

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 08

14. Juni
2018

kontakt.sev

Tel: 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58, E-Mail: kontakt@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch



Altersvorsorge

Der SGB fordert Verbesserungen in der 2. Säule.

Seite 5

Sommersession des Parlaments

Fernbusse dürfen den Regionalverkehr nicht wesentlich konkurrenzieren, fordert der Ständerat im Gegensatz zum Nationalrat.

Seite 9



Transportpolizei

Die SEV-Umfrage zeigt die Missstände bei der TPO auf.

Fokus Seite 16

GAV SBB / SBB Cargo

Auf die Strasse am 18. Juni!

Die SEV-Mitglieder gehen am 18. Juni auf die Strasse, um den GAV SBB zu verteidigen. Dessen Gültigkeit wurde soeben für drei Monate verlängert, so wie auch die Kündigungsfrist. Der SEV ruft zur Mobilisierung auf!

Der Protesttag findet am 18. Juni in sechs Schweizer Städten statt: in Bern, Olten, Zürich, Genf, Lausanne und Bellinzona. Der SEV ruft seine Mitglieder und alle anderen SBB-Mitarbeitenden zur Verteidigung ihres GAV auf. Die inakzeptablen Forderungen der Unternehmensführung sehen nur Verschlechterungen vor.

In den GAV-Verhandlungen gab es kürzlich zwar eine leichte Annäherung der Positionen, eine Einigung ist aber nach wie vor weit entfernt.



Seiten 2 und 3

Die SEV-Mitglieder mobilisieren sich, wie hier am 10. September 2016 in Bern für die AHVplus-Initiative.

Jetzt kommt Flixbus

Der deutsche Fernbus-Gigant Flixbus spannt mit Eurobus zusammen und drängt so auf den Schweizer Markt – eine grosse Gefahr für unser gutes öV-System! Den Preis für die günstigen Billette zahlen die Fahrer/innen der Subunternehmen von Flixbus. Ihre schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen schreien nach einem Rahmen-GAV, und so lautet denn auch die Forderung des SEV.

Seite 11

Interview zur Zukunft der Arbeit

Die Digitalisierung schürt Ängste

■ Unser Arbeitsalltag wird sich im Zuge der Digitalisierung möglicherweise stark verändern. Schon heute sind neue Arbeitsformen, flexible Arbeitszeiten und die Verschmelzung von Privat- und Berufsleben ein grosses Thema. Auch für die Forschung ist es aktuell sehr schwierig vorauszusagen, wie die Arbeit in ein paar Jahren konkret aussehen wird. «Diese Unsicherheit macht

Angst und ist oft auch deprimierend», weiss Ute Klotz, Professorin an der Hochschule Luzern, die insbesondere zum Thema Arbeit und Digitalisierung forsch. Im Interview mit dem SEV erläutert sie, wieso sie bei der Digitalisierung mehr Risiken als Chancen sieht.



Seiten 6 und 7

NEWS

Peter Peyer wird
Regierungsrat

Der SEV gratuliert seinem Regionalsekretär Peter Peyer herzlich zur Wahl in die Bündner Regierung auf Anfang 2019. Vor der Wahl versprach er, «für meine Werte und Ideen einzustehen und in der Regierung konstruktiv und hartnäckig dafür zu kämpfen». Aber auch «die Kollegialität hoch zu halten und das Gemeinwohl immer über Einzelinteressen zu stellen. Alle Bürger/innen haben das gleiche Recht, dass ihre Anliegen ernst genommen werden.»

PostFinance baut
massiv Stellen ab

Die Finanztochter der Post will ab diesem Sommer bis 2020 bis zu 500 Vollzeitstellen streichen, was sie mit der zunehmenden Automatisierung und Digitalisierung von Prozessen begründet. «PostFinance hat es verpasst, die Transformation hin zum Digital Powerhouse frühzeitig anzugehen», kritisiert Syndicom. «Die Leidtragenden sind nun die Mitarbeitenden.» PostFinance müsse ihre soziale Verantwortung wahrnehmen, möglichst viele Stellen erhalten und die gekündigten Arbeitnehmenden angemessen entschädigen.

Direkt nach Malpensa

Im Januar wurde die Linie S40 Mendrisio–Varese eingeweiht. Seit letztem Sonntag fährt die S40 nun zweistündlich bis zum Flughafen Malpensa. Mit 18 Fahrten pro Tag (9 in jeder Richtung) bedient sie die Terminals 1 und 2. Da die Neuerung auf allen Strecken zu kleinen Anpassungen führen kann, empfiehlt die SBB allen Reisenden, ihre Verbindungen zu überprüfen.

Korrigendum

Im letzten kontakt.sev war im Bericht über die Delegiertenversammlung RPV die aktuelle Mitarbeiterzahl bei SBB Cargo mit 2600 zu hoch angegeben: Es sind ca. 2200. Und auf Seite 20 stand, der Stiftungsrat der PK SBB habe die Senkung des Umwandlungssatzes «im Februar» beschlossen; genau war dies am 26. März.

GAV-Verhandlungen SBB / SBB Cargo

Versammelt euch für
euren GAV SBB!

Am nächsten Montag, 18. Juni, geht der SEV in sechs Städten in allen Sprachregionen auf die Strasse. Es ist Zeit, entschlossen für einen guten GAV einzustehen. Und dies zum Zeitpunkt, da die Verhandlungen um drei Monate verlängert wurden.

Die GAV-Verhandlungen mit der SBB wurden um drei Monate verlängert. Die Folge: Die Gültigkeit des GAV SBB / SBB Cargo wurde ebenso ausgedehnt, bis zum 31. März 2019. Daraus resultiert eine Verlängerung der Kündigungsfrist des GAV bis zum 20. September 2018. Darauf haben sich die SBB und die Verhandlungsgemeinschaft des Personals (VG), angeführt vom SEV, am Freitag, 8. Juni, geeinigt. «Dies zeigt, dass beide Seiten gewillt sind, die Verhandlungen fortzuführen und Lösungen zu suchen. Trotz einer



Die SEV-Mitglieder wissen sich zu mobilisieren, wenn ihre Arbeitsbedingungen auf dem Spiel stehen. So wie am 22. November 2016 vor dem SBB-Hauptsitz in Bern.

leichten Annäherung liegen die Positionen noch immer weit auseinander. Deshalb ist es sehr wichtig, dass sich das Personal wie geplant am 18. Juni mobilisiert», mahnt SEV-Vizepräsident Manuel Avalone, Leiter der Verhandlungsdelegation der VG, und hofft auf viele Teilnehmende.

Das Personal nimmt die Forderungen der SBB nicht einfach hin, denn sie sind ein Sparpaket auf dessen Rücken. Die Verknüpfung der GAV-Verhandlungen mit dem Dossier der Pensionskasse hat zusätzlich Öl ins Feuer gegossen (siehe unten). Aus all diesen Gründen ruft der SEV jetzt dazu auf, an

den Aktionen vom 18. Juni teilzunehmen (siehe Kasten) und möglichst viele Kolleginnen und Kollegen zur Teilnahme zu motivieren. Nach sechs Monaten der Verhandlung ist die Zeit gekommen, um der SBB gegenüber ein starkes Zeichen zu setzen.

Vivian Bologna/chf

Pensionskasse SBB

«Noch ein Schlag ins Gesicht»

Der Entscheid des SBB-Verwaltungsrates, die Pensionskasse als Druckmittel für die GAV-Verhandlungen zu missbrauchen, kommt beim Personal gar nicht gut an. Ein kleiner Überblick über die Reaktionen:

«Die Pensionskasse und die GAV-Verhandlungen sind zwei völlig verschiedene Dinge!» «Es ist eine Unverschämtheit, die zwei Dossiers zu vermischen!» «Diese Verknüpfung ähnelt einer Wahl zwischen Pest und Cholera.» «Gewisse Leute scheinen zu glauben,

man könne Feuer mit Öl löschen.» «Dieser Angriff ist ein regelrechter Schlag ins Gesicht jedes einzelnen Mitarbeiters!»

Ein Fehlentscheid in dieser angespannten Phase

Diese Kommentare widerspiegeln die aktuelle Stimmung bei der SBB. Der Verwaltungsrat hat entschieden, seine Linie zu verhärtet, doch die GAV-Verhandlungen bleiben schwierig (siehe unten) und die letzten Personalzufriedenheitsumfragen des Unternehmens haben gezeigt, dass es mit dem Vertrauen des Personals gegenüber der Konzernleitung überhaupt nicht gut aussieht.

Es überrascht daher kaum, dass die Motivation sinkt und ein gewisses gerechtfertigtes Rachegefühl entsteht. Weitere Details zu den Massnahmen bezüglich der Umwandlungssatzsenkung, die der Stiftungsrat der Pensionskasse (und nicht der Verwaltungsrat, wie wir fälschlicherweise in unserem letzten Editio geschrieben haben) beschlossen hat, sind auf der letzten Seite der Nr. 7 von kontakt.sev zu finden.

Dem Personal gebührt Dank und Respekt

Zum Schluss erinnern mehrere Betroffene die Konzernleitung bzw. die Verwaltungsratsmitglieder daran, dass

die Mitarbeitenden die besten Botschafter/innen der SBB sind. Wenn das Unternehmen ein attraktiver Arbeitgeber sein will, täte es gut daran, sein Personal zu respektieren und ihm zu danken, anstatt eine Vereinbarung zu missachten, die zwar noch nicht unterschrieben, aber dennoch beschlossene Sache war. Das letzte Wort kommt von einem Mitarbeitenden, der den ehemaligen, bürgerlichen Bundesrat Delamuraz zitierte: Delamuraz wollte den Arbeitgebern und Direktor/innen klar aufzeigen, was Arbeitsfrieden bedeutet und wofür er wirklich steht.

vbo/kt

euren GAV SBB!

AUF DIE STRASSE AM 18. JUNI

Der SEV organisiert einen Protesttag gegen die Angriffe der SBB-Führung. Ihre Unnachgiebigkeit verlangt nach einer starken Antwort seitens der Mitarbeitenden, egal ob SEV-Mitglied oder nicht. Wir akzeptieren keinen Lohnabbau, keine Produktivitätssteigerungen auf dem Buckel des Personals, keine vereinfachten Kündigungsverfahren und auch keine Verschlechterung der vereinbarten Abfederung der Senkung des Umwandlungssatzes bei der Pensionskasse. Denn wir wollen:

- einen verbesserten Lohnaufstieg, vor allem für die Jungen,
- einen verbesserten Gesundheitsschutz, besonders im Zusammenhang mit der Digitalisierung,
- eine bessere Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben,
- die Beibehaltung der im Gegenzug zu ToCo ausgehandelten Lohngarantien,
- die Bewahrung des Kündigungsschutzes,
- die Beibehaltung der Zusatzferienwoche für Mitarbeitende ab 60,
- die Beibehaltung der Regionalzulage.

Am 18. Juni sind sechs Aktionen in Bern, Zürich, Olten, Lausanne, Genf und Bellinzona geplant.

■ **OLTEN:** Bahnhof, Aareseite, Treffpunkt Springbrunnen, 16.45 Uhr

■ **BERN:** Hilfikerstrasse 1, vor dem Hauptsitz der SBB, 16.00 bis ca. 18.00 Uhr

■ **ZÜRICH:** Platz vor Eingang Landesmuseum (vis-à-vis HB Nordtrakt), 16.30 Uhr

Weitere Informationen zu Aktionsstandorten und -zeiten sind im Internet auf sev-online.ch zu finden. Eine Anmeldung (im Internet oder mittels nebenstehendem QR-Code) ist erwünscht. Natürlich ist auch eine spontane Teilnahme möglich.

Motiviert auch alle eure Kolleginnen und Kollegen!



Bild der Woche



«Respektiert den Gerichtsentscheid», fordert die International Transport Workers' Federation von DHL Express Turkey. Der türkischen Gewerkschaft «Tümtis» wurde vor Gericht das Recht zugesprochen, die Mitarbeitenden von DHL Express Turkey zu vertreten, doch das Unternehmen stellt sich quer. Der SEV beteiligte sich mit einem Protestbrief am Aktionstag vom 8. Juni.

EDITO

Nach einer Durststrecke von 32 Jahren wurden die Berner Young Boys kürzlich Schweizer Fussballmeister 2018. Eine lächerliche Zeit wenn wir bedenken, dass die Schweizer Frauen nun seit bald 40 Jahren auf die Umsetzung der Lohngleichheit warten! Frauen sind auch heute noch untervertreten in der Politik und in Führungspositionen. Und sie verdienen für gleichwertige Arbeit nach wie vor im Schnitt monatlich 600 Franken weniger als die Männer! Wenn beim Thema «gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit» jemals etwas erreicht werden soll, dann ist jetzt höchste Zeit dafür!

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB hat denn auch die Lohngleichheit als oberste Priorität im 2018 eingestuft. Eine nationale Kampagne ist am 8. März, dem internationalen Frauentag, mit schweizerweiten Aktionen gestartet. Unter dem Motto «Lohnleichheit. Punkt. Schluss!» nahmen die Gewerkschaften das Thema auch am 1. Mai auf.

Am heutigen nationalen Frauentag finden in der ganzen Schweiz Sensibilisierungsmassnahmen zum Thema Gleichstellung statt und mit der gleichzeitigen Lancierung eines Lohnleichheitsbiers geht die Kampagne in eine nächste Phase über. Unter dem Motto «Lohnleichheit ist auch dein Bier» sollen insbesondere auch Parlamentarierinnen und Parlamentarier zum Handeln aufgefordert werden.

«Auf Schweizer Lohnausweisen muss endlich Lohnleichheit gelten!»

Lucie Waser, Gewerkschaftssekretärin und Gleichstellungsbeauftragte SEV



Deshalb: Nimm an unseren Aktionen teil, kauf ein leckeres Lohnleichheitsbier und schnapp dir einen dazugehörigen Bierdeckel, der auch eine Postkarte ist. Diese sendest du mit deiner Unterschrift an den SGB, der den Stapel an Karten seinerseits dem Parlament übergeben wird. Denn jetzt muss endlich gehandelt werden – mit obligatorischen Kontrollen und Sanktionen!

Die diesjährigen Aktionen finden mit dem nationalen Aktionstag am 22. September ihr vorläufiges Ende. Der Kampf um Gleichstellung wird aber weitergehen. Denn für den SEV ist klar: So wie auf Schweizer Schienen und Strassen Schweizer Löhne gelten müssen, soll auch auf Schweizer Lohnausweisen Lohnleichheit vorherrschen!

Der ZPV Tessin schreibt der SBB bezüglich «Begleitkonzept 2020»

«Im Tunnel immer zu zweit»

Der ZPV Tessin hält nicht viel vom neuen «Begleitkonzept 2020» der SBB, das ab Fahrplanwechsel 2018/19 eine grundsätzliche Einerbegleitung im Fernverkehr vorsieht. Über zusätzliche Begleitpersonen entscheidet die SBB aufgrund ihrer eigenen Kriterien.

Das Zugpersonal ist wenig begeistert vom neuen Konzept der SBB. Es sieht damit auch aufgrund der täglichen Erfahrungen seine Sicherheit und den Kundenservice bedroht. Der ZPV Tessin hat deshalb die Bereichsleitung und die SBB-Direktion schriftlich dazu aufgefordert, das Konzept, das eindeutig eine weitere Sparmassnahme darstellt, zu revidieren. Die Forderung des Per-



13.03.2007: Aktion des SEV zur Sicherheit der Eisenbahntunnel am Welttag der Eisenbahnsicherheit.

sonals ist klar und steht im Einklang mit der Forderung des ZPV und der Personalkommission: Alle Fernverkehrszüge sollen grundsätzlich mit zwei Mitarbeitenden begleitet werden. Dieser Anspruch gewinnt noch mehr an Bedeutung in Bezug

auf Züge, die lange Tunnelstrecken befahren. Es ist inakzeptabel, dass beim Gotthardtunnel, dem längsten Eisenbahntunnel der Welt (57 Km), keine Ausnahmen beim Begleitkonzept gemacht werden (v. a. in Bezug auf Einzelkompositionen).

Die Zweierbegleitung von Zügen, die durch lange Tunnel fahren, ist eine alte Forderung von SEV und ZPV, die 2009 von der SBB anerkannt wurde – nach jahrelangem Fordern der Gewerkschaften, das nach dem Unfall im Zimmerbergtunnel

vom 11. April 2006 Aufwind bekam. Nur aufgrund der Tatsache, dass dank eines privat reisenden, früheren Zugbegleiters im Zug zwei Zugbegleiter zugegen waren, konnten alle Reisenden rasch in Sicherheit gebracht werden. Auch der Bericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) hielt in Bezug auf den Zimmerberg-Unfall fest, dass die «Anzahl Zugbegleiter von Reisezügen, welche lange Tunnelstrecken befahren, zu überprüfen sei.»

Erwähnenswert ist auch, dass der Zimmerbergtunnel zu jenem Zeitpunkt ein moderner Tunnel war. Nichtsdestotrotz war die Anwesenheit der Zugbegleiter unerlässlich. Die SBB vergisst die Angelegenheit nun aber auf einen Schlag. Der ZPV Tessin tut also gut daran, an der Erinnerung entscheidender Details festzuhalten.

Angelo Stroppini/chf

MEINE MEINUNG

Das kleine SBB-Büchlein

An Themen für eine Kolonne fehlt es nie. Worüber ich schreibe, sollte von einer gewissen Bedeutung sein. Stelle ich mir zumindest vor. Was aber ist wichtig im Leben? Oft doch das Banale. Mein Kleiderschrank etwa. Der ist gut sortiert. Streng genommen brauche ich nichts Neues. Aber die Mode wechselt. Grossvater kaufte seine Anzüge im Kleiderladen «Zwald's Söhne» an der Neuengasse in Bern. Er wählte zwischen hell- und dunkelgrau. Blau und braun waren gar nicht seine Farben. Mehr Auswahl gab es nicht. Hätte Grossvater rote Hosen getragen – die

damals im Sortiment fehlten – wäre er im Dorf als Spinner abgestempelt worden. Genau die kaufte ich mir. Als alter «Hächu», das ist berndeutsch und heisst alter Mann, geniesse ich modisches Zeug. Eigentlich hatte ich nicht vor, mit meinem Kleiderproblem zu langweilen. Mich beschäftigt bloss ein kleines SBB-Ärgernis. Beim Fahrplanwechsel besorge ich mir im Bahnhof Basel das kleine Büchlein: «Basel SBB – Ihre besten Verbindungen.» Die besten werden die wichtigsten sein. Dachte ich. Das sehen die Autoren des Mini-fahrplans anders. Ich hatte einen Termin in

Chur. Kommunikativ lebe ich bekanntlich ohne Internet und iPhone. Halt noch in der Steinzeit. Die besten Verbindungen sind für mich deshalb ein praktischer Ersatz. Die SBB hat sie ohne Chur zusammengestellt. Früher mit. Zum Glück hat der VCS den alten Kursbuchrenner wieder auf den Markt gebracht. Das Tessin ist jederzeit eine Reise wert. Ich schwärme von der Piazza in Lugano. Es hockt sich bei der Confiserie Vanini auch im gewöhnlichen Alltag ferienemütlich. Mit Espresso, Patisserie oder, der absolute Clou: Marron Glacé. Etwas stört mich. Die SBB

hat bei ihren besten Verbindungen Lugano, Locarno, Chiasso und Bellinzona weggelassen. Niente Ticino. Eine Bekannte erkundigte sich bei der SBB-Information. Sie ist ungemein kundenfreundlich belehrt worden. Erstens sei das Fahrplan-Ding gratis. Zweitens bestehe kein Anspruch auf Abfahrts- und Ankunftszeiten. Drittens Maul halten. Nicht gesagt, bloss gedacht. Unser Jassclub leistet sich mit dem erspielten Geld kulinarisches Vergnügen. Diesmal übernachten wir

bei Peter Bodenmann im Hotel Good Night Inn. Auch Brig fehlt im ... Sie wissen's ja. Langsam wird's mit dem kleinen SBB-Angebot ärgerlich. Halt, nicht schimpfen! Zürich Altstetten, Zürich-Oerlikon, Zürich Flughafen, Zürich Hauptbahnhof sind drin. Und natürlich Zofingen. Gäng söfu.

«Die besten Verbindungen werden die wichtigsten sein. Dachte ich.»
Helmut Hubacher



SGB und Travail.Suisse zur Altersvorsorge

Zweite Säule muss verbessert werden

Die zweite Säule der Altersvorsorge hat ein Leistungsproblem: Es braucht Verbesserungen für Leute mit tiefen und mittleren Einkommen. Der Geldabfluss an Lebensversicherer muss gestoppt werden.

Die durchschnittlichen Pensionskassenrenten der Neurentner/innen sinken seit ein paar Jahren, obwohl die Löhne steigen und die Wirtschaft wächst. Und obwohl die Pensionskassen in den letzten fünf Jahren eine durchschnittliche Rendite von 5 Prozent erwirtschafteten. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund fordert zusammen mit dem zweiten grossen Dachverband der Arbeitnehmenden, Travail.Suisse, dass der Verfassungsauftrag umgesetzt wird: Die Renten aus AHV und zweiter Säule sollen die «Fortsetzung des gewohnten Lebens in angemessener Weise» ermöglichen – auch für Leute mit tiefen und mittleren Einkommen.



Wer einen geringeren Lohn als 84 000 Franken im Jahr hat, muss im Alter eng rechnen. Teilzeitarbeitende sind besonders betroffen.

Verfassungsauftrag bei vielen Versicherten nicht erfüllt

Generell wird das Rentenniveau aus AHV und Pensionskasse heute dem Verfassungsauftrag oft nicht gerecht. Betroffen sind nicht nur jene mit tiefen Einkommen. Wer einen geringeren Lohn hat als 84 000 Franken im Jahr, muss im Alter eng rechnen. Das sind rund zwei Drittel der Arbeitnehmenden. Besonders stossend ist der ungenügende Versicherungsschutz für Teilzeitarbeitende.

Für 100 000 Franken angespartes Alterskapital gab es im Jahr 2000 noch eine PK-Jahresrente von 7200 Franken. Heute sind es noch rund 5870 Franken. Die Ursache für die immer schlechteren Renten der zweiten Säule sind die Probleme des Kapitaldeckungsverfahrens bei tiefen Zinsen auf den Kapitalmärkten. Die Tiefzinsen wirken sich negativ auf das Alterskapital aus. Diese Entwicklung hat den politischen Druck auf die Parameter Mindestzins und Mindestum-

wandlungssatz stark erhöht: Versicherungsnahe Kreise wollen diese auf ein Niveau drücken, das auch kurzfristig erreicht werden kann.

Kurzfristiger Leistungsabbau trotz langfristiger Rendite

Die zweite Säule zeichnet sich jedoch dadurch aus, dass sie einen langfristigen Anlagehorizont hat. So ist es nicht überraschend, dass ein Portfolio mit 25 Prozent Aktien und 75 Prozent Obligationen in den letzten 21 Jahren mit einer Rendite von 4,7% trotz einer gravierenden Finanzkrise und mehreren harten Börseneinbrüchen nicht viel schlechter abschnitt als ein gleiches Portfolio seit 1925.

Versicherte werden geschröpft

Richtig ist, dass die Lebensversicherer – vor allem mit ihrem Angebot der Vollversicherungen – nicht genug leistungsfähig sind und in der beruflichen Vorsorge keine Berechtigung mehr haben. Umso mehr als sie die Versicherten mit einer nicht

gerechtfertigten Umsatzbeteiligung, überhöhten Risikoprämien und überhöhten Vermögensverwaltungs-, Vertriebs- und Brokerkosten schröpfen.

Geldabfluss stoppen!

Generell muss der Geldabfluss aus der zweiten Säule an Dritte (Versicherer, Vermögensverwalter, Broker usw.) eingedämmt werden. Für den SGB und Travail.Suisse ist klar: Die in der zweiten Säule zu erzielenden Massnahmen werden sich daran messen müssen, ob der Verfassungsauftrag auch für die heutigen Erwerbstätigen mit tiefen und mittleren Einkommen erfüllt wird.

Mit der AHV fahren die meisten Versicherten besser

Dabei muss das Preis-Leistungsverhältnis der verschiedenen Säulen der Altersvorsorge berücksichtigt werden und damit die Tatsache, dass die AHV für das Gros der Erwerbstätigen die besten Leistungen zu den tiefsten Kosten ermöglicht. **SGB**

Überwachung von Versicherten

«Die Versicherungen haben mehr Rechte als die Polizei»

Gegen die Überwachung der Versicherten, wie sie das Parlament beschlossen hat, sind schon über 55 000 Unterschriften zusammen gekommen. Das Volk hat also das letzte Wort. Worum es dabei geht und warum die Gewerkschaften das Referendum unterstützen, erklärt Gabriela Medici vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB).

■ **kontakt.sev:** Im Frühling hat das Parlament das Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil des Versicherungsrechts (ATSG) revidiert. Was

genau sind die strittigen Bestimmungen, gegen die sich das Referendum richtet?

Gabriela Medici: Mit der Revision wird allen Sozialversicherungen die Möglichkeit eingeräumt, Versicherte verdeckt überwachen zu lassen, und das ohne richterliche Genehmigung. Die Versicherungen haben damit mehr Rechte als die Polizei bei der Terrorbekämpfung.

■ **Das erklärte Ziel der verschärften Überwachung ist, Versicherte davon abzuhalten, die Sozialversicherungen zu missbrauchen und so die ehrlichen Versicherten und die Allgemeinheit zu schädigen. Warum also sollte die grosse Mehrheit der**



Gabriela Medici ist beim SGB als Zentralsekretärin für die Sozialversicherungen zuständig.

ehrliehen Versicherten dagegen sein?

Der Observationsartikel geht so weit, dass er alle Versicherten in allen Sozialversicherungen unter Generalverdacht stellt. Gleichzeitig stehen die Versicherer unter einem enormen, bürgerlichen Spardruck. Die Versicherungen sind also nicht neutral. Sie haben ein In-

teresse daran, Leistungen verweigern zu können. Es ist unerklärbar, warum ihnen dabei mehr Rechte als der Polizei eingeräumt werden sollen.

■ **Warum hat der SGB das Referendum nicht sofort ergriffen, sondern sich dem Referendumskomitee um die Schriftstellerin Sibylle Berg nachträglich angeschlossen?**

Der SGB hat sich gegen die massive Verschärfung der Gesetzesvorlage eingesetzt. Aufgrund der vielen anderen laufenden Reformen (EL, AHV, Steuervorlage) konnte er gegen diesen Observationsartikel aber keine Führungsrolle übernehmen. Als das Referendum dann ergriffen wurde, hat der SGB es unterstützt.

■ **Könntest du abschliessend kurz und bündig zusammenfassen, warum es wichtig ist, bei der kommenden Volksabstimmung gegen diese fragwürdige Gesetzesrevision zu stimmen?**

Der jetzt vorgesehene Überwachungsartikel erlaubt den Versicherungen, unabhängig darüber zu entscheiden, ob und wann ein Verdacht vorliegt und mit welchen Mitteln sie ihre eigenen Kund/innen und Prämienzahler überwachen wollen. Der SGB befürwortet die Betrugsbekämpfung. Missbräuche schaden der Versicherung und den Versicherten. Dabei müssen aber die rechtsstaatlichen Grundsätze und die Menschenrechte eingehalten werden.

Fragen: Markus Fischer

Zukunft der Arbeit



Ute Klotz.

«Ich bin wachsam»

Die SEV-Frauenbildungstagung 2018 nimmt mit dem Thema «Veränderung – Digitalisierung – Flexibilisierung» eine aktuelle Debatte auf. kontakt.sev hat sich bereits im Voraus mit Referentin Ute Klotz über die Zukunft der Arbeit unterhalten. Was die Forschung klar macht: wir wissen etwas, aber wenig Genaueres, was viel Unsicherheit und Ängste hervorruft. Auch der Grundtenor von Prof. Klotz ist zurückhaltend.

■ **kontakt.sev:** Sie forschen insbesondere zum Thema Arbeit und Digitalisierung. Was sind die Schwerpunkte und wo liegen die wichtigsten Erkenntnisse?

Prof. Ute Klotz: Das Forschungsthema heisst «Zukunft der Arbeit». Ein grosses Thema ist beispielsweise die Flexibilisierung, dann auch Homeoffice-Themen. Aber auch die ganze Entwicklung von einzelnen Berufen, das interessiert uns alle. Was erst neu dazukommt, ist die virtuelle Schwarzarbeit. Arbeiten Sie über Plattformen, auf selbständiger Basis, dann zahlen Sie möglicherweise keine Steuern oder Sozialabgaben. Wir reden hier zwar von

minimen Kleinbeträgen – diese summieren sich aber. Und die Gesellschaft muss möglicherweise dann auch für die Sozialversicherungen stärker aufkommen. Die Meinungen gehen hier stark auseinander und sind teils noch nicht gemacht. Denn das Thema wird erst langsam aktuell; mit den ganzen Geschäftsmodellen wie Airbnb, Uber oder Crowdworking. Ein neues Projekt sind die Arbeitsformen. Wie und in welchem Angestelltenverhältnis arbeiten wir künftig? Was bedeutet das für die Mitbestimmung? Auch für die der Gewerkschaften?

■ **Welche Chancen und Risiken sehen Sie hierbei?**

Ich bin eher zurückhaltend und sehe in den ganzen Veränderungen mehr Risiken als Chancen. Denn wir wissen nicht, wohin die Reise wirklich geht. Es gibt Studien mit Schätzungen, wie sich die Arbeitswelt verändern könnte. Wir haben im Rahmen unserer Projekte auch Interviews geführt. Da kommen ganz neue Aspekte heraus, an die wir vielleicht noch gar nicht gedacht haben. Und es trifft auch Berufe, die uns möglicherweise überraschen. So zum Beispiel Ärzte, ja sogar Hautärzte, oder Radiologen. Die arbeiten viel mit Bilderkennung und Analyse von Bildern. Das kann auch eine Maschine machen. Meiner

Meinung nach tut man sich sehr schwer, hier konkreter zu werden.

■ **Können Sie denn sagen, wem die Digitalisierung tendenziell nützt und wer eher darunter leidet?**

Man geht heute davon aus, dass die Berufe mit viel Interaktion eher profitieren oder anders gesagt weniger unter der Digitalisierung leiden werden. Also pflegerische oder soziale Berufe. Man meint, dass

«Auch die Arbeitsverdichtung ist ein Problem. Immer mehr muss in der gleichen Zeit erledigt werden.»

man diese schlechter automatisieren kann, oder nur teilweise. Aber natürlich können Roboter auch dort gewisse Arbeiten übernehmen, zum Beispiel das Bewegen eines Menschen. Bei Berufen mit vielen Regeln und standardisierten Abläufen, z. B. im Steuerbereich oder bei der Buchhaltung, ist das Risiko sicher viel höher, dass sehr viel automatisiert werden könnte.

■ **Sie wirken nicht sehr ermutigend ...**

Es ist einfach alles sehr offen und unklar. Wir müssten uns jetzt eigentlich auf die Zukunft vorbereiten. Aber auf welche Zukunft? Wie sieht denn unser Berufsbild in vier Jahren aus? Wie sehen die neuen Berufe

aus? Welche Berufe fallen weg? Wir wissen es einfach nicht, auch wenn sich zahlreiche Experten damit befassen. Man kann das nicht greifen. Und diese Unsicherheit macht Angst und ist oft deprimierend, gerade auch für Studierende.

■ **Wir wissen immerhin, dass wir uns lebenslang weiterbilden müssen.**

Hier stellt sich eine wichtige Frage: Können wir das? Man geht grundsätzlich immer da-

von aus, dass wir sowohl finanziell als auch intellektuell in der Lage sind, alle möglichen Aus- und Weiterbildungen zu durchlaufen. Aber das muss nicht sein. Vielleicht erreichen wir auch irgendwann unsere Grenzen.

■ **Sie werden an der Bildungstagung der SEV-Frauen im November (siehe Kasten) über die flexibilisierte Arbeitswelt referieren. Welche Herausforderungen und Chancen bieten sich Frauen durch die Digitalisierung?**

Ein Thema ist sicher das Homeoffice, das uns die Vereinbarkeit von Beruf und Familie oder Freizeitengagement ermöglichen soll. Ich finde das

schwierig. In einem Projekt mit der SBB zum Mobilitätsbedürfnis der arbeitenden Bevölkerung in der Zukunft stellten wir fest, dass eine sehr grosse Gruppe von Arbeitnehmenden einen ganz festen Tagesablauf hat, also beispielsweise um 7 Uhr morgens mit der Arbeit beginnt, um 17 Uhr in den Feierabend geht und dazwischen eine Stunde Mittagspause macht. Viel Flexibilität geht hier nicht. Wir müssen das genau anschauen, uns fragen, was möglich wäre mit der Digitalisierung. Ist es auch möglich, bei fixen Zeiten von zu Hause aus zu arbeiten? Ist das auch für das Team der richtige Weg? Der persönliche Austausch leidet natürlich. Man muss sich dann bewusst treffen und austauschen, was mit unseren vollen Terminkalendern oft schwierig ist.

■ **Frauen sollen davon profitieren, dass künftig sogenannte Softskills mehr gefragt sein werden. Was meinen Sie dazu?**

Ja, dieses Kommunizieren, aufeinander zugehen, das könnte ein Vorteil sein für die Frauen. Aber die Wertschätzung fehlt dann wahrscheinlich. Für diese Skills gibt es meistens keinen anerkannten Nachweis, das ist schwierig. Und sie können auch nicht wie in anderen Bereichen einen Test machen. Das muss irgendwann geän-



Die Arbeit der Zukunft ist digitaler, vernetzter und ortsunabhängig, aber vielleicht auch unpersönlicher.

dert werden, damit auch die weichen Eigenschaften besser ausgewiesen werden können.

■ **Mit den neuen Arbeitsformen einher geht auch eine immer schwierigere Abgrenzung zwischen Privat- und Berufsleben. Ist das ein Problem?**

Die Entgrenzung von Arbeit und Freizeit ist ein grosses Thema. Die Bereiche verschmelzen zunehmend. Wir sehen das auch an den E-Mails, die wir ständig bearbeiten. Termine werden vermehrt auch ausserhalb der «normalen» Arbeitszeit wahrgenommen, weil es einfach nicht mehr anders geht. Eine ständige Verfügbarkeit wird auch oft erwartet. Aus meiner Sicht ist auch die Arbeitsverdichtung ein Problem: Immer mehr muss in der gleichen Zeit erledigt werden. Dann sind Sie schnell abends um acht Uhr noch am Mailschreiben. Sie müssen natürlich nicht immer vor Ort sein. Das ist sicher eine Vereinfachung, man kann damit auch verschiedene Termine unter einen Hut bringen.

Der Tag hat aber trotzdem nur 24 Stunden. Man versucht im-

mer mehr, jede Minute zu optimieren, den Tag bestmöglich zu nutzen. Das geht bis zu einem gewissen Punkt. Sie müssen heute aber auch flexibel sein.

■ **Muss man sich denn abgrenzen?**

Die Frage ist eher: Erkennen wir, wann es zu viel ist? Und können wir uns dann noch zurückziehen? Wie wirkt sich das über die Jahre aus? Verstehen wir die Technologie noch, wenn wir älter werden? Älter bedeutet vielleicht auch langsamer, weniger flexibel. Bekommen wir das Verständnis? Müssen wir uns auf einen anderen Beruf einlassen? Wer unterstützt uns dabei? Es sind schon sehr viele offene Fragen. Und wir merken es schon heute: Was ältere Arbeitskräfte betrifft, müsste unbedingt die Haltung geändert werden. Das ist ja auch für die Gewerkschaften ein sehr grosses Thema.

■ **Als Gewerkschaft des Verkehrspersonals interessiert uns natürlich, was wir von der Mobilität der Zukunft zu erwarten haben.**

Auch dazu haben Sie geforscht?

Wir haben dem Thema ein Projekt gewidmet, bei dem verschiedene Personen Kurzgeschichten über die zukünftige Mobilität schreiben konnten. Wir werteten diese anschliessend aus. Als Basis diente die arbeitende Bevölkerung. Wir konnten feststellen, dass das Schnellsein ein ganz wichtiger Aspekt ist. Auch die Reisezeiten sollen optimiert werden. Vielleicht gibt man seine Kleider bei der Reinigung im Zug ab, entspannt sich kurz in einer Yoga-Kabine und holt dann seine gereinigten Sachen wieder ab. Interessanterweise ist

«Was ältere Arbeitskräfte betrifft, müsste unbedingt die Haltung geändert werden.»

die Sicherheit kein Thema, sie wird wohl einfach als gegeben betrachtet.

■ **Ist der ÖV mit diesen Ansprüchen und der Masse an Reisenden nicht überfordert?**

Wie wir heute schon feststellen können, sind die Strassen wie auch die öffentlichen Verkehrsmittel überfüllt. Es gibt hier

auch Szenarien des Rückzugs. Die Leute bleiben vermehrt innerhalb ihrer Wohngegend, verfolgen sich regional, verfolgen eher das Prinzip Selbstversorgung, bauen vielleicht auch ihr eigenes Gemüse an. Sie weigern sich gewissermassen dieser schier grenzenlosen Mobilität.

■ **Was ist Ihre persönliche Haltung zur Digitalisierung der Gesellschaft?**

Ich bin vielleicht von Natur aus eher pessimistisch. Darum bin ich auch sehr wachsam. Ich schaue mal, wo die Entwicklung hingeht. Ich frage mich auch, wo die Mitbestimmung

ich würde die Entwicklung, die Technologie- und gesellschaftlichen Debatten unbedingt verfolgen, auch für den eigenen Beruf. Und wenn sich eine Möglichkeit eröffnet, an der man Interesse hat, dann diese unbedingt angehen. Dabei sollte man auch immer überlegen: Wie will ich mich einbringen, was sind meine Fähigkeiten, gibt es einen Weg, den ich vielleicht weitere zehn Jahre gehen kann, auch wenn er vom jetzigen abweicht? Die Gewerkschaften müssen hier sicher auch versuchen, den Prozess zu begleiten, involviert zu werden. Ich finde das sehr wichtig.

Chantal Fischer

BIO

Ute Klotz ist Dozentin für Informationsmanagement an der Hochschule Luzern. Ihre Forschungsinteressen liegen bei der Zukunft der Arbeit. Sie ist Mitglied der Denknetz-Fachgruppe Bildung und Mitglied der VPOD-Bildungskommission, studierte Volkswirtschaft und Informationswissenschaften an der Universität Konstanz und war als Beraterin für Deutsche und Schweizer Unternehmen im Bereich Informatik tätig. Jüngste Veröffentlichung: Flexible neue Arbeitswelt. Zürich, 2016.

Bildungstagung

Die Bildungstagung der SEV-Frauen findet am 23. November 2018 im Hotel Ador in Bern statt. Das Tagungsthema «Veränderung – Digitalisierung – Flexibilisierung» wird durch vielseitige Referate beleuchtet. Für SBB-Angestellte gilt die Tagung als Weiterbildung. Weitere Informationen siehe auch Seite 13.

European Transport Workers' Federation (ETF)

«Fair Transport For Europe!»

Die europäischen Gewerkschaften stehen zusammen – ihre Forderung: fairer Transport für Europa und Stopp dem Sozialdumping in der Transportbranche! Gewerkschaften aus aller Welt, die dem Dach der ETF angeschlossen sind, planen Aktionen in ganz Europa und verschaffen ihrem gemeinsamen Anliegen Gehör.

Verkehr und Transport sind internationale Branchen, ihre Angestellten haben folglich auch internationale Probleme. Die Zeit ist gekommen, dass die Verkehrsgewerkschaften ihre Stimme auf europäischer Ebene erheben, denn EU-Gesetze beeinflussen unsere Arbeitsbedingungen wesentlich und die nächsten europäischen Wahlen stehen in weniger als einem Jahr an. Aus diesem Grund hat die European Transport Workers' Federation (ETF), der Dachverband der europäischen Verkehrsgewerkschaften, dem auch der SEV angehört, die Kampagne «Fair Transport Europe» ins Leben gerufen. 2016 wurden unter demselben Namen tausende von Unterschriften in mehreren Ländern gesammelt. In dieser neuen, zweiten Phase ruft die ETF nun ihre Mitgliedsgewerkschaften dazu auf, aktiv zu werden und gemeinsam zu kämpfen.

Aktionen in ganz Europa

Proteste, Events und kreative Aktivitäten sind in ganz Europa geplant. So können lokal verankerte Gewerkschaften mit vereinten Kräften für die Forderung der ETF eintreten: Politiker/innen und Arbeitgeber müssen sich für das Ende von Sozialdumping in der Transportbranche stark machen.

«Man wird uns hören!»

Eduardo Chagas, ETF-Generalsekretär, freut sich auf diese Welle von gewerkschaftlichen Aktionen: «Wir alle wissen, dass sich Geschäfte und Politik auf europäischer Ebene abspielen. Die Angestellten müssen über ihre eigenen Landesgrenzen hinaus zusammenstehen, um sich vor Ausbeutung zu schützen. Ich freue mich auf ein Jahr voller Engagement der ETF-Mitgliedsgewerkschaften, das seinen Höhepunkt in einer grossen, koordinierten Aktionswoche im Frühling 2019 finden wird. Von Brüssel nach Budapest, Lissabon und Ljubljana, man wird uns hören!»

Alle für ein gemeinsames Ziel: fairer Transport für Europa!

Auch ETF-Präsident Frank Moreels sieht das Erfolgsgeheimnis der Kampagne in ihrer Hör- und Sichtbarkeit: «Streiks und Proteste sind die wichtigsten Waffen einer Gewerkschaft, doch internationale Demonstrationen sind schwierig zu organisieren. Aber mit vielen kleinen Aktionen mit denselben Bildern und Slogans können wir zeigen, dass wir alle eine gemeinsame Vision für unsere Arbeit und unsere Branche teilen. So können wir der Welt zeigen, wie stark wir wirklich sind!»

ETF/kt

Weitere Informationen sowie Bilder der bereits durchgeführten Aktionen sind unter www.fairtransporteurope.eu sowie auf der Facebook-Seite «FairTransportEurope» zu finden.



Aktivist/innen der schwedischen Gewerkschaft Kommunal machten mit Flyern in 19 Städten auf das gefährliche, von der EU vorgeschlagene «Mobility Package» aufmerksam.



Auch die österreichische Gewerkschaft Vida warnte vor dem «Mobility Package», das mitunter verkürzte Ruhezeiten für die Fahrer/innen vorschlägt und so die Sicherheit gefährdet.



Am Aktionstag gegen Sozialdumping gingen Aktivist/innen der Fédération Générale du Travail de Belgique unter anderem im belgischen Lüttich auf die Strasse.



Was die zwei SEV-Leute im Bundeshaus in der Sommersession bewegte

ÖV-System Schweiz nicht leichtfertig gefährden

Im Ständerat kamen die Fernbusse zur Sprache. Und kurz vor der Session zogen an einem internationalen Treffen in Leipzig wichtige Akteure der Verkehrsbranche Lehren aus dem langen, folgen-schweren Streckenunterbruch bei Rastatt im letzten Jahr.

Zur Zeit werden im Parlament die Weichen gestellt für die künftige Rolle der Fernbusse in unserem öv. Im Gegensatz zum Nationalrat will der Ständerat klare Spielregeln (siehe Text rechts). Nun kommt das Geschäft in die Differenzvereinbarung. Am 3. Juli wird sich die Verkehrskommission des Nationalrats wieder damit befassen.

Ich erachte es als zentral, dass wir die zukünftigen gesetzlichen Vorgaben so festlegen, dass Investitionen im öffentlichen Regionalverkehr und der Service public gesichert sind. Unser bewährtes, flächendeckendes und weltweit vorbildliches öv-System darf nicht mit

Dumpingpreisen auf dem Rücken des Personals leichtsinnig aufs Spiel gesetzt werden.

Störungen auf wichtigen Bahnstrecken besser bewältigen

Vor kurzem durfte ich als Präsidentin der Verkehrskommission Bundesrätin Doris Leuthard ans internationale Transportforum nach Leipzig begleiten. Es war eindrücklich, am bilateralen Gespräch mit dem deutschen Verkehrsminister Andreas Scheuer dabei zu sein.

Wir erinnern uns noch gut: Der rund siebenwöchige Streckenunterbruch der Rheintalbahn bei Rastatt vom Spätsommer 2017 führte zu einer massiven Behinderung des Bahnverkehrs zwischen Rotterdam und Genua. Da auf internationaler Ebene abgestimmte Massnahmen zur Bewältigung eines solchen Unterbruchs fehlten, konnte nur ein Teil der Züge über andere Routen in die Schweiz und nach Italien umgelenkt werden. Vielen Unternehmen entstanden durch die Zugsausfälle erhebliche Umsatzeinbussen und zusätzliche Kosten. Das Personal leistete



einen immensen und flexiblen Einsatz mit vielen Überstunden, um den Schaden so weit wie möglich einzudämmen.

In der Folge waren sich alle einig, dass der Umgang mit solchen Störfällen grenzüberschreitend besser gelöst werden muss. Um diese Arbeiten zu unterstützen, luden Bundesrätin Doris Leuthard und ihr deutscher Amtskollege Andreas Scheuer am Rande des Internationalen Transportforums (ITF) in Leipzig die wichtigsten Akteure zu einem Treffen.

Die Minister unterstützen das neue Handbuch zum Störfallmanagement, das die EU mit den Bahninfrastrukturbetreibern des Korridors Rotterdam-Genua und mit RailNetEurope, dem europäischen Verband

der Schieneninfrastruktur-Unternehmen, erarbeitet hat. Die Vertreter der Ministerien bekräftigten in einer gemeinsamen Erklärung zudem, dass sie bereit sind, gesetzgeberische Anpassungen vorzunehmen, die in ihrem Aufgabengebiet liegen, beispielsweise zur gegenseitigen Anerkennung der Sprachvorschriften für Lokführer und der Zulassungsverfahren. Sie vereinbarten ausserdem, bauliche Massnahmen entlang der Korridore und auf den Ausweichstrecken besser zu koordinieren.

An der Tagung wurde ich mehrmals auf unser **vorbildliches öv-System in der Schweiz** angesprochen. Der Unterbruch der Rheintalbahn hat gezeigt, dass unser **System der integrierten Bahn** schneller und flexibler ist als dasjenige ohne integrierte Bahn. Bei uns kann sofort gehandelt und an Lösungen gearbeitet werden, weil nicht zuerst die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten geklärt und abgegrenzt werden müssen.

Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV und Nationalrätin SP/TO

Wenn viel Geld zur Mangelware deklariert wird

Die Bundesfinanzen sind gesund und rechtfertigen keinen Abbau bei Sozialversicherungen und Service public.

Nerven brauchte das Anhören der Voten zur Rechnung 2017: Satte 2,8 Milliarden Franken Überschuss weist die Bundesrechnung 2017 aus. Ohne Rückstellungen für mögliche Rückforderungen der Verrechnungssteuer wäre gar ein Überschuss von 4,8 Mia. Franken entstanden.

Bei diesen Zahlen geltend zu machen, es sei an der Zeit, den Gürtel enger zu schnallen, ist fragwürdig. Natürlich ist es richtig und wichtig, dass mit jedem Bundesfranken effizient und sorgfältig gewirtschaftet werden muss. Zutreffend ist



auch, dass wir einige Grossprojekte vor uns haben, die etwas kosten werden.

Tatsache ist aber, dass wir mit der Steuerreform 17 eine weitere Einnahmenerosion riskieren. Auch mit einer ergänzenden AHV-Finanzierung gemäss «Vorschlag Ständerat» braucht es eine weitere Reform zur Altersvorsorge.

Die gesunde wirtschaftliche Situation in unserem Land mit guten Perspektiven muss zu ei-

nem Bekenntnis und zum Tatbeweis führen, dass anständige Renten, von denen jede und jeder im Alter leben kann, gesichert und die Sozialversicherungen nicht dauernd infrage gestellt werden. Dass auch der Service public gesichert wird, dass die Löhne regelmässig angepasst werden und dass Solidarität im In- und Ausland ins rechte Licht gerückt wird.

Neat-Projekte: Erfolg der Gemeinschaft

Bei der Präsentation des Berichtes der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD), die ich gegenwärtig präsidiere, konnte ich im Nationalrat darlegen, wie sich der Mut zu Grossprojekten mit den drei Basistunnels lohnt: In der Schweiz sind wir in der Lage, ein Projekt für den

öv mit einem Kostenrahmen von 24 Milliarden Franken über gut zwei Jahrzehnte zu planen und zu realisieren!

BAV: rote Karte

Das Fiasko um die Vergabe der Fernverkehrskonzessionen machte es klar: Das Bundesamt für Verkehr hat sich mit seinem Wettbewerbsseifer ins Offside manövriert.

Mit Vorstössen im Rat und der Verkehrskommission verlange ich nun den «Schaden» zu berechnen und Weichen zu stellen, damit in Zukunft ein Fairplay gesichert wird. Damit wir auch in Zukunft einen Service public mit guten öv-Angeboten, passenden Investitionen und anständigen Jobs haben!

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Nationalrat SP/SO

Ständerat weist Fernbusse in die Schranken

Bei der **Organisation der Bahninfrastruktur (Obi)** geht es eigentlich um die Bahn, doch ein wichtiger Streitpunkt sind die neuen **Fernbus-Angebote**: Im Gegensatz zum Nationalrat fügte der Ständerat am 28. Mai eine Bestimmung in die Vorlage ein, die Rosinenpickerei auf Kosten des Regionalverkehrs verhindern soll: Fernbusse dürfen andere konzessionierte Angebote nicht wesentlich konkurrenzieren. Damit sollen auch Investitionen der öffentlichen Hand geschützt werden. Verkehrsministerin Doris Leuthard sprach von «Heimatschutz». Es habe in der Vergangenheit immer wieder neue Angebote gegeben. «Ein bisschen Konkurrenz tut auch dem öv gut.» Doch der Ständerat nahm den Antrag seiner Kommission mit 32:10 an.

Umstritten ist auch die **Fahrplanung**: Der Nationalrat will die SBB künftig von diesem Prozess ausschliessen. Laut Josef Dittli (FDP/UR), der den Verband der verladenden Wirtschaft präsidiert, geht es darum, Diskriminierung zu verhindern. Der Ständerat lehnte das aber ab. Ein funktionierendes Systems dürfe man nicht aufs Spiel setzen, sagte Kommissionspräsident Claude Janiak (SP/BL). Es gehe auch um Baustellenplanung, Extrazüge und andere Aufgaben, sagte Doris Leuthard.

Den folgenden Anträgen des Bundesrats stimmte der Ständerat wie der Nationalrat zu:

- Berichte über Audits, Betriebskontrollen und Inspektionen des Bundesamts für Verkehr sollen vom Öffentlichkeitsgesetz ausgenommen werden, ebenso alle Dokumente mit Angaben über die technische oder betriebliche Sicherheit.
- Passagiere werden künftig bei Verspätungen entschädigt.
- Die Trassenvergabestelle, die heute die grossen Normalspurbahnen und der VöV betreiben, wird zu einer unabhängigen Anstalt des Bundes.
- Die Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr erhält den neuen Namen RailCom und mehr Kompetenzen. *sda/FI*

Transports publics fribourgeois (TPF)

Grosse Baustelle in Givisiez

Die Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF) ver-einen ab 2019 den Unterhalt von Zügen und Bussen, die Freiburger Busdepots und die Administration in einem grossen Zentrum in Givisiez. Das führt auch zu einer Neuorganisation der Arbeit. Dazu haben die Buschauffere Forderungen erarbeitet.



Die geplante Zentralisierung ist nicht nur baulich, sondern auch gewerkschaftlich eine Herausforderung.

Seit 20 Jahren wächst die Bevölkerung im Kanton Freiburg besonders rasant: Von 2000 bis 2010 stieg sie um 17,6% (gegenüber 9% in der ganzen Schweiz) und 2014 bis 2018 immer noch um 5%. Als Gründe dafür nennt Pierre Caille vom kantonalen Statistikamt die Verfügbarkeit von Land und Wohnungen sowie das leistungsfähige Verkehrsnetz. Um die steigende Passagierzahl zu bewältigen, bauen die TPF ihr Angebot aus und reorganisieren das Unternehmen.

Die bisher auf mehrere Standorte verteilten Werkstätten für den Unterhalt von Zügen und Bussen werden im Industriegebiet des Freiburger Vororts Givisiez in einem neuen grossen Zentrum vereinigt. Hinzu kommen die Bereiche Infrastruktur und Administration sowie ein neues Busdepot, das die bisherigen Freiburger Depots Chandolan (Stadtverkehr) und am Bahnhof (Regionalverkehr) ersetzt. Die Aussendepots in Plaffeien, Romont, Châtel Saint-Denis usw. bleiben bestehen.

Der Bau begann im Juni 2016 und ist zurzeit voll im Gang, damit die vier Gebäude auf einer Fläche von 13 Fussballfeldern ab Januar 2019 in Betrieb gehen können. Die Freiburger Busfahrer/innen des Stadtverkehrs sollen bis zur Fasnacht 2019 einziehen, jene des Regionalverkehrs bis Ostern. Total 600 Mitarbeitende sollen bis Juni 2020 ins Zentrum ziehen. Die TPF geben sich kommunikativ grosse Mühe, das Projekt «Givisiez ensemble» gut zu verkaufen: «Da der Mensch im

Zentrum des Projekts steht, ist die aktive Einbindung der TPF-Mitarbeitenden wesentlich», beteuern sie unter www.tpf.ch. «Nur so können wir ein langfristig ausgerichtetes und leistungsfähiges Arbeitsumfeld schaffen, wo wir die Mobilität der Zukunft mit Sachverstand planen.» Trotzdem blicken die Buschauffere dem Umzug und der damit verbundenen Reorganisation ihrer Arbeit mit gewisser Sorge entgegen. Sie befürchten vor allem schlechtere Dienst-touren. Bisher wurde im Be-

trieb zwischen Regional- und Stadtverkehr unterschieden. Im künftigen gemeinsamen Depot in Givisiez soll es neu eine dritte «gemischte» Gruppe von Fahrer/innen geben, die sowohl im Regional- als auch im Stadtverkehr fahren.

«Es droht eine Rückkehr zu längeren Dienstschaften und weniger dienstfreien Tagen», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser. Deshalb haben die Vorstände der SEV-Sektionen bei den TPF einen Forderungskatalog erarbeitet. Sie verlangen eine Verbesserung der Lebensqualität bei der Arbeit, die Beibehaltung der fünfprozentigen Zeitgutschrift für die besondere Belastung in der Stadt Freiburg, Umsetzung der Fünftagewoche und eine Zeitgutschrift für Dienst-touren, die über zehn Stunden dauern. Ende Juni laden die SEV-TPF-Sektionen zu einer gemeinsamen Versammlung, um den Mitgliedern den aktuellen Diskussionsstand vorzustellen.

Yves Sancey/Fi

Transports de Martigny et régions (TMR)

Die Gewerkschaftsarbeit bei TMR zahlt sich aus

Die SEV-Sektion TMR hat ein sehr gutes Resultat erzielt: die rückwirkende Entschädigung von 160 Stunden für das Personal in der Infrastruktur. Die Gewerkschaftsarbeit zahlt sich aus; und je höher der Organisationsgrad, desto grösser die gemeinsame Stärke!

Bei TMR, dem regionalen Verkehrsbetrieb von Martigny, sorgen 220 Angestellte für einen reibungslosen Betrieb auf der Strasse wie auch auf der Schiene. Um die Gewerkschaftsarbeit kümmert sich eine dynamische SEV-Sektion, die mit ihrer

kämpferischen Art in den letzten Jahren zahlreiche Verbesserungen erzielt hat, darunter z. B. Kompensationen, Boni in den jährlichen Verhandlungen und Toiletten in Martigny.

AZG-Verstoss behoben

Auch dieses Jahr kann die Sektion einen wichtigen Erfolg verbuchen, und zwar hat sie die Geschäftsleitung (GL) darauf aufmerksam gemacht, dass sie gegen Artikel 7.3 des Arbeitszeitgesetzes (AZG) betreffend Auswärtspausen verstösst. In der Folge hat die GL zugesichert, dem Infrastruktur-Personal rückwirkend 160 Stunden zu vergüten oder alternativ während vier Jahren eine zusätzliche Ferienwoche zu gewähren. Diese Entschädigung

wird auf 40 Stunden pro Jahr aufgeteilt, bzw. auf die Jahre 2018 bis 2021. Die Kompensation wird zwischen dem/der Arbeitnehmenden und der Firma vereinbart. Dieses erfreuliche Resultat ist der guten Arbeit des SEV zu verdanken: Bereits im Juni 2017 wurde die Forderung nach rückwirkender Entschädigung bei

der Geschäftsleitung von TMR eingereicht.

Die Mitgliedschaft lohnt sich!

Doch leider kann man nicht immer gewinnen. So hat der Verwaltungsrat der Geschäftsleitung bisher kein Mandat für die Verhandlung eines GAV erteilt. Trotzdem zeigen die kürzlich erreichten Erfolge, dass sich die

Gewerkschaftsarbeit wirklich lohnt – ein guter Grund, Mitglied zu werden! An der Generalversammlung vom 24. laute das Credo deshalb: Die Gewerkschaft braucht eine engagierte, solidarische Basis. Je mehr Kolleg/innen dem SEV beitreten, desto mehr Verbesserungen sind in der Zukunft zu erwarten!

ysa/kt



Officine Bellinzona

Officine nach Arbedo-Castione

Die Gemeinde Arbedo-Castione wurde als neuer Standort für das SBB-Werk im Tessin gewählt. Der neue Sitz soll die bestehenden Officine in Bellinzona ersetzen. Anhand von 27 Kriterien wurde Arbedo-Castione als der am besten geeignete Standort bewertet.

In einer Mitteilung schreibt die SBB: «Seit der Unterzeichnung der Absichtserklärung zwischen dem Kanton Tessin, der Stadt Bellinzona und der SBB über die Zukunft der Officine hat die SBB in den vergangenen Monaten verschiedene Standorte untersucht, die ab 2026 als neuer Standort für das Industriewerk dienen und die Officine Bellinzona ersetzen sollen. Nun hat die SBB beim Bundesamt für Verkehr ein Sperrgebiet von circa 150 000 Quadratmetern im Norden von Arbedo-Castione für die neue Bahnanlage beantragt. Der Prozess zur Bestimmung des Sperrgebietes wird vom BAV nun gemäss schwei-

zerischem Eisenbahngesetz geregelt. Dies ist der erste, wichtige Schritt hin zum neuen, avantgardistischen Industriewerk. In den kommenden Monaten wird sich die SBB auf die Entwurfs-, Transformations- und Übergangsprozesse konzentrieren, wie es die Absichtserklärung verlangt.» Offen bleibt die politische Frage nach der öffentlichen Meinung bezüglich der geplanten Investitionen: Wie in der Absichtserklärung vereinbart, investieren der Kanton und die Stadt Bellinzona 100 respektive 20 Millionen in den neuen Standort. Dies wird auch die Zukunft des aktuell in Bellinzona besetzten Areals beeinflussen, denn die Stadt hält den aktuellen Standort für strategisch wichtig im Hinblick auf die Stadtentwicklung. Die Mitteilungen des Staatsrats und der Exekutive der Stadt mit den entsprechenden Kreditanträgen sollen bis Ende Monat unterzeichnet werden. Danach wird der Ball den Räten und Delegierten der Gemeinden zu gespielt. Auch der Ausgang der Abstimmung über die 2008 eingereichte Initiative, die vermut-



Jetzt ist es entschieden: Die Officine Bellinzona zieht um.

lich im Herbst stattfinden wird, ist noch unklar. Gianni Frizzo, der ehemalige Streikführer von 2008 und Präsident der Vereinigung «Giù le mani dall'Officina», sagt: «Die Initiative fordert die Einrichtung eines Pools für Technologie und Industrie im bestehenden Werk. Für uns ist dies die Basis für eine öffentliche Debatte, in der die SBB sowie die kantonalen und kommunalen Institutionen rechtfertigen müssen, wieso es nicht möglich ist, den bisherigen Standort so zu belassen, wie er ist und eine geringere

Summe in seine Modernisierung zu investieren, als für den neuen Standort vorgesehen ist.»

Noch einige Fragen offen

Jetzt liegt es an der SBB und der Politik, die Details der Absichtserklärung auszuarbeiten und die Personalvertretung in die definitiven Verträge einzubeziehen, wie es beim «Plattform-Treffen» am 30. April 2017 vereinbart wurde. Insbesondere bezüglich Tätigkeitsbereiche und Auftragsvolumen der bestehenden Officine während

der Übergangsphase besteht Klärungsbedarf. Bei einer verfügbaren Fläche von 150 000 Quadratmetern muss klar definiert werden, wie viel Platz für die Fortführung der aktuellen Arbeiten, nebst der Instandhaltung der TILOs, dem neuen Giruno und den ETR 610/503, am neuen Standort benötigt wird. Nur so kann die drastische Reduktion der Arbeitsstunden auf 200 000, die ungefähr der Halbierung der bestehenden Stellen entsprechen würde, vermieden werden.

Pascal Fiscalini/kt

Fernbusse

Flixbus – eine grosse Gefahr für den öV

Der Eintritt von Flixbus in den nationalen Fernbusverkehr durch eine Kooperation mit Eurobus stellt eine grosse Gefahr dar für unseren öV, besonders für die Bahn. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Subunternehmen von Flixbus machen einen GAV zwischen dem Unternehmen und dem SEV sowie für die Branche nötig.

Die neue Kooperation lässt befürchten, dass das Schweizer Fernbusnetz weiter ausgebaut wird. Doch bei diesem handelt es sich um eine inakzeptable Konkurrenz zur Bahn – obwohl der Bund Milliarden in die Bahn investiert. «Gewinnmaximierung ist Teil des Geschäftsmodells von Flixbus. Wie sich die tiefen Preise finanzieren lassen, zeigen die Arbeitsbedingungen und Löhne der Chauffeure, die alle bei Subunternehmen angestellt sind. In Deutschland verdient ein Chauffeur gerade einmal

1900 Euro pro Monat, in Frankreich sind es 1500 Euro. Eurobus und Flixbus werden die Schweizerischen Standards respektieren müssen. Die Frage ist, ob diese Unternehmungen bereit sind, einen Gesamtarbeitsvertrag zu verhandeln und sich an die branchenüblichen Bedingungen zu halten», sagt Giorgio Tuti, Präsident SEV.

Die Liberalisierung geht weiter

Der Eintritt von Flixbus, einem multinationalen Konzern aus Deutschland, in den Schweizer Markt kommt nicht überra-

schend. Er ist der Beweis dafür, dass die Fernbusunternehmen die Bahn konkurrenzieren wollen.

«Und trotz Milliardeninvestitionen in die Bahn empfängt der Bund die Fernbusse mit offenen Armen, obwohl dies der eigentlichen Transportpolitik, die auf einer starken Eisenbahn basiert, grundsätzlich widerspricht. Während der Markteintritt von Domo Swiss als Nischenprodukt abgetan wurde, das die Bahn mit 800 Passagieren pro Tag nicht wesentlich konkurrenziert, zeigt

die Kooperation zwischen Eurobus und Flixbus nun unmissverständlich, dass der Ausbau des inländischen Fernbusnetzes das übergreifende Ziel ist», so Giorgio Tuti weiter. Auf politischer Ebene hofft der SEV nun darauf, dass der Nationalrat dem Ständerat folgt, der die Bedingungen für die Konzessionsvergabe an Fernbusunternehmen kürzlich verschärft hat: So dürfen diese die staatlich subventionierten, konzessionsierten Unternehmen nicht wesentlich konkurrenzieren.

SEV

SEV Luftverkehr

Generalversammlung SEV-GATA: «historisch»

«Historisch» bezeichnete Vizepräsident Dominik Fischer die diesjährige Generalversammlung (GV) von SEV-GATA. Ein weiterer Meilenstein in der Erfolgsgeschichte der Luftverkehrsabteilung im SEV stellt die Integration von PUSH im vergangenen Jahr dar.

Ein Blick zurück

Eine Kooperation mit dem SEV sucht GATA im Jahr 2001 auf Initiative von Olga und André Graf. (André Grafs Wahl zum Kongresspräsidenten erfolgte am Kongress 2001 und er war «höchster SEV-ler» bis 2005.) Im Laufe des Jahres 2004 tritt GATA dem «SEV-Dach» bei und im 2017 erfolgt die Integration der PUSH-Mitglieder.

Zur Mitgliederversammlung 2018 konnten nun erstmals auch die früheren PUSH-Kol-

leg/innen als GATA-Kolleg/innen begrüsst werden.

Wahlen/Jahresbericht 2017

Für den Rest der Amtsperiode 2017–2020 konnten **Thomas Blum** und **Andreas Marti** (beide ex PUSH-Vorstand) in den Vorstand von SEV-GATA gewählt werden. Sie vervollständigen damit den Vorstand mit den bisherigen **Philipp Hadorn**, Präsident, **Dominik Fischer**, Vizepräsident, **Andreas Breker** und **Bert Charles Füller**. Den ehemaligen PUSH-Kollegen **Werner Köppl** (ehemaliger PUSH-Präsident) und **Henri-Pierre Mullner** (PUSH-Vorstandsmitglied mit Verantwortung für die Romandie) konnte für ihre langjährige Arbeit gedankt und die wesentlichen Impulse zur erfolgreichen Integration gewürdigt werden.

Die Vernetzung mit den Partnergewerkschaften national und international zeigte auch im vergangenen Jahr die wichtige Rolle der Solidarität zwischen den Gewerkschaften in diesem internationalen Markt. Der Abschluss des **GAV mit der Swiss** brachte eine ganze Anzahl Verbesserungen für die Mitarbeitenden (siehe Membermail 7/2017). Die Integration der PUSH-Mitglieder gestaltete sich interessant und die **Mitgliederwerbung**, als Grundlage für erfolgreiche GAV-Verhandlungen, zeigt bemerkenswerte Früchte.

Ausblick 2018

SEV-Gewerkschaftssekretärin **Regula Pauli** zeigte auf, wie der GAV-Verhandlungsprozess für **Swissport Zürich** aufgegleist ist. In der Arbeitsgruppe in Sa-



Eine motivierte Crew setzt sich für die Arbeitsbedingungen im Luftverkehr ein (v. l.): Andreas Breker, Dominik Fischer, Ariane Mose, Philipp Hadorn, Regula Pauli, Andreas Marti, Thomas Blum und Bert Füller (es fehlen Tony Mainolfi und Lucie Waser).

chen Job Level Concept, eine Pendenz aus dem GAV Swiss, vertritt SEV-Gewerkschaftssekretär **Michael Buletti** die Interessen unserer Mitglieder.

Direkt beim Flugfeld

Die Flughafen Zürich AG ermöglichte mit ihrer Gastfreundschaft, die GV «nahe am Feld» durchzuführen. **Joana Filippi**, Head Public Affairs, stellte en-

gagierte die Anliegen des Flughafens vor und beantwortete kompetent auch kritische Fragen. ... und der vorzügliche «Apéro riche» ermöglichte auch anschliessend einen interessanten Austausch zwischen den Teilnehmenden. Eine gelungene GV 2018!

*Philipp Hadorn;
Präsident SEV-GATA und
Gewerkschaftssekretär SEV*

Jetzt den Newsletter
kontakt.sev abonnieren:
sev-online.ch/de/newsletter

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich

ISSN 1662-8454

Auflage: 27 193 Ex. (Gesamtauflage 40 995 Ex.), WEMF-beglaubigt 20. 10. 2017

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58
Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau
www.mittellandzeitungsdruck.ch

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint
am 28. Juni 2018

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 21. Juni 2018, 8 Uhr

Inserateschluss: 18. Juni 2018, 10 Uhr

Unterverband RPV – Rangiertagung 2018

Die SBB-Forderung nach Abbau beim GAV ist rücksichtslos gegenüber dem Personal

An der Rangiertagung konnten 39 Kollegen und 7 Gäste begrüsst werden. 2017 sind die beiden Kollegen **Mirko Frapoli**, **RPV Ticino** und **Zylqafli Beqiraj**, **RPV Zürich** verstorben. Sie wurden in stiller Anteilnahme verabschiedet.

SEV-Vizepräsident **Manuel Avalone** informierte über den Stand der GAV-Verhandlungen. Der Konfrontationskurs der SBB mit ihrer Forderung nach Abbau beim GAV ist rücksichtslos gegenüber dem Personal. Dies akzeptieren der SEV und seine Mitglieder nicht. Der GAV ist für geregelte Arbeitsbedingungen und Stabilität sehr wichtig. Hausgemachte Probleme der SBB wie der hohe CEO-Lohn, Sopre, der Streit um die Fernverkehrskonzession und so weiter sind nicht gut für das Image. Es herrscht Unsicherheit und Vertrauensverlust mit negativen Folgen für Motivation, Zuverlässigkeit, Leistung und vor allem für die Sicherheit. Die besagten SBB-Baustellen erhöhen das Konfliktpotenzial der GAV-Verhandlungen. Der SEV hat moderate Forderungen gestellt.

Eine betrifft die Koalitionsfreiheit hinsichtlich Zugangsrechte für Mobilisationen am Arbeitsplatz. Dies ist ein elementares Recht der Gewerkschaft.

SBB Cargo: Der Verwaltungsrat (VR) SBB hat dem Abbauprojekt bei Cargo Ende Februar zugestimmt. Bis 2023 sollen rund 800 der heute rund 2200 Cargo-Mitarbeitenden und bis zur Hälfte der ca. 350 Bedienpunkte abgebaut werden. Die Liberalisierung soll vorangetrieben werden, was auch bedeutet, dass private Logistiker im VR SBB Cargo Einsitz nehmen sollen. **RPV-Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger** gab weitere Infos zu den Sparmassnahmen bei SBB Cargo. Das Volumen des Wagenladungsverkehrs (WLV) hat abgenommen, doch die Belastungen für das Personal sind gestiegen. Im Juni wird in Ziegelbrücke wegen dem Verlust eines Kunden von 8 auf 3 Mitarbeiter heruntergefahren (bezüglich WLV). Der Zentralpräsident appelliert an alle **RPV-Mitglieder**, die Mobilisationen zu unterstützen. Es kann nicht sein, dass die Mit-

arbeitenden (MA) ständig ihre Frei- oder Ferientage abgeben um zu arbeiten, nur damit das Unternehmen rund läuft. Es setzt die MA unter Druck.

Die Peko-Vertreter Infrastruktur, Personenverkehr und Cargo informierten über aktuelle Geschäfte. So ist die Digitalisierung ein wichtiges Thema. Die MA müssen für technische Neuerungen intensiv vorbereitet und ausgebildet werden.

Der medizinische Fragebogen gibt immer wieder Anlass zu Diskussionen. Mit der Auslagerung des Medical Service wurde die Chance verpasst, auf einen einfachen Fragebogen zu wechseln. Die Peko rät den MA, den Fragebogen auszufüllen, da es gemäss GAV eine Auskunftspflicht gibt.

Die Triebfahrzeugführer-Ausbildung bei Infrastruktur wird modifiziert. Die Klassen werden grösser. Bei ungerechtfertigten Parkbussen soll man beim Vorgesetzten vorstellig werden. Die Rangiertagung 2019 findet am 6. April im Hotel Arte in Olten statt.

*Medienstelle UV RPV;
Bruno Kirchofer*

■ VPT BLS

Gastreferat von VöV-Direktor Ueli Stückelberger zum Thema
«Digitalisierung: Reizwort, Schimpfwort oder Chance?»

Gastreferent Ueli Stückelberger, Direktor VöV legte bereits mit dem Titel seines Referats den Teppich für den Abend. Sein Thema lautete passend zu den aktuellen Entwicklungen: «Digitalisierung: Reizwort, Schimpfwort oder Chance?» Aber beginnen wir doch mit den vorhergehenden Traktanden der Hauptversammlung. Unser PK-Vertreter und Stiftungsratspräsident der Symova, Beat Reichen, informierte über Entwicklungen in der Altersvorsorge. Nach Modifikationen im vergangenen Jahr wie der Verringerung des Umwandlungssatzes und einer Erhöhung des Alterskapi-

tals sind für die nähere Zukunft keine gravierenden Veränderungen geplant. Die moderate Anlagepolitik zahlt sich ebenfalls aus. Präsident Balthasar Stöcklin bedankte sich bei Beat Reichen für die Arbeit und übergab Kassier Ueli Bieri das Wort. Dieser präsentierte den Mitgliedern eine ausgeglichene Rechnung trotz grosser Posten, wie den im letzten Frühling durchgeführten Informationsanlass für Frühpensionierungen. Ein weiteres Projekt ist die durch das jüngst aufgestellte OK zu organisierende VPT-Tagung Zentralschweiz 2020. Für die Kosten dieser Tagung sind Geld-

mittel zurückgestellt. Dem Kassier wurde seine korrekte Arbeit ordentlich verdankt. Ebenfalls erfreulich ist die Erweiterung des Vorstands. Sandra Zingg übernimmt als Beisitzerin neu das Ressort Werbung und hat bereits mehrmals an den Vorstandssitzungen teilgenommen. Die Versammelten wählten sie mit Applaus. Ihre Wahl bedeutet auch eine bessere Vertretung der Frauen innerhalb der Sektion.

Den Abend rundet Ueli Stückelberger ab, indem er die Digitalisierung sowie die Auswirkungen innerhalb des öffentlichen Verkehrs (öV) thematisierte. Der

VöV stelle auch klare Forderungen an die Politik, um den öV in der Schweiz weiterzubringen. Eine Chance sei sicher auch, dass der öV ein Wachstumsmarkt ist und aufgrund der Hochrechnungen erst recht werden wird. Um diesen Mehrverkehr zu bewältigen, brauche es auch Innovationen.

Der Präsident bedankte sich im Namen des Vorstandes für das engagierte Referat und schloss die HV pünktlich, damit für den anschliessenden Apéro riche im Burgdorfer Restaurant Schützenhaus genügend Zeit blieb und der Austausch gepflegt werden konnte. *Reto Burger*

Unsere Verstorbenen

Arber Selma; JG 1934; Witwe des Ernst, Olten. PV Olten und Umgebung.

Bögli Erich; JG 1924; Lokomotivführer, Weinfelden. PV Thurgau.

Brand Walter; JG 1921; Zugführer, Lyss. PV Biel.

Cathrein Alfred; JG 1949; Betriebsangestellter, Glis. PV Wallis.

Chassot Louis; JG 1928; Zugchef, Plagne. PV Biel.

Condello Calogero; JG 1940; Stellwerkbeamter, Birsfelden. PV Basel.

Dubois André; JG 1935; Lokomotivführer, Biel. PV Biel.

Geisser Fritz; JG 1961; Lokomotivführer, Muttens. LPV BLS.

Glutz Rosmarie; JG 1924; Witwe des Arthur, Matten bei Interlaken. VPT BLS.

Goy Paul; JG 1926; Lokomotivführer, Bern. PV Bern.

Graf Fritz; JG 1931; Werkführer, Zürich. PV Zürich.

Gräub Rudolf; JG 1924; Spezialhandwerker, Orpund. PV Biel.

Imhof Alfred; JG 1957; Betriebsbeamter, Wil SG. PV Bern.

Kohler Margaretha; JG 1922; Witwe des Walter, Meiringen. PV Luzern.

Küng Beat; JG 1948; Lokomotivführer, Worblaufen. VPT RBS.

Lavanchy Gilbert; JG 1927; Lokomotivführer, Glis. PV Wallis.

Leisibach Dominik; JG 1937; Betriebsdisponent, Rapperswil. PV Aargau.

Mächler Hans; JG 1932; Spezialmonteur, Effretikon. PV Winterthur-Schaffhausen.

Mader Arthur; JG 1950; Lokomotivführer, Worb. VPT RBS.

Maeder Jacqueline; JG 1925; Witwe des Walther, Courroux. PV Jura.

Marbach Käthi-Lina; JG 1928; Witwe des Franz, Luzern. PV Luzern.

Mendler Franz; JG 1954; Betriebsdisponent, Engelburg. PV St. Gallen.

Oegerli Edwin; JG 1930; Handwerkermeister, Kappel SO. PV Olten und Umgebung.

Plüss Maria; JG 1918; Witwe des Eugen, Gerlafingen. PV Luzern.

Poupon Raphaëla; JG 1924; Witwe des Régis, Delémont. PV Jura.

Rebsamen Ernst; JG 1927; Fahrdienstleiter, Schaffhausen. PV Winterthur-Schaffhausen.

Ritler Anton; JG 1939; Oberzugführer, Ostermundigen. VPT BLS.

Schär Ursula; JG 1928; Witwe des Paul, Neuenkirch. PV Luzern.

Schmid Eugen; JG 1924; Stellwerkbeamter, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Schoch Paul; JG 1933; Spezialhandwerker, Herisau. VPT Südostbahn.

Schwery Anton; JG 1928; Gruppenchef, Ried-Brig. PV Wallis.

Signer Josef; JG 1937; Dienstchef Betrieb Stellvertreter, Feuerthalen. PV Winterthur-Schaffhausen.

Sollberger Ernst; JG 1932; Balsthal. VPT Balsthal.

Stauffer Fredy; JG 1937; Zugführer, Trimbach. PV Olten und Umgebung.

Sturzenegger Hansuli; JG 1947; Rangiermeister, Waldkirch. PV St. Gallen.

Tauss Gérard; JG 1932; Gleismonteur, Bouveret. PV Wallis.

Tischhauser Edith; JG 1931; Witwe des Mathäus, Buchs SG. PV Buchs-Chur.

Tschan Christian; JG 1927; Zugführer, Jona. PV Glarus-Rapperswil.

Tschanz Anne-Marie; JG 1925; Witwe des Max, Niederbipp, PV Olten und Umgebung.

Vautravers Peter; JG 1923; Sektionschef, Bolligen. PV Bern.

Widmann Heinrich; JG 1936; Zugführer, Richterswil. PV Glarus-Rapperswil.

■ VPT BLS, Pensionierte

Eindrückliche Wanderung zum botanischen Kleinod Tannbühl

Direkt an der Landesgrenze auf der Gemeinde Barga gelegen, befindet sich ein botanisches Kleinod, das Tannbühl. Am 24. Mai machten sich 20 Kolleginnen und Kollegen auf zum Besuch dieses Schutzgebietes. Nach einem stündigen Fussmarsch der Durach entlang und einem Aufstieg auf dem alten Bargener Steig wurde das Tannbühl erreicht. Gerade rechtzeitig, denn die «Frauensöhlein» erstrahlten in voller Blütenpracht. Für den Naturfreund ein Erlebnis besonderer Art.

Nach dem Rundgang wanderte die Gruppe weiter nach Neuhaus (D) zum China-Thai-Restaurant Tian-Fu. Nach einem ausgiebigen Mittagessen ging es am Nachmittag auf dem regionalen Grenzweg Südschwarzwald zurück nach Barga. Auf diesem Panoramaweg konnte auf dem höchsten Punkt sogar der Bodensee erspäht werden.

Diese eindrückliche Wanderung wird den Teilnehmenden sicher in bester Erinnerung bleiben.

Fritz Adolf

Bildungstagung der SEV Frauen 2018

23. November 2018; 9:45–16:30 Uhr; Hotel Ador, Laupenstr. 15, Bern

«Veränderung – Digitalisierung – Flexibilisierung»

- Eine frühe Anmeldung lohnt sich, weil die Platzzahl beschränkt ist.
- Details und Anmeldung unter: sev-online.ch/bildungstagung oder per QR-Code
- Es gibt 2018 keine Workshops
- Die SEV Bildungstagung der Frauen gilt als Weiterbildung für SBB Angestellte



Fragen können gerne per Mail an bildung@sev-online.ch gestellt werden.

Die Tagung wird organisiert und finanziert durch:



SEV Frauen Femmes Donne

Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

PARK **B** HOTEL
BRENSCINO
BRISAGO

**3 NÄCHTE FÜR 2 PERSONEN
INKLUSIVE FRÜHSTÜCK
AB CHF 515 ANSTATT AB CHF 690**



Via Sacro Monte 21 | CH-6614 Brissago | T +41 91 786 81 11 | info@brenscino.ch | brenscino.ch

Nur gültig für Direktbuchungen im „Grossen Classic Doppelzimmer“. Promocode „Verkehr“ benützen. Angebot gültig bis 12.07.2018 sowie zwischen dem 08.09.2018 und dem 20.10.2018. Nicht kumulierbar mit anderen Rabatten oder Aktionen. Persönliche CHF 100 SEV-Gutscheine, die im Januar 2017 versandt wurden, sind jedoch gültig bis 31.12.2023.

Sektionen VPT

20. Juni **VPT BLS, Gruppe Pensionierte**
8.06 Uhr ab Bern,
8.25 Uhr ab Thun,
8.36 Uhr ab Spiez,
9.18 Uhr ab Brig

Wanderung Simplonpass–Simplon Dorf (Durchführung nur bei gutem Wetter)

Wanderung vom Simplonpass auf dem alten Säumerweg (durch die Alpenrosen) bis Simplon Dorf; ca. 3½ Stunden. Rucksackverpflegung. Rückfahrt: Simplon Dorf ab 15.34 Uhr, Bern an 17.54 Uhr oder eine Stunde später. Anmeldung erforderlich bis 18. Juni an 031 922 18 95, 079 378 48 50 oder fam.etter@sunrise.ch.

28. Juni **VPT RhB, Pensionierte**
Abfahrt: Chur ab 8.12 Uhr, Landquart ab 8.22 Uhr; Appenzell ab 17.04 Uhr, Landquart / Chur an 18.36 / 18.47 Uhr

Sommerausflug: Chur–Landquart–Buchs SG–Neslau–Neu St. Johann–Schwäg-alp–Säntis–Urnäsch–Appenzell–Gais–Altstätten SG–Landquart–Chur

Alle Pensionierten mit Anhang sind eingeladen. 10.45 bis 13 Uhr Mittagessen (selbst zu bezahlen) auf dem Säntis. Appenzell: Aufenthalt (3 Stunden) zum Geniessen; Shopping, evtl. Besichtigung Appenzeller Bitter. Kosten: Fahrt auf Säntis CHF 22.50, übrige Fahrt FVP GA/TK. Anmeldung nötig bis 25. Juni abends an Felix Murk, 081 413 74 65, 078 606 60 25, felix.murk@bluewin.ch.

28. Juni **VPT STI**
8.30 Uhr,
Thun,
Treffpunkt vor dem Aperto

www.sev-sti.ch
Sektionswanderung STI (bei jeder Witterung)

Wanderung und Grillfest am See. Wir wandern ein Stück und treffen uns dann mit jenen, die nicht wandern zum gemeinsamen Grillieren am See. Dieser Tag ist also für jedermanns Geschmack. Weitere Infos und Programm auf unserer Website...

Pensionierte SBB

20. Juni **PV Basel**
14 bis 16 Uhr,
Basel, Hochstrasse 59,
Restaurant Bundesbahn.

www.sev-pv.ch/basel
4. Anwender-Unterstützung für PC-, Tablets- und Smartphones

Man kann nach Belieben kommen und gehen. Persönlichen Laptop, persönliches Notebook, Tablet oder Smartphone, inklusive dazugehörigen Beschrieb bitte mitnehmen. Problem oder Anliegen wenn möglich schriftlich mitbringen. Wir freuen uns auf euch.

20. Juni **PV Uri**
8.35 Uhr
Abfahrt in Erstfeld

www.sev-pv.ch/uri
Sektionsreise

Die diesjährige Reise führt mit dem Bus nach Hergiswil mit Besuch der Glasi, dann weiter mit dem Bus nach Beckenried zum Mittagessen. Details sind aus dem Programm ersichtlich. Die Kosten von CHF 75 werden auf der Hinfahrt im Car eingezogen. Der Vorstand freut sich auf rege Beteiligung.

21. Juni **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**
13.36 Uhr Bus
Linie 368 ab
Brugg Zentrum
nach Bad Schinznach,
Kurzentrum

Wanderung

In Bad Schinznach erwarten uns die Wanderleiter Margrit und Urs. Wir wandern der Aare entlang und nutzen den frisch renovierten Steg über die Aare, gehen weiter nach Holderbank zum Restaurant Felsengarten; Wanderzeit ca. 1½ Stunden. Um ca. 15.45 Uhr treffen wir dort die Nichtwanderer zum gemütlichen Hock.

28. Juni **PV Olten und Umgebung**
Solothurn ab 7.49 Uhr, Gleis 1,
Regio Olten;
Olten ab 8.36
Uhr, Gleis 11,
S8 nach Sursee

www.sev-pv.ch/olten
Sektionsreise (Dieses Jahr reisen wir mit den öffentlichen Verkehrsmitteln)

Nach dem Kaffee/Gipfeli-Halt in Sursee geht's nach Cham. Dort steigen wir um aufs Schiff, Mittagessen auf dem Zugersee. In Zug ist Zeit für einen Stadtbummel. Rückfahrt via Säuliamt nach Zürich und Olten. Kosten: CHF 50 für Kaffee/Gipfeli und Essen; Getränke auf eigene Rechnung. Fahrausweise: GA/TK. Anmeldung bis 16. Juni mit grüner Karte oder hebo@yynet.ch.



Wir suchen für den Bereich
Bahnproduktion einen

Rangierspezialist / Logistiker Verkehr (m/w)

Die Panlog AG ist eine Gruppengesellschaft der SCHMOLZ+BICKENBACH AG. Als national und international tätiges Dienstleistungsunternehmen in der Beschaffungs-, interner Werks-, Lager- und Distributionslogistik hat sie sich auf die Bedürfnisse der stahlproduzierenden Industrie spezialisiert. Im Rahmen einer Nachfolgeplanung suchen wir per 1. September 2018, oder nach Vereinbarung, einen Rangierspezialisten / Logistiker Verkehr (m/w).

Ihre Aufgaben

- Planen und Durchführen von komplexen Rangierbewegungen auf dem Areal der Swiss Steel in Emmenbrücke
- Bilden und Zerlegen von Güterzügen gemäss Rangier- und Zugbildungsplan
- Herstellen der Abfahrbereitschaft
- Mitarbeit im Gleisunterhalt
- Einhalten aller sicherheitsrelevanten Vorschriften

Ihr Profil

- Abgeschlossene Berufsbildung im technischen Bereich oder als Logistiker Abteilung Verkehr (EFZ)
- Loyale, zuverlässige und teamfähige Persönlichkeit
- Gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
- Körperlich fit und belastbar
- Bereitschaft zu Schichtarbeit

Es erwartet Sie eine abwechslungsreiche und selbstständige Tätigkeit mit attraktiven Anstellungsbedingungen.

Möchten Sie jeden Tag eine neue Herausforderung in einem nicht alltäglichen, aber faszinierenden Umfeld erleben? Haben Sie Freude an der Arbeit im Team und arbeiten Sie gerne im Schichtbetrieb? Dann freuen wir uns auf Ihre Online-Bewerbung.

Panlog AG | Sandra Fuchs | Bereichsleiterin Human Resources
Werkstrasse 11 | CH-6020 Emmenbrücke | Tel.: +41 41 209 52 25
www.panlog.ch

SCHMOLZ + BICKENBACH GROUP

PANLOG

2. Juli **PV Winterthur-Schaffhausen**
14.15 Uhr, Schaffhausen, Restaurant zum alten Schützenhaus

Sektionsversammlung

Referat von der Spitex Schaffhausen und Zürich. Anschliessend Versammlung.

15. bis 21. September
Zell am See,
Sporthotel Alpenblick

PV Luzern
www.sev-pv.ch/luzern
Wanderwoche
in Zell am See

Wanderwoche in Zell am See im Sporthotel Alpenblick mit Annemarie und André Charrière. Das Programm hat jedes Mitglied im Mai per Post erhalten. Anmeldeschluss 15. Juli bei René Wolf, 041 320 62 79 oder rene.wolf@bluewin.ch.

Link zum Recht

Verdachtskündigung

Erlaubt oder nicht?

Darf der Arbeitgeber dem Arbeitnehmenden bei blossem Verdacht auf strafbares Verhalten fristlos kündigen?

Straftaten, welche der Arbeitnehmer im Rahmen seiner Arbeitstätigkeit oder auch im Privatleben zu Lasten der Mitarbeiter/innen, des Arbeitgebers, aber auch von Kunden oder Dritten begeht, können – sofern dabei arbeitsrechtliche Pflichten tangiert werden – einen wichtigen Grund für eine fristlose Entlassung ohne vorgängige Verwarnung bilden. Was aber gilt, wenn der Arbeitgeber den Arbeitnehmer der Begehung einer strafbaren Handlung bloss verdächtigt, wenn also (noch) nicht zweifelsfrei feststeht, dass sich der Arbeitnehmer tatsächlich strafbar gemacht hat?

Strenge Voraussetzungen

Festzuhalten ist zunächst, dass eine fristlose Kündigung ein besonders schwerer Eingriff in die Rechte des Arbeitnehmers darstellt und deshalb nur unter strengen Voraussetzungen zulässig ist, insbesondere darf sie nur dann ausgesprochen werden, wenn kein milderes Mittel zur Verfügung steht (Ultima ratio).

Die fristlose Kündigung setzt ein schweres Fehlverhalten des Arbeitnehmers voraus. Dieses Fehlverhalten muss derart gravierend sein, dass es einerseits objektiv geeignet ist, die für das Arbeitsverhältnis unentbehrliche Vertrauensgrundlage zu zerstören oder zumindest derart tiefgreifend zu erschüttern, dass dem Arbeitgeber die Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses schlechterdings nicht mehr zuzumuten ist. Andererseits muss der Kün-

digungsgrund auch tatsächlich zu einer Zerstörung oder Erschütterung des gegenseitigen Vertrauens geführt haben. Steht zweifelsohne fest, dass ein Arbeitnehmer sich einer Straftat im eingangs erwähnten Sinne schuldig gemacht hat und führt dies zur Zerrüttung des Vertrauensverhältnisses, so handelt es sich um ein schweres Fehlverhalten, welches den Arbeitgeber zur fristlosen Auflösung berechtigt.

Unschuldsvermutung und Fürsorgepflicht

Bestehen aber Zweifel daran, ob sich der Arbeitnehmer tatsächlich eines strafbaren Verhaltens schuldig gemacht hat, so muss der Arbeitgeber alle ihm zumutbaren und notwendigen Abklärungen unternehmen, um den objektiv begründeten und erheblichen Verdacht auszuräumen. Die Fürsorgepflicht und die

Unschuldsvermutung gebietet dem Arbeitgeber, vor der Kündigung eine vollständige Untersuchung der Vorwürfe durchzuführen. Dabei hat der Arbeitgeber sich selbstredend an die gesetzlichen Grenzen, namentlich an den Datenschutz zu halten und darf sich keine polizeilichen Befugnisse anmassen. Im Falle schwerer Anschuldigungen ist es unter Umständen angezeigt, die Untersuchung durch einen sachverständigen Dritten durchzuführen oder aber Anzeige zu erstatten und die Angelegenheit so einer strafrechtlichen Untersuchung zuzuführen. Es empfiehlt sich, den Arbeitnehmer bis zur gänzlichen Klärung der Vorwürfe einweisen von seiner Arbeitspflicht freizustellen und ihm bis auf weiteres die Lohnzahlung zu gewähren. Zentral ist zudem das Recht des Arbeitnehmers, einen Rechtsbeistand beizuziehen. Es ist ihm Gelegenheit zu geben, sich (vor Aussprache einer Kündigung) zu den Anschuldigungen zu äussern und allfällige Beweisanträge zu stellen. Erhärtet sich der Anfangsverdacht im Verlauf der Un-

tersuchungen, sodass überwiegend wahrscheinlich von einem strafbaren Verhalten auszugehen ist und erschüttert diese Erkenntnis das Vertrauensverhältnis derart, dass eine Fortsetzung des Dienstverhältnisses unzumutbar erscheint, so ist der Arbeitgeber zur fristlosen Auflösung des Arbeitsverhältnisses berechtigt. Dies gilt unabhängig davon, ob zu diesem Zeitpunkt eine strafrechtliche Würdigung aussteht.

Erfolgt hingegen eine fristlose Kündigung auf einem nicht rechtsgenügend abgeklärten Sachverhalt und bleiben ernsthafte Zweifel daran, ob der Arbeitnehmer tatsächlich eine strafbare Handlung begangen hat, so verletzt der Arbeitgeber die Fürsorgepflicht. Hat der Arbeitgeber die unzutreffenden Anschuldigungen leichtfertig und ohne vernünftige Gründe erhoben, so verletzt er damit die Persönlichkeitsrechte des Arbeitnehmers und er riskiert eine Strafzahlung wegen Missbräuchlichkeit der Kündigung.

Rechtsschutzteam SEV

■ Unterverband PV

Gelungener Zentralvorstandsausflug zum Schloss Hallwyl

Aus allen Teilen der Schweiz trafen sich bei herrlichem Wetter und sommerlichen Temperaturen die Sektionspräsidenten des PV, die Mitglieder des Zentralausschusses in corpore und Andrea Ursula Leuzinger als Vertreterin der Frauenkommission beim Bahnhof Boniswil im Seetal. Nach einem kurzen Grüezi, Bonjour und einem Grusswort von Ueli Röthenmund, der von seinen spannenden Erlebnissen als junger «Bähn-

ler» auf den Seetal-Stationen erzählte, spazierten wir durch ein attraktives Naturschutzgebiet zum Wasserschloss Hallwyl. Unterwegs wurden wir vom OK mit einigen nützlichen Hinweisen zu Land und Leuten informiert.

Das Schloss Hallwyl ist eines der bedeutendsten Wasserschlosser der Schweiz und befindet sich auf zwei Inseln im Aabach, nahe dem nördlichen Ende des Hallwilersees auf dem Gebiet der Gemeinde Seengen. Bei Ankunft wurden wir mit Kaffee und Gipfeli belohnt. Im Schlosshof sorgte Frau Gehrig vom Museum Aargau für einen Überblick zur Bau- und Familiengeschichte des Schlosses. Sie verstand es in launigen Worten von verschwenderischen Schlossher-

ren und deren Frauengeschichten zu erzählen. Wenn es nicht wahr ist, dann sei es gut erfunden, war eine ihrer treffenden Aussagen.

Zur Mittagszeit erreichten wir per Bus das Gasthaus Sternen in Seon. Im Saal war für uns eine wunderschöne Tafel für das Mittagessen aufbereitet. Beim Apéro stiessen die Vertreter aus dem Tessin dazu, so dass auch noch das «Buon giorno» Tatsache wurde. Nun kam die Geselligkeit mit angeregten Diskussionen so richtig zum Zuge. Das Gewerkschaftliche wurde für einmal vom gesellschaftlichen Leben in den Hintergrund gedrängt. Der ZV-Ausflug ist denn auch als Dankeschön für die grosse Arbeit des ZV während des Jahres gedacht, wie sich später PV-Zentralpräsident Roland Schwager ebenfalls ausdrückte.

Hanspeter Dössegger, Gemeindevorstand von Seon, stellte seine Gemeinde vor. In seinem Referat nahm die Seetalbahn (im Volksmund auch despektierlich als «Mörderbahn oder Kundenmetzger» bezeichnet), eine sehr wichtige Rolle ein.



Helen Isler.

Ueli Röthenmund.

Die 2. Zentralvorstandssitzung wird allen 25 Gästen in bester Erinnerung bleiben und sie setzt die Tradition unvergesslicher Ausflüge fort. Nebst der Gemütlichkeit gehörten die Weiterbildung und das Kennenlernen anderer Gegenden unserer faszinierenden Heimat zu diesem Treffen, das in gewohnter Weise in Form eines Ausfluges organisiert war. Dieses Jahr war die Sektion Aargau zuständig: Vizepräsidentin Helen Isler und Präsident Ueli Röthenmund hatten ein interessantes und abwechslungsreiches Tagesprogramm auf die Beine gestellt. Ein grosses Bravo haben die beiden verdient. Herzlichen Dank im Namen aller Teilnehmenden für die perfekte Organisation. Wir freuen uns jetzt auf den nächstjährigen ZV-Ausflug, der durch René Wolf und seinem Team vom PV Luzern organisiert wird.

Otto Huser, Zentralsekretär SEV-PV



Das Wasserschloss Hallwyl.

SEV-Umfrage bei der Transportpolizei TPO

Veränderungen bei der TPO

Der Leiter der Region Romandie der Transportpolizei (TPO) hat seinen Posten per 1. Juni verlassen. Das Personal hatte den SEV auf Missstände hingewiesen, worauf dieser eine Umfrage beim Personal lancierte. Die Resultate zeigten ernsthafte Probleme auf, welche die TPO-Direktion nun anerkannt hat.



Die Angestellten der TPO haben bereitwillig an der Umfrage des SEV teilgenommen. Der Rücklauf lag bei hohen 60%.

Der SEV schlug Alarm und präsentierte der Direktion der TPO im Februar die Resultate seiner Personalumfrage (siehe *kontakt.sev* Nr. 3). «Die Unzufriedenheit in der Romandie fiel mit 82% der Befragten, die das Unternehmen verlassen wollten, deutlich aus», betont Jürg Hurni, der zuständige Gewerkschaftssekretär. Die SBB behauptete zu diesem Zeitpunkt, über andere Zahlen zur Personalfriedenheit zu verfügen. Einige Monate später hat die Direktion der TPO dennoch gehandelt. In ihrer Mitteilung an die Mitarbeitenden

macht sie keine Umschweife: «Die Region Romandie hat sich in letzter Zeit stark weiterentwickelt, sich immer mehr vernetzt mit der örtlichen Polizei und den externen Partnern. Für diese Weiterentwicklung brauchen wir Ruhe und Stabilität in der Region sowie zusätzliche Polizisten. Seit längerer Zeit gibt es immer wieder unverhältnismässig viele Kündigungen und Unruhen in der Region. Diese haben sich in den letzten Mo-

naten verschärft. Aus diesem Grund fehlen zur Zeit die Ressourcen, um alle Aufträge erfüllen zu können.»

Personeller Wechsel

Seit 1. Juni 2018 leitet deshalb nun Oberst Jürg Monhart, Kommandant der TPO, ad interim die Region Romandie. Oberleutnant Frederik Schieferstein unterstützt ihn weiterhin als Stellvertreter Region Romandie. Der abgetretene Leiter seinerseits hat ei-

ne neue Herausforderung erhalten und kümmert sich um strategische Aufgaben im Kommando der Transportpolizei.

Jürg Hurni begrüsst diesen Wechsel. Er hofft, dass das Personal in der Romandie wieder mit Freude zur Arbeit kommen wird. «Es liegt mir am Herzen, den Mut der Kolleginnen und Kollegen zu würdigen, die so zahlreich an unserer Umfrage teilgenommen haben. Damit wurde es erst

möglich, die Erfahrungsberichte einiger Mitarbeitenden mit Zahlen zu belegen», führt er weiter aus.

In der Romandie soll es nun also besser werden. Jürg Hurni erinnert aber daran, dass «auch die Zufriedenheit der Kolleg/innen in der Deutschschweiz nicht ausserordentlich hoch ausfiel, wenn auch nicht katastrophal. Wir erwarten folglich auch für diese Region einen Kulturwechsel.»

Vivian Bologna/chf

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte das Lorraineviadukt beim Bahnhof Bern. Ein grösserer Bildausschnitt ist auf unserer Webseite zu finden: www.sev-online.ch

Das Taschenmesser «Outrider» im SEV-Look gewonnen hat **Flavio Brühwiler, Olten, Mitglied AS Mitte.**

Heute fragen wir: Wo wurde dieses Foto geschossen? Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir ein **Caran d'Ache-Schreibset**. Wer gewonnen hat und die Lösung verraten wir im nächsten *kontakt.sev*.

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Sie schreiben die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken diese

bis **Mittwoch, 20. Juni, an:**

**SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6**

Per E-Mail:

Schicken Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse per E-Mail an mystere@sev-online.ch

Im Internet:

Unter www.sev-online.ch klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen alle Felder aus.