



SEV Nr. 18

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



FRAUEN

Gewalt bei der Arbeit

► S. 5

EDITO von Christian Fankhauser,
Vizepräsident SEV

Hände weg von meinem Bonus

Der öffentliche Verkehr durchlebt gerade eine beispiellos turbulente Zeit. Die Postauto-Affäre mag der Auslöser dafür gewesen sein, aber die überhöhten Subventionen, die die BLS und die Luzerner Verkehrsbetriebe (VBL) erwirkt haben, bringen die gesamte Branche in Verruf.

Bei der BLS musste der CEO seinen Posten räumen – mit einem goldenen Fallschirm. Der Verwaltungsrat kommt vorerst glimpflich davon, was Fragen zur Art und Weise der Unternehmensführung und zur Repräsentativität der Verwaltungsratsmitglieder aufwirft.

Diese Fälle verdeutlichen, dass in der Aufsicht über die Rechnungslegung von Unternehmen offensichtlich Lücken bestehen. Das Bundesamt für Verkehr versicherte, die

Kontrolle zu verbessern. Es hat mit dem Einreichen einer Strafanzeige – hauptsächlich wegen Betrugs – gegen die Verantwortlichen der BLS und der VBL ein klares Signal gesendet. Zudem fordern Bund und Kantone die Rückzahlung von zu viel gezahlten Subventionen. Rückzahlungsvereinbarungen werden derzeit ausgearbeitet.

Der SEV wünscht sich, dass diese Fälle rasch aufgeklärt und die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden. Die Glaubwürdigkeit der Branche und der einzelnen Unternehmen steht auf dem Spiel. Das Personal leidet indes unter dem Imageschaden, den die Subventionsaffären verursacht haben. Währenddessen leistet es vorbildliche Arbeit, um den Kundinnen und Kunden hochwertige Dienstleistungen zu garantieren.

Es ist zu befürchten, dass die Unternehmen den aus der Affäre resultierenden finanziellen Schaden auf ihre Mitarbeitenden überwälzen wollen.

Der SEV wird sich mit allen Mitteln gegen ein solches Vorgehen wehren. Solche Ideen wären umso skandalöser, als sich die zu viel bezogenen Subventionen positiv auf die Ergebnisse der betroffenen Unternehmen ausgewirkt haben, sodass einige Manager dabei interessante Boni auf ihr Konto verbuchen konnten ...

Boni, auf die in diesem Pandemiejahr nur sehr wenige staatsnahe Unternehmen verzichten wollen. Doch dieselben glücklichen Bonusempfänger sind die ersten, die den Geldbeutel bei Lohnverhandlungen straffen oder von den Mitarbeitenden sogar Opfer verlangen.

Unten durch

2500 Franken im Monat: Die Coronakrise trifft Kolleg/innen mit tiefen Löhnen hart.

2

Drunter und drüber

Der Lokführermangel bei der SBB verlangt auch den Einteilern einiges ab.

3

Fortschritt

Bei der Baselland Transport AG bringt der neue GAV etliche Verbesserungen.

6

Höheres Ziel

Der Bundesrat hat die Zielquote für die Vertretung der beiden Geschlechter in Leitungsorganen bundesnaher Unternehmen und Anstalten von 30 auf 40% erhöht. Sie ist bis Ende 2023 zu erfüllen. Für börsennotierte Unternehmen liegt sie weiterhin bei 30%. Per 1. Januar 2021 gelten auch aktualisierte Richtwerte für die Vertretung der Sprachgemeinschaften in den Leitungsorganen: Deutsch 62,2%, Französisch 22,9%, Italienisch 8,0% und Rätoromanisch 0,5%. «Bei Anträgen auf Wahl eines neuen Mitglieds in oberste Leitungsorgane sind die Departemente gehalten, Abweichungen von den Richtwerten und von der Zielquote zu kommentieren», schreibt der Bundesrat.

Europameister

Da war Corona noch kein Thema: 2019 war jede/r Einwohner/in der Schweiz im Schnitt noch 74-mal mit der Bahn unterwegs, mehr als 2018 mit 71 Fahrten und mehr als in jedem anderen europäischen Land. Auch bei der Distanz verteidigten wir unseren Europameistertitel: Jede/r von uns fuhr im Schnitt 2505 Bahnkilometer – gemäss Zahlen von Eurostat.

Neuer Index

Das Bundesamt für Statistik behebt eine Lücke in der Preisstatistik. Es publiziert neu vierteljährlich einen Index zur Entwicklung der Transaktionspreise für Einfamilienhäuser und Eigentumswohnungen, kategorisiert nach fünf Gemeindetypen: städtische Gemeinden einer grossen Agglomeration / einer mittleren Agglo / einer kleinen Agglo oder ausserhalb, intermediäre Gemeinden, ländliche Gemeinden.

Buchtipp

«Der erfolgreiche Streik für die SBB-Werkstätten in Bellinzona zeigte, was eine zum Kampf entschlossene Belegschaft von den Arbeiter/innen bis hin zu Ingenieur/innen auch in einer zunächst vermeintlich aussichtslosen Lage erreichen kann, wenn sie zusammenstehen. Und wenn sie in der Lage sind, durch eine Volksbewegung die politischen Behörden einer Region und eines Kantons bis hin zum Bischof zu mobilisieren», schreibt Paul Rechsteiner im Vorwort einer neuen Publikation zum Tessiner Streik von 2008:

Paolo Barcella et alii: «Der Streik der SBB-Werkstätten in Bellinzona», aus dem Ital. übersetzt von Ruedi Graf, mit **Dokfilm-DVD «Giù le mani»** von Danilo Catti, Edition 8, 2020, 200 Seiten, CHF 21.–, ISBN: 978-3-85990-369-2



Wer als Reinigerin in der Flugbranche arbeitet, hat derzeit wenig zu putzen; und muss mit der Kurzarbeitsentschädigung durchkommen.

KURZARBEIT

Mit 2500 Franken durchkommen

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

Die Coronakrise fesselt die Flugzeuge an den Boden und zwingt das Personal in die Kurzarbeit, was eine drastische Einbusse bei der Kaufkraft bedeutet. Selma, Reinigerin bei ISS, und ihre Kolleginnen müssen seit diesem Sommer mit 2500 Franken monatlich auskommen. Eine Begegnung.

Selma (Vorname geändert) arbeitet seit vielen Jahren bei ISS Facility Services am Flughafen Genf. Der Bruttolohn für ihre Arbeit als Reinigerin – vorwiegend in Flugzeugen – liegt bei gut 3900 Franken. Normalerweise kann sie also mit netto 3200 Franken rechnen, dazu kommen noch 500 bis 600 Franken Zulagen für Sonntags- und Nachtarbeit. «In der Krise ist mein Nettolohn auf 2500 Franken gefallen, weil ich in Kurzarbeit bin und damit der Lohn um 20 Prozent gekürzt wird. Und die Zulagen sind weggeschmolzen wie Schnee in der Sonne, denn mit dem Rückgang des Flugverkehrs gibt es kaum mehr etwas zu putzen. Ich gehe manchmal für 20 Minuten oder eine Stunde zur Arbeit. Ich komme gerade mal auf etwa 200 Franken Zulagen, was kaum meine Wegkosten deckt.»

«Alles Überflüssige weg»

Die Lohneinbusse kam schrittweise. Bis Ende Juni hat ISS trotz Kurzarbeit den vollen Lohn bezahlt. Aber seit dem 1. Juli müssen die Reinigerinnen von ISS jeden Franken zweimal umdrehen. «Ich habe Fixkosten wie die Miete, die Krankenkasse. Du kannst diese Rechnung vergessen, aber sie, sie vergisst dich nicht!», mahnt Selma. «Also lasse ich alles Überflüssige

weg, etwa die Maniküre. Man sucht nach einem günstigeren Handy-Abonnement. Und wenn das nicht reicht, verzichtet man auf die Zusatzversicherungen und wählt in der Grundversicherung eine höhere Franchise, mit allen Risiken, die das mit sich bringt. Ich überlege es mir zweimal, bevor ich etwas Neues zum Anziehen kaufe, und esse öfter Teigwaren.»

«Ich will keine Sozialhilfe.»

Selma betont auch die emotionale Seite: «Ich habe mein ganzes Leben gearbeitet. Es ist belastend, wenn man sich abgerackert hat und nun plötzlich kaum mehr durchkommt. Das

drückt auf die Moral. Man fragt sich, wie es weitergeht, man schläft schlecht und überlegt, wie man es schaffen kann. Das ist hart, mir geht es schlecht, wirklich schlecht.»

Als Krönung des Ganzen lastet über der gesamten Luftfahrtbranche eine ungewisse Zukunft. Also keine Beruhigung für Selma und ihre Kolleginnen. «Ich will wirklich nicht in die Arbeitslosigkeit oder gar zum Sozialamt.»

Alle wichtigen Informationen zu SEV-GATA findest du unter sev-gata.ch.

Petition bei Swissport

Das Personal von Swissport in Genf und die Gewerkschaften SEV-GATA und VPOD (SSP-TA) fordern von der Direktion die Wiederaufnahme der Verhandlungen. Seit dem 1. Oktober 2020 ist das Personal von Swissport in Genf nicht mehr durch einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) geschützt. Trotz der Empfehlungen der kantonalen Schlichtungsstelle (CRCT), die zur Verhandlung eines GAV und eines Sozialplans rät, stellt sich die Direktion taub und geht nicht auf die Empfehlungen der CRCT ein.

Swissport wollte ihre Abbaumassnahmen bei den Arbeitsbedingungen durchdrücken: 25% Einsparungen zulasten des Personals. Das ist für die Angestellten untragbar und wird deshalb von den Gewerkschaften abgelehnt. Angesichts der mehrfachen Weigerung der Direktion von Swissport, den GAV und einen Sozialplan zu verhandeln, sieht das Personal

keinen Ausweg mehr und hat düstere Erwartungen für die Zukunft.

Die Gewerkschaften lancieren deshalb eine Petition beim Personal und der Öffentlichkeit mit dem Ziel, die Direktion an den Verhandlungstisch zurückzuholen. Sie appellieren auch an die politischen Verantwortlichen, um die Direktion dazu zu bewegen, die Empfehlungen der CRCT zu befolgen, die von den Mitarbeitenden akzeptiert worden sind, sowie die Lohnkürzungen zu verurteilen, die die Folge des Preiskriegs am Flughafen Genf sind. «Mit dieser Petition verlangen wir die sofortige Wiederaufnahme der Verhandlungen zum Abschluss eines GAV, der die Arbeitsbedingungen des Personals von Swissport schützt», sagt Pablo Guarino, Gewerkschaftssekretär von SEV-GATA.

Petition zum Online-Unterschreiben unter <https://www.change.org/CCT-SWISSPORT>



LOKFÜHRERMANGEL

Das Leiden der Einteiler



Yves Sancey / Übers.: Peter Moor
yves.sancey@sev-online.ch

Zwischen Hammer und Amboss. Immer überhitzt. So fühlen sich die Leute der Planung und Einteilung bei Lokpersonal und Rangier. Der Unterbestand überfordert und überlastet die Leute, die verfügbares Personal suchen müssen, um den Bahnverkehr Tag für Tag sicherzustellen.

Der Mangel beim Lokpersonal ist ein Dauerthema in den Medien; ständig kommt es zu Verspätungen und Zugausfällen. Der Unterbestand betrifft auch andere Bereiche (Industriewerke, Zugbegleitung und Rangier), aber eine betroffene Berufsgattung bleibt unsichtbar: die Einteiler. Sie müssen jeden Tag das Unmögliche möglich machen, damit die Züge wirklich fahren. Das Personal der Ressourcenplanung arbeitet in vier Arbeitsbereichen: Die Planung erarbeitet die Jahresdienstpläne, die Steuerung passt die Planung des fahrenden Personals und des Rollmaterials an die jeweilige Situation mit Baustellen und

anderen Ereignissen an. Aufgabe der Einteilung ist es schliesslich, alle geplanten Touren einem Lokführer/einer Lokführerin zuzuteilen. Das Traffic Control Center passt schliesslich bei Verspätungen und Störungen die Einsätze an und sucht nach Lösungen, um den Verkehr am Laufen zu halten.

Spannungen mit den Lokführern
Fehlt ein Lokführer oder eine Lokführerin, ist es auch Aufgabe der Einteilung, Touren aufzuteilen und die verschiedenen Leistungen anderen Lokführern zu übergeben. Der Personalunterbestand macht dies schwierig. «Manchmal haben die Reserve-lokführer am Morgen schon vollständige Touren zugeteilt erhalten», erzählt ein erfahrener Einteiler aus Lausanne. «Es fehlt an Personal und Rollmaterial. Wir müssen also schauen, wo ein Lokführer noch Luft in seiner Tour hat, und ob er auf einer bestimmten Strecke mit einem bestimmten Fahrzeug fahren darf. Die Auswahl ist nicht gross.» Hanny Weissmüller, Lokomotivführerin und künftige Präsidentin des LPV bestätigt: «Es ist nicht einfach für die Ein-

teiler. Sie müssen uns immer häufiger anrufen und zudem viele Touren verlängern. Damit wird auch unser Arbeitstag länger. Wenn man nach der Arbeit einen Termin hat, wird es kompliziert. Alle haben eigentlich genug davon, und die Telefongespräche werden manchmal etwas heftig.» Ein Einteiler aus der Deutschschweiz findet, der Kontakt mit den Lokführern verlaufe «in der Regel gut, aber in seltenen Fällen wird es etwas laut».

Hohe Unzufriedenheit

Bis 16 Uhr am Vortag müssen die Einteiler einen fertigen Plan liefern, mit einem Lokführer oder einer Lokführerin für jede Fahrt. Aber ein Einteiler verrät: «Tatsächlich wird es oft zwei, drei Stunden später, bis der Plan steht. Wir sind dauernd unter Hochspannung. Diese Arbeit kann man nicht lange machen. Meine Kollegen sind oft nahe an einem Zusammenbruch.» Die SBB-Personalumfrage von 2019 zeigt eine sehr hohe Unzufriedenheit bei den Einteiler/innen, verstärkt noch in der Deutschschweiz. Die Arbeitslast wird sehr schlecht bewertet. Sie erhält nur gerade 28 von 100

Punkten in Zürich (Region Ost), 43 in der Westschweiz; bei der SBB insgesamt liegt der Wert bei 66. Wenig überraschend, dass das Vertrauen in die Führung in Zürich bei gerade mal 20 Punkten liegt, in der Westschweiz bei 31, SBB-weit bei 46.

Gibt es Lösungen?

«Die Arbeitsbelastung bei den Einteilern hat zugenommen, und wir sind uns bewusst, dass die aktuelle Lage schwierig ist», bestätigt SBB-Sprecher Frédéric Revaz. «Aufgrund der Personalumfrage haben wir verschiedene Massnahmen zur Stabilisierung eingeleitet. Seit diesem Frühling verbessert die SBB laufend die Zusammenarbeit zwischen den Teams von Steuerung und Einteilung. Eine spürbare Entlastung erwarten wir, wenn die Lokführerbestände wieder ausgeglichen sind», hofft er. Um in der Zwischenzeit die Arbeit besser auf die verschiedenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufzuteilen, kündigt er an, dass «das Team in Lausanne um vier Personen erweitert wird, um die Einführung von Sopre Rangier zu begleiten». Auch Hanny Weissmüller

sieht Lösungen und empfiehlt «einen besseren Turnus innerhalb des Teams, damit alle eine bessere Sicht aufs Ganze haben, sowohl auf die lange als auch auf die kurze Planung. Es braucht eine gute Ausbildung, ein Verständnis für die Arbeit der Lokführer vor Ort sowie gute Kenntnisse der Gesetze und der BAR.»

Ein neuer Lehrgang für Spezialist/innen der Ressourcenplanung Personenverkehr hat im September mit Klassen in Bern und Zürich begonnen. «Wenn dieses Modell funktioniert, könnte im Sommer 2022 auch eine Klasse in der Westschweiz beginnen», kündigt Revaz an. Da die Ausbildung zehn Monate dauert, werde die Verstärkung allerdings erst im Frühling 2023 bereitstehen. Das ist erstaunlich spät, angesichts der Dringlichkeit und der Unterbestände bei der Planung. Wenn der neue SBB-Chef die Pünktlichkeit als Teil der SBB-DNA zuvorderst sieht, müsste es vordringlich sein, dort die erforderlichen Ressourcen bereitzustellen, wo sie nötig sind, um die schweren Folgen der Personalverknappung auszugleichen, die seit den 2000er-Jahren vorherrscht.

+

-

Die Pensionierten RhB haben eine **Verlängerung der Gültigkeit der RhB-FVP-Tageskarten** erwirkt, die für 2020 an die RhB-Mitarbeitenden, -Pensionierten und ihre Angehörigen abgegeben wurden und am 30.11.2020 abgelaufen wären. Die RhB hat ihre Gültigkeit um sechs Monate bis 31. Mai 2021 verlängert. Die SEV-Argumentation, dass viele Tageskartenbesitzer/innen in diesem Jahr durch Corona vom Reisen abgehalten wurden und daher ihre Tageskarte nicht nutzen konnten, wurde erhört.

Die **SBB** fordert vom Personal den **Verzicht auf zwei Ferientage sowie das Einfrieren des Lohnanstiegs**. Gleichzeitig soll das Topkader seinen gewohnten Bonus erhalten. Eine Unverschämtheit, stellte SEV-Präsident Giorgio Tuti letzte Woche im Interview mit der «Rundschau» klar: «Die Mitarbeitenden leisteten Top-Arbeit während der Krise. Als Dank sollen ihnen nun Ferien gekürzt und die Lohnentwicklung eingefroren werden. Das ist unerhört!» Will die SBB ein Zeichen setzen, sollen sich alle daran beteiligen.



Weniger toll ist das BAV-Verbot der Abgabe interner Tageskarten an Pensionierte ab 2021...

PHILIPP HADORN antwortet

SBB Cargo auf Strategiesuche

Die Verantwortlichen von SBB Cargo scheinen sich uneins zu sein über die strategische Ausrichtung: Soll sich Cargo streng eigenwirtschaftlich aufstellen und nur rentable Leistungen anbieten? Oder mit öffentlicher Hilfe auch unrentable Leistungen erbringen, die zur Verlagerung beitragen – auch im Binnenverkehr?

Gut, dass die laufende Schrumpfkur von SBB Cargo endlich breit hinterfragt wird. Eine kurzsichtige KMU-Logik passt einfach nicht für einen systemrelevanten Anbieter von Transportleistungen auf der Schiene. Vielmehr gilt es glasklar festzuhalten, welche Leistungen kostendeckend angeboten werden können und welche mit zusätzlicher Abgeltung als Bestellung des Bundes erbracht werden sollen – politisch gewollt und öffentlich mitfinanziert. Auch verschiedene Leistungen im Binnenverkehr sind nämlich zwin-

gend zu erbringen. Hierzu waren die Signale der «wirklichen Eigner» seitens Bundesrat, BAV und eidg. Kommissionen in den vergangenen Jahren eindeutig. Mit der geforderten Eigenwirtschaftlichkeit wurden allerdings Rahmenbedingungen gesetzt, die schlicht unerfüllbar sind. Nicht erst seit den Affären bei Postauto, BLS u. a. m. wurde klar, dass die KMU-Logik im öffentlichen Verkehr versagt.

Nun gilt es seitens SBB Cargo, auch der Minderheitseigner, unmissverständlich darzulegen, mit welchen Instrumenten und Finanzierungen die Verlagerung auch beim Binnenverkehr sinnvoll stattfinden kann. Nur so sind ein «ehrliches Geschäft» und der wichtige Beitrag zur Verlagerung möglich – im Interesse der ganzen Logistikkette, vom Hersteller über die Logistikpartner bis zu Gewerbe, Handel und Konsument/innen.

Philipp Hadorn ist Gewerkschaftssekretär SEV und leitet das SEV-Team Cargo. Hast du eine Frage an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

LINK ZUM RECHT

Sozialversicherungsleistungen

§ SEV-Rechtsschutzteam

In einem aktuellen Urteil des Bundesgerichts ging es um die Frage, ob man zu Unrecht erhaltene Sozialversicherungsleistungen zurückzahlen muss.

Arnold war knapp ein Jahr lang arbeitslos. Zur selben Zeit lief ein Antragsverfahren für IV-Leistungen. So erhielt Arnold Leistungen der Arbeitslosenversicherung und anschliessend eine vollständige, rückwirkende IV-Rente, die auch teilweise den Zeitraum der Arbeitslosigkeit abdeckte. Arnold erhielt fälschlicherweise den Betrag der Ausgleichskasse, den sie zur Kompensation an die Arbeitslosenkasse hätte zurückzahlen müssen. Nach der Rückerstattung dieses Betrags teilte die IV Arnold mit, dass er den irrtümlich erhaltenen Betrag zurückgeben müsse. Aber Arnold widersetzte sich und der Fall endete vor dem Kantonsgericht – zu Arnolds Missfallen. Er beantragte, dass seine Verpflichtung zur Rückerstattung des Betrags aufgehoben wird. Die IV lehnte ab.

Laut Gesetz müssen zu Unrecht erhaltene Leistungen zurückgegeben werden. Eine Rückerstattung kann allerdings nicht verlangt wer-

den, wenn der Betroffene in gutem Glauben ist und ihn die Rückgabe in eine schwierige Situation bringen würde. Diese beiden Kriterien sind kumulativ.

Dass der Leistungsempfänger sich nicht bewusst war, dass er keinen Anspruch auf die erhaltenen Leistungen hat, ist nach der Rechtsprechung kein ausreichender Beweis dafür, dass er nach Treu und Glauben gehandelt hat. Der Antragsteller darf in keiner Weise schuldig sein, also keine böswillige Absicht gehabt und sich nicht grobfahrlässig verhalten haben.

Eine grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn ein Begünstigter nicht so reagiert, wie es von einer urteilsfähigen Person in einer identischen Situation erwartet werden kann.

Arnold erhielt für den gleichen Zeitraum Arbeitslosengeld und eine volle Invalidenrente. Auch wenn diese Entscheidungen manchmal kompliziert und schwer zu verstehen sind – in diesem spezifischen Zeitrahmen ist die Motivation für die Entscheidung sehr klar. Arnold konnte nicht übersehen haben, dass er für denselben Zeitraum eine IV-Rente erhalten hat, die er sechs Monate vor Erhalt der Leistungen der Arbeitslosenversicherung beantragt hatte. Er hätte sich daher bei den zuständigen Behörden erkundigen müssen. Die begangene Fahr-

lässigkeit kann nicht als geringfügig eingestuft werden, weshalb der Antrag auf eine Aufhebung der Rückzahlungspflicht zu Recht abgelehnt wurde.

Arnold beruft sich auf Treu und Glauben und bestreitet, die geltenden Grundsätze in Fragen der Sozialversicherung, insbesondere im Falle einer Überkompensation, vollständig gekannt zu haben. Diese rückwirkenden Berechnungen sind kompliziert und alles geschah anderthalb Jahre nach Erhalt des Arbeitslosengeldes. Ihm kann deshalb nur leichte Fahrlässigkeit angelastet werden und sein guter Glaube sollte anerkannt werden.

Das Bundesgericht stimmt Arnold jedoch nicht zu, der damals Unterstützung von einem Anwalt erhalten hatte. Der Anwalt hätte bemerken müssen, dass der Betrag an die Arbeitslosenkasse zurückgehen muss. Auch hier handelt es sich um Grobfahrlässigkeit, was ein Handeln nach Treu und Glauben ausschliesst. In der Tat sollte daran erinnert werden, dass die Handlungen und Versäumnisse eines Anwalts seinem Mandanten zuzuschreiben sind. Wer solche Dienste zur Unterstützung in Anspruch nimmt, haftet für das Verhalten des Dienstleisters wie für sein eigenes. Arnolds Rekurs ist daher unbegründet und wurde vom Bundesgericht abgelehnt.

REFORM DER BERUFLICHEN VORSORGE

Bundesrat setzt auf Kompromiss



V.l.n.r. Pierre-Yves Maillard, Valentin Vogt und Adrian Wüthrich, die Präsidenten von SGB, SAV und Travail.Suisse, am 2. Juli 2019 vor den Medien.

SGB/Fi Der Bundesrat hat letzte Woche den Kompromiss für eine Reform der beruflichen Vorsorge (BVG 21), den die Sozialpartner im Frühsommer 2019 ausgehandelt haben, unverändert als Botschaft zuhanden des Parlaments verabschiedet. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB), Travail.Suisse und der Schweizerische Arbeitgeberverband (SAV) schreiben dazu in einer gemeinsamen Medienmitteilung: «Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass die drei Zielsetzungen der Vorlage – Leistungserhalt, Verbesserungen für Frauen und Modernisierung der zweiten Säule – mehrheitsfähig sind. Das

vom Bundesrat gewählte Modell erreicht diese Ziele durch eine Kombination von beitrags- und leistungsseitigen Massnahmen. Der Vorschlag sorgt für ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis und ist damit auch für KMU attraktiv. Er sorgt umgehend für eine bessere Rentensituation von Erwerbstätigen mit niedrigem Einkommen und Teilzeitbeschäftigten. Die damit verbundenen Mehrkosten sind insgesamt verhältnismässig. Die Sozialpartner sind zuversichtlich, dass die Parteien nach Abwägen aller Optionen den Vorschlag ebenfalls als austariert und mehrheitsfähig erachten werden.»

Was verbindet Sie mit Ihrer Bank?

Geld. Und was Ihre Bank damit macht. Gesellschaftliche Verantwortung ist uns wichtig: Lohngleichheit oder Vereinbarkeit von Arbeit und Familie gehören genauso dazu wie unser Engagement gegen Krebs. Der SEV und die Bank Cler, das passt – deshalb sind wir seit vielen Jahren Partner. Davon profitieren auch Sie – ob Zahlen und Sparen, Anlegen, Hypotheken oder Finanzplanung: cler.ch/sev



Zeit, über Geld zu reden.

Bank
Banque
Banca**CLER**

GEWALT GEGEN FRAUEN

«Wir müssen die Arbeitskultur verändern»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev.ch

Zwei von drei Frauen* erleben Gewalt am Arbeitsplatz – so das ernüchternde Resultat einer Studie der ETF (Europäische Transportarbeiter-Föderation) zur «Gewalt an Frauen* im Transportsektor». SEV-Gleichstellungsbeauftragte Lucie Waser erläutert im Interview die Ergebnisse und die Schlüsse, die der SEV daraus zieht.

Lucie, die ETF hat Frauen* in Transportunternehmen zu Gewalterfahrungen am Arbeitsplatz befragt. Was sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der kürzlich veröffentlichten Studie?

Die Umfrage zeigt klar, dass fast jede Frau mit Gewalt in der Arbeitswelt konfrontiert ist. Schon in der Lehre und bis hin zur Pensionierung machen Frauen Gewalterfahrungen.

Die Studie zeigt auch auf, woher die Gewalt kommt: grösstenteils von Seiten Kundschaft (49%), aber auch von den Kollegen (22%) und Vorgesetzten (17%). Es kommt überdurchschnittlich viel zu verbaler Gewalt (fast 85%), die oft auch sexualisiert ist und sich in Form von Anspielungen und Erniedrigungen zeigt. Frauen erleben während der Arbeit aber auch sexuelle Übergriffe bis hin zur Vergewaltigung! Auch hier sind die Arbeitgeber ganz klar in der Pflicht.

Diese Ergebnisse sind erschütternd, aber kaum bekannt...

In der Tat sind diese Zahlen tragisch, aber sie überraschen leider wenig. Die Studie zeigt auch, dass sehr viele Frauen im Stillen leiden und sich kaum wehren. Denn wenn sie sich an Kollegen, Vorgesetzte oder gar Gewerkschaften wandten, wurde ihnen nicht adäquat geholfen. Frauen, die sich wehren wollen, müssen oft zuerst einmal beweisen, dass sie ein Opfer von Gewalt geworden sind. Aus dieser Erfahrung heraus halten sie sich eher still, das Thema bleibt unter dem Deckel. Die Opfer verharren auch häufig in einer Art Schockstarre. Mit der Folge, dass es heisst: «Sie wollte das, denn sie hat sich ja gar nicht gewehrt».

Es darf auch nicht vergessen werden, dass Gewalterfahrungen am Arbeitsplatz auch Auswirkungen aufs Privatleben haben, auf die Psyche, die Gesundheit und Belastbarkeit. Wird der Druck zu gross, werden die Frauen entweder krank oder kündigen ihren Job. Gewalt am Arbeitsplatz hat also auch eine gesellschaftliche Komponente.

Wieso ist Gewalt in Transportunternehmen ein so grosses Thema?

Der Transportsektor ist von Grund auf eine männlich geprägte Arbeitswelt. Für Frauen ist es schwierig, die historisch bedingten Strukturen zu durchbrechen, um sich zu etablieren, z. B. Karriere zu machen. Sie werden nicht selten mit Gewalt (Neid und Missgunst) konfrontiert, denn nach der Istanbul Konvention zählt zur Gewalt nicht nur physische, sondern auch psychische, mentale, speziell häusliche und strukturelle. Es gibt Frauen, die im Vergleich mit gleichwertigen männlichen Arbeitskollegen immer wieder hintenanstehen müssen, nicht befördert werden, diskriminiert werden bei Mutterschaft, Lohndiskriminierung erfahren (minus 20%) – alles Formen von Diskriminierung und Gewalt an Frauen in der Arbeitswelt. Wollen wir Gewalt überwinden, müssen wir diese Arbeitskultur und damit in erster Linie die Denkkultur verändern.

Und wie soll das gehen?

Die ETF-Studie zeigt, dass Leitbilder, Ombudsstellen und GAV-Artikel zu schaffen nicht ausreicht. Das sind alles wichtige Grundlagen, aber was schlussendlich zählt, ist die gelebte Alltagspraxis. Und da besteht eine grosse Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis. Das Arbeitsklima lässt sich nur ändern mit konstanter Bewusstseinsbildung. Wir müssen noch besser lernen, stereotype Geschlechterrollen und Vorurteile zu erkennen, um sie zu verändern. Dafür müssen Mitarbeitende, Vorgesetzte und Gewerkschaftssekretär/innen entsprechend geschult werden. Das Problem kann also gelöst werden, indem wir alle beginnen, darüber zu reden. Der Gewalt muss gemeinsam mit einer Null-Toleranzhaltung begegnet werden.

Matchentscheidend für den kulturellen Wandel in den Betrieben sind moderne, emanzipierte Männer, die sich persönlich gegen Gewalt an Frauen und FLINT-Menschen einsetzen. Nicht zuletzt auch deshalb, weil sie realisiert haben, dass nicht nur ihre Kolleginnen, sondern auch ihre Partnerinnen und ihre Töchter davon betroffen sind.

Dann ist noch nicht alles verloren?

Nein, es besteht durchaus Hoffnung. Heute werden vermehrt bereits kleine Kinder im Umgang mit Diversität und der Stärkung eines gesunden Körpergefühls geschult, was auch das Trainieren der Stopp-Grenze beinhaltet. Ich bin zuversichtlich, dass hier eine wertschätzende und offenere Generation heranwächst, die gerade auch in der Arbeitswelt einen kulturellen Wandel beschleunigen wird. Abgesehen davon bin ich tief überzeugt davon, dass Menschen lernfähig sind!



Die SEV-Gleichstellungsbeauftragte Lucie Waser am Internationalen Tag gegen Gewalt an Frauen*.

Zurück zur ETF-Studie: Wie reagiert der SEV auf die Ergebnisse?

Die SEV-Frauen*kommission hat sich am 20. November via Zoom getroffen, da die Bildungstagung aufgrund von Covid-19 abgesagt werden musste. Sie hat definiert, dass sie am Thema «Gewalt an Frauen» auf verschiedenen Ebenen arbeiten will:

- Gendermainstreaming bei den Rahmenbedingungen: Der SEV setzt sich schon lange dafür ein, dass Arbeitsgebäude jeweils so (um-)gebaut werden, dass geschlechtergetrennte Umkleide-, Ruhe- und WC-Räume vorhanden sind. Diesbezüglich müssen wir die Arbeitgeber bei Bedarf weiterhin sensibilisieren.

- Sensibilisierungsauftrag: Gewaltprävention ist ein Langzeitprojekt. Die Frauen*kommission des SEV möchte 2021 mit einer Kampagne für das Thema sensibilisieren. Damit soll der SEV von Frauen als Gewerkschaft wahrgenommen werden, die sich auch für ihre Anliegen stark macht. Was sich schliesslich auch auf die Mitgliederzahlen auswirken dürfte.

- Niederschwellige Angebote: An fünf Standorten in allen Sprachregionen der Schweiz soll es einen «Espace femme» geben. Die Frauen*kommission wird dort mehrere Stunden an einem neutralen Ort zur Verfügung stehen, um Frauen aus der Mitgliedschaft Fragen in Bezug auf Ge-

walt oder Probleme bei Schwangerschaft und Mutterschaft (z. B. Stillzeiten nach Seco-Weisung einhalten) zu beantworten.

Und was erwartet uns sonst noch im Jubiläumsjahr 2021?

2021 bietet sich eigentlich geradezu an, um grossangelegte Aktionen durchzuführen, denn wir feiern nächstes Jahr in der Schweiz 50 Jahre Frauenstimm- und Wahlrecht, 40 Jahre Gleichstellung in der Bundesverfassung, 30 Jahre erster Frauenstreik und 20 Jahre Gleichstellungsgesetz. Mit der Coronapandemie ist nun alles leider ein wenig komplizierter geworden, denn grosse (Streik-)Aktionen zu planen, macht aktuell einfach keinen Sinn. Trotzdem lebt die Frauen*streikbewegung natürlich weiter. Es wird 2021 viele kleinere Veranstaltungen geben.

Am 30. Januar 2021 diskutieren wir schweizweit in vier sprachregionalen Treffen das weitere Vorgehen bezüglich Follow-up der Frauen*streik-Aktivitäten. Es sind alle Frauen herzlich willkommen. Weitere Informationen dazu folgen zu gegebener Zeit auf den SEV-Kanälen.

Und nicht zuletzt findet am 12. und 13. November 2021 der SGB-Frauen*kongress statt, an dem die folgenden vier Jahre geplant werden. Danach folgt die SEV-Bildungstagung der Frauen am 26. November. Frau darf also gespannt sein.

Die Studie

Das Frauen*komitee der ETF befragte zwischen dem 25. November 2016 und dem 28. Februar 2017 Frauen im Transportsektor zu ihren Erfahrungen mit Gewalt bei der Arbeit. 1444 Frauen haben an der Befragung teilgenommen. Fast die Hälfte der Befragten arbeiten im Bahnsektor (708). 1304 Frauen gaben an, Mitglied einer Gewerkschaft zu sein.

Die Studie deckt auf, dass Gewalt gegen Frauen am Arbeitsplatz ein weitverbreitetes Problem ist. Knapp zwei Drittel aller Befragten gaben an, mindestens einmal in ihrem Arbeitsumfeld Gewalt erlebt zu haben. Über 29% beklagten drei, 27% gar vier Gewalterlebnisse. In knapp der Hälfte aller Fälle (49%) ging Gewalt dabei von Kunden

aus, fast ein Viertel (22%) von Kollegen.

Mit 84,7% ist verbale Gewalt die am häufigsten genannte Form von Gewalt, dicht gefolgt von Beleidigungen (79,8%) sowie Drohungen und Einschüchterungen (74,4%). Sexuelle Belästigung ist mit 39,8% ebenfalls weit verbreitet, sowie schliesslich auch körperliche Gewalt (24,3%).

Die ETF will auf Basis dieser Resultate auf EU-Ebene für rechtliche Rahmenbedingungen gegen Gewalt an Frauen bei der Arbeit lobbyieren und Gewerkschaften dabei unterstützen, Prozesse und Richtlinien zu erarbeiten, damit sie Frauen, die Opfer von Gewalt bei der Arbeit geworden sind, besser unterstützen können.

Engagement für Frauenrechte

Lucie Waser ist seit 2014 Ansprechperson im SEV für Fragen der Gleichstellung. Sie engagiert sich seit über 20 Jahren für feministische Gleichstellungspolitik in der Schweiz. Sie setzt sich zusammen mit der SEV-Frauen*kommission und als Co-Präsidentin der Frauen*kommission des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds aktiv gegen Gewalt und Diskriminierung ein. Sie ist ausserdem Bindeglied zum NGO-Netzwerk Istanbul-Konvention, zur NGO-Koordination post Beijing (CEDAW) und zum Frauenkomitee der ETF. Darum machte sie am 25. November mit vielen Frauen bei einer Selfie-Aktion für den Internationalen Tag gegen Gewalt an Frauen mit (siehe

Foto). Das ETF-Frauenkomitee will dieses Jahr auf die neue ILO-Konvention 190 aufmerksam machen die besagt, dass Gewalt an Frauen bei der Arbeit verboten ist. Die Konvention wurde am 14. Juni 2019, am Tag des Frauenstreiks in der UNO in Genf – am 100-Jahre-Jubiläum der ILO – verabschiedet.

Lucie Waser nimmt deine Anliegen oder Fragen gerne per E-Mail entgegen: frauen@sev-online.ch.

Weitere Informationen zum Thema Frauen und Gleichstellung findest du auf sev-online.ch sowie auf den sozialen Medien: facebook.com/SEVFrauen und instagram.com/sev_frauenkommission/

NEUER GAV BLT

Ein guter Schritt vorwärts



Die Verhandlungsdelegation des SEV v.l.n.r.: Tobias Wackernagel, Claudia Hänzi, Susanne Oehler und Christian Ruch.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Am 20. November wurde am Sitz der Baselland Transport AG in Oberwil ein weiterentwickelter GAV unterzeichnet. Dieser bringt dem Personal eine ganze Reihe von Verbesserungen und ist übersichtlicher als der alte Vertrag. Er tritt am 1. Januar 2021 in Kraft.

«Heute ist für die BLT ein guter Tag», freute sich Direktor Andreas Büttiker bei der Unterzeichnung. «Ich bin stolz auf den neuen GAV. Das Jahr hatte frostig begonnen, doch gab es rasch eine Klimaerwärmung.» In der Tat hingen am 7. Januar an Tramstationen SEV-Plakate mit Personalforderungen, nachdem der Verwaltungsrat monatelang kein Mandat für GAV-Verhandlungen erteilen wollte. Die Leitung ging dann auf das von SEV-Gewerkschaftssekretärin Susanne Oehler vorgeschlagene Vorgehen in drei Schritten ein: Zuerst wurde in den ersten drei Verhandlungsrunden der GAV-Text bereinigt, der wegen der vielen Nachträge der letzten zehn Jahre unübersichtlich geworden war. In einem zweiten Schritt wurden die Punkte abgehakt, wo allfällige Gesetzesänderungen zu berücksichtigen waren und keine Dif-

ferenzen bestanden. Erst in der vierten und fünften Gesprächsrunde wurde als dritter Schritt über die noch offenen Personalbegehren verhandelt. Auf viele ging die Direktion ein, und am 2. November hiess der Verwaltungsrat das Resultat gut. Seitens SEV legten Mitgliederversammlungen der SEV-VPT-Sektion BLT im Frühjahr und Herbst die Verhandlungsmandate fest.

SEV-Gewerkschaftssekretärin Susanne Oehler zeigte sich namens der vierköpfigen SEV-Verhandlungsdelegation ebenfalls zufrieden, «auch wenn es weiterhin offene Wünsche gibt. Wichtig war, dass wir auf Augenhöhe konstruktiv und lösungsorientiert miteinander sprachen. So können wir auch künftig gute Lösungen finden.» Konkret wolle der SEV mit der BLT die Thematik der Zuteilung von Ausgleichs-, Ruhe- und Feiertagen weiterverfolgen. «Wir hoffen, dass wir auch zu diesem wichtigen Anliegen eine gemeinsame Lösung finden werden. Wir bleiben dran.»

Zehn Fortschritte auf einmal

Die wichtigsten Änderungen sind:

- Die freiwillige Familienzulage wird neu allen Mitarbeitenden gewährt, wenn die Voraussetzungen gemäss Familienzulagengesetz erfüllt sind. Bisher erhielten BLT-Mitarbeitende

diese Zulage nur dann, wenn sie auch die Kinder- bzw. Ausbildungszulage erhielten. Ging diese an ihre/n Partner/in, mussten BLT-Mitarbeitende auf die Familienzulage verzichten.

- Regelmässig ausbezahlte Zulagen wie Nacht- und Sonntagszulagen sind neu pensionskassenversichert. Dabei gilt der Beitragsverteilungsschlüssel von 45% für Mitarbeitende und 55% für die BLT. Die Beiträge werden dem persönlichen Sparguthaben der Mitarbeitenden gutgeschrieben.

- Ab einem Beschäftigungsgrad von 50% besteht neu ein Anrecht auf eine Anstellung im Monatslohn.

- Bezahlte Absenzen und Abwesenheiten infolge Krankheit und Unfall werden entsprechend der Diensterteilung als Arbeitszeit angerechnet. Falls noch keine Diensterteilung besteht, erfolgt die Anrechnung pauschal entsprechend dem vertraglich vereinbarten Beschäftigungsgrad.

- Wer bei der BLT eingestellt wird, wird innerhalb des Lohnbandes eingestuft, je nachdem, welche Qualifikationen er/sie mitbringt. Die Möglichkeit entfällt, dass der Anfangslohn niedriger angesetzt werden kann als in der Lohnklasse vorgesehen.

- Der Vaterschaftsurlaub kann wie der Mutterschaftsurlaub in der Regel mit einem unbezahlten Urlaub bis

sechs Monate nach der Geburt des Kindes verlängert werden.

- Bezüglich Arbeitszeiten in der ausserordentlichen Lage wird sichergestellt, dass keine Minus-Arbeitszeit-Saldi per 1. Januar 2021 bestehen.
- Die BLT verpflichtet sich, alle drei Jahre eine Personalumfrage zur Festlegung der Rahmenbedingungen für die Handhabung der Arbeitszeit (Gestaltung der Arbeitspläne) durchzuführen. Die Kriterien und Inhalte der

Umfrage werden durch die Sozialpartner (BLT, SEV und Fachausschüsse Dienstplan) erarbeitet.

- Die betriebliche Mitwirkung und der SEV-Einbezug wurden gestärkt. Die Personalkommission oder Fachausschüsse können zur Beratung und für Verhandlungen den SEV beziehen.

- Fahrbegleiter/innen werden für ihre Einsätze höher entschädigt, ebenso die Instruktor/innen Tram und Bus (hier gibt es noch Klärungsbedarf).

Stimmen zum neuen GAV

«Ein GAV ist grundsätzlich wichtig, weil er über das Gesetz hinausgeht und nicht einseitig geändert werden kann wie ein Personalreglement», sagt Claudia Hänzi, Präsidentin VPT BLT und Juristin. «Auch zwingt er beide Seiten, im Gespräch zu bleiben und gemeinsam gute Lösungen für das Personal zu suchen.» Zwei Verbesserungen waren ihr besonders wichtig: «Dass alle Anspruch auf die freiwillige Familienzulage erhalten und dass bei krankheitsbedingten Absenzen die Stunden angerechnet werden, die einem zustehen.» Dies war auch Tobias Wackernagel, Tramwagenführer und Kassier der Sektion, wichtig. «Kranksein führte bis-

her zu Minuszeiten, vor allem bei Sonntagsdienst. Die ungerechte Regelung verleitete dazu, taktisch krank zu sein. Das ist jetzt vorbei.» Christian Ruch, Tramwagenführer, Instruktor Tram und Vizepräsident VPT BLT, fand die Verhandlungen «sehr fair und auf Augenhöhe. Die Verbesserungen kosten die Unternehmung etwas. Dass sie trotz Coronakrise dazu bereit war, ist nicht selbstverständlich. So leistet sie nun auch auf Zulagen Beiträge an unsere künftige PK-Rente, was einiges ausmacht. Das Geld, das uns dafür abgezogen wird, kriegen wir später wieder zurück, auch wenn wir die BLT vor der Pensionierung verlassen.»

HELVETIA Wasser im Keller

Nach starken Regenfällen ist Wasser in unseren Keller gedrungen. Die Gebäudeversicherung will nicht zahlen. Wie können wir künftig solche Risiken versichern?

Die in den meisten Kantonen obligatorische Gebäudeversicherung deckt Elementarschäden an Gebäuden. Dazu zählen auch Überschwemmungen. Was die Gebäudeversicherung unter Überschwemmung und den damit verbundenen Schäden versteht, ist relativ eng definiert. Schäden durch Überschwemmung sind dann über die Gebäudeversicherung gedeckt, wenn Oberflächenwasser ebenerdig durch Öffnungen wie Türen und Fenster eindringt. Ursache sind immer Niederschlag oder Schmelzwasser.

Nicht versichert sind jedoch Schäden, die entstehen, wenn Wasser beispielsweise durch den Rückstau der Kanalisation eindringt, oder wenn Grundwasser den Keller unter Was-

ser setzt. In all diesen Fällen brauchen Sie für die Gebäudeschäden eine private Gebäudewasserversicherung. Sie deckt auch Schäden, wenn Wasser durch Dachrinnen oder geschlossene Dachfenster eindringt, Leitungen bersten oder sich als Folge solcher Ereignisse ein Pilz ausbreitet.

Die Gebäudeversicherungen kommen für die Aufräum- und Trocknungsarbeiten sowie die Wiederherstellung auf. Für weitere Risiken oder mögliche Schadenereignisse, beispielsweise die Freilegung und Reparatur von Leitungen oder Mietzinsausfall ist allenfalls eine Zusatzdeckung nötig. Zudem werden Schäden nur am Gebäude, nicht aber am Hausrat vergütet.

Schäden an Hab und Gut, das sich im Keller befindet, sind über die Hausratversicherung gedeckt. Versichert sind der Neuwert bzw. die Kosten für die Wiederbeschaffung der gleichwertigen Waren. Auch die Aufräumkosten oder zusätzliche Lebenshaltungskosten, die sich aus dem Schadenereignis ergeben, werden vergütet. Als Hausrat gelten alle dem privaten Gebrauch dienenden beweglichen Sachen. Das können Werkzeuge im Keller sein, Winter- oder Sommerkleider, Skiausrüstungen oder Vorräte. Hingegen gehören bspw. alte Kleider oder ein altes Sofa, das nicht mehr gebraucht wird, nicht zum versicherten Hausrat.

Wird Ihr Keller unverhofft zum Hallenbad, sollten Sie sofort die Ver-

sicherung informieren. Fotografieren Sie den Schaden und leiten Sie dann in Absprache mit der Versicherung raschmöglichst die Beseitigung des Wassers und die Trocknung ein. Auf Anweisung der Versicherung müssen Sie allenfalls Massnahmen treffen, um künftige Schäden zu verhindern, da Sie zur Schadenminderung oder -vermeidung verpflichtet sind. Bei der Hausratversicherung sollten Sie darauf achten, dass die Versicherungssumme ausreichend hoch ist. Ansonsten kann die Versicherung die Leistung im Verhältnis zum effektiven Ersatzwert kürzen. Damit Sie optimal versichert sind, können Sie sich an **Daniel Gonçalves, Hauptagent in Affoltern am Albis** oder einen anderen Versicherungsspezialisten aus dem SEV-Beratersteam von Helvetia wenden.



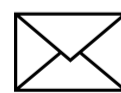
In Partnerschaft mit

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

LESER/INNENBRIEF

Wir werden die Rechnung für die Krise nicht bezahlen



Gilbert D'Alessandro,
VPT-Zentralpräsident

Nein, es ist nicht Sache der Arbeitnehmenden, die Rechnung für die Covid-19-Pandemie zu bezahlen. Und auch nicht Aufgabe der zukünftigen Generation.

Es handelt sich bei dieser Krise nicht nur um eine Gesundheitskrise, sondern auch um eine ökonomische. Und sie wird verheerende Folgen haben.

Sie verdeutlicht zwei Dinge: Erstens die Zerbrechlichkeit des vom Ultraliberalismus angestrebten Freihandels. Dieser besteht seit etwa 40 Jahren und dient dem alleinigen Zweck, Reichtum anzuhäufen für eine Elite.

Zweitens: Auf dem Höhepunkt der Krise rufen die Unternehmen zur Solidarität auf. Und die Staaten tun alles mögliche, um den Kapitalismus aufrechtzuerhalten. Und dann? Sobald es den Unternehmen wieder besser geht, ist es vorbei mit der Solidarität – und sie sa-

cken ihre Gewinne wieder ein. Und wer bezahlt dafür? Die Gesellschaft.

Diese Krise zeigt deutlich, dass Verschuldung eine Geldpumpe für die Finanzwirtschaft ist. Schulden sind eine unerschöpfliche Quelle des Profits, denn sie laufen darauf hinaus, für immer Zinsen zu zahlen, ohne je den ursprünglich geliehenen Betrag tatsächlich zurückzahlen. Darum nein, die Bevölkerung soll nicht für diese Covid-19-Verschuldung aufkommen müssen, wenn sie je zurückgezahlt werden soll. Sie soll von den Multinationalen, dem Finanzsektor und den GAFA (Google, Amazon, Facebook, Apple) finanziert werden, denn diese haben die Mittel dazu. Eine Voraussetzung dafür wäre aber, dass die Regierungen dies wirklich wollen. Und darin liegt das Problem. Ist Politik nicht auf das Gemeinwohl ausgerichtet? Dann, liebe Regierung, übernimm Verantwortung gegenüber deiner Bevölkerung.

KONZERNVERANTWORTUNG

Nun müssen die Firmen ihre Versprechen erfüllen

SGB. Der SEV bedauert wie der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) das knappe Scheitern der Konzernverantwortungsinitiative am Ständemehr. Die Gegner/innen haben im Abstimmungskampf klar die Absichten der Initiative unterstützt und sich lediglich darauf berufen, dass deren Weg falsch sei. Nun werden die Firmen beim Wort genommen, dass sie die abgegebenen Versprechen auch einhalten.

Der SGB wird darauf bestehen, dass der nun in Kraft tretende indirekte Gegenvorschlag konsequent umgesetzt, die Umsetzung kontrolliert und die hohe Zustimmung in der Bevölkerung bei der Ausgestaltung der Verordnung berücksichtigt wird. Damit alle Verstösse gegen Menschen- und elementare Arbeitsrechte sowie Umweltstandards öffentlich werden.

Der SGB setzt sich weiterhin mit den europäischen und weltweit vernetzten Gewerkschaften für eine gerechte Weltwirtschaft ein. Kinderarbeit, Ausbeutung in Textilfab-

riken, vergiftete Flüsse beim Rohstoffabbau, Gewalt gegen Gewerkschafts-Aktivist/innen müssen verhindert werden. Ziel bleibt, die für viele Arbeitnehmende ausbeuterische Weltwirtschaftsordnung zu verbessern und für gerechte Handelsbeziehungen zu sorgen.

Kriegsgeschäfte-Initiative

Der SGB bedauert die Ablehnung der Kriegsgeschäfte-Initiative. Für die betroffenen Institutionen wäre ein Ausschluss von Investitionen in Kriegsmaterial ohne grosse Mehrkosten oder Renditeeinbussen umsetzbar gewesen. Nun sind die bestehenden Hebel für nachhaltigere Anlagen zu nutzen. Viele Stiftungsräte von Pensionskassen mit paritätischer Vertretung der Versicherten setzen sich für eine sozial- und umweltverträgliche Anlagepolitik ein. Dieses Engagement muss nun weitergeführt und verstärkt werden. Viele versicherte Arbeitnehmende wollen mit ihrem Alterskapital keine unethischen Anlagen unterstützen.



Schluss mit Menschenrechtsverletzungen und Umweltverschmutzung!

www.konzern-initiative.ch

GENFER VERKEHRSBETRIEBE (TPG)

Nach dem Versagen nur halbherzige Massnahmen?

Vivian Bologna/Übersetzung Fi. Am 18. November haben die TPG eine interne Untersuchung angeordnet, nachdem rund 20 Mitarbeitende beim kantonalen Arbeitsinspektorat gegen zwei tyrannische Kader – darunter die HR-Leiterin – Klagen eingereicht hatten. Die Untersuchung wird ein externer Partner durchführen. Während des Untersuchungszeitraums zieht sich die von den Klagen vor allem betroffene HR-Leiterin aus der Personalführung zurück.

Der SEV hatte seit mehr als drei Jahren Alarm geschlagen, doch die TPG-Direktion hatte die Probleme allzu lange geleugnet und das Leiden der Mitarbeitenden ignoriert. Das Arbeitsinspektorat schreibt in seinem Bericht an den TPG-Direktor von «grosser psychologischer Not» und dass es «äusserst selten vorkommt, dass eine so grosse Zahl von Mitarbeitenden in unser Büro kommt, um über ihre Arbeitsbedingungen zu klagen».

Die für die TPG zuständige SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano beurteilt die Entwicklung in dieser Sache nicht nur positiv: «Wir können zwar zufrieden sein, dass eine Untersuchung eingeleitet wurde, aber wir bedauern, dass die TPG-Leitung damit zugewartet hat, bis sie vom Arbeitsinspektorat dazu gezwungen wurde. Sie hat in dieser Angelegenheit versagt und insbesondere ihre

Pflicht zum Schutz der Gesundheit des Personals versäumt, indem sie wegschaute.»

Zudem bleibt die HR-Leiterin von zu Hause aus für die TPG tätig und soll die neue Personalstrategie fertigstellen. In der Personalführung wird sie durch ihren Stellvertreter ersetzt. «Wir hoffen, dass diese Massnahmen das Personal genügend schützen, haben aber Zweifel, ob die halbe Kaltstellung der HR-Leiterin genügt. Wie weit reicht ihr Arm noch? Und ist es angesichts des Umfangs und der Art der gegen sie erhobenen Vorwürfe wirklich gerechtfertigt, dass sie eine Personalstrategie entwickelt?», fragt Valérie Solano.

Für die Sektion SEV-TPG ist es unerlässlich, dass die Untersuchung sowohl innerhalb der Personalabteilung als auch in der Marketing-, Verkaufs- und Kommunikationsabteilung von einer professionellen, unabhängigen und integren Stelle durchgeführt wird. Vom Verwaltungsrat erwartet der SEV, dass er Klarheit und Transparenz einfordert. «Wir sind stolz darauf, leidende Mitarbeitende ermutigt zu haben, sich ans Arbeitsinspektorat zu wenden, das für psychosoziale Probleme am Arbeitsplatz zuständig ist. Jetzt hoffen wir, dass alle Kolleg/innen, die gelitten haben, bei der Untersuchung aussagen werden. Vor allem auch jene, die sich fürchteten, zum Arbeitsinspektorat zu gehen», sagt Valérie Solano.

PV BUCHS-CHUR

Vorstand und GPK wieder komplett



Christian Niggli, neues Vorstandsmitglied.



Ruth Crescente, neue Revisorin.

August Mettler. Gerne hätten wir mit unseren Mitgliedern Versammlungen abgehalten, die Sektionsreise und Wanderungen durchgeführt und dabei viele interessante, frohe und gemütliche Stunden erlebt. Fast alles mussten wir dieses Jahr wegen des Coronavirus absagen. Die Gesundheit unserer Mitglieder hat für uns absolute Priorität.

Die Hauptversammlung im März konnte nicht durchgeführt werden und wurde auf die Herbstversammlung vom 10. November verschoben. Leider konnte auch diese aus den bekannten Gründen nicht durchgeführt werden. In dieser speziellen Situation entschieden sich der Vorstand und die GPK für eine Versammlung am 10. November ohne Sektionsmitglieder. Dabei wurden das Protokoll der Herbstversammlung 2019, die Jahresrechnung 2019 mit Revisorenbericht und das Budget 2021 durch die GPK geprüft und genehmigt. Für die Amtsperiode 2021 bis 2024 wurden fol-

gende Vorstandsmitglieder wiedergewählt: Marco Blaser, Präsident, Jan Sterma, Vizepräsident/Mutationsführer, August Mettler, neu Kassier, Willi Kühne und Agnes Richli. Neu wurde Christian Niggli als Aktuar in den Vorstand gewählt. Auch die bisherigen Revisoren Walter Geering, Peter Senn und Christian Pitschi wurden bestätigt. Neu wurde Ruth Crescente in die GPK gewählt. Den abtretenden Vorstandsmitgliedern Bruno Tanner, Kassier und Herbert Schibig sowie Jules Ackermann, Revisor, wurde für ihre jahrelange ausgezeichnete Arbeit herzlich gedankt. Die restlichen Traktanden gaben zu keinen Diskussionen Anlass.

Bei Interesse können das Protokoll, die Jahresrechnung und das Budget beim Präsidenten angefordert werden. Die bestellten Kalender werden per Post versandt.

Ein besonderes Jahr neigt sich dem Ende zu. Wie wird es wohl enden?

TS MITTELLAND

Vorstand in stiller Wahl wiedergewählt

Andreas Müller. Pünktlich eröffnete Präsident Björn Schiemann die Generalversammlung (GV) vom 19. November in Bern und begrüßte den Vorstand, die beiden Kassensrevisoren Jürg Wymann und Franz Bächler sowie den ehemaligen Sektionspräsidenten Beat Jurt. Infolge der aktuellen Coronasituation waren keine Gäste dabei.

Der Präsident informierte über den Ablauf der GV, und die Traktanden wurden genehmigt. Das Protokoll der letztjährigen GV und der Jahresbericht 2019 wurden ebenfalls genehmigt und dankt. Kassier Urs Aebischer präsentierte die Rechnung, die einen

Verlust von CHF 2 221.70 ausweist, bei einem Vermögen von CHF 57 450.80. Das Budget 2020 sieht eine Nullrunde vor. Vielen Dank an Urs Aebischer für die kompetente Kassenführung. Die Anwesenden nahmen den GPK-Bericht zur Kenntnis und genehmigten die Rechnung 2019 und das Budget 2020 einstimmig.

Infolge der bereits erwähnten Situation wurde der Vorstand in einer stillen Wahl wie folgt wiedergewählt: Björn Schiemann, Präsident; Thomas Känzig, Vizepräsident; Urs Aebischer, Kassier und Andreas Müller, Sekretär/Aktuar.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen.
ISSN 2624-7801
Auflage: 23 922 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 36 256 Ex.), WEMF-beglaubigt 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, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnemente und Adressänderungen: SEV Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.-.
Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Produktion: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Druck: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 17. Dezember 2020.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 10. Dezember 2020, 8 Uhr.

Inserateschluss: 7. Dezember 2020, 12 Uhr.

Sektionen

16.1. RPV Zürich

Clean-Tagung verschoben. Die Clean-Tagung vom 16. Januar findet nicht statt. Ersatzdatum ist der Samstag, 5. Juni 2021 mit Beginn um 10.30 Uhr im Restaurant Gottard in Goldau. Infos werden zu gegebener Zeit an die Sektionen TS und RPV verschickt, die diese an den Arbeitsorten auflegen werden.

Pensionierte

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 Rangierpersonal Basel

Höck – Achtung Datumsänderung!
Der nächste Höck ist am Montag, 7.

Dezember und der darauffolgende im neuen Jahr am 4. Januar 2021. Wenn es für alle gut ist, treffen wir uns dann immer am ersten Montag im Monat zum Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.
Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

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

5.1. Pensioniertes Zugpersonal Basel

Stammtisch Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
14 Uhr, Rest. Bundesbahn, 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

15.12. PV St. Gallen ABSAGE

Absage Adventsfeier Liebe Mitglieder, leider müssen wir 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, ein gutes neues Jahr und hoffen auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.
sev-pv.ch/de/sektionen_st-gallen

10. und 17.12. PV Wallis ABSAGE

Absage Weihnachtsfeiern In Anbetracht der derzeitigen Massnahmen im Wallis betreffend Covid-19 müssen wir leider die geplanten Weihnachtsfeiern vom 10. Dezember in Martigny und vom 17. Dezember in Brig absagen. Es ist kaum anzunehmen, dass wir diese Grossanlässe 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 Mitglieder ausweisen diese Daten bekannt geben. 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

Agenda 18 / 20

UNSERE VERSTORBENEN

Bäder Anna-Maria; JG 1933; Witwe des Christian, Chur. PV Buchs-Chur.

Bucher Josef; JG 1933; Sekretär, Luzern. PV Luzern.

Christen Bruno; JG 1938; Bürochef des Betriebs, Goldau. PV Luzern.

De Boni Bernhard; JG 1945; Sekretär, Schaffhausen. PV Winterthur-Schaffhausen.

Delaloye Denise; JG 1932; Witwe des Camille, Riddes. PV Wallis.

Dreier Josef; JG 1939; Fahrdienstleiter, Pratteln. PV Basel.

Dufing Emil; JG 1926; Stationsvorstand, Bern. VPT BLS.

Genevey Pierre-François; JG 1944; Clarens. VPT MOB.

Gfeller Heinz; JG 1935; Wagenkontrollbeamter, Bern. PV Bern.

Göldi Elsa; JG 1929; Witwe des Jakob, Rorschach. PV St. Gallen.

Hagnauer Ernst; JG 1931; Zugführer, Mels. PV Buchs-Chur.

Locher Erwin; JG 1946; Zugchef National, Wallenwil. PV Zürich.

Luginbühl Ernst; JG 1930; Lokomotivführer, Spreitenbach. PV Zürich.

Luginbühl Ottilia; JG 1953; Witwe des Beat, Zollikofen. PV Bern.

Manser Theres; JG 1929; Witwe des Robert, Bern. PV Bern.

Pillet Fernand; JG 1935; Spezialhandwerker, Saxon, PV Wallis.

Schenker Max; JG 1929; Rangierlokomotivführer, Dulliken. PV Olten und Umgebung.

Schenker Virginia; JG 1933; Witwe des Renato, Starrkirch-Wil. PV Olten und Umgebung.

Schindler Karl; JG 1955; Technischer Kontrollleur, Emmenbrücke. RPV Zentralschweiz.

Schmet Ida; JG 1930; Witwe des Christian, Sedrun. PV Olten und Umgebung.

Schnüriger Martin; JG 1940; Zugchef, Rothenthurm. VPT Südostbahn.

Schweizer Maria; JG 1934; Witwe des Georg, Luzern. PV Luzern.

Spescha Emalia; JG 1935; Witwe des Benedikt, Chur. PV Buchs-Chur.

Stöcklin Klara; JG 1929; Witwe des Oskar, Binningen. PV Basel.

Streiff Ludwig; JG 1928; Bahnhofinspektor Stellvertreter, Wattwil. PV St. Gallen.

Suter Gertrud; JG 1925; Witwe des Josef, Sarnen. PV Luzern.

Suter Rosa; JG 1929; Witwe des Hans, Zürich. PV Zürich.

Wassmer René; JG 1925; Stellwerkbeamter, Derendingen. PV Olten und Umgebung.

Widmer Alfred; JG 1931; Lokomotivführer, Böckten. PV Basel.

Zimmermann Martin; JG 1948; Schienentraktorführer. Niederscherli. VPT BLS.

Zurfluh Werner; JG 1947; Wagenkontrollleur, Schattdorf. PV Uri.

ZPV RHEINTAL-CHUR

25-Jahre-Jubiläumsversammlung

Peter Fritschi. Die Jubiläumsversammlung – 25 Jahre Sektion ZPV Rheintal-Chur – fand am 9. Oktober mit 31 Mitgliedern und 6 Gästen in Malans statt. Stolz bemerkte Präsidentin Martine Lendi, dass vier Teamleiter anwesend waren. Dies zeige, dass es möglich sei, eine Sozialpartnerschaft zu leben und miteinander einen Weg nach vorne zu finden.

Ruedi Baumann, Peko und Ralph Kessler, Zentralpräsident ZPV informierten über aktuelle Peko-Themen und ZPV-Geschäfte wie der Start des Stoffmaskentests, die Kundenbegleitung 2020, die Selbstabfahrt IR 13 sowie die Priorisierungsgespräche.

Der Jubiläumsteil wurde in die Abschnitte Vergangenheit – Gegenwart – Zukunft unterteilt. Carlo Decasper berichtete kurzweilig und sehr unterhaltsam, wie die Sektion entstanden war. Durch seine Recherche hatte er einige Kuriositäten gefunden, unter anderem einen Leserbrief um 1930 aus der Gewerkschaftszeitung «Signal». Dieser handelte vom Umgang mit dem «Spucken» in den Zügen. SEV-Vize-

präsidentin Barbara Spalinger war für die Gegenwart zuständig. Sie berichtete über die aktuellen Sparmassnahmen und die Weiterentwicklung des Lohnsystems. Zum Thema Zukunft hatte Regierungsrat Peter Peyer den Auftrag erhalten, sich ein paar Gedanken zu machen. Die Gewerkschaft müsse eine Balance zwischen der Beibehaltung des Erreichten und dem Fortschritt finden. Seine Überlegungen beinhalteten den Wandel des Berufsbildes vom Zugbegleiter zum Kundenbegleiter. Die Sichtweise bestimme die Einordnung ob Fortschritt oder nicht.

Martine Lendi gab ihre Demission als Präsidentin bekannt. Sie möchte die neue Präsidentin oder den neuen Präsidenten gerne persönlich einführen und ein Jahr lang (vor ihrer Pensionierung) begleiten.

Nach der Versammlung wurde die neue «Ahnengalerie» präsentiert und der ehemalige ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet wurde für sein langjähriges Engagement im ZPV zum Ehrenmitglied des ZPV Rheintal-Chur ernannt.

ZPV LUZERN

Herbstversammlung

Nicole Gomes. Die Herbstversammlung vom 19. Oktober in Luzern war lediglich von 13 Teilnehmenden besucht. Präsidentin Susanne Kratzer hielt die Informationen kurz, zumal man sich des Risikos wegen dem Coronavirus bewusst war.

Die Wahlen wurden durchgeführt. Herzliche Gratulation an Susanne Kratzer, sie wurde einstimmig für die neue Amtsperiode als Präsidentin gewählt. Ebenfalls tritt Daniel Schindler als Vizepräsident eine neue Amtsperiode an. Herzliche Gratulation zur einstimmigen Wahl. Angela Kigyos verabschiedet sich aus dem Vorstand, da ihr Amt mit der Schliessung des Depots Erstfeld endet. Herzlichen Dank an dieser Stelle für ihre wertvolle Arbeit und den Einsatz. Jana Glaus, Vertreterin Jugend/Tourenverantwortliche behält sich vor, ihre Amtszeit allenfalls früher zu beenden, wenn sich eine berufliche Änderung ergeben würde. Der übrige Vorstand wurde in globo einstimmig wiedergewählt. Das Amt als Beisitzer/in bleibt weiterhin vakant. Anlässlich der ZPV-Delegiertenversammlung wurden aus Luzern Stefan Moser als Delegierter GAV-Ausschuss SBB und Mario Ventrici als GAV-Delegierter gewählt.

Am Peko-Meeting mit der Leitung MSD sowie Sozialpartner gab es von der Leitung SBB ein Dankeschön für die Superzahlen bei der Kundenzufriedenheit. Von unserer

Seite wurde bemängelt, dass die Verständigungsfristen bei der Einteilung nicht eingehalten werden und generell eine Abwechslung fehlt und die Früh-/Spättouren oft ZK gefahren werden müssen. Es wurde Besserung gelobt. Der Kontrollgrad im Regionalverkehr (RV) wurde erhöht. Um Mitarbeitenden mit der neuen Ausbildung die Gelegenheit zu geben, als Z ihr Fachwissen und ihre Erfahrung zu verbessern, soll man ihnen die Z-Funktion überlassen. Das führte zu grossen Diskussionen, denn die Unsicherheit, welche rechtlichen Konsequenzen das hätte, konnte man deutlich spüren. Die Peko ist bemüht, mit der Leitung eine schweizweit einheitliche Regelung zu finden. Sicherheitsrelevante Schäden sollten unserer Ansicht nach künftig im TIP besser hervorgehoben werden, was aber nur schleppend vorwärts geht. Die Resultate der zweiten Schwerpunktwochen im Abfertigungsprozess sind deutlich besser geworden. Ziel ist, dass wir die 90 % künftig erreichen werden. Eine schweizweite Veloreservationspflicht ist gemäss SBB-Ceo Vincent Ducrot geplant. Unser Antrag Lead Zulagen RV wurde an der Delegiertenversammlung abgelehnt, da bereits ein ähnlicher, weniger konkreter Antrag besteht.

Die Termine für das neue Jahr sind noch in Planung und werden baldmöglichst im Aushang und auf der Webseite publiziert.

«VERTEIDIGUNGSZONE»

Schutz vor Holcim



Federico Franchini, Area /
Übersetzung Jörg Matter
federico.franchini@areaonline.ch

Seit Mitte Oktober besetzen mehrere Aktivist*innen das Land der Zementfabrik Holcim auf dem Mormont-Hügel. Sie wollen die Erweiterung eines Steinbruchs blockieren, der ein wichtiges Naturgebiet zerstören würde. Mit der Besetzung wollen diese jungen Menschen aber auch ihre Wertvorstellungen durchsetzen, die von einer Politik und Wirtschaft verraten werden, die wenig zur Bekämpfung der Auswirkungen des Klimawandels beitragen. Eine Reportage.

Vor uns steht ein riesiger Industriekomplex: Ein hoher rauchender Schornstein und mehrere graue Türme. In kubischen Buchstaben ist der Slogan zu lesen: «Ihr regionaler Partner für nachhaltiges Bauen». Wir befinden uns in Eclépens, einem Dorf im Kanton Waadt, gegenüber einem der grössten Zementwerke der Schweiz. Es ist seit 1953 aktiv, produziert 800'000 Tonnen pro Jahr und gehört der Holcim (Suisse) Sa, einer Tochtergesellschaft des weltweit grössten Zementherstellers, dem multinationalen Zuger Unternehmen Lafarge-Holcim. Das Werk liegt strategisch günstig zwischen einem Mergelsteinbruch im Süden und einem Kalksteinbruch im Norden. Der Kalksteinbruch liegt direkt hinter dem Industriegelände: ein riesiger Krater, in Terrassen unterteilt. Er wird demnächst zu Ende ausgebeutet sein. Holcim hat aber bereits die Erlaubnis erhalten, auf der anderen Seite

des Hügels in das Gebiet von La Sarraz vorzudringen. Dort besetzen die Aktivist*innen das Gelände und richteten die erste Zone à défendre (Zad, «Verteidigungszone») in der Schweiz ein.

Orchideen gegen Beton

Am Eingang zum besetzten Gebiet erwartet uns Pico (Name geändert), Mitglied des Kollektivs «die Orchideen». Der Name bezieht sich auf die wilden Orchideen, die in diesem Gebiet wachsen. «Wir sind hier, weil wir den Mormont schützen und gegen den rücksichtslosen Verbrauch der natürlichen Ressourcen kämpfen wollen», erklärt der junge Mann, der direkt auf den Punkt kommt: «Angesichts der Langsamkeit der Justiz und mangels Gesetzen, die die Natur wirklich schützen, bleibt uns nichts anderes übrig, als uns zu engagieren.»

Die Erweiterung des Steinbruchs ist Gegenstand einer Klage beim Bundesgericht von Pro Natura, Helvetia Nostra und fünf Privatklägern. Das Urteil wird für Anfang 2021 erwartet. In der Zwischenzeit bereiten sich die «Zadistes» zwar mit mulmigem Gefühl, aber gut gerüstet darauf vor, den Winter hier zu verbringen.

Pico führt uns ins Zentrum des besetzten Gebietes: Bei einem alten, verlassenen Haus, bereiten ein junger Mann und eine junge Frau Essen für alle zu. Das Menü, streng vegan, ist fast fertig. «Wir sind gegen die Zerstörung des Hügels und seiner Ökosysteme», sagt Pourpre (Name geändert), eine andere Aktivistin, während sie uns zwischen Jurten und unter Baumhäusern durchführt. Die junge Frau ist in verschiedenen Protestbewegungen für den Klimaschutz aktiv.

Aber ist es nicht besser, fragen wir etwas provokativ, Zement in der Schweiz mit einheimischem Material zu produzieren, anstatt ihn aus dem Ausland zu importieren, wo die Umwelt- und Arbeitsnormen schlechter sind? «Dieses Argument wird von Holcim selbst verwendet und bedeutet schlicht und einfach die Ablehnung von Verantwortung, geographisch und zeitlich, da der neue Steinbruch in nur sieben Jahren ausgebeutet werden soll», erklärt die Aktivistin. Ihr Kollege fügt an: «Wir wollen die Umweltauswirkungen des Gesteinsabbaus zur Zementherstellung hinterfragen. Brauchen wir sie wirklich so sehr?» Darauf haben wir keine Antwort.

Sicher ist, dass die Zementindustrie für 5-6 % der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich ist. In der Schweiz sind von den sechs grössten Treibhausgas-Emittenten fünf Zementwerke. Drei davon, auch Eclépens, gehören zu Holcim.

Wir erreichen den höchsten Punkt des besetzten Perimeters und blicken auf den Steinbruch: Von hier aus können wir die wirkliche Breite des Kraters und das geschäftige Treiben der Lastwagen sehen. Kurz darauf kommen einige Jeeps mit Blinklichtern auf uns zu. Die Holcim-Mitarbeiter sagen uns, dass eine Sprengung erfolge und wir uns in sicheres Gebiet zurückziehen müssten. In Deckung hören wir die Explosion, spüren eine starke Vibration unter unseren Füssen. «Sie haben Glück», sagt man uns, «pro Jahr gibt es nur hundert Sprengungen.»

Die Bedeutung der Industrie

Inspiziert durch ähnliche Aktionen in Deutschland und Frankreich, ist die «Zad» von

La Sarraz eine Premiere in der Schweiz. Die Anwesenheit der Aktivist*innen wird von einem grossen Teil der Bevölkerung begrüsst: «Sie besuchen uns, bringen Lebensmittel und Material; sie haben uns enorm geholfen», sagt Pourpre.

Aber nicht alle stehen ihnen wohlwollend gegenüber. «Holcim nimmt die Bedenken der Aktivisten ernst. Gleichzeitig ist die gegenwärtige Situation illegal und daher inakzeptabel. Deshalb hat Holcim eine Klage eingereicht», bestätigt ein Konzernsprecher per E-Mail. Der Bürgermeister von La Sarraz und Mitglied des Waadtländer Grossen Rates für die FDP, Daniel Devely, hat in einer Anfrage an die Regierung gefragt, ob Massnahmen ergriffen werden, «um die Mitglieder des Kollektivs zu vertreiben, das sich auf dem Holcim gehörenden Areal niedergelassen hat». Auch der Bürgermeister von Eclépens, Claude Dutoit, ist gegen die Besetzung.

Holcim war in der Vergangenheit ein wichtiger Arbeitgeber, der zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region beigetragen hat. Die Realität ist heute aus beschäftigungs-, aber auch aus fiskalpolitischer Sicht eine andere. Der Hauptsitz der Muttergesellschaft befindet sich in der Innerschweiz, und das Unternehmen zahlt nur eine Steuer pro Kubikmeter abgebauten Gesteins: Man schätzt, dass der Beitrag an die Millionenbudgets der zwei Gemeinden nur einige hunderttausend Franken ausmacht.

Den Aktivist*innen geht es jedoch weniger um diese Zahlen als darum, ein starkes Signal für eine andere, menschlichere und ökologischere Wirtschaft zu setzen. Mit weniger Zement.



WIE LANGE NOCH?

Tibert Keller

Trotz stetem Rückzug des Rhonegletschers unterhalten die Betreiber des Belvédère Bazar am Furkapass (noch) die traditionelle, jedes Jahr aus dem Eis geschlagene Grotte. Das Bild entstand am 20. Oktober, kurz nach Beginn der Rückbauarbeiten. Die Blachen hemmen etwas

das klimabedingt unaufhaltsame Abschmelzen des Eises.

Eher als Bahnfotograf bekannt, stillt eine breite Sujetpalette meinen Bildjagdtrieb.
www.tibert.ch

?

QUIZ

Hast du aufmerksam gelesen?

1. Wieso hat das Bundesamt für Verkehr gegen die beiden Unternehmen BLS und VBL Strafanzeige eingereicht?

- Sie sollen ihrer Managementetage zu viele Boni ausbezahlt haben.
- Sie sollen Bund und Kantone als Besteller getäuscht und zu hohe Subventionen erwirkt haben.
- Sie sollen heimlich Fahrzeuge beschafft und diese nicht versteuert haben.

2. Das Personal von ... ist seit 1. Oktober 2020 nicht mehr dem Gesamtarbeitsvertrag unterstellt

- SBB Cargo
- Swissport Genf
- Swiss

3. Die ETF hat eine Studie zur Gewalt an Frauen bei der Arbeit im Transportsektor veröffentlicht. Wie viele Frauen haben demnach Gewalt erlebt am Arbeitsplatz?

- Knapp die Hälfte
- Knapp zwei Drittel
- Knapp ein Viertel

4. Zu welchem Thema kommt die künftige LPV-Präsidentin Hanny Weissmüller zu Wort?

- Auswirkungen von autonomen Lokomotiven auf den Lokführermangel
- Auswirkungen des Lokführermangels auf die Einteiler
- Auswirkungen des Lokführermangels auf den Frauenanteil bei den Lokführern

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 9. Dezember 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 den richtigen Antworten verlosen wir **Büchergutscheine im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in der Ausgabe Nr. 19. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz aus Nr. 17/2020:
b/b/b/b

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat:
Wanya Frey, Igis.
Mitglied VPT Rhätische Bahn.

AUF DEN SPUREN VON ...

Yuri de Biasi, Rangierlokfahrer



Yuri de Biasi im SBB-Personenbahnhof Chiasso.

*Ferruccio Calogero Noto/Übers. Jörg Matter
zeitung@sev-online.ch*

Yuri mit Bart und schwarzer SEV-Mütze: Bis vor einigen Jahren konnte man ihn regelmässig gar von den Perrons des Bahnhof Chiasso aus im Führerstand einer Rangierlok durchfahren sehen. Oder wie er Waggons an- und abkoppelte und Kompositionen auf dem Abfahrgleis bereitstellte. All das ist Vergangenheit, da fast keine Rangierlokomotiven mehr verkehren.

«Das Rangieren, wie wir es kannten, ist im Aussterben begriffen. Im Passagierbahnhof Chiasso arbeiten wir heute fast nur noch mit Triebzügen, festen Kompositionen, die wir bereitstellen oder ins Depot verschieben müssen. Im Rangierbahnhof Chiasso gibt es noch ein paar Loks, aber auch hier sind es mit der fortschreitenden Zunahme fester Kompositionen auch im Güterverkehr immer weniger.» Das ist eine radikale Änderung im Vergleich zu der Zeit, als alle Kompositionen im internationalen Verkehr wegen der Spannungsänderung die Lok wechseln mussten. Es war auch normal, Wagen an Züge anzuhängen, von ihnen abzukoppeln oder sie ganz neu zusammenzustellen. «Ein radikaler und viel zu schnell fortschreitender Wandel. Besonders für ältere Menschen ist die Anpassung anstrengend. Die erforderlichen Fertigkeiten und Kenntnisse sind immens gestiegen: Früher mussten wir uns z. B. nur mit unseren vier Rangierlokomotiven auskennen, heute ist für jeden elektrischen Zugtyp spezifisches Wissen erforderlich. All dies trägt dazu bei, die körperliche und psychische Belastung zu erhöhen.»

Ich spreche mit Yuri in einem ruhigen Moment im kleinen Büro der Rangierer am Bahnhof. «Die SBB hat sich sehr bemüht; in den letzten Jahren hat sich die Situation bezüglich Richtlinien, Geräten und Prozessen stark verbessert. Doch das allgemeine Stressniveau ist gestiegen; nicht nur, was die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten betrifft, sondern vor allem bezüglich Arbeitstempo. Durch den Versuch, die – exakt gemessenen – Einsatzzeiten zu optimieren, werden diese immer knapper und damit belastender. Bei unserer Arbeit müssen wir ein Höchstmass an Konzentration aufbringen, und ohne ausreichende Erholungszeit steigt das Risiko für Unaufmerksamkeiten.»

Yuri fing schon in sehr jungen Jahren bei der Eisenbahn an. 1982, im Alter von 16 Jahren, begann er eine zweijährige Ausbildung als «Jung-

arbeiter» bei der SBB, in der die Lehrlinge die Möglichkeit hatten, in den damals meist besetzten Bahnhöfen verschiedenste Servicetätigkeiten zu erlernen und auszuführen: Rangieren, Reinigen, Instandhaltung der Bahnhofsinfrastruktur, Gepäckdienst, Fahrgastbetreuung usw. «Ich war zwei Jahre zuvor aus dem Jura, wo ich geboren wurde, ins Tessin gekommen. Tatsächlich ist meine eigentliche Muttersprache Französisch, ich musste bei meiner Ankunft erst Italienisch lernen, obwohl meine Familie aus Ligurien eingewandert war. Nach Abschluss meiner Ausbildung habe ich sofort als Rangierer bei der SBB angefangen und seit 1989 bin ich Rangierlokfahrer in Chiasso.» Im Gegensatz zu den meisten Kollegen seiner Generation trat er nicht schon während seiner Ausbildung dem SEV bei. «Ich wurde 1990 SEV-Mitglied: aus Überzeugung und nicht, weil «man das so macht»; aus Solidarität und Gemeinschaftsgefühl. Seit 2003 bin ich Präsident der RPV-Sektion Tessin». Eine sehr aktive Sektion, der es nie an Engagement fehlt, wenn es darum geht, SEV-Aktionen zu unterstützen, in der aber auch ein ausgeprägter Sinn für Kollegialität und Zusammenhalt spürbar ist. «Die Sektion bringt Rangierer und Reinigungspersonal zusammen, obwohl dieses teilweise beim TS organisiert ist.»

Yuri ist auch Mitglied der Peko Division Personenverkehr und Präsident der Peko Operations-Cleaning/Rangier. Und er ist Mitglied der GAV-Konferenz: «Die Arbeit, die der SEV leistet, ist enorm und wird immer schwieriger. Zwar haben wir in den letzten Jahren sowohl bei jeder Erneuerung des GAV als auch bei laufenden Projekten in den verschiedenen Bereichen immer wieder etwas verloren. Aber wir müssen das vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Drucks der SBB sehen, die mit immer anspruchsvolleren Forderungen daherkommt. Das zwingt uns in die Defensive, und es ist daher schwierig, alles aufrechtzuerhalten. Aber es ist uns gelungen, viel grössere Zugeständnisse zu verhindern, die unvermeidlich gewesen wären, wenn wir nicht die Stärke gehabt hätten, die wir haben und die es uns ermöglicht, Widerstand zu leisten.» Eine grundlegende Tatsache, die den Kolleg/innen manchmal schwer zu erklären ist, denn die ganze Gewerkschaftsarbeit ist nicht immer allen ersichtlich. «Ich hoffe, dass sich mit dem neuen CEO die Haltung der anderen Seite ein bisschen verändert, aber wir können uns sicher nicht zurücklehnen – nicht in Anbetracht der Themen, die im Moment auf dem Tisch liegen, und der allgemeinen Situation, die wir alle gerade erleben.»

SCHLAUMEIER

Micha Dalcol

