

SEV Nr. 17

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



SCHIFFFAHRT

Mit Schlagseite ins 2021

▶ S. 5

EDITO von Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV

Neue Prioritäten setzen

In den Verhandlungen mit der SBB geht es derzeit um die Weiterentwicklung des Lohnsystems. Dabei stellen sich eine Reihe grundsätzlicher Fragen.

Da ist als Erstes einmal, dass der Lohn zum Leben reichen sollte. Dann sollte die Komplexität der Arbeit berücksichtigt werden; ein Anhaltspunkt dafür ist sicher, wie viel Ausbildungszeit benötigt wird, um sie überhaupt machen zu können. Aber auch, wie mühsam die Umstände der Arbeit sind. Und der dritte Faktor ist die einigende Klammer: der gemeinsame Arbeitgeber, der für eine gewisse Gerechtigkeit unter seinen Angestellten sorgen sollte.

Dann aber kommen die schwierigen Fragen. Sind Funktionsbewertungen objektiv oder gar wissenschaftlich überhaupt machbar, oder

sind nicht immer auch Werturteile darin enthalten, die je nach Zeitgeist ändern können? Wenn zu wenig Personal rekrutiert werden kann, liegt es nur am Markt oder auch an anderen Umständen? Wie soll die Lohnentwicklung aussehen? Der Teufel steckt im Detail.

Wir vom SEV haben uns dazu verpflichtet, Lösungen mit der SBB zu erarbeiten. Wir sehen aber, dass wir in diesen bodennahen Fragen noch grosse Differenzen haben. Wir sind davon überzeugt, dass es eine spürbare interne Gerechtigkeit braucht. Die nicht davon abhängen darf, in welcher Division man arbeitet, wenn man dieselbe Ausbildung absolviert hat. Es braucht die Gewissheit für jede Mitarbeiterin und jeden Mitarbeiter, dass sie oder er am richtigen Ort im Lohnsystem ist. Das setzt eine gewisse Transparenz voraus. Lohnentwicklungen müssen

vergleichbar ablaufen, die Differenzen erklärbar sein. Für uns muss letztlich diese Weiterentwicklung des Lohnsystems so beschaffen sein, dass sie auch in ein paar Jahren noch funktioniert. Demgegenüber steht in erster Linie das akute Problem der SBB beim Lokpersonal P. Wir anerkennen hier den Handlungsbedarf und bieten auch Hand für eine Lösung. Sollte die Absicht der SBB aber sein, einen Schnellschuss im System unterzubringen, so fehlt dieser Weiterentwicklung die Glaubwürdigkeit. Dann fordern wir, was sich der CEO Vincent Ducrot ebenfalls auf die Fahne geschrieben hat: eine Repriorisierung. Das wäre angesichts der Lage, in der wir uns derzeit befinden und von der niemand weiss, wie sie sich weiter entwickelt, richtiger und vor allem für alle Beteiligten sehr viel nachvollziehbarer.

BLS

Rund 70 Reisebegleiter/innen erhalten endlich einen finanziellen Zustupf.

2

Zugpersonal SBB

Der Unterbestand von über 100 Vollzeitstellen führt zu vielen Einerbegleitungen.

3 und 12

SBB Cargo

Fragwürdig überstürzte Schliessung des Lokpersonaldepots in Arth-Goldau.

4

Zugpersonal erhält Preis

Die SBB-Kundenbegleiter/innen erhalten für ihre gelebte Mehrsprachigkeit den Oertli-Preis 2020. Jedes Mal wenn, sie die Sprachgrenze überquerten, würden sie die Landessprache wechseln, begründete die Oertli-Stiftung die Auszeichnung. Hinzu komme Englisch. Der mit 30 000 Franken dotierte Preis wird der SBB übergeben. Die Bahn wird damit ihr neues Sprachlernprogramm für das Zugpersonal weiterentwickeln, das bereits 6400 Mitarbeitende durchlaufen haben. Diese trainieren dabei ihre Sprachkompetenz, die periodisch geprüft wird. Die Oertli-Stiftung mit Sitz in Zürich verleiht ihren Preis seit 1976 für besondere Aktivitäten zum Brückenschlag über Sprachgrenzen in der Schweiz.



Mitarbeitende der sporadischen Fahrausweiskontrolle haben jahrelang Aufgaben der Teamleitung übernommen. Jetzt gibt es ein Dankeschön dafür.

4-Meter-Korridor bereit

Am 6. November wurde der für vier Meter hohe Sattelaufleger und Container erweiterte Bözbergstunnel eröffnet. Der rund 2,7 Kilometer lange Doppelspurtunnel ist ein wichtiges Stück des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse. Zusammen mit dem Basistunnel durch den Ceneri, der im Dezember in Betrieb geht, macht er den Weg frei für die Verlagerung von 4 Meter hohen Sattelauflegern, Wechselbehältern und Containern auf die Bahn zwischen Basel und Chiasso. Ab Dezember 2020 verkehren Güterzüge von Basel nach Chiasso mit bis zu 2150 Tonnen – für dieses Gewicht sind zwei Loks nötig. Bis Mitte 2021 ist das Gewicht der Züge in Fahrtrichtung Süd-Nord bis Basel aufgrund von Bauarbeiten in Chiasso auf 1650 Tonnen in Doppeltraktion limitiert. Danach sind 750 Meter lange Züge mit bis zu 2000 Tonnen Gewicht möglich.

Durchgehend nach Belgien

BLS Cargo hat Anfang November Neuland betreten und fährt die Züge des italienischen Spediteurs Ambrogio Intermodal mit durchgehender Lok bis nach Belgien. Die neuen Mehrsystemlokomotiven und die belgische Tochtergesellschaft Crossrail Benelux N.V. machen es möglich. BLS Cargo setzt erstmals die neuen Vectron Loks Re 475 grenzüberschreitend auf dem Korridor ein und fährt den Zug fast ausschliesslich mit Unternehmen aus der BLS Cargo-Gruppe. Ihre belgische Bahntochter Crossrail Benelux fährt die Güterzüge in Deutschland und Belgien, BLS Cargo in der Schweiz.

BLS

Späte Wertschätzung

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Die BLS kommt seit Wochen nicht mehr aus den Schlagzeilen raus: Subventionsaffäre, Personalabgänge, Fehlplanung bei der Lötschbergsanierung, ... Auch der SEV hat sich letzthin oft kritisch geäussert. Er konnte in einem Gespräch mit der BLS seine Standpunkte vertreten und Forderungen wiederholen. Dank dem SEV dürfen sich zudem rund 70 Reisebegleiter/innen über einen finanziellen Zustupf freuen.

Jedes Team der sporadischen Fahrausweiskontrolle SPO (Stichkontrollen) hat in der Regel einen oder zwei Gruppenleiter, der oder die die Verantwortung für die Gruppe und gegenüber der Leitstelle, dem Vorgesetzten sowie in kritischen Fällen auch gegenüber der Polizei trägt. Diese/r Reisebegleiter/in mit Fachverantwortung ist gehaltsmässig höher eingestuft als die übrigen Reisebegleitenden der SPO.

Seit 2010 kam es offenbar immer wieder vor, dass aufgrund von Abwesenheiten ein anderes Teammitglied die Aufgaben des Gruppenleiters übernehmen musste, ohne dafür eine finanzielle Vergütung zu erhalten. Im Rahmen der Bereinigung der Funktionslandschaft hat der SEV das Thema angesprochen und gefordert, dass betroffene Mitarbeitende rückwirkend eine Entschädigung für ihre Einsätze erhalten.

Erfolg dank Effort des SEV

In den gut zwei Jahren, in denen die BLS immer beteuert hat, das Problem zu kennen und mit einer Neuorganisation zu lösen, hat der SEV hartnäckig an seiner Forderung festgehalten. Diesen Oktober konnte er nun zusammen mit der BLS eine pragmatische Lösung verabschieden: Die rund 70 betroffenen Reisebegleitenden werden demnach eine Rückvergütung im Rahmen von 100 bis 2000 Franken erhalten, je nach Anzahl ihrer Einsätze als Gruppenleiter/in. Berücksichtigt werden können die fünf letzten Jah-

re. «Auch wenn der finanzielle Zustupf nicht für alle gleichermassen bedeutend ist, so erhält das Zugpersonal damit endlich die schon längst fällige Wertschätzung für seine flexiblen Einsätze», beurteilt der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Stefan Marti den Ausgang dieser Geschichte. «Da nun genügend Gruppenleiter/innen gewählt und ausgebildet sind, sollte uns das Problem künftig nicht mehr beschäftigen», hofft Stefan Marti. Ebenfalls diskutiert wurde in diesem Kontext, dass bei Ausschreibungen für Reisebegleitende mit Fachverantwortung auf Vollzeitpensum gesetzt wurde. Damit hat die BLS den Bewerbungskreis stark eingeschränkt und Teilzeitmitarbeitende, namentlich viele Frauen, ausgegrenzt. Die BLS hat die Ungleichbehandlung erkannt und wird in künftigen Ausschreibungen für besagte Funktion wenn immer möglich auf eine Prozentangabe verzichten.

Weitere Baustellen bleiben

Nachdem der SEV in den vorgezogenen Lohnverhandlungen im Juli bei der BLS wiederholt keinen Verhandlungsspielraum festgestellt hat, und weil auch weitere Themen wie die Subventionsaffäre und damit verbundene Abgänge in der Geschäftsleitung oder die Lötschbergbaustelle (siehe Kasten) das Verhältnis trübten, verlangte der SEV eine Aussprache mit der Spitze der BLS. CEO Dirk Stahl und der Leiter Personal, Horst Johner, stellten sich schliesslich Anfang November unseren Fragen und Kritikpunkten. Bedauerlicherweise hat sich niemand vom Verwaltungsrat zur Verfügung gestellt.

Der SEV verlangte von der BLS unter anderem Klarheit, wie sie in Zukunft die Sozialpartnerschaft leben will. «Das Gespräch verlief offen und konstruktiv. Die BLS hat sich dazu bekannt, uns und die anderen Sozialpartner künftig enger in Entscheidungen einzubeziehen, wo immer dies möglich ist», betont SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti.

Klare Forderungen formuliert

Der SEV hat die Gelegenheit genutzt und den

Vertretern der BLS gegenüber unmissverständlich die schon mehrfach gestellten Forderungen wiederholt:

- «Best Way»: sofortiger Stopp aller personalrelevanten Massnahmen.
- Keine Sparübungen beim Personal aufgrund von Nachzahlungen infolge der Subventionsaffäre.
- Keine Auszahlung der Boni für die Geschäftsleitung.
- Verzicht auf die Lohnfortzahlung für den abgetretenen CEO.
- Keine Auslagerungsprojekte ohne GAV und auf keinen Fall ohne Einbezug des SEV.

«Wir sind vorsichtig optimistisch, dass sich die personellen Führungswechsel auch in positivem Sinne auf unsere Sozialpartnerschaft auswirken werden», schliesst Michael Buletti.

Am 18. November hat ausserdem ein Gespräch mit dem Leiter der BLS-Schifffahrt, Claude Merlach, zum Auslagerungsprojekt «Navigo» stattgefunden. Die Schifffahrt soll in eine Tochtergesellschaft ausgelagert werden. Geht es nach der BLS, wird das betroffene Personal künftig nicht mehr dem GAV BLS unterstehen, sondern einem einseitig erlassenen Personalreglement. Der SEV wird seine Mitglieder bei der BLS-Schifffahrt Anfang Dezember dazu abholen.

Baustelle Lötschberg

Die Sanierung des Lötschbergtunnels ist ins Wanken geraten, weil der damit beauftragte Baukonzern Marti hohe Mehrkosten in zweistelliger Millionenhöhe bei der BLS einfordert. Hauptgrund dafür sei, dass wesentlich mehr Gleisaustrah abgeführt und Beton für die neue Fahrbahn eingebaut werden müsse als von Marti einberechnet. Die BLS will die Mehrkosten für das Bauprojekt so tief wie möglich halten und das Projekt redimensionieren. Das letzte Wort hat das Bundesamt für Verkehr.

Der Fall wurde publik, nachdem ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin der BLS den Medien interne Dokumente zugespielt hatte. Das Unternehmen hat mit Unverständnis reagiert und stellt der betreffenden Person ein Ultimatum. Im Intranet weist die BLS darauf hin, dass sie mittels Datenanalyse den «Personenkreis eingrenzen» kann, «von dem aus die Dokumente an die Medien gelangten».

Der SEV kann sich zu diesem Vorgehen nicht äussern, solange er nicht alle wesentlichen Fakten kennt. Dazu gehört auch der Grund für das Handeln der oder des Mitarbeitenden.

Versammlungen online

Trotz der aktuell schwierigen Lage ist es dem SEV ein grosses Anliegen, Kontakt zu seinen Mitgliedern zu halten und ihre Anliegen aufzunehmen. In diesem Sinne hat sich der Zentralvorstand VPT / LPV BLS am 10. November online via Zoom über die aktuellen BLS-Themen ausgetauscht.

Nur einen Tag später fand die Hauptversamm-

lung des VPT-BLS – ebenfalls online – statt. Neben der Diskussion aktueller Themen behandelten die Delegierten die statutarischen Geschäfte. Die HV wählte ausserdem Daniel Eggenberger in den Vorstand. Er übernimmt die Rolle des Kassiers und löst damit Ueli Bleri ab, dem sein Einsatz verdankt wurde.



KUNDENBEGLEITUNG SBB

100 offene 100 %-Stellen



Vivian Bologna / Übers.: M. Fischer
vivian.bologna@sev-online.ch

Personalmangel gibt es bei der SBB nicht nur beim Lokpersonal, und der SEV hat davor schon lange gewarnt. Bei der Kundenbegleitung fehlen gemäss SEV-ZPV mehr als 100 Vollzeitangestellte. Laut Rückmeldungen von Mitgliedern an den Unterverband fahren viele Fernverkehrszüge nur noch mit einem/er Kundenbegleiter/in.

Der neue Zentralpräsident ZPV, Ralph Kessler hat sich den Kampf gegen die Einerbegleitung im Fernverkehr auf die Fahne geschrieben (siehe Seite 12). Über einen Monat nach der Übergabe einer Resolution für den Stopp des Projekts «Kundenbegleitung 2020» (KB 2020) an den SBB-Chef wartet der ZPV noch immer auf eine Antwort der Leitung.

Auf den Zügen ist die Lage nicht rosig. Der ZPV forderte die Mitglieder vor einigen Wochen auf, ihm Fernverkehrszüge mit Einerbeglei-

tung (ZK-Leistungen) per Mail an zk@zpv.ch zu melden. Die daraus resultierende Statistik bereitet SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni keine Freude: «Dem ZPV wurden über 200 Fernverkehrszüge mit Einerbegleitung gemeldet, wo nach Meinung des Personals eine Zweierbegleitung unverzichtbar wäre (z. B. Doppel-ICN, Doppel-Fernverkehrsdoppelstöcker oder Züge nach 22 Uhr, die der ZPV nach einem Ampelsystem als «rot» klassifiziert). Diese Situation hat Auswirkungen auf die Fahrgäste, da ein/e Kundenbegleiter/in (KB) allein deren Sicherheit nicht genügend gewährleisten kann. Wenn z. B. ein Bahnhof in einer Kurve liegt, kann man allein unmöglich den ganzen Zug überblicken, und bei 400-Meter-Zügen sowieso nicht.»

Auch nach 22 Uhr

Es geht um die Sicherheit der Passagiere, aber auch um die der KB. Jürg Hurni erinnert daran, dass die SBB bei der Einführung des Projekts KB 2020 versichert hatte, dass in den

Fernverkehrszügen nach 22 Uhr und auf Zügen, die als problematisch erachtet werden, eine Doppelbegleitung gewährleistet sein werde: «Die ZPV-Statistik zeigt aber, dass diese Zusagen nicht eingehalten werden. Der Personalmangel ist so gross, dass den Einteiler/innen nichts anderes übrig bleibt, als Einzelbegleitungen einzuteilen, damit auf allen Fernverkehrszügen mindestens ein/e KB mitfährt. Es besteht ein Mangel von mehr als 100 KB mit 100%-Pensum. Die SBB bastelt zurzeit. Die Nachfolgeplanung wurde verschlafen wie beim Lokpersonal. Der Unterschied ist, dass ohne Lokführer/in der Zug nicht fährt. Doch die Einzelbegleitung ist nur eine Notlösung.»

Ein wiederkehrendes Problem

Jürg Hurni blendet zurück: «2009 vereinbarten wir mit der SBB die Einführung der integralen Doppelbegleitung, zuerst auf kritischen und dann auf allen Fernverkehrszügen. Dafür sollte der Personalbestand bis 2014 um 125 Vollzeitstellen steigen.»

Die integrale Doppelbegleitung wurde umgesetzt, konnte aber wegen dem Unterbestand nicht immer eingehalten werden. Also machten SEV und ZPV Druck, die Doppelbegleitung wenigstens auf kritischen Verbindungen und vor allem nach 22 Uhr konsequent umzusetzen. «Natürlich können wir verstehen, dass es Ausnahmesituationen gibt, in denen die Doppelbegleitung nicht möglich ist, aber das Problem ist eindeutig struktureller Art», stellt Jürg Hurni klar.

Das Problem ist auch wiederkehrend. Schon im Jahr 2013 wollte die SBB die bestehenden Regeln für die Doppelbegleitung lockern und diese beispielsweise von der Zahl der Fahrgäste abhängig machen. Mit der Einführung von KB 2020 vor knapp zwei Jahren wurde das Begleitkonzept komplett geändert. «KB 2020 rückte ausdrücklich von der Doppelbegleitung aller Fernverkehrszüge ab», erklärt Jürg Hurni. «Man versprach uns, auf bestimmten Streckenabschnitten eine Verstärkung zu stellen oder Schwerpunktkontrollen durchzuführen,

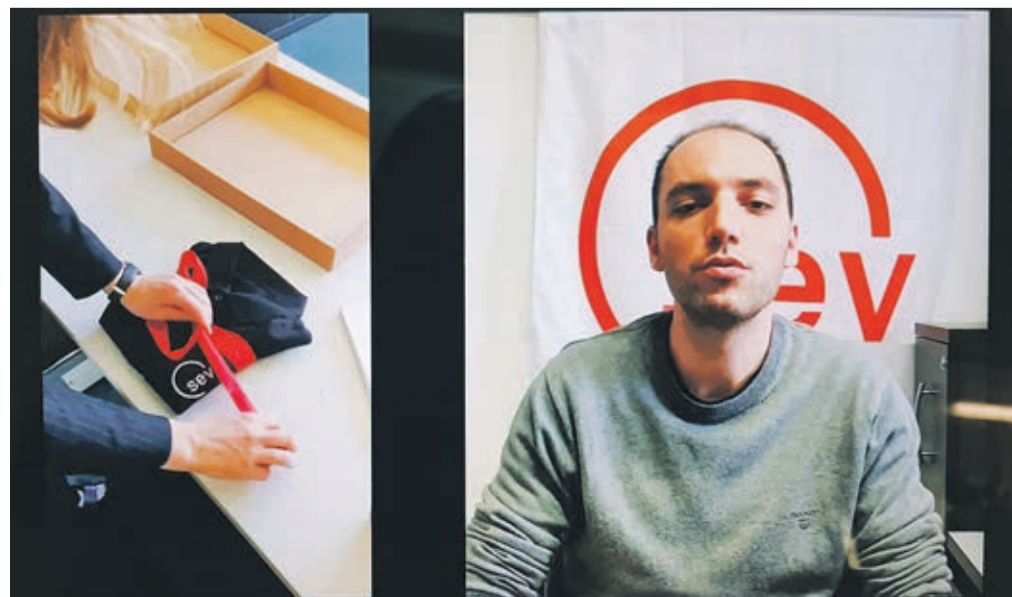
sowie generell mehr Flexibilität bei der Planung. Doch bis heute hat im Fernverkehr noch keine einzige Schwerpunktkontrolle stattgefunden. Und Einerbegleitungen wurden dem ZPV eben gar auf kritischen Zügen und nach 22 Uhr gemeldet.» Mit KB 2020 wollte die SBB zudem Regionalverkehrs-KB im Fernverkehr einsetzen können und umgekehrt.

«Bisher ist die Reorganisation ein Fehlschlag, wie wir in der Konsultationsphase warnten. Gegen Personalmangel hilft nur das Einstellen von Personal. Und das setzt voraus, dass man die Arbeit der KB attraktiver macht. Im Moment geschieht aber genau das Gegenteil. Das Zupersonal hat zunehmend die Nase voll und verliert das Vertrauen in die Leitung», kritisiert Hurni. Anfang Dezember ist ein Treffen mit Verantwortlichen von Kundenbegleitung und Cleaning (KBC) geplant. «Die beim ZPV eingegangenen Meldungen der KB zeigen, dass die Situation sehr kritisch ist und die SBB Lösungen finden muss», fasst Jürg Hurni zusammen.



Die **Genfer Verkehrsbetriebe (TPG)** lassen wieder **Polohemden** zu: Nach einem Jahr vollem SEV-Einsatz mit Sitzungen, Briefen an Geschäftsleitung und Verwaltungsrat, Petitionen, Umfragen, einem Video und einer Erklärung des SEV, bei Bedarf sein Polohemd (Foto) zur Verfügung zu stellen, ist das Ziel erreicht: Die TPG nehmen das bequeme Polohemd endlich wieder in das Angebot der Arbeitskleidung auf! Damit fällt das Obligatorium von Hemd und Krawatte dank der Mobilisierung gegen diese einseitige Entscheidung der Geschäftsleitung.

Die **Coronakrise** hat in der Schweizer Wirtschaft schmerzhaft Spuren hinterlassen. Die **Unterbeschäftigung** ist um rund 4 Prozent gestiegen. Einkommen unter 4 000 Franken erleiden die höchsten **Verluste** und ihre Arbeitsplätze sind am stärksten gefährdet. Der SGB fordert nun rasche Stabilisierungsmassnahmen, um weitere Entlassungen zu verhindern. Die Kurzarbeitsentschädigung von Geringsverdienenden soll auf 100 Prozent erhöht werden. Dies gäbe neben der Entlastung von Betroffenen auch einen wichtigen Kaufkraftimpuls, erklärt der SGB.



JÜRIG HURNI antwortet

Quarantäne auf eigene Kosten?

? Ein SBB-Mitarbeiter musste zweimal in Quarantäne. Die SBB wollte, dass er beim zweiten Mal die Kosten selber trägt. Konnte der SEV das korrigieren?

In der Coronakrise werden die Arbeitnehmerrechte oft ungerechtfertigt angegriffen. Wir erhalten viele Fragen zu den Regeln im Fall von Quarantäne.

Hans ist im Sommer in ein Land verreist, das während seines Aufenthalts auf die rote Liste der Risikogebiete gesetzt wurde. Unter diesen Umständen ist er nicht für seine Situation verantwortlich, und die Quarantäne geht zulasten seines Arbeitgebers. Das wäre anders gewesen, wenn er in eine Region gereist wäre, von der er bereits wusste, dass er bei der Rückkehr in Quarantäne muss.

Zu seinem Pech musste Hans erneut in Quarantäne, nachdem vor kurzem seine Frau positiv auf Covid-19 getestet wurde. Seine Vorgesetzten vertraten die Meinung, dass er diesmal die Kosten selber tragen müsse, da es sich um die

zweite Quarantäne innert eines Jahres handle. Er hätte also Freitage hergeben müssen. Hans erachtete dies als ungerecht, zumal die Quarantäne angeordnet worden war, und er wandte sich an den SEV, um sich Klarheit zu verschaffen. Wir besprachen den Fall mit den Personaldiensten der SBB, und sie gaben Hans recht. Die Anzahl von Quarantäne-Fällen spielt keine Rolle, wenn es darum geht, wer die Folgen tragen muss.

Der SEV verteidigt die Interessen seiner Mitglieder, Hans konnte davon profitieren. Das gilt nicht nur für Anliegen rund um die Coronakrise; bei allen Fragen zur Arbeitszeit, zum Lohn, zu Disziplinarmaßnahmen oder zu deinem GAV ist der SEV für dich da.



Unsere FAQ zum Coronavirus unter sev-online.ch

Hast du eine Frage zu deinen Rechten in der Gesundheitskrise oder sonst eine Frage? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.



ALTE SVORSORGE

Erhöhung des Rentenalters für die Frauen ist eine Rentenkürzung

sda/Fi Die vom Parlament geplante Erhöhung des Frauenrentenalters auf 65 Jahre ist eine Rentensenkung. Das stellte der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) letzte Woche vor den Medien in Bern klar. Die Frauen würden mit dem Schritt rund 1200 Franken im Jahr verlieren.

Die Frauenrenten sind gemäss SGB bereits heute ein Drittel tiefer als jene der Männer. Gleichzeitig bricht die zweite Säule weiter ein. Deshalb verlangt der SGB einen Kurswechsel: Die AHV muss ausgebaut und die Abbauvorlagen gestoppt werden.

Die Ständeratskommission stimmte der Erhöhung des Frauenrentenalters im Zuge der AHV-Reform 21 bereits zu. Gemessen an der Medianrente wäre das eine Kürzung um 1200 Franken im Jahr, wie der SGB berechnet hat. Damit müssten die Frauen, die bereits eine ungenügende Rentenabsicherung haben, noch eine einschneidende Kürzung hinnehmen, hielt der SGB fest.

Dringend nötige Verbesserungen für die Frauen sehe die Reform hingegen nicht vor, kritisierte der SGB. Die Reform könne nur gelingen, wenn sie sich der Probleme der Frauen annehme. Die Pensionskassenrenten seien seit zehn Jahren «im freien Fall». Dies führe bei den Renten zu einem Kaufkraftverlust. In den typischen Frauenberufen bewegten sich die Pensionskassenrenten bei 500 bis 800 Franken im Monat. So reichten die

Renten nicht zum Leben. Das Parlament verschliesse sich dieser Realität und beharre auf einem Abbau, statt Lösungen zu suchen.

Vorsorge am Scheideweg: Abbau oder Prosperität?

Ausschnitt aus der Rede von SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard «Die Gewerkschaften warnen schon lange vor dem Zerfall der Pensionskassen-Renten, doch nun sagen es selbst die Banken und Versicherungen. Aber was sie als Lösungsvorschläge präsentieren, ist nur für sie selber lukrativ und nur für eine Minderheit von Besserverdienenden attraktiv. Für mittlere Einkommen oder Teilzeit arbeitende Mütter und Väter ist das hingegen unbezahlbar. Die Mehrheit der Arbeitnehmenden wird mit den sinkenden Pensionskassenrenten und der nicht existenzsichernden AHV nicht mehr genügend Rente haben, und wir drohen damit wieder in die Zeiten zurückzufallen, in denen Altersarmut der Normalfall war. Die verheerende Abbaulogik in der Altersvorsorge wird vom Parlament mit der AHV 21 weiter akzentuiert. Trotz miserablen Frauenrenten sollen ausgerechnet die Frauen eine Rentensenkung in Kauf nehmen. Diesen Affront werden wir bekämpfen und uns für eine bessere Absicherung für die Frauen engagieren.»

FRAGWÜRDIGE EILE

Cargo streicht Depot Goldau

Markus Fischer Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember, und damit der Fertigstellung der Neat, stellen sich Fragen zur Zukunft des Depots Goldau. Das war zu erwarten und allen Stakeholdern bekannt. Doch der nun überstürzt erfolgte Schliessungsentscheid ist für die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV fragwürdig.

Anfang Jahr hielt der damalige CEO von SBB Cargo, Nicolas Perrin, bei einem Besuch in der Region noch fest, das Depot Goldau brauche es auch in Zukunft. Aufschneiden war angesagt, Gerüchte über die Depot-Schliessung vom Tisch. Mitarbeitende, die vor wenigen Jahren von Erstfeld nach Goldau zu wechseln hatten, konnten beruhigt sein.

Wenige Monate später nun die Kehrtwende: Die CEO von SBB und SBB Cargo sind ausgewechselt und plötzlich, von der Division Infrastruktur diktiert, soll schon bald kein Halt in Goldau mehr möglich sein. «Das wirft Fragen auf. Offenbar hat man keine Geduld abzuwarten, wie sich die Verkehrsabwicklung im ordentlichen Betrieb der Neat-Optionen gestaltet», sagt Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, der beim SEV für Cargo zuständig ist.

Als «Anhängsel» eines vom SEV verlangten Spitzengesprächs zu den ungehörigen Sparforderungen von SBB Cargo stellte die Cargo-Leitung am 9. November 2020 der SEV-Delegation auch noch das neue Vorgehen i.S. Depot Goldau vor. Umgehend verlangte der SEV die Einberufung eines Runden Tisches. «Dabei geht es uns darum abzuwägen, ob die getroffenen Massnahmen alternativlos und wirklich zielführend sind», erklärt Philipp Hadorn. Einen umfassenden Fragenkatalog hat der SEV bereits einge-

reicht, was offensichtlich zu Verzögerungen in der Koordination des Runden Tisches seitens SBB Cargo führte.

«Für den SEV ist klar: Das Güterverkehrsgeschäft darf nicht aufgrund von betrieblichen Bedürfnissen (Infrastruktur) zu Lasten von SBB Cargo und deren Mitarbeitenden beeinträchtigt werden», betont Hadorn. «Nicht ohne Grund hat der neue CEO der SBB noch vor wenigen Wochen einen Zwischenhalt in diesem Projekt angeordnet. Die Kehrtwende droht den grossen Vertrauensbonus von Vincent Ducrot infrage zu stellen. Mit dem Mut, mögliche Fehlentscheidungen zu korrigieren, kann ein Manager auch wieder Vertrauen schaffen. Dies wäre den bereits genügend von Unsicherheiten geplagten Cargo-Mitarbeitenden zu gönnen», sagt Philipp Hadorn. Fortsetzung folgt.

49 Stellen gestrichen

SBB Cargo machte am Montagabend via Blog publik, 45 Lokführerstellen in Arth-Goldau bis Ende 2022 zu streichen, sowie vier in Brig. Dort können vier Lokführer zum Personenverkehr wechseln. Für die Lokführer von Arth-Goldau habe eine Arbeitsgruppe «intern und extern 35 mögliche Stellen beim Personenverkehr, bei SBB Cargo International, in anderen Cargo-Depots sowie bei der SOB definiert», weitere würden folgen. Zu wechseln ist ab Januar 2021 bis Ende 2022. Cargo begründet den Abbau der 49 Stellen damit, dass mit der fertigen Neat Halte in der Zentralschweiz betrieblich, also aus Sicht von SBB Infrastruktur, unmöglich würden. Auch sei der internationale Verkehr gesunken und die beiden Standorte seien nicht mehr ausgelastet.

INITIATIVE

für ein besseres Leben im Alter

→ Die AHV-Renten sind zu tief, die Pensionskassenrenten brechen ein, Mieten und Krankenkassenprämien steigen.

→ Der Rentenrückstand der Frauen lässt sich am besten bei der AHV verringern, weil nur sie deren unbezahlte Arbeit anerkennt.

→ In der Schweiz hat es genug Geld für anständige Renten – nicht nur für Top-Verdiener.

→ Wer ein Leben lang gearbeitet hat, verdient eine gute Rente.

Deshalb ist es Zeit für eine 13. AHV-Rente

JETZT UNTERSCHREIBEN!

→ Online unterschreiben:



AHV
x13

Eidgenössische Volksinitiative

Für ein besseres Leben im Alter

Initiative für eine 13. AHV-Rente

Die unterzeichnenden stimmberechtigten Schweizer Bürgerinnen und Bürger stellen hiermit, gestützt auf Art. 34, 136, 139 und 194 der Bundesverfassung und nach dem Bundesgesetz vom 17. Dezember 1976 über die politischen Rechte, Art. 68 ff. folgendes Begehren:

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 197 Ziff. 12

12. Übergangbestimmung zu Art. 112 (Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung)

¹ Bezügerinnen und Bezüger einer Altersrente haben Anspruch auf einen jährlichen Zuschlag in der Höhe eines Zwölftels ihrer jährlichen Rente.

² Der Anspruch auf den jährlichen Zuschlag entsteht spätestens mit Beginn des zweiten Kalenderjahres, das der Annahme dieser Bestimmung durch Volk und Stände folgt.

³ Das Gesetz stellt sicher, dass der jährliche Zuschlag weder zu einer Reduktion der Ergänzungsleistungen noch zum Verlust des Anspruchs auf diese Leistungen führt.

Auf dieser Liste können nur Stimmberechtigte unterzeichnen, die in der genannten politischen Gemeinde in eidgenössischen Angelegenheiten stimmberechtigt sind. Bürgerinnen und Bürger, die das Begehren unterstützen, mögen es handschriftlich unterzeichnen. Wer bei einer Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt oder wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung für eine Volksinitiative fälscht, macht sich strafbar nach Art. 281 beziehungsweise nach Art. 282 des Strafgesetzbuches.

Kanton:	Postleitzahl:	politische Gemeinde:			
Nr.	Name / Vorname eigenhändig und möglichst in Blockschrift	Geburtsdatum Tag, Monat, Jahr	Wohnadresse Strasse und Hausnummer	Eigenhändige Unterschrift	Kontrolle leer lassen
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Das **Initiativkomitee**, bestehend aus nachfolgenden Urheberinnen und Urhebern, ist berechtigt, diese Volksinitiative mit absoluter Mehrheit seiner noch stimmberechtigten Mitglieder zurückzuziehen:
 Allemann Gabriela, Friedheimstr. 3, 4600 Olten; Alleva Vania, Lerberstr. 30, 3013 Bern; Carobbio Guscelli Marina, Via Temporiva 28, 6533 Lumino; Chervet Denise, Kapellenstr. 10, 3011 Bern; Darnacker Annette, Bahnhofstr. 26, 8702 Zollikon; De Filippo Davide, Avenue d'Alte 36, 1203 Genève; Docourt Martina, Chemin du Petit-Catéchieme 10, 2000 Neuchâtel; Ferrari Aldo, Rue de Famenan 30, 1446 Bâle; Grunder Roland, Ch. de l'Avenir 14, 1860 Aigle; Gysi Barbara, Markt-gasse 80, 9500 Wil; Heim Bea, Untere Kohlweidstr. 27, 4656 Starrkirch-Wil; Jensen Ronja, Tschoppenhauerweg 7, 4402 Frenkendorf; Jaquet-Berger Christiane, Avenue de Bâthuy 60, 1012 Lausanne; Maillard Pierre-Yves, Rue du Lac 34, 1020 Renens; Meyer Mattea, Unterrütweg 3, 8400 Winterthur; Mordini Patrizia, Käfiggässchen 30, 3011 Bern; Münger Daniel, Baumgartenweg 27, 4142 Münchenstein; Nikolic-Fusa Sandrine, Bahnhofstr. 20, 9553 Bettwieser; Porchet Léonora, Avenue Louis-Vuillemin 26, 1005 Lausanne; Prekz-Huber Katharina, Hardturmstr. 366, 8005 Zürich; Rebsamen Heidi, Zähringerstr. 3, 6003 Luzern; Rohrbach Samuel, Route de Rochefort 15, 2824 Vicques; Rosler Dagmar, Allmendstr. 14, 4515 Oberdorf SO; Tuti Giorgio, Bündnerweg 33, 4513 Langendorf; Wichelt Manuela, Oberwiler Kirchweg 17, 6300 Zug; Ziltener Kathrin, Baumgartenweg 38, 8854 Siebnen; Zimmermann Rolf, Hopfenweg 48, 3007 Bern

Die untenstehende Stimmrechtsbescheinigung wird durch das Initiativkomitee eingeholt. Bitte leer lassen.

Die unterzeichnende Amtsperson bescheinigt hiermit, dass obenstehende _____ (Anzahl) Unterzeichnerinnen und Unterzeichner der Volksinitiative in eidgenössischen Angelegenheiten stimmberechtigt sind und ihre politischen Rechte in der erwähnten Gemeinde ausüben. Die zur Bescheinigung zuständige Amtsperson (eigenhändige Unterschrift und amtliche Eigenschaft):

Ort: _____ Datum: _____
 Eigenhändige Unterschrift: _____ Amtliche Eigenschaft: _____

Amtstempel

Im Bundesblatt veröffentlicht am 3. März 2020. Ablauf der Sammelfrist: 3. September 2021.

Bitte die Liste vollständig oder teilweise ausgefüllt sofort zurücksenden an: Initiative für eine 13. AHV-Rente, Postfach 6494, 2500 Biel/Bienne 6. Weitere Unterschriftenkarten unter www.AHVx13.ch, 031 377 01 01, info@sgb.ch



Das Motorschiff «Diamant» legt ab. An diesem Tag ist Prachtwetter angesagt, doch die Passagierzahl bleibt einmal mehr weit unter den Erwartungen ...

VIERWALDSTÄTTERSEE-SCHIFFFAHRT

Covid-19 trifft SGV hart

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) leidet finanziell stark unter der Coronapandemie. Das bekommt natürlich auch das Personal zu spüren.

Luzern, 9 Uhr 12: Zwei der vier Besatzungsmitglieder des Motorschiffs «Diamant» schieben die Brücke an Land, schliessen die Bordwand und lösen das Tau, während im Steuerhaus Andy Brügger das Horn betätigt. Fast geräuschlos gleitet das in der hauseigenen Werft Shiptec gebaute, futuristische Schiff immer schneller durch die glitzernden Wellen der Bucht. Der Nebel lichtet sich, der Himmel wird immer blauer: ideales Wetter für ein Fährtchen auf dem See. Doch nur 94 Passagiere hat der Schiffsführer gezählt, die fünf Decks würden 1100 fassen. «Die Frequenzen sind gegenüber 2019 brutal eingebrochen», bedauert der 38-Jährige, der bei der SGV vor 14 Jahren als Kontrollmatrose angefangen hat. Während 12 Jahren war er Vorstandsmitglied des SEV-VPT SGV, davon vier als Vizepräsident. Die dreijährige «Diamant» fährt er besonders gern: Er lobt den dieselsparenden Hybridmotor und den Bugstrahler, der beim Seitenwind in Weggis das Ablegen vereinfacht. In Vitznau steigen 70 Passagiere aus, viele fahren wohl mit dem GA auf die Rigi. Die «Diamant» wirkt nun sehr leer.

In den zwei Schiffsrestaurants geniessen Gäste den Ausblick ohne Maske, die man dort ausziehen darf, wenn man mal sitzt und das Kontaktformular ausgefüllt hat. Sonst gilt auf dem Schiff überall die Maskenpflicht, natürlich auch für das Personal und auch in Diensträumen, wo 1,5 Meter Abstand unmöglich sind.

Wie hat der Familienvater die Betriebseinstellung vom 21. März bis zum 5. Juni erlebt, als praktisch das ganze nautische Personal zu

Hause und in der Kurzarbeit war? «Es war eine schöne, aber strenge Zeit mit unseren beiden Kindern (8 und 10) im Homeschooling.» Die 10% Lohneinbusse war für sein Haushaltsbudget erträglich, «weil wir auch weniger Geld brauchten.» Die SGV hatte die SEV-Forderung nach Aufstockung des Kurzarbeitslohns von 80% teilweise erfüllt. In Beckenried legt das Schiff einen erstaunlich engen Wendekreis hin. Bevor Andy Brügger an eine Kollegin übergibt, desinfiziert er alle Hebel, Knöpfe und Kontaktflächen gründlich. «Unser Schutzkonzept funktioniert: Als ich das Virus bekam, wurde von meinen Kolleg/innen niemand krank.»

Schon vor dieser Fahrt haben wir Michel Scheurer, Leiter Nautik der SGV gefragt, wie sich der Schiffsbetrieb seit dem Ende des bundesrätlichen Verbots touristischer Fahrten am 6. Juni entwickelt hat. «Wir haben das Angebot

«Insgesamt steht die ganze Schifffahrt vor einer schwierigen Zukunft», resümiert Michael Buletti, zuständiger SEV-Gewerkschaftssekretär für die Branche. Bei vielen Schifffahrtsunternehmen droht die Situation aufgrund massiver Verluste existenziell zu werden, fliessen nicht bald Gelder aus der Bundesunterstützung für den Tourismus. Durch die aktuelle Pandemiesituation fehlen die ausländischen Touristen, Themenfahrten und Erlebnisgastromie finden gar nicht mehr statt. Die Schifffahrtsbetriebe haben deshalb frühzeitig auf den Winterfahrplan umgestellt, die Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein, sowie jene vom Bodensee (SBS) und Bielersee haben ihren Betrieb vorläufig ganz eingestellt. Bei etlichen Unternehmen sind aktuell Angestellte mindestens tageweise in Kurzarbeit, mehrere haben die Lohnmassnahmen für 2020 ausgesetzt.

Obwohl die Lage auch 2021 schwierig bleibt,

schrittweise wieder hochgefahren und ab 4. Juli wieder rund 90% der geplanten Kurse angeboten. Bis zur Einführung der allgemeinen Maskenpflicht im öV per 6. Juli war die Schiffskapazität um 50% reduziert. Diese Grenze haben wir bei schönem Wetter erreicht und sogar zusätzliche Schiffe eingesetzt. Dann haben wir stark gespürt, dass die Maskenpflicht auf Ausendecks viele vom Schifffahren abhielt. Inzwischen ist man sich das Maskentragen wohl besser gewohnt, aber in den Monaten Juli und August, in denen wir normalerweise 45% unseres Umsatzes machen, blieb die Nachfrage der Schweizer Kundschaft unter den Erwartungen.»

Ausländische Gäste fehlen

Zudem brachen 30% der üblichen Frequenzen weg, weil keine ausländischen Gäste mehr kommen. «Weil sie geplante Ausflüge auch bei schlechtem Wetter machen, verhelfen sie uns zu einer soliden Grundaustlastung», erklärt der Chefkapitän. Diese fehle gerade auch jetzt im Winterfahrplan, der seit 18. Oktober gilt und gegenüber dem Vorjahr um etwa 15% reduziert wurde. Scheurer rechnet ab Sommer 2021 wieder vermehrt mit europäischen Gästen, jedoch frühestens ab Herbst mit wenigen Gästen aus Fernmärkten wie Asien (rund 10% der Gäste im 2019) und USA. Dabei spiele die Entwicklung des Flugverkehrs und der Flugpreise mit.

Die zweite Coronawelle hat die Eventfahrten sogar wieder ganz gestoppt. «Als der Bundesrat am 23. Oktober die Personenzahl pro Anlass auf 50 beschränkte, haben Kunden sofort die Hälfte der gebuchten Fahrten storniert», sagt Scheurer. «Wir haben bis Ende November alle Eventfahrten gestrichen, weil sie nicht mehr rentabel sind. Bis 26. November entscheiden wir, was wir im Dezember anbieten.»

Für 2020 rechnet die SGV mit 50% weniger Passagieren als 2019 und 50% weniger Einkünften oder einem «hohen einstelligen Millio-

nenverlust». Weil sie aus den letzten, guten Jahren Reserven hat, kann sie Bundeshilfe nur für die Linie Luzern-Bürgenstock erwarten. Diese betreibt seit 2018 die separate SGV Express AG, die keine Reserven hat. 50% der Hilfe müssten die Kantone LU und NW bezahlen.

Um Kosten zu sparen startet die SGV 2021 den Frühjahrsfahrplan erst am 1. Mai, statt wie üblich Mitte April. Im Sommer streicht sie ein Dampfschiff und reduziert das Angebot um 15%, über das ganze Jahr sogar um 20%.

Auswirkungen auf das Personal

2021 will die SGV keine neuen nautischen Saisoniers einstellen. Drei der zwölf Saisoniers von 2020 haben Ende Oktober neue Verträge erhalten, die anderen machen z. B. ein Zwischenjahr oder fanden bzw. suchen andere Jobs. «Zum Teil wohl auch, weil sie 2020 wegen Corona weniger arbeiten konnten als erhofft», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Toni Feuz.

Das Stationspersonal, das in Luzern, Weggis, Brunnen und Flüelen in der Sommersaison Billette verkauft und normalerweise im Oktober Verträge für das nächste Jahr erhält, soll diese erst im Frühjahr erhalten. Einer dieser Saisoniers wurde diesen Herbst auch einen Monat früher entlassen, führt Scheurer aus. Zusätzlich gab es drei weitere Kündigungen in diesem Bereich per Ende Dezember sowie eine Pensionierung, welche nicht ersetzt wird. Beim Verwaltungspersonal hat es bei Marketing & Sales Pensenreduktionen gegeben und eine Entlassung. Ebenso wird auch hier eine Stelle infolge Pensionierungen nicht ersetzt.

Tavolago, der Gastro-Bereich der SGV, hat sogar mehrere Angestellte entlassen. «Das ist nicht dasselbe wie bei der Nautik», sagt Michel Scheurer: «Servicepersonal und Köche findet man auf dem Arbeitsmarkt relativ einfach, Kapitäne, Schiffsführer und Schiffskassiere aber nicht. Darum liegt es der Geschäftsleitung der SGV sehr am Herzen, die Arbeitsplätze des nautischen Personals zu sichern und möglichst keine Mitarbeitenden zu entlassen. Dafür braucht es aber etwas Flexibilität, etwa bei den Saisoniers.» Die Entlassung eines Matrosen per Ende Oktober sollte die Ausnahme bleiben.

Knacknüsse Minus- und Überstunden, Kurzarbeit und Ferienplanung

Die Fahrplanreduktionen im 2020 führen dazu, dass von den rund 120 Nautiker/innen etliche nicht auf die geplante Mehrzeit kamen, die sie im Winter gewöhnlich kompensieren. Mit guter Planung und der bewilligten Kurzarbeit ab Dezember soll ein adäquater Ausgleich ermöglicht werden. «Dies gerecht und zur Zufriedenheit möglichst aller zu gestalten wird eine ziemliche Knacknuss werden», sagt Toni Feuz. «Auch die von der SGV einseitig angekündigten Feriensperren treffen einige ziemlich hart: Zu all dem hofft der SEV im Gespräch mit der SGV-Leitung gute Lösungen für alle und für die Unternehmung zu finden.»

Alle Seen betroffen

versuchen die Schiffsbetriebe bisher möglichst ohne Abbau nautischer Stellen durch die Krise zukommen und teilweise auch die Saisoniers wieder einzustellen. Die SBS gab am 4. September den Abbau von sechs Stellen bekannt, offenbar vor allem im Gastrobereich. Bei der BLS war schon vor Corona unter dem Projektname «Navigo» die Auslagerung der Schifffahrt und die Gründung einer entsprechenden Tochtergesellschaft geplant. Die Forderung des SEV, wonach der GAV der BLS weiterhin auch für die Schifffahrt gelten soll, wird angesichts der aktuellen Lage wichtiger denn je.

Die Hoffnung bleibt, dass die hiesige Schifffahrt wenigstens nächstes Jahr stärker vom einheimischen Tourismus profitieren kann: Während dieses Jahr die Maskenpflicht offenbar viele Einheimische vom Schifffahren abhielt, werden sich nächstes Jahr hoffentlich die meisten an das Maskentragen gewöhnt haben. Elisa Lanthaler

LINK ZUM RECHT

Deine Rechte bei internen Untersuchungen



Rechtsschutzteam SEV

Am Freitagnachmittag erhält Peter eine E-Mail von seinem Vorgesetzten, der ihn auffordert, am kommenden Montagmorgen bei ihm im Büro zu erscheinen. Angesichts der nüchternen E-Mail, die ihm jedwelchen Grund für das bevorstehende Gespräch vorenthält, beginnt Peter sich Sorgen zu machen. Er fragt sich, ob er etwas falsch gemacht hat, ob sein Chef ihm etwas vorzuwerfen hat und ob dieses Gespräch wohl weitere Konsequenzen haben wird. Peter sorgt sich um seine berufliche Zukunft und möchte gewerkschaftlichen Beistand organisieren. Da aber bereits Freitagabend ist, gelingt ihm dies nicht mehr.

Ungern und ängstlich geht Peter am kommenden Montag zum Gespräch. Seine Ängste waren nicht unberechtigt: Sein Chef ist von einem Arbeitskollegen informiert worden, dass

Peter elementare Sicherheitsregeln verletzt habe. Peter erhält die Kündigung und wird mit sofortiger Wirkung freigestellt.

Anhand dieses Beispiels beleuchten wir die Regeln, die bei internen geschäftlichen Untersuchungen beachtet werden sollten.

1) Ausgangspunkt solcher Abklärungen ist das Recht des Arbeitgebers, Vorwürfe und Missstände, die im Zusammenhang mit dem Arbeitsverhältnis stehen, abzuklären. Stehen wie in obengenanntem Beispiel die Sicherheit von Mitarbeitenden oder Dritten auf dem Spiel, oder ergeht die Untersuchung im Zusammenhang mit einem Mobbing- oder Belästigungsvorwurf, trifft den Arbeitgeber sogar eine entsprechende Abklärungspflicht. Dies gestützt auf eventuelle öffentlich-rechtliche Pflichten und seine Pflicht, die Persönlichkeit seiner Mitarbeitenden zu schützen.

2) Auf der anderen Seite untersteht der Arbeitnehmer einer Treupflicht gegenüber seinem Arbeitgeber, die ihm gebietet, über alle wesentlichen Aspekte seiner Arbeitstätigkeit

wahrheitsgetreu, vollständig und rechtzeitig Auskunft zu geben. Der Arbeitnehmer ist somit verpflichtet sich einer internen Untersuchung und insbesondere einer Befragung zu stellen.

3) Was die vom Arbeitgeber zu gewährenden Verfahrensrechte anbelangt, besteht zunächst der Anspruch des beschuldigten Arbeitnehmers darauf, überhaupt angehört zu werden. Die Pflicht, eine von Sanktionen bedrohte Person zu den ihr vorgeworfenen Verfehlungen anzuhören, gehört zu den elementarsten rechtsstaatlichen Grundsätzen. Es muss auch im Arbeitsverhältnis Anwendung finden, gestützt auf die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers gegenüber seinem Arbeitnehmer und auf das Prinzip der schonenden Rechtsausübung sowie den Grundsatz von Treu und Glauben. Die Anhörungspflicht des Arbeitgebers umfasst auch die Pflicht, dem Arbeitnehmer den Verdacht vorgängig bekannt zu geben, damit er sich konkret dazu äussern und seine Verteidigung vorbereiten kann.

Wichtige Bundesgerichtsurteile

In diesem Zusammenhang lesenswert sind die Bundesgerichtsurteile 4A_419/2015 und 4A_694/2015 betreffend Verdachtskündigungen. Bei einer Verdachtskündigung nimmt der Arbeitgeber bloss vermutete Tatsachen als Anlass, den Arbeitnehmer zu entlassen.

Im ersten Urteil schliesst das Bundesgericht nicht aus, dass der blosse Verdacht einer schweren Pflichtverletzung eine fristlose Kündigung rechtfertigen kann. Dann untersteht der Arbeitgeber jedoch einer umfassenden Abklärungspflicht, welche die Anhörung des betroffenen Mitarbeiters mitumfasst. Unterlässt er dies, ist die ausgesprochene fristlose Kündigung als ungerechtfertigt zu qualifizieren.

Ähnlich hat sich das Bundesgericht im zweiten Fall betreffend einer ordentlichen Verdachtskündigung geäussert und diese als missbräuchlich qualifiziert. Das Problem lag in diesem Fall nicht bei der fehlenden Anhörung des Mitarbeiters, sondern bei der mangelhaften Abklärung des Verdachts im Allgemeinen, da der

Arbeitgeber nur auf eine einzige, als unzuverlässig einzustufende Aussage eines Dritten abstellte, ohne anderweitige Abklärungen vorzunehmen. Was die Verfahrensprinzipien bei internen Untersuchungen angeht, geht das Bundesgericht in diesem zweiten Urteil noch einen Schritt weiter und fordert zugunsten des beschuldigten Arbeitnehmers ähnliche Verfahrensgarantien wie für Strafverfahren. Dazu gehört etwa die Möglichkeit zur Vorbereitung der Verteidigung, zum Beizug eines Rechtsbeistandes und zur Vorlegung entlastender Beweise. Wie genau der Arbeitgeber im konkreten Fall vorzugehen hat, ist allerdings immer unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles zu beurteilen.

Sollte sich der Arbeitgeber von Peter allein auf die Aussage des Arbeitskollegen stützen, um die Kündigung von Peter zu rechtfertigen, hätte er seine Abklärungspflicht verletzt, und die von ihm ausgesprochene Verdachtskündigung wäre missbräuchlich. Zudem verletzte der Arbeitgeber von Peter dessen Recht angehört zu werden, da er ihm den Grund der Vorladung nicht bekannt gab und es Peter somit verunmöglichte, seine Verteidigung vorzubereiten. Auch konnte Peter wegen dem zu knapp angesetzten Zeitrahmen keinen Rechtsbeistand beziehen.

Der SEV unterstützt dich

Es gilt an dieser Stelle noch zu erwähnen, dass unseren Mitgliedern und deren Kolleginnen und Kollegen in den meisten Fällen in Gesamtarbeitsverträgen weitergehende Verfahrensrechte zugesichert sind. So verfügen sie etwa über das Recht auf Begleitung nicht nur in Fällen, bei denen das Gespräch in einer Kündigung enden kann, sondern auch bei Vorwürfen geringerer Art, die allenfalls zu einer simplen Verwarnung führen können. Siehe beispielsweise die Artikel 39 und 41 Abs. 5 des Rahmen-GAV der öffentlichen Verkehrsbetriebe im Kanton Waadt; bei der SBB fliesst dieses Recht aus Art. 11 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVG).

ELVETINO Mehr Sicherheit in unsicherer Zeit



Das Jahr 2020 ist auch für die Mitarbeitenden der Bahngastronomie eine grosse Herausforderung.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Die Sozialpartner sind sich einig: Die Mitarbeitenden der Bahngastronomie Elvetino verzichten auf die Lohnentwicklung 2021, erhalten dafür aber während der Kurzarbeit den vollen Lohn, Wegzeiten und eine verlängerte Sicherheit. Das letzte Wort haben nun die Gewerkschaftsmitglieder bei Elvetino.

Am 3. November konnten sich die Sozialpartner – SEV, Unia und Elvetino – einigen: Die Erhöhung der Grundlöhne, wie sie im Verhandlungsprotokoll zum Gesamtarbeitsvertrag (GAV) Elvetino von 2017 festgehalten ist, wird für das Jahr 2021 ausgesetzt. Die Entwicklung der Löhne verschiebt sich damit um

ein Jahr. Im Gegenzug wird die Mindestlaufdauer des GAVs um ein Jahr – bis Ende 2023 – verlängert.

Kein Lohnverlust in der Kurzarbeit

Weiter verhandelte der SEV zusammen mit der Unia über die Kurzarbeitsentschädigung. Die Kurzarbeit wird voraussichtlich per Mitte November erfolgen, abhängig von der Verfügung des Kantons Zürich. Die Lohndifferenz, die dadurch entsteht, wird während mindestens sechs Monaten durch Elvetino ausgeglichen. D.h. Elvetino-Mitarbeitende erhalten auch während der Kurzarbeit ihren vollen vertraglich vereinbarten Lohn.

Und schliesslich kamen auch die Wegzeiten zur Sprache. Heute gelten die Wege vom Zug zum Pausenlokal nicht als Arbeitszeit. Mit der

neu vereinbarten Regelung wird sich dies ändern. Die Wegzeiten werden in zwei Etappen eingeführt, wobei die erste Etappe auf den Fahrplanwechsel 2021/22, die zweite auf den Fahrplanwechsel 2022/23 erfolgen soll. Bei der Einführung will Elvetino darauf achten, dass keine Personen und Arbeitsorte benachteiligt werden.

Gutes Resultat in einer schwierigen Lage

Angesichts dessen, dass im Coronajahr auch die Bahngastronomie leidet, kann sich dieses Verhandlungsergebnis sehen lassen. Mario Schmid, der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär zeigt sich zufrieden: «In dieser schwierigen Zeit ist uns bewusst, dass auch die Mitarbeitenden ihren Beitrag leisten müssen. Das Aussetzen der Lohnent-

wicklung schmerzt sicher. Doch uns war wichtig, dass niemandem etwas weggenommen wird. Mit der 100-prozentigen Kurzarbeitsentschädigung konnten wir diesem Umstand Rechnung tragen.» Mit der Verlängerung des GAV sei zudem mehr Sicherheit in einer unsicheren Zeit geschaffen worden. Und schliesslich «ist die Einführung der Wegzeiten mittelfristig ein zusätzliches Plus für die Mitarbeitenden bei Elvetino», so Mario Schmid weiter.

Mitgliederversammlung auf unkonventionellem Weg

Der Elvetino-Verwaltungsrat hat dem ausgehandelten Resultat zugestimmt. Nun seid ihr am Zug! Der SEV ruft seine Mitglieder bei Elvetino dazu auf, bis Ende November Stellung zu beziehen. «Wir erachten das Resultat als fair, und empfehlen

es unseren Mitgliedern zur Annahme», betont Mario Schmid.

Da es aufgrund der Coronasituation momentan nicht möglich ist, eine Mitgliederversammlung abzuhalten, wird die Abstimmung auf digitalem Weg durchgeführt. Die SEV- (und Unia-) Mitglieder bei Elvetino haben über den Messaging-Kanal «Telegram» ein Video mit der Erklärung des Verhandlungsergebnisses erhalten. Über eben diesen Kanal werden sie auch dazu aufgefordert, über das Resultat abzustimmen. «Dieses Vorgehen ist für uns alle neu, ich bin aber zuversichtlich, dass sich unsere Mitglieder damit zurechtfinden werden und es schätzen, trotz der aktuellen Lage abgeholt zu werden», ist sich Mario Schmid sicher.

Wir werden über das Ergebnis selbstverständlich wieder berichten.

GENFER VERKEHRSBETRIEBE TPG

Klima des Schreckens



Vivian Bologna / chf Die Fakten sind vernichtend: In den letzten zwei Jahren haben sich über zwanzig Mitarbeitende aus den Verwaltungsbereichen der TPG an die zuständige SEV-Gewerkschaftssekretärin, Valérie Solano, gewendet; notabene ein Sektor, der normalerweise nur ungern auf den SEV zurückgreift. 19 Mitarbeitende haben beim Arbeitsinspektorat interveniert. «Sie prangern das tyrannische Verhalten zweier weiblicher Führungspersonen an, eine davon eine hochrangige Beamtin. In deren Abteilung betrug der Absentismus im Juli 14 Prozent! Zuvor war sie in der Kantonsverwaltung tätig, wo sie nicht nur positive Spuren hinterlassen hat. Sie wurde in die TPG geholt, um aufzurütteln, was sie mit grösstem Eifer tut», erklärt Valérie Solano. «Sie terrorisiert die Mitarbeitenden. Bei der geringsten Erkrankung kann man zu einem Vertrauensarzt oder -psychiater geschickt werden. Die Kläger/innen prangern auch an, unorthodoxe Anordnungen erhalten (und verweigert) zu haben, namentlich im Zusammenhang mit dem Anspruch auf Leistungen bei Kurzarbeit.»

Noch vor Veröffentlichung eines Artikels der «Tribune de Genève», die den Fall am 6. November publik machte, äussert sich die TPG-Leitung intern. Sie nehme die Anklagen sehr ernst, halte aber ihr Vertrauen in die Beschuldigten aufrecht. Keine Rede von Untersuchungsmaßnahmen. «Zum Zeitpunkt, da Fälle von sexueller und/oder psychischer Belästigung in den Medien Schlagzeilen machen, ist die Untätigkeit der TPG-Leitung unverantwortlich», hält Valérie Solano fest. «Wir fordern die Suspendierung der fraglichen Kader und die Einleitung sofortiger Massnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden.»

TPG-Direktor Denis Berdoz erklärte dazu, dass eine Suspendierung der beschuldigten Personen derzeit nicht infrage komme, «da wir auf Informationen über die Identität der Personen warten, gegen die sich die Beschwerden richten». Der Direktor weist auch die schwerwiegenden Vorwürfe wegen Fehlverhaltens im Zusammenhang mit Ansprüchen auf Leistungen bei Kurzarbeit zurück.

Der Fall wirkt sich auch auf Mitarbeitende der Technik und des Fahrdienstes aus. Während das Unternehmen bei krankheitsbedingten Ausfällen früher nach Wiedereingliederungsmöglichkeiten suchte, stellt es heute die Kündigung aus. «Das gesamte Personalmanagement hat eine schlechte Wende genommen, und das Personal bleibt auf der Strecke. Sollten die TPG die Arbeit des Arbeitsinspektors infrage stellen, wird der SEV eine seriöse externe Untersuchung verlangen», schliesst Valérie Solano.



Mehr Jobs finden Sie unter aargauverkehr.ch/jobs

Aargau Verkehr verbindet Regionen und Menschen zwischen Zofingen und Dietikon. Wir sind ein innovatives, kunden- und marktorientiertes Transportunternehmen und befördern mit unseren modernen und umweltfreundlichen Vorortbahnen, der Bremgarten-Dietikon-Bahn, der Wynental- und Suhrentalbahn und künftig der Limmattalbahn sowie unseren attraktiven Busbetrieben jährlich über 22 Millionen Fahrgäste. Steigen Sie ein und werden Sie ein Teil unserer öV-Familie.

Für die Limmattalbahn (LTB), welche ab Dezember 2022 zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach verkehren wird, suchen wir ab ca. **Frühling 2022** am Arbeitsort **Dietikon** motivierte Persönlichkeiten als

Stadtbahnführerin (Kat. B80) (m/w/d) 100%

Ihre Aufgaben

- Sie führen die neuen Fahrzeuge der Limmattalbahn (Tramlinks) als Stadtbahnführer/in (Kat. B80) sicher, pünktlich, komfortabel und energiebewusst auf der Strecke Zürich-Altstetten – Schlieren – Dietikon – Killwangen-Spreitenbach
- Sie bereiten die Tramlinks mit technischen und betrieblichen Kontrollen auf den Betrieb vor
- Sie übernehmen den Kundenservice und die Kundeninformation, vor allem im Störfall, und stehen den Reisenden für Auskünfte bezüglich Fahrplan und Billette zur Verfügung

Ihr Profil

- Abgeschlossene obligatorische Schulpflicht
- Gute mündliche und schriftliche Deutschkenntnisse (mindestens Stufe B2)
- Mindestens Führerausweis Kat. B (PW)
- Gute Gesundheit sowie gutes Hör- und Sehvermögen (medizinische und psychologische Tauglichkeit nach VTE, mindestens Kat. B80)
- Abgeschlossene Ausbildung zum/zur Lokführer/in bzw. Strassenbahnführer/in (Kat. B80) oder Bereitschaft für die umfangreiche Ausbildung

Wir bieten

- Selbständige und abwechslungsreiche Tätigkeit mit viel Eigenverantwortung
- Täglich neue Herausforderungen, bei denen Sie Ihr Fachwissen einbringen und erweitern können
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und attraktive Nebenleistungen

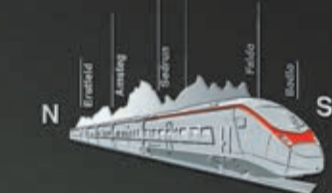
Für Auskünfte steht Ihnen Oliver Marfurt, Bereichsleiter Lokpersonal, telefonisch unter 056 648 33 64 oder per E-Mail an oliver.marfurt@aargauverkehr.ch gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihre vollständige Bewerbung inkl. Motivationsschreiben, Lebenslauf, Arbeits- und Zwischenzeugnisse, Schulnachweise / Diplome, Nachweis Deutsch Niveau B2 (sofern Deutsch nicht Ihre Muttersprache ist), Kopie Führerausweis Kat. B, aktueller Strafregisterauszug, aktueller ADMAS-Auszug bis zum **20. Januar 2021** an jobs@aargauverkehr.ch

Aargau Verkehr AG (AVA)
Hintere Bahnhofstrasse 85, 5000 Aarau
062 832 83 00
aargauverkehr.ch



Das Schweizer Jahrhundert-Bauwerk verewigt in der Sonder-Edition



GOTTHARD 2016



EDEL GESTALTETE RÜCKSEITE:

Jede Uhr wird auf der Rückseite einzeln nummeriert



PRÄSENTATIONS-SCHATULLE:

Die Armbanduhr wird in einer gediegenen Präsentations-Schatulle und einem nummerierten Echtheits-Zertifikat geliefert



Mit graviertem Eröffnungsdatum an der Gehäusesseite

INTERESSANTE DETAILS

DAS EREIGNIS: Zu Ehren des längsten Eisenbahntunnels der Welt.

DIE LIMITIERUNG: Die Armbanduhr ist weltweit limitiert und wird einzeln nummeriert.

WICHTIGE ANGABEN: Aus bestem Edelstahl. Mit Stoppuhr-Funktion. Das Zifferblatt zeigt einen modernen

Schnellzug vor einer Grafik der verschiedenen Bauetappen und auf dem Uhrengehäuse ist das Eröffnungsdatum eingraviert.

Produktpreis: Fr. 199.80 oder 3 Raten à Fr. 66.60 (zzgl. Fr. 11.90 Versand und Service)
Produkt-Nr. 578-FAN18.01



Durchmesser: 4 cm

Zu Ehren des längsten Eisenbahntunnels der Welt

Mit gemeinsamer Tatkraft entstand nach 17 jähriger Bauzeit ein 57 Kilometer langes Denkmal, auf das wir Schweizer stolz sein dürfen und welches ganz Europa im Herzen unseres Landes verbindet: Der längste Eisenbahntunnel der Welt - der am 1. Juni 2016 eröffnete Gotthard Basistunnel.

Mit der Armbanduhr „GOTTHARD 2016“ wollen wir dieses einzigartige, Schweizerische Jahrhundert-Bauwerk gebührend ehren. Das Zifferblatt zeigt einen modernen Schnellzug vor einer Grafik der verschiedenen Bauetappen und auf dem Uhrengehäuse ist das Eröffnungsdatum eingraviert. Nutzen Sie diese einmalige Gelegenheit, sich ein Exemplar dieser weltweit limitierten Sonder-Edition zu sichern.

120-Tage-Rücknahme-Garantie

Für Lieferungen vor Weihnachten!
Bestellen Sie per Telefon oder im Online-Shop bis **spätestens 11.12.2020!**

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN

Einsendeschluss: 4. Januar 2021

Referenz-Nr.: 64241 / 578-FAN18.01

Ja, ich bestelle die Armbanduhr „GOTTHARD 2016“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen
Ich wünsche eine Gesamtrechnung Monatsraten

Vorname/Name Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

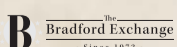
E-mail

Unterschrift Telefon

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.ch/datenschutz. Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: 64241



Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange, Ltd.**
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar • Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

SEV-BESUCHE BEIM CARGO-PERSONAL

Unmut und Sorgen bei Cargo

Yves Sancey / Elisa Lanthaler
zeitung@sev-online.ch

Am 11. November war der SEV vor Ort bei den Kolleg/innen von SBB Cargo am Rangierbahnhof Limmattal. SEV-Gewerkschaftssekretärin Sheila Belometti, AS-Zentralpräsident Peter Kämpfer sowie die Vertrauensleute Memis Korhan und Fabbio Winiger haben dabei mit zwei Dutzend Rangierern gesprochen und den Puls zur aktuellen Situation und den bevorstehenden Veränderungen gefühlt.

Die Themen dabei waren vor allem die anstehende Gründung einer GAV-Konferenz für den neuen GAV SBB Cargo sowie die von Cargo geplanten Sparmassnahmen. «Der Unmut bei den Leuten war deutlich spürbar, die Aussicht auf Kürzungen bei Lohn, Ferien oder Zulagen bereiten den Leuten Ärger und Sorgen»,

erzählt Sheila Belometti. Die Angestellten befürchten zudem, dass der neue GAV schlechter sein wird als der bisherige GAV der SBB. «Dies gilt es unbedingt zu verhindern», betont die Gewerkschaftssekretärin.

Zwei Wochen zuvor, am 28. Oktober, war der SEV bereits in Yverdon, Cornaux (NE), Reuchenette-Péry (BE) und Biel bei Cargo zu Besuch.

An allen Standorten, sei es in der Deutschschweiz oder in der Romandie, machten die Kolleg/innen von Cargo auch auf diverse aktuelle Missstände aufmerksam. So berichten sie von einer hohen Arbeitsbelastung, die durch den Personalmangel noch verschärft wird. Die Müdigkeit ist gross und es wird immer schwieriger, sich von der Arbeit zu erholen.

In Zürich wiesen die Kollegen auch darauf hin, dass Touren oft kurzfristig ausfallen und die Leute

nicht rechtzeitig avisiert werden. Dadurch werde die Arbeit teilweise ungleich verteilt. Zudem verhindere die herrschende Angstkultur, dass sich die Mitarbeitenden gegen solche Ungerechtigkeiten wehren.

Aufgrund der ständigen Umstrukturierungen der letzten Jahren fehlt dem Unternehmen das Personal sowie die Kapazität für Aufträge. Einige Kunden geben deshalb der Konkurrenz den Vorrang, so geschehen etwa im Holzhandel. Auch der Mangel an jungen Arbeitskräften bereitet Sorgen: Die meisten Kollegen sind über 45 Jahre alt, und Nachwuchs ist rar und bleibt oft nicht lange.

Es gibt Lösungen, um SBB Cargo eine Zukunft zu geben. Dabei sollte auch wieder vermehrt auf die Basis gehört werden. Diese braucht derzeit vor allem Perspektiven, keine neuen Einsparungen.



Unsere Kollegen, wie hier in Cornaux, scheuen keinen Aufwand.



Mit der Unterbesetzung ist das Personal stark belastet.



Die Kolleg/innen bei SBB Cargo bringen vor allem eine grosse Besorgnis zum Ausdruck. Sie wollen Perspektiven.

UNTERVERBAND RPV

Sparmassnahmen werden weitergeführt

Medienstelle UV RPV Der Zentralkommission (ZA) traf sich am 9. November zur ordentlichen 6. Vorstandssitzung und nahm u.a. eine Auslegeordnung zu SBB Cargo und zur Verhandlungsgemeinschaft vor.

Cargo-Anliegen für die Zukunft

Der ZA nahm diverse SBB Cargo Geschäfte zur Kenntnis. Zwei neue Transportverträge (Victorinox und Aushub Pont-Rouge Turme Genf) konnten abgeschlossen werden. Das Transportvolumen ist durch Corona und die rückläufige Konjunktur stark zurückgegangen. Im September gab es einen Trend in die richtige Richtung; leichter Anstieg des Transportvolumens. Nun heisst es, diesen beizubehalten. SBB Cargo ist mit einem grossen Umsatzrückgang konfrontiert und befindet sich in einer ernsten finanziellen Lage. Aus diesem Grund werden die beschlossenen Sparmassnahmen auch im nächsten Jahr weitergeführt. Auf die operativen Bereiche soll dies keine Auswirkung haben.

Viele Absagen im Coronajahr

Der SEV-Vorstand hat an der letzten Sitzung das Geschäftsreglement UV RPV genehmigt. Es trat am 1. November 2020 in

Kraft, und ersetzt jenes vom 1. Januar 2011. Die Sektionen werden darauf aufmerksam gemacht, dass das Logo des UV RPV nicht für die Sektionen gilt, sondern die Sektionslogos verwendet werden müssen.

Der Werbeverantwortliche des UV RPV informiert über die Absage der geplanten Werbeveranstaltung im RBL mit Hot-Dog-Stand. Alternativ gab es am 11. November eine Flyer-Aktion mit Unterstützung des SEV-Regionalsekretariats Zürich (siehe oben).

Bezüglich Sicherheit werden die Massnahmen bei SBB Cargo explizit eingehalten. Auch sind neue Masken in der Testphase. Interessanterweise passierten in der Lockdownphase auffallend weniger Unregelmässigkeiten, was unter anderem darauf zurück zu führen ist, dass keine Führungspersonen, Aufsichten, Kontrollen etc. da waren. Es war schlicht niemand da, der einem sagte, was zu tun ist, und dass man aufpassen muss. Man hat einfach seine Arbeit gemacht.

Der SEV-Kongress 2021 wird auf den 26. Oktober 2022 verschoben. Die Sektionskonferenzen 2021 werden voraussichtlich ebenfalls verschoben. Die Öffnungszeiten des SEV-Sekretariats wurden stark reduziert, der grösste der Teil Mitarbeitenden arbeitet im Homeoffice.

VEREIDIGUNG

Neue Kapitäne bei der CGN

Yves Sancey/chf Es ist ein denkwürdiges Moment im Leben eines Nautikers und in der Geschichte einer Schifffahrtsgesellschaft: Die Vereidigung eines Kapitäns. Diese Ehre wurde zwei neuen Schiffskapitänen auf dem Genfersee, Mathias Gay-Crosier und Stéphane Houdry, zuteil. Im aktuellen Kontext fand diese Zeremonie hinter verschlossenen Türen statt, auf dem bei der CGN-Werft vertäuten Boot «Vevey». Dennoch konnte dieses emotionale Ereignis von den Angehörigen und allen Kolleg/innen der neuen Kapitäne über Facebook Live mitverfolgt werden.

Mathias Gay-Crosier und Stéphane Houdry haben den üblichen Weg vom Leichtmatrosen über den Schiffsführer bis nun schliess-

lich zum Kapitän durchlaufen. Für Mathias Gay-Crosier ist es «die Belohnung für 13 Jahre, in denen ich Zeit und Energie in eine Karriere investiert habe, die Ausdauer, Charakter und Leidenschaft erfordert. An dem Tag, an dem du während eines Sturms am Ruder stehst und dich gut fühlst dabei, weisst du wieso du bis dahin gekommen bist. Die Familie kam wohl ein paar Mal zu kurz – ich danke ihr sehr für ihre Unterstützung!» Für Stéphane Houdry ist die Vereidigung zum Kapitän die «Krönung von 15 Jahren Schifffahrt».

Die beiden Neo-Kapitäne sind aktiv in der SEV-Sektion VPT Lac Léman. Mathias als Sektionspräsident, Stéphane als Mitglied der Arbeitszeitkommission.



Die beiden Kapitäne Mathias Gay-Crosier (Mitte) und Stéphane Houdry bei ihrer Vereidigung.



SOB

SEV will Doppelbegleitung ab 22 Uhr



Ab 13. Dezember 2020 fährt die SOB in Kooperation mit der SBB über die Gotthard-Panoramastrecke ins Tessin.

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Der SEV ist sehr besorgt über den Stand der Begleitung in den neuen Fernverkehrsverbindungen der SOB und fordert zumindest für die Fahrten ab 22 Uhr eine Doppelbegleitung – zur Sicherheit des Personals und der Reisenden.

Mit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 fährt die SOB in Kooperation mit der SBB neu die Fernverkehrslinie von Basel und Luzern beziehungsweise Zürich ins Tessin. Was bei der Planung zum Betrieb der Gotthard-Panoramastrecke bei der SOB offenbar unterging: Genügend Personal für die Begleitung der Züge und Kunden zu organisieren.

Bei der SBB werden im Fernverkehr seit über 10 Jahren zumindest die Fahrten ab 22 Uhr mit Doppelbegleitung eingeteilt. Dies ist nicht nur für die Betreuung der Kunden, sondern auch für deren Sicherheit unumgänglich (siehe auch Artikel zur Doppelbegleitung auf Seite 3 dieser Zeitung). Auch zur Sicherheit des Personals wird darauf geachtet, dass die Kundenbegleiter/innen zu zweit unterwegs sind. Dies verringert das Konfliktpotenzial in den Nachtstunden.

Die Kollegen bei der SOB hätten die Leitung bereits mehrfach auf die fehlende Doppelbegleitung für die neuen Fernverkehrsverbindungen angesprochen, weiss der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Claude

Meier. Bisher wurde man aber immer vertröstet: «Offenbar hat sich die SOB mit dem Personal verkalkuliert. Wir fordern nun eine verbindliche Stellungnahme, wie die SOB die Doppelbegleitung zumindest ab 22 Uhr sicherstellen will», stellt Claude Meier klar.

Der SEV hat sich deshalb mit einem Schreiben an den Leiter Transport Daniel Garcia gewandt und stellt darin unmissverständlich seine Forderungen klar: «Wir erwarten von der SOB, dass die Sicherheit der Mitarbeitenden und Kunden auf den Zügen am späten Abend höchste Priorität hat und dass aktiv nach Lösungen gesucht wird. Zudem erwarten wir, dass der SEV über die Umsetzung und Massnahmen ab dem Fahrplanwechsel 2021 informiert wird», heisst es im Brief.

SEV fordert Übergangslösung

Auch wenn die aktuelle Pandemiesituation eine Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden und deren Ausbildung erschwert, muss die Sicherheit der Kolleginnen und Kollegen an erster Stelle stehen: «Bis der Personalkörper der SOB gross genug ist, muss nach Sofortmassnahmen gesucht werden», betont Claude Meier, «etwa nach einer Übergangslösung mit der Securitas oder Bahnpolizei.»

Nach einem telefonischen Austausch zwischen SOB und SEV steht fest: Die Meinungen gehen meilenweit auseinander. Beidseits besteht jedoch die Absicht, zusammen an einem Tisch weiter zu diskutieren.

ständigen. Vorab gibt es offensichtlich keine bessere Lösung als auf Prozesseinhaltung zu drängen und zu schulen, schulen, schulen. Aufgeworfen wurde zudem die Frage, ob eine solche Signalisierung überhaupt noch zeitgemäss ist.

Vorsignale zu Langsamfahrstellen sprechen seit einiger Zeit nurmehr mit einer Warnung an, wenn die Geschwindigkeit, aus der in die Langsamfahrstellen gefahren wird, höher ist. Das hat zu einer Verunsicherung geführt. Diese Änderung wurde seinerzeit von der BLS ans Lokpersonal kommuniziert, nicht aber an die Mitarbeitenden der SBB. Eigentlich hätte jeder Fall als nicht fehlerhaftes Nichtansprechen gemeldet werden müssen. Wir haben immer wieder darauf gedrängt, dass nur klare, einheitliche und einfache Regeln für Sicherheit sorgen. Ab sofort sollen Vorsignale wieder in jedem Fall mit Warnung ansprechen.

Isolierungen und Balisen nicht beim zugehörigen Signal

In Luzern wurde die Isolierung gegen zehn Meter hinter das Einfahrtsignal gesetzt, was der Fahrdienstleiter bei einem Manöver nahe ans Signal prompt als Signalfall anzeigte, obwohl die Komposition den Bahnhofsbereich nicht verlassen hat. Die Situation ist für korrekt fahrendes Lokpersonal psychisch belastend, es hat Beweispflicht. Infra hat versprochen, diese Fehler in den Anlagen schnellstmöglich zu beheben. Ebenfalls werden nach Umbauten die neuen Balisen oft einige Meter vor dem Signal gesetzt, was zum Ansprechen der Zugsicherung vor Vorbeifahrt am Signal führen kann. Im Extremfall könnte es auch hier Signalfälle geben, obwohl knapp vor dem Hauptsignal angehalten wurde. Wir rufen unsere Mitglieder auf, Beobachtungen dieser Art in jedem Fall mit einer ESQ-Meldung anzuzeigen.

ETCS Level 1 LS, Bremskurven

Um wieder «entspannter» gegen Prellböcke und Halt zeigende Signale fahren zu können, sollen mit streckenseitigen Softwareanpassungen die bisher zu flachen Bremskurven an die ZUB-Bremskurve angeglichen werden. Im kommenden Halbjahr werden auf neuralgischen Strecken die korrigierten Parameter im Betrieb erprobt. Sind die Testfahrten erfolgreich, sollen ab Frühling 2021 die Korrekturen flächendeckend umgesetzt werden.

UNTERVERBAND LPV

Austausch mit SBB Infra und ZFR

Zentralausschuss LPV Zweimal jährlich tauscht sich der LPV mit Vertretern der SBB Infrastruktur Bereich Netzdesign, Anlagen und Technologie (NAT) und von ZFR aus. Hier einige Auszüge aus den besprochenen Themen.

Auf unser Betreiben hin werden zukünftig Nothaltanlagen maximal 50 cm und die orangen Warnblinklichter mindestens 120 cm über dem Trasse aufgestellt. Damit sollen im Falle eines Nothalts die roten Haltlampen trotz drehenden Warnblinkern eindeutig erkannt werden. Wie die Scheinwerfer der eigentlichen Baustellenbeleuchtung aufzustellen sind, damit sie nicht blenden, wird weiterhin abgeklärt.

Signalisation von Langsamfahrstellen

Ein Evergreen bei jedem Treffen; wir bemängeln noch immer schlecht abgedrehte Tafeln und seitlich erkennbare weiterblinkende Lampen, auch wenn sich die Situation inzwischen verbessert hat. Der von uns eingebrachte Vorschlag, ungültige Signale mit einer Plane (Sack) abzudecken, wurde verworfen, weil auch hier der Prozess nicht richtig eingehalten werden könnte (Motto: wer nicht richtig abdreht und Lampen löscht, deckt auch nicht richtig zu...). Wir empfehlen weiterhin, bei unklarer Signalaufstellung die Geschwindigkeit deutlich zu reduzieren und den Fahrdienstleiter zu ver-

ZPV RHB

Neue gewerkschaftliche Wege aufbauen

Luzi Oberer Mitte Oktober fand die jährliche Herbst-Regionalvorstandssitzung der ZPV-Sektionen Calanda und Samedan statt. Diese Möglichkeit wurde genutzt, um sich gewerkschaftlich auszutauschen und neue gewerkschaftliche Wege aufzubauen.

Die Verabschiedung Jahresberichte, die Vernehmlassung Diensttours und die Neuaufgleisung digitale Ferieneintragung waren drei von mehreren gewerkschaftlichen Themen, die diskutiert wurden. Neue

sowie ältere Fachausschuss-/Peko-Themen wurden bearbeitet und zur Weiterverfolgung oder als Neuantrag behandelt. So zum Beispiel die Fundwertgegenstände-Abgabe auf unbesetzten Zugendstationen oder der Mobilift Poschiavo.

Während der ganzen Sitzung herrschte eine gute gewerkschaftliche und vertrauenswürdige Atmosphäre. Roger Tschirky, Koordinator ZPV RHB sei gedankt für die zielgerichtete Leitung der Sitzung: «Grazcha fich».



Die Vorstände der beiden Sektionen bei der Arbeit.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle zwei bzw. drei Wochen.
ISSN 2624-7801
Auflage: 23 922 deutsche Ex. (Gesamtauflage d/f/i: 36 256 Ex.), WEMF-beglaubigt am 6. Oktober 2020
Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch
Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler
Redaktionsadresse: SEV-Zeitung, Steinerstrasse 35, Postfach 1008, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abos und Adressänderungen: SEV, Mitglieder-dienste, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57.

Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.
Inserate: Fachmedien, ZürichseeWerbe AG, Laubrüti 44, 8712 Stäfa; SEVZeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11; www.fachmedien.ch
Produktion: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch
Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch
Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 3. Dezember 2020.
Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 26. November 2020, 8 Uhr.
Inserateschluss: 23. November 2020, 12 Uhr.

Sektionen

22.11.

RPV Südostschweiz
ABSAGE

Absage Herbstversammlung Covid-19 hat uns voll im Griff. Es konnte nur eine Sitzung abgehalten werden. Die Kasse wurde geprüft und von der GPK gutgeheissen. Wer Einsicht nehmen möchte, kann sich gerne beim Präsidenten oder Kassier melden. Wir hoffen, im März eine GV abhalten zu können mit Ehrung der Jubilare von 2020 und 2021. Wir wünschen allen ein gesundes Jahr.

27.11.

VPT RBS
ABSAGE

Absage Hauptversammlung Wegen der aktuellen Coronakrise müssen wir nun zum 2. Mal die HV absagen. Wir wollen und können kein Risiko eingehen. Der Vorstand bittet um Kenntnisnahme und dankt euch herzlich fürs Verständnis. Wir wünschen euch alles Gute und bleibt gesund.

30.11.

AS Bern
ABSAGE

Absage Herbstversammlung Die Lage mit dem Coronavirus lässt uns keine andere Wahl, als die Herbstversammlung abzusagen. Sobald sich die Situation entschärft, werden wir euch informieren, wann eine neue Versammlung angesetzt ist (frühestens im Frühling 2021). Alles Gute und bleibt gesund.

1.12.

VPT BLS,
Pensioniertengruppe
ABSAGE

Ausfall HV/Weihnachtsversammlung

Infolge der erhöhten Massnahmen wegen Covid-19 haben wir uns entschlossen, die HV/Weihnachtsversammlung in Langnau ausfallen zu lassen. Wir hoffen, die HV im Frühjahr 2021 durchführen zu können. Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern und Familien während dieser ausserordentlichen Zeit stets gute Gesundheit. Der SEV-Kalender für das Jahr 2021 kann bei Peter Sägesser bestellt werden, 034 422 79 15 oder saegipeter@bluewin.ch.

Pensionierte

1.12.

PV Aargau
ABSAGE

Ausfall Adventsfeier Infolge der beschlossenen Massnahmen des Bundesrates wegen Covid-19 haben wir uns entschlossen, die Adventsfeier ausfallen zu lassen. Wir hoffen, dass wir die HV vom 11. März 2021 durchführen können. Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern und ihren Familien stets gute Gesundheit. Siehe auch aktuelle Infos auf der Webseite!
sev-pv.ch/de/sektionen/aargau

2.12.

PV Zürich

Stamm Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.
sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich
10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

3.12.

Pensioniertes
Rangierpersonal Basel

Höck Achtung! Neu wieder im Restaurant Bundesbahn in Basel. Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zum Höck. Kollegen anderer Abteilungen sind auch willkommen.

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

3.12.

Pensioniertes
Zugpersonal Olten

Stammtisch Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
14 Uhr, Restaurant Bahnhof Gleis 13, Olten

3.12.

PV Biel
ABSAGE

Absage Chlouserfeier Die aktuelle Lage rund um das Coronavirus veranlasst uns, die Chlouserfeier in diesem Jahr abzusagen. Die Pandemie ist in die zweite Welle gerutscht und die Schutzmassnahmen sind verschärft. Der Vorstand hat am 3. November an einer virtuellen Sitzung beschlossen, den «Chlouser» nicht durchzuführen. Die Ehrenurkunden und Abzeichen für die Jubilar/innen mit 40, 50, 60 und 70 Jahren werden den Mitgliedern per Post zugestellt. Für die kommende Zeit wünschen wir allen gute Gesundheit, passt gut auf euch auf. Weitere Infos sind auf unserer Webseite zu finden.
sev-pv.ch/de/sektionen/biel-bienne

7.12.

Pensioniertes
Zugpersonal Basel

Stammtisch Wir treffen uns wiederum im Restaurant Bundesbahn. Beachtet bitte, neu jeweils montags. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

7.12.

PV Glarus-Rapperswil
ABSAGE

Absage Jahresschlussfeier 2020: Theater und anschliessend Kaffee und Kuchen Die Corona-Pandemie zwingt die Theatergruppen und auch uns, die traditionelle Jahresschlussfeier 2020 abzusagen. «Bliibed gsund», euer Sektionsvorstand

7.12.

PV Winterthur-
Schaffhausen
ABSAGE

Ausfall Adventsfeier Die wieder sehr angespannte Coronasituation zwingt uns leider dazu, die Adventsfeier abzusagen. Die Gesundheit unserer Mitglieder hat für uns oberste Priorität. Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern gute Gesundheit und hofft zuversichtlich auf ein Wiedersehen an der HV vom 1. März 2021.

9.12.

PV Basel
ABSAGE

Absage Weihnachtsfeier Die diesjährige Weihnachtsfeier müssen wir leider absagen. Die Coronapandemie, bzw. die vorgegebenen Schutzmassnahmen, lassen eine Durchführung nicht zu. Wichtig: Die Gesundheit hat Vorrang! Der Vorstand dankt für euer Verständnis und hofft, euch bald wieder gesund und munter bei einem unserer Anlässe begrüßen zu können.
sev-pv.ch/de/sektionen/basel

10.12.

PV Olten und Umgebung
ABSAGE

Absage Weihnachtsfeier Leider müssen wir auf unsere traditionelle Weihnachtsfeier in diesem Jahr verzichten. Die Fallzahlen der Coronapandemie sowie die Restriktionen des Bundesrates zwingen uns zu diesem Schritt. Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern von Herzen alles Gute verbunden mit der Hoffnung, dass wir im kommenden Jahr unsere Zusammenkünfte wieder durchführen können.
sev-pv.ch/de/sektionen/olten

10. und 17.12.

PV Wallis
ABSAGE

Absage Weihnachtsfeiern In Anbetracht der derzeitigen Massnahmen im Wallis betreffend Covid-19 müssen wir leider die Weihnachtsfeiern vom 10. Dezember in Martigny und vom 17. Dezember in Brig absagen. Es ist kaum anzu-

nehmen, dass wir diese Grossanlässe ab dem 30. November durchführen können. Der Vorstand hat in einem kleineren Rahmen die Daten fürs Jahr 2021 festgelegt und Vorreservierungen vorgenommen. Per Ende Januar 2021 werden wir euch (zusammen mit den Mitgliederausweisen) diese Daten bekanntgeben. Der Gesamtvorstand hofft, dass ihr alle gesund seid und es auch bleibt und wünscht euch trotz allem ein gutes Jahresende und frohe Festtage.
sev-pv.ch/de/sektionen/wallis-valais

15.12.

PV St. Gallen
ABSAGE

Absage Adventsfeier Liebe Mitglieder, leider müssen wir in diesem Jahr auch noch die Adventsfeier absagen. Die Coronapandemie ist in die zweite Welle gerutscht. Die vorgeschriebenen Schutzmassnahmen sind gross und der Vorstand hat sich schweren Herzens entschlossen die Adventsfeier abzusagen. Wir hätten euch gerne auch in diesem Jahr einmal begrüßen wollen. Doch wir möchten keine gesundheitlichen Risiken eingehen. Wir wünschen euch gleichwohl frohe Festtage und ein gutes neues Jahr und wir hoffen auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.
sev-pv.ch/de/sektionen/st-gallen

16.12.

PV Bern
ABSAGE

Ausfall Jahresabschluss-/Weihnachtsfeier Infolge der Coronapandemie fällt die geplante Feier in Bümpliz aus. Wir wünschen allen Mitgliedern und ihren Angehörigen trotzdem frohe Festtage, ein schönes Weihnachtsfest und vor allem gute Gesundheit.
sev-pv.ch/de/sektionen/bern

16.12.

PV Luzern
ABSAGE

Absage Adventsfeier Coronabedingt müssen wir die Adventsfeier schweren Herzens absagen. Tragt Sorge zu euch und bleibt gesund und hoffentlich im neuen Jahr wieder. Der Vorstand.
sev-pv.ch/de/sektionen/luzern

Agenda 17/20

UNSERE VERSTORBENEN

Bajoni Margaretha; JG 1933; Witwe des Max, Reinach BL. PV Basel.

Bäumli Jakob; JG 1933; Lokomotivführer, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Bodenmann Claude; JG 1951; Spezialist RCP, Sion. PV Wallis.

Bonvin Yvonne; JG 1932; Witwe des Raymond, Saillon. PV Wallis.

Decrauzat Louis; JG 1933; Spezialhandwerker, Kaltbrunn. PV Glarus-Rapperswil.

Detienne Guy; JG 1935; Schienentraktorführer, Riddes. PV Wallis.

Engesser Peter; JG 1944; Menziken. VPT AVA.

Fischer Gertrud; JG 1919; Witwe des Rolf, Bern. PV Bern.

Gomringer Trudy; JG 1928; Witwe des Marcel, St. Gallen. PV St. Gallen.

Hönger Frieda; JG 1930; Witwe des Werner, Bern. PV Biel.

Hubacher Walter; JG 1930; Zugführer, Zürich. PV Zürich.

Huber Josef; JG 1938; Stationsvorstand, Altdorf UR. PV Uri.

Kaufmann Thadeus; JG 1925; Bezirksmeister, Goldau. PV Luzern.

Kummer Frédéric; JG 1959; Spezialfachbearbeiter, Thun. PV Jura.

Kummer Gottfried; JG 1934; Zugführer, Näfels. PV Glarus-Rapperswil.

Läubli Ernst; JG 1935; Schienentraktorführer, Safenwil. PV Aargau.

Läuchli Johann; JG 1932; Hallenchef, Zürich. PV Zürich.

Meier Elsa; JG 1932; Witwe des Alfred, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Mischler Paul; JG 1933; Rangierlokomotivführer, Bern. PV Bern.

Müller Hans; JG 1927; Fahrdienstleiter, Ebikon. PV Luzern.

Müller Paul; JG 1927; Stellwerkbeamter, Chur. PV Buchs-Chur.

Näf Paul; JG 1932; Spezialhandwerker, Buckten. PV Olten und Umgebung.

Neuhaus Meinrad; JG 1954; Mendrisio. PV Ticino e Moesano.

Reinmann Hans; JG 1932; Verwaltungsbeamter, Ittigen. PV Bern.

Rossier Maria; JG 1928; Witwe des Charles, Vauderens. PV Fribourg.

Schenk Heinz; JG 1937; Dienstchef Betrieb Stellvertreter, Bern. PV Bern.

Sieber Edith Bertha; JG 1924; Witwe des Eduard, Sargans. PV Buchs-Chur.

Siegenthaler Charles; JG 1924; Lokomotivführer, Nidau. PV Biel.

Steiner Max; JG 1935; Fahrdienstleiter, Goldau. PV Luzern.

Von Dach Hansueli; JG 1969; Spezialmonteur Niederspannung, Aeschlen ob Gunten. VPT BLS.

Waibel Jürg; JG 1942; Betriebsdisponent, Lichtensteig. PV St. Gallen.

Widmer Walter; JG 1927; Lokomotivführer, Bärau. PV Bern.

Wildi Annarosa; JG 1928; Witwe des Jakob, Kölliken. PV Aargau.

PV FRIBOURG

Infos des Vorstands

Daniel Trolliet Die aktuellen Ereignisse haben uns leider nicht erlaubt, die beiden statutarischen Versammlungen im Jahr 2020 zu organisieren. Der Vorstand war jedoch nicht untätig. Er traf sich regelmässig, und wann immer es möglich war, fanden die Besuche der über Neunzigjährigen und der Kranken statt, dies unter grösster

möglicher Beachtung der Gesundheitsvorschriften. Im September fand auch eine Exkursion nach Avenches statt (Bericht siehe SEV-Zeitung Nr. 14/2020, Seite 9). Die Jahresrechnung 2019 wurde von der GPK genehmigt und wird den Mitgliedern an der Generalversammlung im Frühjahr 2021 zusammen mit der Jahresrechnung 2020 zur Genehmigung vorgelegt. Die fünf Vorstandsmitglieder stellen sich für die Amtsdauer 2021 bis 2024 zur Wiederwahl und werden bis zu den nächsten Wahlen an der Generalversammlung ad interim amten. Dies sind aussergewöhnliche Massnahmen in einer aussergewöhnlichen Situation – wir danken für das Verständnis.

Liebe Mitglieder, passt gut auf euch auf. Der Vorstand wünscht allen schöne Feiertage.



KLIMASCHUTZ

Seniorinnen hoffen auf den Europäischen Gerichtshof



Sonya Mermoud,
L'Événement syndical,
Nr. 45, 4.11.2020
Übers. Karin Taglang

Die Klimaseniorinnen wollen die Schweiz auf dem Rechtsweg dazu bringen, mehr gegen die Klimaerwärmung zu tun. Nach der Niederlage vor Bundesgericht ziehen sie nun an den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte weiter.

Die beiden Ko-Präsidentinnen der Klimaseniorinnen reisten am 25. Oktober mit einem Greenpeace-Segelboot von Basel nach Strassburg. Nach einem Tag an Bord erreichten sie ihr Ziel. Zweck der Reise: Sie führen ihren juristischen Kampf gegen die Schweiz, der im Mai vom Bundesgericht unterbrochen wurde, vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) weiter. Die Gruppe – mit ihren mehr als 1800 Mitgliedern und 900 Unterstützer/innen – fordert mehr Massnahmen zur Bekämpfung der steigenden Temperaturen, um die Ziele des Pariser Abkommens zu erreichen.

«Wir hoffen, dass der EGMR sich als erstes Gericht wirklich der Pflicht der Schweiz widmet, unser Leben und unsere Gesundheit vor den negativen Folgen der Klimaerwärmung zu schützen», erklärte Anne Mahrer, Ko-Präsidentin der Klimaseniorinnen vor dem Ablegen des Schiffes in Basel. Dort organisierte die Gruppe während einer Woche eine Reihe von Aktionen, um die Bevölkerung über ihre Ziele zu informieren.

Bereits am 8. Oktober hatten die Aktivistinnen einen offenen Brief an den Bundesrat gerichtet, in dem sie die Gründe für ihre Klage gegen die Schweiz nennen und dieser vorwer-

fen, ihre Verantwortung für den Klimaschutz nicht genügend wahrgenommen zu haben. Sie warnen vor den Folgen dieser Situation, wozu stärkere Hitzewellen gehören, die ältere Menschen krank machen.

Hoffen auf einen Präzedenzfall

«Wir sind besonders anfällig für dieses Phänomen. Unter der Hitzewelle von 2003 haben Senioren besonders stark gelitten. Die Sterblichkeit älterer Frauen stieg dramatisch an. Aber wir kämpfen natürlich auch für zukünftige Generationen», sagte die 72-jährige ehemalige Genfer Nationalrätin, die sich seit langem für die Umwelt einsetzt, in Basel. Für die Klimaseniorinnen sei klar, dass die Temperatur nicht mehr als 1,5 Grad steigen sollte und dass unser Land nach internationalem Recht dazu beitragen muss. «Mit den derzeitigen Bemühungen werden wir dieses Ziel jedoch nicht erreichen.» Die Hoffnung liegt jetzt auf Strassburg. «Der EGMR hat Berge von Fällen zu bewältigen. Der Prozess wird lange dauern. Es besteht jedoch Hoffnung, dass er unser Anliegen gutheisst. Es geht darum, die Grundrechte zu respektieren», fährt Anne Mahrer fort. Sie verweist auf ein Urteil des Obersten Gerichtshofs der Niederlande, das im vergangenen Dezember gefällt worden ist und den niederländischen Staat dazu auffordert, die Treibhausgasemissionen bis Ende 2020 um mindestens 25% zu senken. Georg Klingler, Klimaspezialist bei Greenpeace Schweiz, ist optimistisch: «Wir denken, dass die Chancen hoch sind, dass die Schweizer Klage vom EGMR als erste behandelt wird. Es könnte daher ein Präzedenzfall in Europa und weltweit entstehen.» Falls der EGMR Nein sagt, ist kein weiterer Rekurs möglich.

Ein Hindernislauf

Die Klimaseniorinnen wurden im August 2016 gegründet, um den Kampf für das Klima auch juristisch anzugehen. Die Gruppe wird seit ihrer Gründung durch Greenpeace unterstützt. Sie reichte im Oktober 2016 beim Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation einen offiziellen Antrag ein, der zahlreiche Versäumnisse anprangerte. Der Antrag wurde abgelehnt mit der Begründung, dass das Problem weltweit angegangen werden müsse und die Aktivistinnen nicht qualifiziert seien,



Anne Mahrer, Ko-Präsidentin der Klimaseniorinnen, in Basel.

rechtliche Schritte einzuleiten. Das Bundesverwaltungsgericht lehnte im Mai 2017 den Rekurs ab mit dem Argument, dass Frauen über 75 nicht mehr unter dem Temperaturanstieg leiden würden als andere Bevölkerungsgruppen. Die Frauen wandten sich dann ans Bundesgericht, das wiederum abwinkte. Die höchste Schweizer Instanz war unter anderem der Ansicht, das geltend gemachte Recht auf Leben und Gesundheit werde derzeit nicht ernsthaft beeinträchtigt und es bleibe noch Zeit, um eine durchschnittliche Erwärmung von deutlich weniger als zwei Grad zu bewältigen.



KRAFT TANKEN

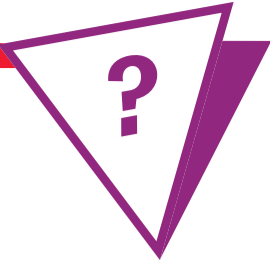
Daniel Helbling

Wir befinden uns in einem sehr speziellen Jahr, geprägt von vielen Unsicherheiten, Stress und Distanz. Umso wichtiger ist es, Momente zu schaffen, um durchzuatmen und Kraft zu tanken. Nur so können wir die Herausfor-

derungen der heutigen Zeit bewältigen – gemeinsam und solidarisch. Tragen wir uns Sorge!
Mehr von Daniel Helbling auf [flickr.com/photos/helblidan](https://www.flickr.com/photos/helblidan) und [instagram.com/streetluft](https://www.instagram.com/streetluft).

QUIZ

Weisst du's?



1. Der SBB fehlt nicht nur Lokpersonal, sondern auch Zugpersonal. Was stimmt?

- Bei der Kundenbegleitung sind zurzeit rund 50 Vollzeitstellen vakant.
- Fernverkehrszüge sind sogar nach 22 Uhr mit nur 1 Kundenbegleiter/in unterwegs.
- Die SBB hat mit der Swiss ein Programm zur Übernahme von Kabinenpersonal ausgehandelt.

2. Schon zum zweiten Mal in diesem Jahr muss Hans in Quarantäne. Muss er deshalb Freitage hergeben?

- Ja, im Wiederholungsfall ist ein Teil der nicht geleisteten Arbeitstage zu kompensieren.
- Das hängt nicht davon ab, ob es die erste oder zweite Quarantäne ist.
- Nein, grundsätzlich nicht, falls die Quarantäne behördlich angeordnet wurde.

3. Die Schifffahrt leidet unter der Coronakrise. So rechnet z.B. die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees gegenüber 2019 mit einem Rückgang der Passagiere bzw. Einkünfte um ...

- 30% bzw. 25%
- 50% bzw. 50%
- 60% bzw. 50%

4. Corona trifft auch Elvetino. Nun hat die Bahngastronomietochter der SBB mit SEV und Unia Lösungen ausgehandelt, über die das Personal noch abstimmen muss. Was wurde NICHT vereinbart?

- Elvetino stockt den Kurzarbeitslohn weiterhin auf 100% auf.
- Elvetino setzt die Erhöhung der Grundlöhne gemäss GAV bis Ende 2022 aus.
- Elvetino führt bis zum Fahrplanwechsel 2022/23 in zwei Etappen die Vergütung der Wegzeiten zwischen Pausenlokal und Zug ein.

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 25. November 2020.**

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 **Reka-Checks im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in Ausgabe Nr. 18. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz aus Nr. 16/2020:

b/c/b/a

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat:

Peter Matsch, Trimmis, Mitglied PV Buchs-Chur.

AUF DEN SPUREN VON ...

Ralph Kessler, Chef Kundenbegleitung



Ralph Kessler vor einem Wahrzeichen seines Wohnorts Olten.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Der neue Zentralpräsident des Unterverbands des Zugpersonals (ZPV), seit 1. Oktober als Nachfolger von Andreas Menet im Amt, ist ein Bähnler durch und durch: Vor über 34 Jahren trat er als Kondukteurlehrling in die SBB ein und ist der Kundenbegleitung bis heute treu geblieben.

Wir haben am Bahnhof Olten bei den Schaltern abgemacht. Ralph Kessler wartet geduldig, bis ich von weit vorne auf dem Perron bei ihm angelangt bin, und lacht. «Ich bin etwas weit vorne eingestiegen», entschuldige ich mich. «Das hatte ich erwartet», winkt er ab. Wir gehen zum Fotografieren an die Aare und dann – mit Maske – in ein Büro der Personalkommission. Für diese hat der 51-jährige Chef Kundenbegleitung seit ihren Anfängen gearbeitet: ab 2001 in der Peko Fläche Zugpersonal, dann ab 2005 in der Peko Division Personenverkehr als Sekretär, Fachgruppenleiter Soziales, Vizepräsident und ab Mitte 2015 bis Ende 2019 als Präsident. So hat er Einblick ins ganze Unternehmen erhalten.

Der Oltner erweist sich als ruhiger, überlegter Gesprächspartner, der nicht mehr sagt als nötig und genau zuhört. Man spürt: In seinen 34 Jahren als Zugbegleiter und den 19 Jahren als Peko-Mitglied hat er schon einiges gesehen und erlebt. Neulich wurde er von einem Reisenden ohne Billett mit einem Stück Kuchen beworfen, hat aber bisher immer noch Glück gehabt – oder das nötige Gespür, wann ein Rückzug besser ist. Das Vertrauen in die Menschen hat er trotzdem nicht verloren – «Die grosse Mehrheit verhält sich anständig!» – und auch nicht seine soziale Ader, dank der er sich für die Kolleg/innen, die Rechte des Personals und der Schwächeren einsetzt. Er ist nicht gross, aber kräftig, steht mit beiden Beinen fest auf dem Boden und ist nicht so leicht aus der Fassung zu bringen. Darauf angesprochen stellt er klar: «Wenn jemand seine Arbeit nicht richtig macht, kann ich lauter werden.»

Bahnbegeistert seit je

Dem SEV trat Ralph Kessler schon als Kondukteurlehrling bei, geworben von seinem Lehrmeister in Olten, «der mir erklärte, warum es die Gewerkschaft braucht und was sie erreicht hat». Zur SBB ging der in Küssnacht am Rigi aufgewachsene 17-Jährige nach einem Welschlandjahr, «weil mich Züge und Busse schon immer faszinierten». Familiär vorbelastet war er dafür nicht. Seine erste SEV-Funktion war in den 90er-Jahren die Mitarbeit in der Arbeitsplan-

kommission. 1998 bis 2003 rapportierte er im Zentralvorstand ZPV als Kreisvertreter/Koordinator Mitte über Geschäfte in seiner Region. Diese Funktion wurde aufgrund der Peko abgeschafft und er konzentrierte sich auf die Peko-Arbeit. «Der SEV hat bei der SBB in den letzten Jahren vielleicht kaum allzu grosse Sprünge nach vorn erreicht, aber den guten GAV grösstenteils erhalten können», fasst er zusammen.

Herausforderungen damals und heute

Natürlich ist die SBB nicht mehr dieselbe wie 1987, als der frisch ausgebildete Kondukteur ins Depot Beinwil am See kam: Damals begleitete er Regionalzüge «in einem sehr familiären Klima», ja, sogar noch Güterzüge, rangierte Wagen und nahm Wagendaten auf. Doch in den 90er-Jahren konnten die Regionalzüge dank der Automatisierung plötzlich unbegleitet fahren, unzählige Depots wurden geschlossen. «Zum Glück wurde gleichzeitig im Fernverkehr das Angebot Jahr für Jahr ausgebaut, sodass die meisten von uns weiterhin genügend Arbeit hatten. Doch viele mussten längere Arbeitswege in Kauf nehmen», erzählt Ralph Kessler, der nach zwei Jahren in Beinwil stets im Depot Olten arbeitete. «Abwechslungsreich und interessant ist unser Beruf bis heute geblieben, doch in den letzten Jahren hat die Belastung durch den Unterbestand zugenommen. 100 Vollzeitstellen sind zurzeit nicht besetzt», unterstreicht der Zentralpräsident ZPV. «Die Folge sind viele Einzelbegleitungen sogar von 400-Meter-Zügen und auch nach 22 Uhr, wie uns Mitglieder laufend melden. Allein ist man bei einer Störung oder beim Abfertigen an unübersichtlichen Bahnhöfen überfordert und hat gegenüber alkoholisiertem Partyvolk einen schweren Stand. Die Personalplanung war und ist eine Katastrophe! Die SBB muss alles daran setzen, rasch genügend Kundenbegleiter/innen zu rekrutieren, auch um die Pensionierungen aufzufangen. Bis in sechs Jahren wird die Hälfte der heute rund 2000 Kundenbegleiter/innen in Pension sein! SEV-ZPV und Peko haben die Verantwortlichen seit Jahren auf das Demographiemproblem hingewiesen, doch diese sind von falschen Annahmen ausgegangen ...»

Der Leidensdruck der Kolleg/innen ist gross und der SEV-ZPV entsprechend gefordert. Dazu kommt dieses Jahr noch die Coronakrise. Aktuell setzt sich der ZPV für genügend räumliche Distanz in den Pausenräumen ein. Diesen Winter dürfte Ralph Kessler weniger zum Skifahren kommen als sonst, im Sommer fährt er Motorrad. «Dass ich allein lebe, hat den Vorteil, dass zu Hause niemand auf mich wartet. Weniger ist manchmal mehr!»

UMSTEIGEN

Tiemo Wydler

