfte vor Ort zu intensivieren.» Das BAV selbst will mehr unangemeldete Betriebskontrollen auf Baustellen durchführen und prüft die Lancierung einer Sensibilisierungskampagne für Führungskräfte bei den Bahnunternehmen.

Fachkompetenz in Arbeitsgruppen eingebracht



Der SEV war in allen Arbeitsgruppen zur Sicherheit auf den SBB-Baustellen vertreten. Es wurde Wert auf Kollegen mit viel Erfahrung gelegt. Im Bild von links nach rechts: Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV; Thomas Kaderli, Präsident BAU Nordwestschweiz; Philippe Schibli, Zentralsekre-

tär BAU; Hans Ulrich Keller, Zentralvorstandsmitglied BAU; Jan Weber, Zentralpräsident BAU; Peter Käppler, Zentralpräsident AS. Auf dem Bild fehlen Thomas Zraggen, Präsident BAU Zentralschweiz, und Markus Neuhaus, Präsident BAU Bern-Wallis, die auch in Arbeitsgruppen mitarbeiteten.

«WEITERENTWICKLUNG ABFAHRERLAUBNIS»

Inakzeptables Projekt

ZPV-Info vom 30. Juni. Am 21. Juni 2023 hat die SBB den Gewerkschaften an der Infositzung Bahnproduktion ihre Studie bzw. ihr Projekt zur Weiterentwicklung der Abfahrterlaubnis bei SBB Personenverkehr vorgestellt («Kundenorientierter Abfahrtsprozess» KOA). Dazu liegen bereits konkrete Pläne vor, wie dies zukünftig umgesetzt werden soll:

Grundsätzlich soll die **generelle Selbstabfahrt** durch die Lokführerin/den Lokführer auch im Fernverkehr der SBB eingeführt werden. Davon ausgenommen wären lediglich Züge, welche mit Wagenmaterial wie Einheitswagen IV (EW IV), Eurocity-Wagen (Apm61 und Bpm61), IC2000/IC2020 formiert sind, sowie die lokbespannten Nachtzüge. Bei diesen genannten Zügen würde der bisherige angepasste Abfahrtsprozess beibehalten. Die Aussage der SBB, dass das Zugpersonal nach wie vor in den Abfahrtsprozess eingebunden ist, gilt es zu relativieren. In diesem neuen Abfahrtsprozess könnte das Zugpersonal über ein elektronisches Tool (App) noch ein «Veto» einlegen und so die Abfahrt hinauszögern. Erfolgt dieses «Veto» nicht, fährt die Lokführerin/der Lokführer von sich aus ab, sofern die betrieblichen und technischen Voraussetzungen dafür vorhanden sind. Eine technische Abfahrverhinderung durch das eingelegte «Veto» erfolgt nicht, ebenfalls ist nicht sichergestellt, dass das elektronische «Veto» in jedem Fall rechtzeitig den Führerstand erreicht. Beim SMS dauert es bekanntlich bis zu 60 Sekunden, bis dieses, wenn überhaupt, den Führerstand erreicht (Beispiel Bahnhof Bern).

Diese Art von Prozess ist im ganzen Eisenbahnsystem völlig neu: Heute muss immer eine Aktion (Abfahrterlaubnis) ausgeführt werden, damit eine Reaktion (Abfahrt des Zuges) erfolgt. **Neu müsste eine Aktion getätigt werden, damit KEINE Reaktion (Zug fährt nicht ab) erfolgt.** Diese Umstellung steht damit völlig quer in der ganzen Prozesslandschaft.

Der seit dem Unfall vom 4. August 2019 in Baden (AG) eingeführte Abfahrtsprozess stellt auch sicher, dass sich das Zugpersonal wirklich im Zug befindet und handlungsfähig

ist. Mit dem neuen Prozess ist dies so nicht mehr sichergestellt. Eine Handlungsunfähigkeit des Zugpersonals im oder ausserhalb des Zuges wird mit dem neuen Abfahrtsprozess nicht mehr detektiert. Der Zug würde immer wieder weiterfahren, da in einem solchen Fall kein «Veto» den Führerstand je erreichen wird. Beim heutigen Prozess würde der Zug in einem solchen Fall gar nicht abfahren und es würde ziemlich rasch nach den Ursachen dafür geforscht werden. **Dieser heutige Abfahrtsprozess ist somit auch eine Art «Lebensversicherung» für das Zugpersonal.**

Die SEV-Unterverbände des Zug- und Lokpersonals haben es an ihren Sitzungen vom 22. und 27. Juni 2023 einstimmig abgelehnt, dieses völlig inakzeptable Projekt in irgendeiner Form durch Einsitznahme in einem Soundingboard zu unterstützen bzw. sich daran zu beteiligen. Die SBB wurde aufgefordert, dieses Projekt umgehend einzustellen.

Argumente des LPV

Fi Der Unterverband des Lokpersonals lehnt das Projekt auch aus folgenden Gründen ab:

- Der nach dem Unfall von Baden eingeführte Abfahrtsprozess wird vom Zugpersonal sehr konsequent eingehalten, ist klar strukturiert und bietet somit allen Beteiligten die grösstmögliche Sicherheit.
- Das Lokpersonal folgt einem eigenen etablierten Abfahrtsprozess. In diesen eine weitere, hochrisikobehaftete Kommunikationskomponente einzubauen wäre klar ein Rückschritt in der Sicherheit. Auch muss das Lokpersonal diesen Prozess unterbrechungsfrei durchführen und diesen, wenn er durch äussere Einflüsse unterbrochen wird, neu starten.
- Die Abfahrt wird auch durch technische Unzulänglichkeiten verzögert. So vergehen z.B. beim FV-Dosto vom UIC-Schliessbefehl des Zugpersonals bis zum Löschen der Türverriegelung auf dem Führerstand (Aufhebung der Fahrsperr) bis zu 25 Sekunden. Darum ist der heutige sichere Abfahrtsprozess genügend früh einzuleiten, um eine Abfahrt «auf Zeigerschlag» zu ermöglichen.

FLUGHAFEN GENF

Erfolgreicher Streik



Yves Sancey. Am 30. Juni haben in Genf-Cointrin die direkt vom Flughafen angestellten Mitarbeitenden – 960 sind es insgesamt – gestreikt und damit am Morgen von 6 bis 10 Uhr alle Flüge blockiert. Danach war die Flughafendirektion zu einer Einigung mit der Gewerkschaft VPOD über einen neuen Gesprächsrahmen zur Lohnreform bereit. Diese ist zwar nicht begraben, aber das Kräfteverhältnis ist nun eindeutig zugunsten der Arbeitnehmenden verschoben.

Im Zentrum des Konflikts stand die vom Verwaltungsrat bestätigte Entscheidung der Geschäftsleitung, eine «neue Lohnpolitik» zu verfolgen, die eine Neugestaltung der Lohn-tabelle vorsieht und die ohne wirkliche Verhandlungen verordnet wurde. Sie zielt darauf ab, die linearen Erhöhungen (Annuitäten und Treueprämien) zu streichen und stattdessen eine Prämie einzuführen, die auf Jahreszielen und willkürlichen Kriterien beruht. Nach zwanzig Dienstjahren kann dies Lohneinbussen in der Höhe des 13. Monatslohns bewirken.

Die Geschäftsleitung rechtfertigt die Massnahmen mit pessimistischen Wachstumsaussichten. Ein von «Le Temps» zitierter Luftverkehrsspezialist spricht jedoch von einer möglichen Verdoppelung der Anzahl der beförderten Passagiere bis 2050. Zudem hat der Flughafen letztes Jahr einen Reingewinn von 60 Millionen Franken erzielt, während die Lohnsumme rund 120 Mio. betrug. Für 2023 wird ein Gewinn von 100 Mio. prognostiziert. Die Geschäftsleitung malt also schwarz, um die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern – obwohl diese angesichts des Personalmangels im Gegenteil verbessert werden müssten.

Das Personal fragt sich: Wenn gespart werden muss, warum dann bei den Mitarbeitenden mit tiefen Einkommen, die schwere Arbeit mit unregelmässigen Arbeitszeiten leisten wie Feuerwehrleute, Sicherheitspersonal, Rettungssanitäter:innen usw., nicht aber beim Direktor André Schneider, dessen Einkommen von 488 844 Franken jährlich weiter steigt? Der SEV hat die Streikenden unterstützt.

LINK ZUM RECHT

Wenn der Arbeitgeber die AHV-Beiträge nicht einzahlt



Andi, 64 Jahre, geht nächstes Jahr in den wohlverdienten Ruhestand. Aus diesem Grund verlangt er bei seiner Ausgleichskasse eine Rentenvorausberechnung. Und siehe da: Es fehlen Beitragsjahre. Es stellt sich heraus, dass er vor einigen Jahren für eine Firma tätig war, die offenbar die AHV-Beiträge nicht an die Ausgleichskasse entrichtet hat. Was nun?

Es ist Sache des Arbeitgebers, die AHV-Beiträge an die Ausgleichskasse zu entrichten. Bei jeder Lohnzahlung zieht der Arbeitgeber die Beiträge seiner Arbeitnehmenden ab und überweist diese

– zusammen mit seinem Beitrag – an die zuständige Ausgleichskasse. Diese registriert die Einkommen, von denen die AHV-Beiträge abgezogen werden. Die Ausgleichskasse führt für die Versicherten ein individuelles AHV-Konto, wo nicht nur alle Einkommen, sondern auch die Beitragszeiten sowie allfällige Betreuungsgutschriften aufgezeichnet sind. Das ist dann sozusagen die Berechnungsgrundlage für die AHV-Rente. Fehlende Beitragsjahre sind daher nicht ohne Folge. In Zahlen ausgedrückt führt jedes fehlende Beitragsjahr zu einer Renten Kürzung von mindestens 2,3 Prozent.

Wenn nun – wie in diesem Fall – der Arbeitgeber seinen gesetzlichen Verpflichtungen nicht nachkommt und die Beiträge nicht einzahlt, ergibt sich für Andi grundsätzlich kein Nachteil. Das setzt aber den Nachweis voraus,

dass Andi tatsächlich bei seinem damaligen Arbeitgeber in Lohn und Brot stand. Am besten wäre es, wenn Andi mit den Lohnabrechnungen aufwarten kann, aus welchen die konkreten Abzüge für die Sozialversicherungen ersichtlich sind. Hierzu kann Andi von seinem ehemaligen Arbeitgeber die Lohnunterlagen bis auf 10 Jahre rückwirkend verlangen. Andere Nachweisooptionen wären: Bankauszüge, Arbeitszeugnisse, Steuerunterlagen, etc. Je mehr Unterlagen Andi vorzeigen kann, welche auf seine Anstellung beim besagten Unternehmen hinweisen, desto eher gelingt ihm der Nachweis. Infolge werden ihm die fehlenden Beiträge auf sein individuelles AHV-Konto gutgeschrieben.

Es ist dann Sache der Ausgleichskasse, die Nachzahlung der geschuldeten Beiträge beim

damaligen Arbeitgeber zu verlangen und nötigenfalls durch Verfügung festzusetzen. Auch wenn die geschuldeten Beiträge beim Arbeitgeber nicht eingefordert werden können – sei es, weil diese bereits verjährt sind oder nicht betrieben werden können –, bleibt das für Andi ohne Folge. Die fehlenden Beiträge bleiben auf seinem individuellen AHV-Konto gutgeschrieben.

Fazit: Arbeitnehmende können und sollen sich nicht darauf verlassen, dass jeder Arbeitgeber die AHV-Beiträge ohne Weiteres korrekt einbezahlt. Es ist ratsam, dass man die relevanten Unterlagen (Lohnausweise, Zeugnisse etc.) beisammenhat und gut aufbewahrt. Es schadet auch nicht, alle paar Jahre bei der Ausgleichskasse einen Auszug des individuellen AHV-Kontos zu verlangen – kostet nichts, nur eine Frage der Achtsamkeit.

FANTRANSPORTE

Clubs müssen Verantwortung übernehmen

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der SEV ist beunruhigt über Berichte des Bahnpersonals zu Gewalt und Vandalismus von Fussballfans auf Zügen der SBB. Er fordert mehr Sicherheit für das Zug- und Lokpersonal. Und er verlangt, dass sowohl die Swiss Football League und die einzelnen Fussballclubs als auch die kantonalen Polizeicorps, die SBB und andere Bahnunternehmungen ihre Verantwortung wahrnehmen und in die Sicherheit des Bahnpersonals investieren.

Einer der gravierendsten Vorfälle trug sich Ende Mai zu, als rund 250 Servette-Fans auf dem Rückweg nach Genf einen Zug zum Stoppen brachten. Sie befanden sich nicht auf einem speziellen Fanzug, sondern auf einem regulären Zug, der nicht von der Transportpolizei begleitet wurde. In Morges musste der Zug wegen eines Feueralarms halten. Mehrere Fans attackierten in Folge das Zugpersonal und den Lokführer zuerst verbal. Dann schlug einer der Fans einem Kundenbegleiter ins Gesicht. Sofort verständigte das Zugpersonal die Polizei. Doch es dauerte über 40 Minuten, bis die Kantonspolizei eintraf und für Sicherheit und Ordnung sorgen konnte.

Gemäss Berichten des Zugpersonals kam es in der letzten Fussballsaison vermehrt zu Vandalismus und Gewaltvorfällen mit Fans, sowohl auf besonderen Fanzügen als auch auf regulären Zügen, auf denen

sich viele Fans befanden. Es wurden Notbremsen gezogen. Oft wurde geraucht. Häufig herrschte eine derart bedrohliche Stimmung gegenüber dem Personal, dass es nicht eingreifen und auch keine Billette kontrollieren konnte. Zuweilen musste sich das Zugpersonal auf den Führerstand zurückziehen, um sich vor den Drohungen der Fans zu schützen. In regulären Zügen, die von Fans bestiegen wurden, brachte das Personal Reisende, die nicht zu den Fangruppen gehörten, in einen anderen Wagen oder in den Bereich der 1. Klasse, um sie vor Übergriffen zu schützen. Für die beiden betroffenen SEV-Unterverbände ZPV und LPV ist klar, es muss etwas passieren.

Der SEV ist sich bewusst, ein Grossteil der Fantransporte an Fussballspiele verläuft friedlich. Da in der Schweiz Transportpflicht herrscht, ist klar, Fantransporte können und sollen nicht unterbunden werden. Trotzdem stellt der SEV jetzt Forderungen an die verschiedenen Stakeholder:

- **Super League und Challenge League Clubs:** Professionelle Fanarbeit, die eine deeskalierende Wirkung hat, muss ausgebaut und gefördert werden. Neben der Fanarbeit sollen wo nötig auch Stewards der Clubs die Fangruppen auf den Zügen begleiten. Gefordert sind insbesondere diejenigen Clubs, bei denen die Fangemeinde in den letzten Jahren gewachsen ist. Sie müssen hier deutlich mehr investieren.

- **Swiss Football League:** Die SFL und deren Clubs müssen mehr

Verantwortung für ihre Fans übernehmen. Ähnlich wie in anderen Ligen Europas müssen sie sich an den Kosten, die der sichere Transport von Fans verursacht, beteiligen. Und sie müssen juristisch belangt werden können, wenn Fans auf dem Weg an die Spiele Sachbeschädigungen und Gewalt im öffentlichen Verkehr ausüben.

- **Kantonspolizei (bzw. KKJPD):** Es reicht nicht, wenn die zuständige Kantonspolizei nur Stadien und Bahnhöfe neben den Stadien schützt. Die jeweils verantwortliche Kantonspolizei muss auch bereit sein, sofort einzugreifen, wenn sich Fangewalt auf der Strecke zwischen den Austragungsorten von Fussballspielen ereignet.

- **SBB (und andere Bahnunternehmungen):** Die SBB muss sich unbedingt an die «Charta gegen Gewalt im öffentlichen Verkehr» halten, die sie 2002 unterzeichnet hat. Sie muss die Personalplanung bei Fanzügen und Regelzügen, auf denen sich viele Fans befinden, optimieren und wo nötig das Zugpersonal aufstocken. Ausserdem sollte die SBB mit dem Bund über eine Aufstockung der Transportpolizei verhandeln.

Weil ab der Saison 2023/24 zwei neue Clubs in den professionellen Ligen mitspielen, werden die Fantransporte zunehmen. Weil mehr Clubs aus der Romandie in der obersten Liga dabei sind, verlängern sich zum Teil die Wege, die Fans an ein Auswärtsspiel zurücklegen müssen. Deshalb ist jetzt dringend Handlungsbedarf angesagt.



Migrationstagung 2023

Für politische & soziale Partizipation und Chancengleichheit im Beruf

Freitag,
22. September 2023, 9 – 16.30 Uhr
Hotel Olten,
Bahnhofstrasse 5, Olten

Wer kann teilnehmen?

- Alle interessierten Migrantinnen und Migranten (auch Nicht-SEV-Mitglieder)
- Alle interessierten SEV-Mitglieder

Schwerpunkte:

- Vormittag: Unterstützung der Initiative Vierviertel, «für eine zeitgemässe Rechtsgarantie auf Einbürgerung»
- Nachmittag: «Temporärarbeit» und «Grenzgänger» als gewerkschaftliche Herausforderung.

Online-Anmeldung:



SEV Migrationskommission:

SEV Zentralsekretariat,
Steinerstrasse 35,
3000 Bern 6,
migration@sev-online.ch

DELEGIERTENVERSAMMLUNG VPT

«Ja, Zukunftslust, verdammt!»



Rund 90 Mitglieder und Gäste des VPT treffen sich und zeigen sich kämpferisch für eine verheissungsvolle Zukunft.

Michael Spahr/Ueli Müller
michael.spahr@sev-online.ch

Rund 90 Personen besuchten die Delegiertenversammlung des SEV-Unterverbands des Personals privater Transportunternehmen VPT. Sie trafen sich am 22. Juni bei der Unia im Berner Egghölzli. Diskutiert wurden mehrere Resolutionen, die Mitgliederwerbung und die Demonstration am 16. September. Ausserdem ehrten die Delegierten verschiedene verdiente Mitglieder.

«Ja zum Aufbruch für die Freiheit, für eine vielfältige Gesellschaft. Ja zum Aufbruch für ein besseres Leben. Zukunft ist das, was wir in der Gegenwart schaffen. Was uns heute Sinn gibt, woraus wir Hoffnung für morgen schöpfen. Politik ist nicht einfach die Kunst des Möglichen. Politik muss auch die Kunst der Veränderung sein, die Kunst, das Undenkbare denkbar und das Denkbare möglich zu machen. Verdammt, etwas derb,

der Ausdruck, gewiss, aber ich finde: Er passt. Ein Ausdruck der Kraft, mit der wir Ja sagen, als Ausdruck der Dringlichkeit, mit der wir auf den Tisch klopfen. Es reicht! Es reicht mit dem Negieren und Verharmlosen des Klimawandels. Es reicht mit dem ewigen Nein-Sagen. Mit Schein- und Ablenkungsdebatten. Mit dem Klammern an Privilegien.» Mit seiner Rede unter dem Titel «Ja, Zukunftslust, verdammt» eröffnet DV-Präsident René Schnegg die Versammlung und fügt an: «Wir schauen vorwärts und nicht zurück. Denn wenn alles so bleibt, wie es jetzt ist, wird es bald nicht mehr so sein.»

Um die Zukunft dreht sich auch die Kundgebung, die am 16. September in Bern stattfindet. VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro führt aus: «Der VPT ruft seine Sektionen auf, zu kommen und ein Zeichen zu setzen für den Teuerungsausgleich, für eine 13. AHV-Rente und gegen die Reform des BVG. Die Kaufkraft wird überall geschwächt! Dazu führt auch die drohende Kürzung der Bundessubventio-

nen für den Personenverkehr um 7,8%. Bereits wurde eine Erhöhung der Billettpreise angekündigt. Diese Sparmassnahme gefährdet die Bestrebungen zum Klimaschutz.» Es gibt viele Gründe, im September auf die Strasse zu gehen. Ein Delegierter betont: «Es ist wichtig, dass der Schweizerische Gewerkschaftsbund auch nach der Nationalen Kundgebung am 16. September für die Altersvorsorge kämpft. Denn wenn die Revision des BVG angenommen wird, bewirkt das eine massive Verschlechterung für die kommenden Jahrgänge, die pensioniert werden.»

Kaufkraft ist auch Thema bei der Resolution, über die diskutiert wird. Die Strompreise steigen, die Krankenkassenprämien werden wieder teurer, die Kosten für Öl, Gas und Benzin bleiben hoch. Einstimmig verabschieden die Delegierten die «Resolution zur Teuerung im Jahr 2023». Darin werden die Transportunternehmen im öV und die Kantone zu einem eindeutigen Entscheid aufgefordert. Für die Renten wird eine automatische Indexie-

rung gefordert. Unterstützung verspricht der VPT zudem dem ZPV im Kampf gegen Gewalt und Aggression gegen Mitarbeitende.

Bei den Mitgliederzahlen kann der VPT auch für 2023 positive Zahlen vermelden und bleibt der am stärksten wachsende Unterverband. Wichtig ist dem VPT, dass die Jugend vermehrt berücksichtigt wird. Der Zentralvorstand will junge VPT-Mitglieder nicht mit billigen Beiträgen locken. Vielmehr soll eine Arbeitsgruppe, bestehend aus jungen engagierten Kolleginnen und Kollegen, ins Leben gerufen werden, welche die Bedürfnisse der jüngsten Generation abholt. Zudem organisiert der VPT dieses Jahr eine Aktion, bei der die Werberin oder der Werber zusätzlich zu den 50 Franken vom SEV eine Belohnung von 30 Franken vom VPT erhält, wenn das Neumitglied unter 30-jährig ist. Die Werbung von über 30-jährigen Mitgliedern wird ebenfalls mit verschiedenen finanziellen Anreizen gefördert.

Auch die Resolution «Respekt gegenüber dem Personal und Schutz der

Gesundheit» nehmen die Delegierten einstimmig an. Trotz dem wachsenden Frauenanteil im öV fehlt es vielerorts an entsprechenden Garderoben und Toiletten. Der VPT fordert sofortige Verbesserungen: «Auch wenn das AZG Dienstschichtteile von fünf Stunden erlaubt, ist es unabdingbar, dass während dieser Zeit die Möglichkeit bestehen muss, die Toilette aufzusuchen.» Dass der öV der Tatsache Rechnung tragen muss, dass immer mehr Frauen in den Betrieben arbeiten, nimmt auch SEV-Präsident Matthias Hartwich in seiner Rede auf.

Am Schluss der DV ehrt der VPT verschiedene Gäste und Mitglieder. Der Ende Jahr abtretende Vizepräsident Christian Fankhauser wird für seine unermüdete Tätigkeit gelobt und erhält eine «Standing Ovation». Ebenfalls mit viel Applaus und Dank für ihre Leistungen verabschiedet werden Marc-Henri Brélaz (VPT TPG), Christoph Locher (VPT SOB), Urs Hunziker (VPT MGB) und Vivian Bologna, der ehemalige Leiter Kommunikation des SEV.

ELEKTROBUSSE

Vergesst die Werkstätten nicht!



In Solothurn will die BSU bis 2035 zu 100% elektrisch betriebene Busse einsetzen.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Öffentliche Verkehrsmittel sind Teil der Lösung der Klimakrise. Der Übergang zum reinen Elektroantrieb wird CO₂-Emissionen drastisch senken. In der Euphorie über diese grüne Revolution dürfen wir jedoch zwei Problematiken nicht vergessen: Rohstoffe und Ausbildungsbedarf in Werkstätten.

Das Zeitfenster, um den Temperaturanstieg der Erde unter 1,5°C zu halten, schliesst sich bald, sagen die Expertinnen und Experten des IPCC (Weltklimarat). Es bleiben noch drei Jahre, um den Wachstumstrend der CO₂-Emissionen umzukehren und die Menschheit davor zu bewahren, mit schwerwiegenden Folgen zu leben. Lösungen sind möglich, aber unsere Gesellschaft muss die richtigen Entscheidungen treffen. Unsere Branche bietet solche Lösungen. Die Bahn hat praktisch keine Auswirkungen auf das Klima und ist, was den Energieverbrauch angeht, vier- bis fünfmal effizienter als das Auto. Bahnstrom ist zu über 90% erneuerbar.

Was die Busse angeht, sind die zahlreichen Ankündigungen, bis 2030 oder 2040 auf voll elektrische Busse umzusteigen, das richtige Zeichen. Auf dem Papier haben es die neuen Generationen von Elektrofahrzeugen in der Hand, die Treibhausgasemissionen zu senken. Der Übergang vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb wirft jedoch mindestens zwei Probleme auf, die oft wenig beachtet werden.

Vorgelagerte Umweltauswirkungen

Das erste Problem ist, dass der Busbetrieb zwar kein umweltschädliches CO₂ oder krebserregenden Feinstaub wie beim Diesel mehr freisetzt, die Herstellung von Elektrofahrzeugen jedoch zu einem grossen Ausstoss von Treibhausgasen führt und eine sehr grosse Menge an Metallen verbraucht: Lithium, seltene Erden, Aluminium, Kupfer, Kobalt usw. Die «grünen Technologien» beruhen zu einem grossen Teil auf der Bergbaubranche, die ihrerseits als die umweltschädlichste der Welt gilt. Von der Her-

stellung der Batterien und ihrer Lebensdauer über die Herkunft des Stroms, mit dem sie aufgeladen werden, bis hin zum Zuström umweltschädlicher Gebrauchtwagen in arme Länder – die Umweltfreundlichkeit von Elektrofahrzeugen ist damit noch längst nicht garantiert. Die Massenproduktion von Batterien führt nämlich zu neuen Umweltbelastungen. Ganze Regionen – Bolivien, Chile, China oder die Demokratische Republik Kongo – werden durch den Tagebau verwüstet und leiden unter Wassermangel. Und von der Abhängigkeit vom Öl wechseln wir zur Abhängigkeit von seltenen Metallen und Mineralien.

Ausbildung in den Werkstätten

Das zweite Problem ist die Situation in den Werkstätten der Transportunternehmen. Wenn sich die Unternehmen auf den Kaufpreis von Elektrobussen, die teurer sind als die bisherigen Dieselmotoren, und auf die Infrastrukturkosten (Ladestationen, Depotausrüstung usw.) konzentrieren, könnte es sein, dass sie die Auswirkungen auf das Werkstattpersonal vergessen. Eine ganze Generation unserer Kolleginnen und Kollegen, die für die Reparatur mechanischer Störungen ausgebildet wurde, muss sich neu für elektronische Störungen schulen lassen. Diese neu erforderlichen Fähigkeiten benötigen Zeit für Aus- und Weiterbildung und müssen auch in den Berufsbildern und bei der Entlohnung nachvollzogen werden. Viele Fragen sind noch offen und müssen in den nächsten Monaten geklärt werden.

Die Versuchung könnte gross sein, diese neuen Dienstleistungen auszulagern. Technisch gesehen erscheint es allerdings schwierig, die Elektrobussen zu den Reparaturwerkstätten von Hess, Solaris oder Mercedes in der Schweiz, Polen oder Deutschland zu transportieren. Der SEV setzt sich dafür ein, Reparatur und Instandhaltung in den Depots der Verkehrsbetriebe zu belassen. Erste eher beruhigende Rückmeldungen haben wir von den TPF und TransN erhalten: Die Unternehmen, welche die E-Busse liefern, schulen unsere Kolleginnen und Kollegen in der Reparatur und Wartung der neuen Busse.

HELVETIA

Wie sind Notebook und Handy versichert?

Brauche ich für meine elektronischen Geräte eine spezielle Versicherung?

Elektronische Geräte wie das Notebook oder das Handy dienen uns im Alltag als Kommunikationsmittel, Kalender, Zahlungsmittel, Fotoapparat, als Arbeitsinstrument, aber auch als Begleiter in der Freizeit und im Sport. Ein Defekt oder Verlust ist sehr ärgerlich, mit Umtrieben und schliesslich auch mit Kosten verbunden. Gegen Diebstahl und Einbruch zu Hause sind Ihre Geräte über Ihre Basis-Hausratversicherung geschützt. Auch wenn daheim ein Feuer ausbricht oder eine kaputte Leitung die Wohnung unter Wasser setzt, werden die Reparatur- und Ersatzkosten für elektronische Geräte von Ihrer Hausratversicherung übernommen.

Zusätzlicher Schutz für unterwegs

Anders sieht es aus, wenn der Diebstahl unterwegs geschieht. Dafür benötigen Sie den Zusatz «Diebstahl auswärts» in der Hausratversicherung. Diese Versicherung gilt auch im Ausland. Fällt Ihnen Ihr Gerät herunter und ist beispielsweise das Display defekt, wird der Schaden von Ihrer Versicherung übernommen, wenn Sie den Zusatz «all risks» in der Hausratversicherung eingeschlossen haben. Dieser schützt auch weitere Gegenstände, zum Beispiel Sportgeräte oder Drohnen, vor unvorhergesehener und plötzlicher Beschädigung.

Schutz vor Cyberkriminalität

Notebook und Handy sind auch ein Tor ins Internet, wo Hackerangriffe und Phishing-Attacken lauern. Der «Cyber»-Zusatz in der



Hausratversicherung schützt Sie bei Schäden, die durch die Nutzung des Internets entstehen. Dazu gehören Kreditkartenmissbrauch, Betrug beim Onlineshopping, Identitätsmissbrauch oder Cybermobbing.

Die Hausratversicherung schützt die Dinge, die Ihnen wichtig sind. Mit dem passenden Zusatz erweitern Sie die Deckung. Ob eine Zusatzversicherung für Ihre elektronischen Geräte sinnvoll ist, hängt davon ab, welche Risiken Sie selbst tragen möchten und welche Sie lieber Ihrer Versicherung überlassen. Ermitteln Sie in einem persönlichen Gespräch Ihren individuellen Versicherungsbedarf. Daniel Gonçalves, Versicherungs- und Vorsorgeberater der Generalagentur Zürich und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam stehen Ihnen gerne zur Verfügung. Weitere Infos unter helvetia.ch/sev.

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

Lohn - Demo

Am 16. September 2023 in Bern

Alles wird teurer

.....
ABER DIE LÖHNE UND RENTEN
STEIGEN NICHT.

EINE BREITE KAUFKRAFT-ALLIANZ
RUFT ZUR DEMO IN BERN AUF.

DATUM: 16.09.2023

.....
MIETEN + 8%
KRANKENKASSE + 13%
HEIZUNG + 55%
ÖV + 4%
ESSEN + 6%
STROM + 46%

.....
MWST. (AB 2024) + 0.4%

.....
MEHRKOSTEN **3000.-**

PREISANSTIEG: 2020-2024

Die Löhne müssen rauf!

ANZEIGE



www.asmobil.ch/jobs

Für die Ergänzung unseres Teams in Langenthal suchen wir eine:n

Verantwortliche:n Verkehrsabrechnung 60-100%

Sie erstellen die monatlichen Verkehrsabrechnungen und sind zuständig für die Umsatzreportings unserer Verkaufskanäle. Möchten Sie zudem persönlichen Einsitz in Arbeitsgruppen der Tarifwelt des öffentlichen Verkehrs nehmen?

Besuchen Sie unsere Website für mehr Details.

Aare Seeland mobil AG
Grubenstrasse 12
4900 Langenthal

+41 58 329 93 00
personal@asmobil.ch
www.asmobil.ch



aare seeland  mobil

REKA

Ferien im Tessin im Parkhotel Brenscino Brissago mit Rabatt

Das Parkhotel Brenscino Brissago gehört zu den besten Adressen am Lago Maggiore. Berühmt sind sein Weitblick über den See, der subtropische Park, der Panoramapool und die mediterrane Küche im Restaurant «Al Fresco». Auch du bist herzlich willkommen.



Atemberaubend: Der Panoramablick vom Parkhotel Brenscino Brissago über den See.

Mehr drin im Tessin: Reka-Ferien im Parkhotel Brenscino Brissago

Wer braucht das Meer bei diesem See? An sonniger Hanglage erwartet dich ein mediterranes Klima und reichlich Italianità. Im Hotel beziehst du dein «Lake View»-Zimmer. Und wenn du auf den Balkon trittst, hältst du bestimmt inne und lässt das Panorama wirken. Der Blick schweift weit von den Alpen über die Inseln im See und die Dächer Brissagos.

Vom ersten Tag an gibt es viel zu entdecken. **Wanderwege** und **Biketrails** beginnen gleich vor der Türe. Der **Lido in Brissago** lädt zum Seebad ein. Die **Sommerabende im nahegelegenen Ascona oder Locarno** bieten viel Kultur und Events. Und du erholst dich

fürstlich. Am **Panoramapool** entspannst du mit einem guten Buch und dem kühlen Drink von der Pool Bar – während die Kinder Spass haben im Wasser.

Unser Geheimtipp: Im **grossen botanischen Hotelpark** wandelst du im Schatten alter Bäume durch die Düfte subtropischer Blüten. Und abends, vor dem Essen auf der Panoramaterrasse, geniesst du im Sonnenuntergang die kühle Brise vom See.

Achtung: Das Parkhotel Brenscino Brissago schliesst dieses Jahr bereits am Sonntag, 22. Oktober 2023. Mehr Infos: brenscino.ch

Mehr drin – überall bei Reka

Entdecke die Reka-Feriendörfer und -Ferienanlagen in der Schweiz sowie die Angebote an den schönsten Küsten Europas. Vor allem für Familien ist Reka perfekt – alles ist schon da. Spezielle Angebote gibt es für Paare, Gruppen, Best Agers und Bikefans. Spare auch hier mit deinem Reka-Feriengutschein. Mehr Infos: reka.ch

Buche jetzt deine Reka-Ferien – die Gelegenheit ist günstig!

SEV-Spezialkonditionen

– **100 Franken mit deinem Reka-Feriengutschein.** 2016 hast du mit der Post einen persönlichen Gutschein erhalten für deine Buchungen im Parkhotel Brenscino Brissago und in den Reka-Ferienunterkünften.

– **Spezialrabatt 20% im Parkhotel Brenscino Brissago.** Buchst du deine Ferien direkt beim Parkhotel Brenscino Brissago, profitierst du nebst dem Reka-Feriengutschein von 20% Rabatt auf Zimmer und Frühstück. **Nicht verpassen:** Der Reka-Feriengutschein für SEV-Mitglieder gilt nur bis Ende 2023.

BERNER JURA

Dringender Handlungsbedarf

Yves Sancey Seit einigen Wochen häufen sich Verspätungen und Zugausfälle auf den SBB-Linien zwischen Biel, Moutier und La Chaux-de-Fonds. Die Bieler Sektion des LPV weist auf unzuverlässiges und veraltetes Material hin. Gespräche mit der SBB laufen.

Die Situation im Berner Jura ist sehr angespannt. Seit dem 1. Mai haben nach Zählung des Bieler LPV rund siebenzig technische Probleme zu Verspätungen geführt, 38 davon waren auf Probleme mit den Kupplungen zurückzuführen und 29 führten zu Zugausfällen auf diesen Linien im Berner Jura. Um diese brisante Situation zu entschärfen, schlug die Bieler Sektion des SEV LPV in einem Leserbrief, der Ende Juni im «Journal du Jura» veröffentlicht wurde, die Alarmglocke.

«Seit einigen Wochen hat sich die Zuverlässigkeit der Zugverbindungen zwischen Biel und La Chaux-de-Fonds oder Moutier stark verschlechtert. Es gibt nur noch wenige Tage ohne Zugausfälle oder technische Störungen an den Bahnanlagen. Unbestimmte Verspätungen und ausgefallene Züge sind für die Reisenden im Tal von Saint-Imier und im Tal von Tavannes fast alltäglich geworden», schreibt Sélim Taboubi, Präsident des SEV LPV Biel, im Namen der lokalen Sektion des Unterverbands des Lokpersonals.

Angespannte Situation entschärfen

«Wir haben beschlossen, jetzt die Initiative zu ergreifen, um die zunehmend angespannte Situation mit den Fahrgästen zu entschärfen», erklärt er. Robin Gygax, ebenfalls Mitglied des SEV LPV, fügt hinzu: «Verbal geht es bei Verspätungen auf dieser Linie schon regelmässig hoch her ... wir wollen vermeiden, dass es zu körperlichen Übergriffen auf das Personal kommt.» Das Lokpersonal kann die Wut der Fahrgäste gut verstehen.

Sie weisen mit dem Finger auf das veraltete und unzuverlässige Rollmaterial hin. «Seit



Für Sélim Taboubi (l.) und Robin Gygax führt die Trennung der Züge zu Verspätungen.

über einem Jahr stammt die Flotte, die Biel und den Berner Jura verbindet, aus den 80er Jahren», stellt Taboubi fest. Seiner Meinung nach kommt es vor allem beim Kuppeln und Abkoppeln der Züge in Sonceboz zu Problemen, wenn die Züge nach Moutier oder La Chaux-de-Fonds getrennt werden. «Das Rangieren findet zweimal pro Stunde statt und es kommt fast täglich zu Fehlfunktionen.» Die Lokführerinnen und Lokführer können bis zu zehn Minuten verlieren. Diese Verspätungen können sich wegen den eingleisigen Strecken auch auf andere Züge auswirken.

Lösungen sind vorhanden

Dank ihrer Stellungnahme in der Zeitung haben die Gewerkschafter, die auf eine schnelle Reaktion der Vorgesetzten gehofft hatten, erreicht, was sie wollten. Derzeit findet ein Austausch mit der SBB statt. Diese erklären sich bereit, nach Lösungen zu su-

chen. Die einfachste wäre, das veraltete Material zu ersetzen und mit Unterstützung des Kantons in zuverlässigeres Material zu investieren. Eine andere kurzfristige Lösung wäre die Abschaffung des Flügelungskonzepts, da die Trennung und das Ankuppeln der Züge einen Grossteil der Störungen verursachen. «Dies würde zu einem zusätzlichen Anschluss in Sonceboz führen. Dies wurde bereits vor zehn Jahren gemacht, und es ist möglich, die Verbindung auf demselben Bahnsteig auf dem gegenüberliegenden Gleis zu koordinieren», argumentiert Sélim Taboubi.

Für den Schutz unserer Kolleginnen und Kollegen vor Übergriffen und für den Komfort der Nutzerinnen und Nutzer einer Region, die einen Service public braucht, der diesen Namen auch verdient, ist zu hoffen, dass die Gespräche mit der SBB schnell zu Massnahmen führen, welche die Situation entspannen werden. Die Angelegenheit wird weiterverfolgt.

ZUGAUSFÄLLE

Lokführermangel bei der RhB

Chantal Fischer / LPV RhB. Der RhB fehlt Lokpersonal. Schon lange. Dank ihrem unermüdlichen Einsatz und Verzicht auf viel Freizeit konnte der Fahrplan bislang aufrecht erhalten werden und das System hat funktioniert. Bis im Juni 2023. Am Samstag, 3. Juni musste die Bahn mehrere Regio-Express-Züge ausfallen lassen. Ebenso am ersten Juli-Wochenende. Was ist passiert? Patrick Cavelti, Ressortleiter LPV RhB hat Antworten.

Patrick, wieso musste die RhB kürzlich Züge streichen?

Die Lokführer sind seit langem im Unterbestand. Sie zeigten sich in den letzten Jahren sehr flexibel, sind oft eingesprungen und haben auf ihre Freizeit verzichtet. Jetzt sind auch diese Reserven ausgeschöpft worden und einige Züge mussten gestrichen werden.

Was hat zu diesem grossen Unterbestand geführt?

Der Unterbestand herrscht seit der Verein-Eröffnung im Jahr 1999. Damit konnte der Fahrplan ausgebaut werden, was aber auch mehr Lokführerinnen und Lokführer erforderte.

Wie steht der LPV RhB dazu?

Der LPV hat seit Jahren auf die Problematik hingewiesen. Schade wurde nicht schon früher darauf reagiert. Der Abgang einiger Kolleginnen und Kollegen der RhB in den letzten Jahren sollte eigentlich ein deutliches Alarmzeichen sein. In den nächsten Tagen starten wir eine Umfrage, um die Bedürfnisse des Lokpersonals aufzunehmen und einen Forderungskatalog an die RhB zu erarbeiten.

ZPV RHEINTAL-CHUR

Rege Diskussion zu den Belastungen des ZP

Franziska Müller. Präsidentin Larissa Bantli hielt zu Beginn der Hauptversammlung vom 12. Mai Rückblick auf das vergangene Jahr. Beispielsweise war die Flüchtlingssituation sehr anspruchsvoll und sie sprach auch die Pensionierungen an.

ZPV-Zentralpräsident Ralph Kessler gab einen Überblick über die aktuellen Themen. Diese umfassten den FV-Dosto mit den Erschütterungen und Vibrationen, den Lärm, der in den Tunneln bei Kreuzungen verursacht wird, die Zugluft durch die Klimaanlage und die Geruchsemissionen durch die Bioreaktoren. Im Weiteren erläuterte er die Situation zur Videokamera in Basel, zum ZPV in Lausanne und einige Verletzungen der BAR-Regelungen bezüglich der Einteilung. Zu den Stichkontrollen im Bahnersatzbus Rheintal-Sperre hatte er nochmals die wichtigsten Informationen. Die Tip2-Einträge bei ungenügenden Perronlängen sind nicht verlässlich. Er wies daraufhin, dass falsche oder fehlende Einträge gemeldet werden sollen, da dies die Sicherheit betrifft. Der Veloselbstverlad und die Arbeits-

anweisung Velo startete eine rege Diskussion über die Problematiken und Belastungen des Zugpersonals (ZP). Dies zeigt sich durch die steigenden Abwesenheitstage der Mitarbeitenden. Weitere Themen wie Fehlplanung von Dienstabteilungen und die Lohnerhöhung beim Funktionswechsel zum Chef Kundenbegleitung wurden besprochen.

Josef Glanzmann von der Peko informierte zu den nicht gut umgesetzten Lohnmassnahmen, bzw. Lohngesprächen, über die Problematik der Nachtzüge in Buchs, die Personalverpflegung, die Instruktion des neuen Triebfahrzeuges 512 sowie dem letzten Audit betreffend Türschliessung beim Abfahrtsprozess.

Regionenleiter Reto Näf orientierte zu aktuellen Personalbestand. Er erläuterte weiter die SOB/SBB Kooperation. Ein weiteres Thema ist die Problematik der Nachtzüge. Es wurden «Manager Nachtzüge» ernannt, welche Ansprechstellen für Fragen und Informationen sind.

Ebenfalls zu erwähnen war das 40-jährige Dienstjubiläum von Viktor Vetter aus dem Depot Chur.

UNTERVERBAND ZPV, ZENTRALAUSSCHUSS

Sicherheits-Charta einhalten

Susanne Kratzer. Mitgliederwerbung haben wir uns als Konstante auf die Fahne geschrieben. Verteilt über das ganze Jahr finden verschiedene Werbeaktionen statt. Um die Zahlen von 2022 zu erreichen, braucht es allerdings noch viel Effort. Die Traktanden des Priogesprächs KB vom 29. Juni waren u.a. Flottenverfügbarkeit, Velotransporte, Personalsituation und Umsetzung BAV-Entscheid.

Was uns erneut grosse Sorge bereitet, sind die Fussball-Fanzüge (siehe auch Artikel auf Seite 6). Am 29. Mai ereignete sich in Morges ein Fall mit Fussballfans, die den für sie vorgesehenen Zug verliessen, weil die meisten WC's defekt waren. Infolge grosser Aggressivität und Übergriffe auf das Personal mussten Reisende in Sicherheit gebracht werden und das Zugpersonal musste rund 40 Minuten auf die Polizei warten. Beim Thema Gewalt auf den Zügen sind wir auf sehr hohem Niveau unterwegs. Wir stellen fest, dass zwischen Brig und Aigle/Bex wilder Westen herrscht. Eigentlich wäre die Transportpolizei (TPO) für die Sicherheit in den fahrenden Zügen unterwegs, aber in der Regel kommt dort niemand, weil keine TPO mehr in der Nähe ist. Das Personal muss sich oftmals

auf die unbesetzten Führerstände zurückziehen. Die 22-Uhr-Begleitung wird auch nicht mehr eingehalten und die vereinbarte Begleitung der Transsicura findet genauso wenig statt. Man fühlt sich mit diesen Problemen allein gelassen. Dass die SBB 2002 eine Sicherheits-Charta unterschrieben hat, scheint vergessen gegangen zu sein, sodass sich ZPV-Zentralpräsident Ralph Kessler gezwungen sah, die SBB im Gespräch mit Reto Liechti an diese zu erinnern und deren Einhaltung zu verlangen. Wir sind nicht bereit dazu, so lange zu warten, bis es noch schlimmere Verletzungen gibt.

Dass es kritische Bahnhöfe gibt, bei welchen bei überlangen Zügen die Perrons nicht reichen, ist hinlänglich bekannt. Im Hinblick auf den «Horaire Romandie 2025» zeichnet sich jedoch in Renens VD und zwischen Genf und Annemasse genau diese Problematik wieder ab. In Renens wird der Perron von Gleis 1 nun – notabene im frisch umgebauten Bahnhof – nochmals von 320 auf 400 m verlängert. Beim Thema «Integrierte Produktionsplanung (IPP)» sagt die SBB, dass man die Sozialpartner einbezogen hätte. Da jedoch unsere sämtlichen Eingaben nicht berücksichtigt wer-

den, sondern irgendwo in den untersten Schubladen verschwinden, fühlen wir uns absolut nicht ernstgenommen. Für den ZPV sieht Sozialpartnerschaft anders aus. Macht unser Mitwirken in diesem Projekt noch Sinn? Wir überlegen uns dies ernsthaft. Die Einhaltung der BAR KB P 131.2 war auch in den vergangenen Wochen ein grosses Thema. In der Region West mussten wir uns schriftlich und im direkten Gespräch mit der Regionenleitung dafür wehren, damit unsere Mitarbeitenden vor dem freien Tag zu ihrem Dienstschluss gemäss BAR (Bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen) kamen. Dass man die Rotationen nicht ohne vorliegendes Mandat ändern kann, sondern es dafür den Einbezug und die Zustimmung aller Partner braucht, war dabei längst nicht allen Teilnehmenden bekannt, so dass auch hier Klarheit geschaffen werden musste.

Aus dem Bericht der Peko Fläche KB geht hervor, dass die Umfrage in der Region Mitte inzwischen ausgewertet wurde. Die Resultate wurden mit der Regionenleitung Mitte besprochen und werden dem betroffenen Personal zugänglich gemacht. In den anderen Regionen wird ähnlich vorgegangen.

PV BERN

Frühlingswanderung von Konolfingen nach Schlosswil

Peter von Däniken. Elf Wander:innen trafen sich am 25. Mai am Bahnhof Konolfingen. Nach dem Startkaffee im Restaurant Bahnhöfli fuhren sie mit dem Bus nach Konolfingen Dorf. Von da wanderte die Gruppe in 2½ Stunden via Eulenweg, Aussichtspunkt Ballenbühl (leider keine Fernsicht, da nach der langen Regenperiode der Himmel noch bedeckt war), Kehrmatt, Schlossweg, Schlossallee (mit 700 m die längste Allee im Kanton Bern) zum Schloss Wyl. Hier erwartete sie der ehemalige Präsident Erwin Gugger. Er konnte spannende Geschichten berichten über das Schloss, das bis 2010 Sitz des Amtstadthalters vom Amt Konolfingen war und das Kreisgericht beherbergte. Im Restaurant Kreuz in Schlosswil gab es ein feines Mittagessen. Die Heimreise erfolgte individuell.



ZVG

PV BASEL

Spuhlerloch und Stadlerkatze



ZVG

Susi Kunz. Wie beeindruckend! Da werden aus Stapeln von Material Eisenbahnwagen, ja ganze Zugkompositionen zusammengeschnitten und den gefertigten Elementen mit Farbe das Design der Bahnunternehmung aufgetragen, Führerstände mit Hunderten von Kabeln und Kälblechen für eine sichere Führen der Triebzüge vorbereitet und zu allerletzt mit der Frontscheibe versehen. Sehr beeindruckend! Und wissen Sie was? Auf unserer Führung haben wir auch vom «Spuhlerloch» gehört. Diese geniale Idee, die Bahn- und Triebwagen mit einem Schwerlastkran durch ein eigens dafür gebautes Loch vom unteren ins obere Geschoss zu hieven, statt auf Umwegen dorthin zu befördern, mit all dem dafür notwendigen Verladen. Später querte einige Meter vor uns die Stadlerkatze unseren Weg. Erhobenen Hauptes und zielgerichtet ging das Büsi von einer Seite zur anderen. Sicherlich bekommt sie in diesem Betrieb ihre Streicheleinheiten. Denn zig-mal wurden wir von Mitarbeitenden mit einem freundlichen «Grüezi» willkommen geheissen. Ein grosses Dankeschön an die beiden Gruppenführer und das Organisationsteam. Diese Besichtigung wird allen in bester Erinnerung bleiben. Beeindruckend und gut gemacht – danke.

PV WALLIS

Marktstimmung

Peter Rolli. Am 24. Juni war es wieder einmal soweit, der Sektionsausflug stand vor der Tür. Als Novum in unserer Geschichte einmal in einer etwas anderen Form. Bei schönstem Wetter liessen sich rund 70 Personen zu einem Besuch an den Wochenmarkt in unserer Nachbarstadt Domodossola verleiten. Vollkommen individuell konnte man für sich nach Herzenslust flanieren, geniessen, einkaufen und das südliche Flair geniessen.

Die Stadt römischen Ursprungs liegt am Toce im Zentrum des Val d'Ossola auf der Route vom Simplonpass zum Lago Maggiore, in einer Talweitung, in die verschiedene Nebentäler münden. Durch ihre strategische Lage an der Passstrasse war sie schon früh ein wichtiges Zentrum. Heute zählt Domodossola rund 17'700 Einwohner. Der Samstagmarkt ist ein Muss für alle, die gerne einkaufen gehen, Kunsthandwerk lieben und auch kulinarischen Freuden nicht abgeneigt sind. Jeden Samstag verwandelt sich die Piazza Mercato von Domodossola in ein Meer

von Marktständen mit Lederwaren, Bekleidungsangeboten und typischen Produkten aus den Tälern der Ossola. Eine unglaubliche Vielfalt an Käse, Fleisch aller Art sowie Früchten und Gemüsen je nach Saison.

Beim gemeinsamen Mittagessen wurden wir während rund viereinhalb Stunden mit zahlreichen Vorspeisen, Hauptgängen, Desserts, Wein und Kaffee verwöhnt. Schliesslich verbindet man Italien nicht nur mit Wärme und Gelassenheit, sondern vor allem auch mit vielen typischen Köstlichkeiten. Dazu gehören Zutaten, die in jedem Gericht für den mediterranen Geschmack sorgen.

Der Vorstand nimmt an, dass mit diesem Ausflug doch der eine oder andere heimliche Wunsch erfüllt wurde. In diesem Sinne wünschen wir euch allen weiterhin gute Gesundheit, einen schönen Sommer und hoffen auf ein zahlreiches Wiedersehen am 21. September in Ardon am Familientag.



ZVG

UNTERVERBAND TS

«Fehler eingestehen und neu verhandeln»

Medienstelle SEV-TS. Fünf Jahre sind nun vergangen seit der Umsetzung der neuen Berufsbilder Operating (heute PP-UHR). Die damalige Organisationseinheit P-OP-ZBS, die diese unter Leiter Claudio Pellettieri zu verantworten hatte, existiert seit April 2019 nicht mehr. Aber die Überführung des Werkstattpersonals in vier verschiedene (Fähigkeits-)Level ist geblieben und hat ihre Spuren hinterlassen. Was als Berufsbilder mit Entwicklungsmöglichkeiten verkauft wurde, hat in Frustration und Abgängen geendet.

Die angeblichen zukunftsorientierten Berufsbilder mit «Entwicklungsmöglichkeit» haben den technischen Unterhalt in eine Sackgasse geführt. Der heutige Exodus beim bestehenden Personal sowie die mittelfristige Lohnsenkung und der Fachkräftemangel verantworten die jetzige Situation. Aktuell kann der reguläre Unterhaltsbetrieb in diversen Serviceanlagen nur noch mit Sondereinsätzen des bestehenden Personals und verkürzten Einarbeitungszeiten für die neuen Mitarbeitenden knapp aufrechterhalten werden. Viele neu ausgebildete Mitarbeitende verlassen den Betrieb innerhalb von zwei bis drei Jahren wieder, sobald sie begriffen haben, dass es schwierig ist, sich innerhalb der Level weiterentwickeln zu können. Zudem fällt uns auf, dass an verschiedenen Standorten mechanisch ausgebildete Mitarbeiter mit fragwürdigen Vorkursen von Technikerschulen zu Level-3-Mitarbeitenden weiterentwickelt werden. Dies nur, um in der aktuellen Berufsbildersituation dem mechanisch ausgebildeten Personal, das nur bis zu Level 2 angestellt werden kann, wieder etwas Perspektive zu bieten. Weiter ist es zur Realität geworden, wie vom SEV vorausgesagt, dass die SBB für

die Level-4-Stellen fast keine Mitarbeitende mit Elektro- oder Automatikertechniker-schulabschlüssen finden kann. Diverse Stellen sind aktuell durch Mitarbeitende mit Maschinenbauabschlüssen besetzt. Dies ist in der Praxis auch kein Problem, da auch bei den modernen Triebfahrzeugen weiterhin viele mechanische Störfälle auftreten. Tatsache ist, dass auch mechanisch ausgebildetes Personal in seinen Grund- und Weiterbildungen einen Grossteil an Elektrotechnik, Automatisierung sowie Informatikunterricht besucht hat.

Leider wurde bei der Umsetzung der neuen Berufsbilder diesen Umständen keine Rechnung getragen, und nun sind die Verantwortlichen im Nachhinein nicht gewillt, die Berufsbilder anzupassen. Deshalb fordern wir die Leitung PP-UHR auf, die Berufsbilder und die «Levelisierung» zu überdenken und der Realität anzupassen. In der Tat ist die Leitung UHR gut beraten, das Lohnniveau schnellst wieder anzuheben, um den technischen Unterhalt ohne weitere Auslagerungen von Aufträgen an Privatfirmen selbstständig zu bewerkstelligen, damit die Kompetenzen weiterhin im Betrieb verbleiben.

Die heutigen Missstände durch die völlig verkorkste Ein- und Überführung der Berufsbilder entsprechen eins zu eins den Voraussetzungen des SEV und des Unterverbands TS, die wir bereits während der Verhandlung der neuen Berufsbilder prognostiziert haben. Deshalb fordern wir:

- Mehr Wertschätzung;
- Abschaffung der Level;
- Anheben der Löhne;
- Keine Unterhalts- und Kontrollaufträge an Privatunternehmen.

PV LUZERN

Wanderung Amsteg–Silenen



ZVG

René Wolf. 25 Wanderer fuhren am 14. Juni bei schönstem Wetter nach Erstfeld. In der SBB-Kantine gab es den Kaffeehalt. Anschliessend fuhren wir mit dem Bus nach Amsteg. Hier ging es dann steil hinauf zur Burg Zwing Uri. Von da wanderten wir dann auf dem Wintersäumerweg nach Silenen und von dort mit dem Bus zurück nach Erstfeld zur SBB-Kantine. In dieser konnten wir das Mittagessen einnehmen.

Am Nachmittag gab es noch einen Rundgang durch Erstfeld, bevor es wieder zurück nach Luzern ging. Dem Organisator Martin Kaufmann danken wir bestens für die Organisation und die interessanten Informationen über den Kanton Uri, die er uns unterwegs gab.

IMPRESSUM

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, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Produktion: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Druck: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 1. September 2023.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 22. August 2023, 12 Uhr.

Inserateschluss: 21. August 2023, 12 Uhr.

PV FRIBOURG

Jahresausflug nach Bellelay



Roland Julmy. 17 Personen, darunter zwei Nichtmitglieder, nahmen am 15. Juni am wunderschönen Jahresausflug nach Bellelay teil. Ein Car von Jean-Louis Voyages, gelenkt von Cyril, einem sehr sympathischen Chauffeur, brachte die Gruppe zunächst von Fribourg über Payerne nach Sonceboz. Nach einer Kaffee- und Gipfelipause fuhren wir weiter nach Bellelay, wo wir das «Maison de la Tête de Moine» besichtigten und einen ers-

ten Apéro genossen. Weiter ging es über hübsche kleine Strassen in der romantisch-wilden Juralandschaft nach Le Cerneux-Veuil, wo es im Restaurant Beau-Séjour ein ausgezeichnetes Mittagessen gab.

Auf der Heimfahrt machte die Gruppe einen Zwischenhalt auf dem Chasseral, wo sie bei herrlichem Wetter einen Rundblick auf die Drei-Seen-Region warf, bevor sie wieder Fribourg und Payerne ansteuerte.

PV BERN

«Chaplin's World»



Max Krieg. Am 14. Juni tauchten wir – 18 Teilnehmende – mit eloquenter Führung in Corsier-sur-Vevey in das Leben und die Filmwelt von Charlie Chaplin ein. Sein letzter Lebensort, das Manoir de Ban hoch über Vevey, ist heute ein Museum. Dort erhielten wir einen Einblick in sein Leben, das 1889 in London begann und 1977 daselbst endete, mit allen hauptsächlich privaten Wendungen mit vier Ehen mit jüngeren Frauen und insgesamt

zehn überlebenden Kindern unbeschönigt dargestellt. In dem 2016 neu eröffneten Film-museum auf dem gleichen Gelände erhielten wir auch Einblick in sein Wirken als Schauspieler, Regisseur, Drehbuchautor und Komponist von 1903 bis 1967. Ein Mittagsimbiss rundete das wunderbare Erlebnis ab.

Übrigens: Es heisst «Sir Charles Chaplin» und nein, seine Schnurbärte waren nie echt, sondern immer nur angeklebt.


Kaffee und Gipfeli verwöhnt. Die Weiterreise führte über Biel-Nidau-Täuffelen-Ins nach Murten. Im Hotel Schiff am See speisten wir sehr gut und genossen die schöne

PV AARGAU

Murten erkundet

Helen Isler. Die Sektionsreise führte diesmal mit dem Car nach Murten.

Am 14. Juni starteten 36 gutgelaunte Kolleginnen und Kollegen bei wunderschönem Wetter ab Brugg und Aarau. In Bettlach machten wir den ersten Halt und wurden im Restaurant Urs und Viktor mit

 Weitere Fotos: sev-pv.ch/sektionen/aargau

Aussicht am See. Am Nachmittag war Gelegenheit, das schöne Städtchen zu erkunden. Beim «Lädele», Probieren der Spezialität Nidelkuchen oder Geniessen eines kühlen Biers in der Gartenbeiz nahte die Heimreise allzu bald. Die Rückfahrt führte über Land via Kerzers-Lyss-Solothurn nach Aarau und Brugg.

Glücklich und zufrieden verabschiedeten wir uns und dankten Walter Angst und dem Chauffeur Goran für den einmaligen, schönen Ausflug.



PV BERN

100 Jahre Dora Lehmann



Max Krieg. Am 27. Mai konnte unser Mitglied Dora Lehmann in Interlaken ihren 100. Geburtstag feiern.

Beim Besuch traf Marlis Eggler eine diskussionsfreudige Jubilarin an, die mit ihrem Rollator flott unterwegs ist. Nicht mit Scho-

kolade, aber mit Cafeteria-Gutscheinen und Blumen nur auf der Karte konnten wir eine kleine Freude bereiten.

Wir wünschen Dora Lehmann viele weitere frohe Lebensjahre bei guter geistiger und körperlicher Gesundheit.

PV BUCHS-CHUR

Sommer-versammlung

Ruth Crescente. Trotz herrlichem Sommerwetter konnte Präsident Christian Niggli 36 Mitglieder zur HV in Buchs SG begrüßen.

Gleich zu Beginn führte Referent This Isler durch 800 Jahre Geschichte Werdenberg. Mit treffenden Worten und Bildern erlebten die Versammelten das Mittelalter hautnah.

Christian Niggli übernahm anschliessend wieder die Führung und ehrte die Jubilare Hubert Heeb und Alfons Rechsteiner für 50 Jahre SEV-Mitgliedschaft mit einer Urkunde. Für die nächste Delegiertenversammlung

(DV) wurden Christian und Agnes vorgeschlagen und von den Mitgliedern einstimmig gewählt. An der DV vom 9. Mai nahmen Ruth und Christian teil. Die grösste Sorge bereitet dem PV-Zentralvorstand im Moment das neue Datenschutzgesetz. Per 13. Juni zählte unsere Sektion 325 Mitglieder.

Die Sommerwanderung führt zur Alp Valüna im Fürstentum Liechtenstein. Der Sektionsausflug wird ebenfalls, wie die Wanderung, von Gusti Mettler organisiert und führt am 23. August nach Neunkirch im Klettgau. Ab Mitte Juli werden die Unterlagen mit Einzahlungsscheinen verschickt.

Christian Niggli informierte noch über die «ewigen» Themen FVP und Pensionskasse. Das durchschnittliche Pensionsalter liegt bei 63,5 Jahren. Die älteste Rentnerin der PK ist 109 Jahre und 8 Monate alt! Im letzten Jahr gab es 24 081 Rentenbezüger:innen neben 31 356 aktiven Versicherten. Mit diesen Zahlen schloss der Präsident die Versammlung und wünschte allen «guten Appetit» beim offerierten Buchserhof-Teller.



Jubilarenehrung (von links): Alfons Rechsteiner, Präsident Christian Niggli und Hubert Heeb.

PV ST. GALLEN

Fast eine Schulreise

Roland Schwager. Welches war denn das klassische Schulreiseziel der sechsten Klasse unserer Generation: Seelisberg und die Wanderung zum Rütli! Fast so – einfach ohne den beschwerlichen Abstieg zu Fuss nach der heiligsten Wiese der Schweiz – präsentierte sich der diesjährige Sektionsausflug, zu dem sich am 28. Mai 37 Mitglieder aufmachten. Nach einer langanhaltenden Schönwetterperiode mit Temperaturen über 30 Grad war es an diesem Tag «nur» noch bedeckt, und dafür herrschte eine erträgliche Temperatur. Der Voralpenexpress brachte die muntere Gesellschaft in die Leuchtenstadt, wo nach kurzem Aufenthalt die moderne MS Diamant die Gruppe in ihrem grossen Schlund verschluckte und sie an Bord die herrliche Fahrt über den Vierwaldstättersee geniessen liess. Die Schiffsreise vorbei an Weggis, Vitznau und Gersau ist immer wieder ein beeindruckendes Erlebnis. Nach rund zwei Stunden wartete in der Treib die Standseilbahn und brachte alle mühelos nach Seelisberg, wo es

im Hotel Bellevue auf weissgedeckten Tischen ein feines Mittagessen gab.

Die Sonne durchbrach dann die Wolken doch noch und liess einen auf der Hotelterrasse das fantastische Panorama, das von den Urner Alpen über das Reussdelta und die Mythen bis zur Rigi und dem fernen Pilatus reichte, bewundern und aufs Handy bannen, ehe es dann wieder an die Heimreise zu denken galt. Wie es sich früher auch für die «Schulreise» gehörte, absolvierte die Gruppe auch noch die Schifffahrt auf dem Urnersee – vorbei am Schillerstein, dem Rütli und dem Urner Rivieradorf Bauen (... wo unser Schiffs-kapitän der «Diamant» einen kleinen Weinberg pflegt) nach Flüelen, von wo aus die Züge der St. Galler Staatsbahn – der SOB – über den Sattel und durch das Toggenburg alle wieder sicher heimwärts brachten – reich um tolle Erlebnisse, schöne kameradschaftliche Kontakte und mit der Gewissheit, nach dieser schönen Reise nicht auch noch einen Aufsatz schreiben zu müssen!

SEV/Unterverbände

2.9. SEV RhB

Grillfest. Das dritte grosse Grillfest für alle Mitglieder des SEV RhB rückt näher. Die SEV Jugend RhB sorgt für die Beilagen, Getränke und Desserts. Es liegt an euch, nur die Grilladen und den «Mega-Hunger» mitzubringen. Bitte meldet euch bis spätestens 20. August an bei Suje, sujevan. sivakumar@rhb.ch. Weitere Infos folgen nach Anmeldeschluss. Wir freuen uns auf eure zahlreichen Anmeldungen. *Jugend SEV RhB*

Ab 11 bis ca. 17 Uhr, Feuerstelle Davos-Heidboden (15 Minuten vom Bahnhof Davos Frauenkirch); *kurzfristige Änderungen aufgrund der Wetterverhältnisse vorbehalten*

11.9. Unterverband VPT, Branche Pensionierte

Branchentagung Pensionierte.

Hauptthemen: «Warum im Ruhestand SEV-Mitglied bleiben?»; Wahl Branchenvorstand. Anmeldungen möglich an vincent.brodard@sev-online.ch, marc.brelaz@vpt-online.ch, eric.russio@vpt-online.ch oder bei eurem Sektionspräsidenten bzw. eurer Sektionspräsidentin. Wir freuen uns, euch in Bern zu sehen! *Euer Branchenvorstand*

10.30 Uhr, Unia-Zentrale, Egghölzli, Bern

Sektionen

19.7. VPT BLS, Pensionierte

Wanderung Vallée du Gottéron-Tafers. Mit Bahn Spiez ab 7.54 Uhr, Thun ab 8.04 Uhr; Langenthal ab 7.48 Uhr, Burgdorf ab 8.06 Uhr, Bern ab 8.34 Uhr, Fribourg ab 9.06 Uhr (Bus Nr. 4, Kante 12, Richtung Auge Sous Pont), Fribourg Palme an 9.14 Uhr. Startkaffee im Café Auberge de L'Ange. Leichte Wanderung durchs Vallée Gottéron bis Ameismühle-Chrüzholz-Tafers; ca. 2 Stunden, +227/-113m. Wanderschuhe, -stöcke, Sonnen-/Regenschutz. Mittagessen aus dem Rucksack. Rückreise: Tafers Dorf (4 Busse pro Stunde) ab 16.01 Uhr, Bern an 16.44 Uhr. Anmeldung bis 14. Juli an Peter Sägesser, 079 254 19 34, saegipeter@bluewin.ch

16.8. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Wanderung Col de la Croix-Col de Bretaye. Dauer ca. 2 Stunden, mit wenig grösseren Auf- und Abstiegen, Rucksackverpflegung. Bern ab 7.39 Uhr, Thun ab 8.01 Uhr, Spiez ab 8.12 Uhr, Zweisimmen ab 9.02 Uhr, Gstaad

ab 9.37 Uhr, Les Diablerets Le Vioz ab 10.33 Uhr, Col de la Croix an 10.49 Uhr. Rückfahrt: Col de Bretaye ab 14.15/14.45 Uhr, Bern an 17.23 oder 17.54 Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter. Kein Verschiebedatum. Anmeldung bis 14. August unter 031 922 18 95 / 079 378 48 50, fam.etter@sunrise.ch.

17.8. VPT RhB, Gruppe Pensionierte

Sommerausflug mit Partner:in ins ehemalige Schmuggler-Tal / -Dorf Samnaun. Nach Ankunft in Samnaun Post Freizeit bis zur Mittagspause. 12.10 Uhr Mittagessen im Hotel/Restaurant Samnaunerhof, Samnaun Dorf; À la carte oder Menü mit Suppe CHF 28, mit Salat ab Büffet CHF 33.50. Getränke, Apéro, Essen sind selber zu bezahlen. 13.35 Uhr Dorfführung. Infos zur Geschichte/Entstehung von Tal und Dorf. Danach Freizeit bis zur Postautoabfahrt. Chur ab 7.31 Uhr, Landquart ab 7.50 Uhr, Klosters ab 8.32 Uhr / Davos ab 8.02 Uhr, Scuol (Postauto) ab 9.30 Uhr, Samnaun an 10.45 Uhr; Oberengadin ab Prontresina 8.02 Uhr. Samnaun Post (Postauto) ab 16.08 Uhr, Scuol Bahnhof ab 17.41 Uhr / Oberengadin 17.34 Uhr, Klosters/Davos an 18.25 Uhr / Davos 18.29 Uhr, Landquart an 19.10 Uhr, Chur an 19.26 Uhr. Fahrkarten selber besorgen: GA FVP, Tageskarte FVP, Halbtax-Billett. Anmeldung bis spätestens 7. August (Angabe Menü oder Essen à la carte) an Felix Murk, felix.murk@bluewin.ch, 078 606 60 25, 081 413 74 65.

27.8. VPT BLT

Sektionsbummel. Weitere Details zu gegebener Zeit am Anschlagbrett. 8 Uhr, Basel (genauere Angaben folgen mit der Ausschreibung)

Pensionierte

2.8. PV Zürich

Stamm. Einladung zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

3.8. Pensioniertes Zugpersonal Olten

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

14 Uhr, Rest. Bahnhof Gleis 13, Olten

7.8. Pensioniertes Rangierpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns immer am ers-

ten Montag im Monat. Kollegen anderer Abteilungen sind auch willkommen.

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

7.8. Pensioniertes Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

9.8. PV Basel

Fahrt ins Blaue. Der Vorstand freut sich, wenn er recht viele Mitglieder mit Partner:innen begrüßen darf. Dieses Mal beinhaltet die Reise einen kleinen Fussmarsch von 2x15 Minuten ebenen Weges. Kosten: CHF 60 pro Person (Apéro, Essen und Getränke). Die Einzahlung auf PC-Konto 40-6925-4 gilt gleichzeitig als Anmeldung. Anmeldeschluss ist der 30. Juli. Bei Unklarheiten/Fragen: Peter Jakob, 079 252 02 53 oder Walter Merz, 077 438 03 54 geben gerne Auskunft.

sev-pv.ch/de/sektionen/basel

8.30 Uhr, Bahnhof SBB, Basel

10.8. PV Luzern

Sektionsausflug Solothurn. Alle Mitglieder mit Partner:in sind eingeladen. Programm und Einzahlungsschein wurden bereits im Juni zugestellt. Anmeldeschluss: 29. Juli. Achtung! Neue Abfahrtszeit, Luzern ab 8.54 Uhr. Auskunft bei Vizepräsident Hanspeter Aregger, 041 280 19 83.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Luzern ab 8.54 Uhr nach Solothurn

16.8. PV Bern

Sektionsausflug auf die Klewenalp. Wunderbare Aussicht von der Klewenalp (1600m) auf den Vierwaldstättersee. Schifffahrt von Luzern nach Beckenried, danach mit der Seilbahn zu Speis und Trank im Panoramasaal der Klewenstube. Menü: Kleiner Salat, Schweinskrustenbraten mit Kartoffelgratin und Gemüse, Crème brûlée. Bern ab 9.00 Uhr (via Zofingen), Luzern an 10.01 Uhr; Langnau ab 8.36 (via Wolhusen), Luzern an 9.43 Uhr; Luzern Schiff ab 10.12 Uhr (Kaffee & Gipfeli), Beckenried ab 11.40 Uhr, Klewenalp an 11.50 Uhr. Rückreisemöglichkeiten: Beckenried-Stans-Luzern: Klewenalp ab 14.30 Uhr, Bern an 17.00 Uhr; Beckenried-Schiff-Luzern: Klewenalp ab 15.00 Uhr, Luzern ab 17.00 Uhr, Bern an 18.00 Uhr. Bitte Fahrausweise zur Klewenalp und zurück selber besorgen. (FVP-GA und

Tageskarten sind gültig. Anmeldung bis spätestens 30. Juli mit Einzahlung von CHF 30 pro Person auf Konto CH65 0900 0000 3000 2569 9, SEV-PV Sektion Bern, Steinerstr. 35, 3006 Bern, mit Vermerk «Sektionsreise» mit QR-Rechnung (gilt als Anmeldung). Alle Angemeldeten erhalten ein Bestätigungsschreiben. Auskünfte bei Präsident Max Krieg, 031 381 24 55, 079 704 31 18 oder praesident.pv.bern@sev-pv.ch. sev-pv.ch/sektionen/bern

9.00 Uhr ab Bahnhof Bern, Bern

17.8. PV Olten und Umgebung

Sektionsreise 2023. Treffpunkt:

8 Uhr, Bahnhof Olten auf Gleis 11. Die erste Etappe der Reise geht nach Luzern, wo uns auf dem Schiff Kaffee und Gipfeli erwarten. Nach einer gemütlichen Schifffahrt erreichen wir Treib und lassen uns auf den Seelisberg hochziehen. Anschliessend Mittagessen im Restaurant Bahnhofli. Am Nachmittag fahren wir mit dem Postauto über Emmetten nach Stans und mit dem Zug via Luzern nach Olten. Kosten ca. CHF 50 für Kaffee/Gipfeli und Mittagessen inkl. Mineralwasser und Kaffee. Andere Getränke auf eigene Rechnung. Fahrausweise: GA oder Tageskarte, andere Arten beim Reiseleiter fragen. Anmeldung bis 6. August mit grüner Karte oder per E-Mail an den Präsidenten. Auf rege Teilnahme freut sich der Reiseleiter Fritz Suter, 032 685 61 35.

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

Solothurn ab 7.34 Uhr (Gleis 1), Olten ab 8.06 Uhr (Gleis 11)

23.8. PV Buchs-Chur

Sektionsreise nach Neunkirch im Klettgau. Das Restaurant Gmaandhuus8213 in einem historischen Gebäude im mittelalterlichen Städtchen Neunkirch bietet Gewähr für feines Essen und Trinken in gediegenem Ambiente. Wir fahren mit dem Zug via Zürich-Schaffhausen: Buchs SG ab 8.09 Uhr, Chur ab 8.16 Uhr, Landquart ab 8.25 Uhr, Bad Ragaz ab 8.30 Uhr, Sargans ab 8.35 Uhr, Neunkirch an 11.00 Uhr. Kurzer Spaziergang ins Städtchen, Apéro und Mittagessen im Gmaandhuus8213. Rückreise um 14.26 Uhr via Schaffhausen-Winterthur-Zürich, Sargans an 17.23 Uhr, Landquart an 17.33 Uhr, Chur an 17.43 Uhr, Buchs SG an 17.50 Uhr. Jede/r besorgt sich das Billett selbst. Gültig sind GA oder Tageskarte FVP. Kosten pro Person: CHF 45. Mitte Juli erhalten alle Mitglieder eine persönliche Einladung. Die Einzahlung von CHF 45 mit dem beigelegten Einzahlungsschein ist gleichzeitig die Anmeldung. Anmel-

deschluss: 11. August. Der Vorstand freut sich auf viele Teilnehmer:innen und einen schönen, gemütlichen Tag. sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

23.8. PV Glarus-Rapperswil

Sektionsreise 2023. Ziel unserer Reise ist das Klettgau. Das Programm und die Ausschreibung werden zu gegebener Zeit versandt und auf der Webseite aufgeschaltet.

sev-pv.ch/de/sektionen/glarus-rapperswil

7.9. PV Bern

Herbstwanderung. Wir wandern mit gutem Schuhwerk (keine Wanderschuhe notwendig) von Charmey entlang des Lac de Montsalvens und durch die Jaunbachschlucht 7km nach Broc oder weiter, insgesamt 12km nach Gruyère (etwa 4 Stunden). Die Wanderung verläuft nicht flach, insgesamt +400/-500m. Unterwegs Halt bei Feuerstellen/Grill und Sitzgelegenheiten zur Verpflegung aus dem Rucksack. Wer möchte, kann im malerischen Städtchen Broc noch etwas «schnuppern» (und die Wanderung abrechnen) oder bis Gruyères weiterwandern. Bern ab 09.09 Uhr mit Kaffeeaufenthalt in Broc, bis Charmey Corbetta (an 11.09 Uhr). Anmeldung bitte bis 2. September an Willi Guggisberg, 031 922 35 10, 079 910 70 88 oder willi.guggisberg@gmx.ch. Verschiebedatum: 14. September.

sev-pv.ch/sektionen/bern
9 Uhr, Bahnhof Bern, Bern

13.9. PV Fribourg

« Soupe de Chalet » im Gros-Prarays ob Monts de Marsens. Einladung zur traditionellen Hüttensuppe. Anfahrt geplant mit Bus TPF nach Marsens. Fribourg ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr. Rückfahrt ab Marsens 16.17 Uhr oder 16.59 Uhr, Fribourg an 17.00/17.52 Uhr. Wer mit dem öV anreist, ist gebeten, sich für den Transport ab Marsens zum Chalet beim Organisator zu melden. Suppe und Kaffee sind offeriert. Desserts sind willkommen, vielen Dank im Voraus. Getränke werden vor Ort zu moderaten Preisen angeboten. Der Anlass findet bei jeder Witterung statt. Anmeldung obligatorisch bis spätestens 8. September, 12 Uhr – mit Angabe ob mit oder ohne Partner:in oder Freundinnen oder Freunden sowie mit dem Vor- und Nachnamen – an Organisator Jean-Paul Hadorn, jphadorn@hotmail.com, 079 946 75 42 (auch SMS).

ev-pv.ch/sektionen/fribourg

Agenda 9/23

UNSERE VERSTORBENEN

Allemann Hans; JG 1930; Zuggehilfe, Bern, VPT BLS.

Bruni Albert; JG 1924; Bern, PV Bern.

Büchi Leonie; JG 1932; Witwe des Josef, Waltenschwil, PV Aargau.

Bürge Margrith; JG 1931; Witwe des Jakob, Weinfeld, PV Thurgau.

Christen Andreas; JG 1963; Betriebsangestellter, Allschwil, RVP Basel.

Fantini Giovanna; JG 1927; Witwe des Fermo, Iselle di Trasquera, PV Wallis.

Furrer Josef; JG 1938; Rangierspezialist, Grosswangen, PV Luzern.

Guenther Erwin; JG 1931; Zugchef, Courroux, PV Jura.

Heiz Richard; JG 1927; Spezialhandwerker, Mumpf, PV Aargau.

Jäggi Ruth; JG 1947; Witwe des August, Brugg AG, PV Aargau.

Löffel Nelly; JG 1927; Witwe des Otto, Orpund, PV Biel.

Messmer Baltisar; JG 1922; Fachspezialist, Samedan, VPT Rhätische Bahn.

Muller Klara; JG 1930; Witwe des Maurice, Visp, PV Wallis.

Ritz-Nanzer Josy; JG 1930; Witwe des Hugo, Brig, PV Wallis.

Schilter Alfred; JG 1946; Lokomotivführer Cargo, Erstfeld, PV Uri.

Schön Walter; JG 1935; Fahrdienstleiter, Chur, PV Buchs-Chur.

Stooss Ernst; JG 1929; Lokomotivführer, Olten, PV Olten und Umgebung.

Sutter Gerhard; JG 1951; Betriebsangestellter, Sissach, PV Basel.

Widmer Laurence; JG 1934; Witwe des Hermann, Biel, PV Biel.

Wiedmer Andreas; JG 1974; Sachbearbeiter, Rüegsauschachen, VPT BLS.

Zürcher Werner; JG 1936; Spezialhandwerker, Bern, PV Bern.

Zwyssig Josefina; JG 1940; Witwe des Karl, Goldau, PV Luzern.

Wichtiger Hinweis:

Am 1. September 2023 tritt das neue Datenschutzgesetz in Kraft. Ohne vorgängige Einwilligung des Mitglieds oder dann der Angehörigen dürfen wir in Zukunft keine Todesfälle mehr publizieren. Deshalb bitten wir die Mitglieder oder ihre Angehörigen, uns ihren Willen bekanntzugeben. Angehörige bitten wir, bei der Meldung des Todesfalles ihre Einwilligung zur Publikation zu geben.

ZUKUNFTS-INITIATIVE

Für eine soziale Klimapolitik



Thomas Bruchez,
Vizepräsident Juso Schweiz
zeitung@sev-online.ch

Die «Initiative für eine Zukunft» der Juso Schweiz will eine sozial gerechte Antwort auf die grösste Krise der Gegenwart: Die Initiative ermöglicht die Finanzierung einer sozialen Klimapolitik, indem die Superreichen zur Kasse gebeten werden. Sie strebt auch einen starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs an.

Die Klimakrise ist das grösste Problem unserer Zeit. Ihre Folgen, seien es Waldbrände, Trockenheit oder auch Hurrikane, treten immer häufiger und stärker auf. Um das Schlimmste zu verhindern, muss laut IPCC (Zwischenstaatlicher Sachverständigenrat für Klimaänderungen) die Erderwärmung unbedingt auf 1,5°C im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter begrenzt werden. Heute stehen wir bereits bei 1,1°C. Es ist also dringend!

In der Schweiz werden die Antworten der bürgerlichen Mehrheit den Herausforderungen ganz und gar nicht gerecht. Wollte man ihre Haltung in der Klimapolitik in drei Punkten zusammenfassen, wären es: individuelle Verant-

wortung, Marktmechanismen und technologischer Solutionismus, also der Glaube an technische Lösungen. Statt also unser Wirtschaftssystem, das den Profit über alles stellt, als Ursache der Klimakrise zu sehen, betrachtet sie dieses als Lösung, setzt ausschliesslich auf individuelle Ansätze der Bevölkerung (weniger Kleider kaufen, weniger autofahren usw.) und vertraut blind auf ein technisches Wunder, das uns retten wird. Diese Antwort ist bestenfalls ungenügend, schlimmstenfalls sozial ungerecht, weil sie die untersten Einkommen zur Kasse bittet.

Wir brauchen also dringend eine andere Klimapolitik. Eine Politik, die die Ursachen der Klimakrise bekämpft, eine sozial gerechte Klimapolitik. Das schlagen wir mit der Initiative für eine Zukunft vor. Sie will die Superreichen zur Kasse bitten, um eine soziale Klimapolitik zu finanzieren.

Lassen wir die Superreichen die Klimapolitik bezahlen!

Die Superreichen profitieren am stärksten vom System, das zur Klimakrise geführt hat: dem Kapitalismus. Mit ihren Investitionen in die fossilen Energien tragen sie grosse Verantwortung für die Klimakrise. So kann man da-

von ausgehen, dass die 15 reichsten Familien der Schweiz so viele Treibhausgase ausstossen wie 99% der Bevölkerung. Zu dieser Gruppe gehört auch die Familie Aponte, Eigentümerin der Reederei MSC, die ebenso viel CO₂ ausstösst wie die ganze Schweiz. Die Investitionen dieser Familie mit einem Vermögen von 20 Milliarden Franken sind für mehr CO₂-Emissionen verantwortlich als die gesamte Bevölkerung des Kantons Genf, wo die Familie wohnt. Die Superreichen führen mit ihren Yachten und Privatjets einen zerstörerischen Lebensstil. Ein normaler Mensch müsste etwa 1500 Jahre leben, um die Welt so stark zu belasten wie Ernesto Bertarelli in einem Jahr.

Angesichts dieser Fakten ist es logisch und richtig, dass die Superreichen zur Kasse gebeten werden. Deshalb schlagen wir eine Steuer von 50% auf dem Teil von Erbschaften und Schenkungen, der über 50 Millionen Franken liegt. Von dieser Steuer wären rund 2000 Personen betroffen, sie würde jährlich etwa sechs Milliarden Franken einbringen.

Ökologisch arbeiten, wohnen und leben!

Mit diesem Geld würde der ökologische Umbau der gesamten Wirtschaft gefördert, was wir dringend brauchen, insbesondere in den Berei-

chen Arbeit, Wohnen und öffentliche Dienste. Es würde Programme ermöglichen, um Leute aus umweltschädlichen Berufen auf ökologische Berufe umzuschulen, Subventionen für Energiesanierungen von Gebäuden oder auch einen massiven Ausbau der erneuerbaren Energien. Auch beim Verkehr wären grosse Investitionen möglich. So könnten wir einen massiven Aus-



Weitere Informationen:
<https://zukunft-initiative.ch/>

bau des öffentlichen Verkehrs ebenso finanzieren wie Massnahmen, die sicherstellen, dass dieser für die Bevölkerung erschwinglich ist. Mit den Einnahmen der Initiative wäre auch ein konsequenter Ausbau der Bahninfrastrukturen möglich, der nicht nur die Verlagerung des Personen-, sondern auch des Güterverkehrs ermöglichen würde.

Die Initiative für eine Zukunft – der Unterschriftenbogen ist dieser Zeitung beigelegt – ermöglicht also eine soziale Klimapolitik und den Aufbau einer solidarischen, gerechten und ökologischen Gesellschaft. Unterschreibt die Zukunfts-Initiative und lasst sie unterschreiben!



EIN NEUER SEE

Omar Cartulano

Der Triftgletscher im Berner Oberland gehört zu jenen Gletschern in der Schweiz, die am stärksten unter dem Klimawandel zu leiden hatten. Sein allmähliches Abschmelzen in

den letzten Jahrzehnten hat dazu geführt, dass einer der vielen neuen Gletscherseen in den Alpen entstanden ist. Dieser soll nun für den Bau eines Staudamms genutzt werden:

Mit dem Schmelzwasser des Gletschers könnten nach Angaben der Projektbefürworter 30 000 Haushalte mit Strom versorgt werden. ocartu.ch / Instagram: @ocartu

?

QUIZ

Weisst
du's?**1. Bundesrätin Keller-Sutter hat Pläne für den Regionalverkehr ...**

- a. Sie will in den Regionalverkehr investieren und ihn bis 2050 nachhaltiger gestalten.
- b. Sie will beim Regionalverkehr sparen und die Finanzierung um 7,8 % kürzen.
- c. Sie will rund 92 Mio. Franken in den Regionalverkehr investieren.

2. Was fordert die Resolution von SEV-GATA nicht?

- a. Dass endlich genügend Personal auch während den Spitzenzeiten verfügbar ist.
- b. Dass das Personal an den Flughäfen Zürich und Genf eine Woche mehr Ferien erhält.
- c. Dass Erholungszeit eingeplant und nur zumutbare Leistungen eingefordert werden.

3. Der SEV will am Prinzip ... festhalten und setzt auf Kooperation.

- a. Schweizer Personal auf Schweizer Zügen
- b. Schweizer Löhne auf Schweizer Schienen
- c. Schweizer Züge auf Schweizer Schienen

4. Der SEV-VPT fordert in seiner Resolution zur Teuerung 2023 u. a.,

- a. dass Managerlöhne gedeckelt werden.
- b. dass die Löhne des Verkehrspersonals um 8 Prozent steigen.
- c. dass die Renten eine automatische Indexierung erfahren.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 22. August 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. 8/2023:
b/c/b/c

Den SBB-Gutschein im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Martin Häfeli** aus Ossingen, Mitglied TS Ostschweiz.

AUF DEN SPUREN VON ...

Fritz Hänni, Buschauffeur und Fahrbegleiter



Fritz Hänni ist Fahrer aus Leidenschaft und setzt sich aus Überzeugung für die Kolleg:innen ein.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Fritz Hänni ist gerne am Steuer. Früher fuhr er Lastwagen und Reisebusse, heute Busse der TPF und in den Ferien seinen Camper. Diese Fahrleidenschaft gibt er als Begleiter jungen Chauffeuren auf ihren ersten Einsätzen mit. Wir haben den Präsidenten der Sektion SEV-TPF besucht.

Wenn man Fritz Hännis Gesicht aufmerksam betrachtet, sieht man seine verschmitzt funkelnden Augen und ein offenes, sympathisches Lächeln. Er geht auf die sechzig zu, aber er wirkt so jugendlich, dass man es kaum glaubt. Sein feiner, gut gepflegter Schnurrbart ist eine Art Markenzeichen. Nur ein Mal hat er ihn weggrasiert. Das sagt viel über Fritz. Er ist eine Person mit Überzeugung und Treue. Er ist nicht der Typ, der den Leuten sagt, was sie hören wollen. Er mag Politiker nicht, die allzu schnell ihre Haltung ändern, um prestigeträchtige Posten zu erlangen. Er mag auch die Kolleginnen und Kollegen nicht, die vom GAV profitieren, ohne der Gewerkschaft beizutreten. Für ihn sind das Egoisten, die nicht dazugehören wollen.

Seine Herkunft aus bescheidenen Verhältnissen – sein Vater war Garagist – erklärt seinen vorbehaltlosen Einsatz für jene, die Gefahr lau-

fen, abgehängt zu werden. «Wir waren wirklich arm, aber wir hatten nie Hunger. Meine Eltern haben hart gearbeitet. Vielleicht stehe ich deshalb links und setze mich für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen meiner Kolleginnen und Kollegen ein. Wir dürfen unsere Menschlichkeit nicht verlieren.»

Fritz kam in Tavannes im Berner Jura zur Welt, zwei Jahre später zog die Familie in den Sensebezirk nach Heitenried. Wann hat er Französisch gelernt? «Ich spreche gar nicht Französisch, wie du siehst», antwortet er lachend in sehr gutem Französisch, auch wenn er es tatsächlich erst spät im SEV gelernt hat. Als er Sektionspräsident wurde, warfen ihm einzelne vor, aus dem deutschsprachigen Teil von Freiburg zu stammen. Das ist längst Geschichte.

Als einer der letzten von vier Schwestern und zwei Brüdern hat er seine Kindheit auf dem Land genossen. Anders als die Schule, wo er immer Probleme mit den Lehrern und der Disziplin hatte. Diesen Preis musste er für seine Offenheit bezahlen. Als es um die Berufswahl ging, drängte sich das Fahren auf: «Schon als ich ganz klein war, wollte ich ans Steuer!» Bei einem Lastwagenfahrer lernte er alle Feinheiten des Berufs. «Seither bin ich auf der Strasse. Seit bald 40 Jahren!» Er transportierte mit Lastwagen Waren durch ganz Europa und fuhr dann für Marti Reisebusse nach Spanien und Süditalien. Er hatte sich mal bei den GFM, aus denen später die Frei-

burger Verkehrsbetriebe TPF wurden, auf eine Warteliste für eine Anstellung eingeschrieben, aber jahrelang nichts gehört. Plötzlich, mit 40 Jahren, musste er sich innert einer Woche zwischen dem öffentlichen Verkehr und den Langstrecken bei Marti (Moskau, Skandinavien) entscheiden. Nach kurzem Zögern ging er zu GFM. «Heute bin ich mit dieser Wahl sehr zufrieden.»

Ich begleite Fritz an einem Arbeitstag, an dem er einen jungen Chauffeur auf einer Fahrt in der Region Freiburg betreut. Schon vor einiger Zeit hat er sich als Begleiter ausbilden lassen und macht heute mehr Begleitfahrten, als selbst am Steuer zu sitzen. «Ich kümmere mich gerne um die jungen Leute. Es ist äusserst wichtig, dass sie eine gute Ausbildung erhalten. So haben sie nachher auf der Strasse viel weniger Stress», sagt er. Er gibt Ratschläge. Jede Strecke hat ihre Besonderheiten: Kurven, die man weit anfahren muss, nicht markierte Haltestellen oder nicht beschilderte Strassen, die alle gleich aussehen.

Fritz sagt im Scherz: «Ich habe drei Berufe: Chauffeur, Begleiter und Gewerkschafter.» Das ist nicht ganz falsch. Er war vier Jahre Präsident der Sektion TPF Regionalverkehr, bevor er bei der Fusion vor vier Jahren Präsident der Sektion SEV-TPF wurde. Er wird noch den GAV neu verhandeln können. Für die Zeit danach ist er zusehends vorsichtiger. Es hat viele Junge im Vorstand. Sein Ziel ist, dass es keine Dienstsichten über 10 Stunden mehr gibt. Das dürfte allerdings

noch eine gewisse Zeit brauchen. «In den nächsten Jahren fehlen uns Chauffeure. Deshalb braucht es gute Arbeitsbedingungen.»

Ein Grund für den Beitritt zur Gewerkschaft? «Der GAV, als Element der Solidarität. Und der Berufsrechtsschutz. Die Arbeitsbedingungen, die wir haben, hat die Gewerkschaft ausgehandelt. Bei den Chauffeuren klappt es gut mit fast 85% Gewerkschaftsmitgliedern. Dieser hohe Organisationsgrad ist das Verdienst von allen, nicht nur des Vorstands», betont er. «Der Kreis der Personen, die über die Gewerkschaft sprechen und Mitglieder werben, ist sehr gross. Alle fühlen sich einbezogen.»

Zur Entspannung hört er Status Quo oder schaut ein Formel-1-Rennen mit Alonso. Neben Wanderungen in den Bergen, oft in Grindelwald, verreist er sehr gerne mit seiner Partnerin, seiner früheren Coiffeuse. Treu, wie er ist, kehrt er gerne nach Süditalien (Salento und Kalabrien) und Nordspanien (Asturien) zurück. Er ist Fan von Afrika, besonders Südafrika und Tansania. «Ich habe dort viel gelernt.» Er träumt noch von Botswana mit den weiten Landschaften im Land Rover. Sonst verreist er in den Ferien meistens ... im Camper. «Ich bin ein wilder Mensch. Ich fahre, wohin ich will! Einmal hat Christian Fankhauser zu mir gesagt: «Ich verstehe dich überhaupt nicht: Du sitzt das ganze Jahr am Steuer, und in den Ferien steuerst du weiter! Aber Fahren ist meine Leidenschaft!»

ANS MEER ...

Micha Dalcol

