



SEV Nr.8

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



BAHNHOF-
REINIGUNG

Nein zur Privati- sierung

▶ S. 2

EDITO von Christian Fankhauser,
Vizepräsident SEV

Sub- unternehmen – ein Unding

Die Ausschreibung der Buslinien im Kanton Jura ist zumindest teilweise zu einem guten Ende gekommen. Die drohende Vergabe an Subunternehmen, gegen die wir uns gewehrt haben, scheint auszubleiben. Postauto hat angekündigt, die Linien selbst betreiben zu wollen, was für die Mitarbeitenden bedeutet, dass sie einen guten GAV bekommen. Dieser Ausgang war nicht von Anfang an klar, die Möglichkeit einer Untervergabe von Linien an ein Unternehmen ohne GAV wurde erst am Schluss verworfen.

Auch nach dieser Klärung bleibt festzuhalten, dass die Ausschreibung aller Buslinien durch den Kanton Jura eine schweizerische Premiere war, mit der die öffentliche Hand jährlich 4 Millionen Franken einspart. Wobei nicht wirklich klar ist, woher das Geld kommen

soll. Dazu kommt, dass mehrere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Chemins de fer du Jura – die ihre Buslinien verloren haben – wegen dieses politischen Spiels ihren Arbeitgeber wechseln müssen.

Das jurassische Beispiel zeigt die Absurdität des Systems, das einzig mit dem Mittel des Wettbewerbs eine Verbesserung erreichen will, am Schluss aber kein anderes Ziel hat, als Kosten zu senken. Es scheint, dass andere Kantone dem Vorbild des Juras folgen wollen, was erneut sorgenvolle Zeiten für das betroffene Personal befürchten lässt.

Der starke Rückgang der Steuereinnahmen aufgrund von Corona könnte jetzt als willkommener Vorwand genommen werden, um Ausschreibungen vorzunehmen. In der Folge könnte das siegreiche Unternehmen wiederum sparen, indem es

Linien an günstigere Subunternehmen vergibt. Diese haben oft keine Gesamtarbeitsverträge abgeschlossen. Bisher hat erst der Kanton Waadt angekündigt, dass er bei den regionalen Buslinien keine Subunternehmen mehr zulassen will.

Die Kantone haben es in der Hand, bei ihren Ausschreibungen den Rahmen festzulegen. Es wäre gut, man könnte den Spielraum der Kantone begrenzen, denn diese vergessen gelegentlich ihre soziale Verantwortung. Welche Gesellschaft könnte ernsthaft daran interessiert sein, die Anstellungsbedingungen ihrer steuerpflichtigen Angestellten zu verschlechtern?

Dieser Kampf, ebenso gewerkschaftlich wie politisch, bleibt eines unserer wichtigsten Anliegen, erst recht in dieser Zeit der coronabedingt geschwächten öffentlichen Finanzen.

500 Entlassungen

SEV-GATA wird Kündigungen der Swiss als missbräuchlich einklagen.

3

SBB Cargo

Endlich stellt auch der Eigner Bund die Eigenwirtschaftlichkeit in Frage.

4

Straffrei Rasen?

Im Ausland das Gaspedal mal richtig durchzutreten ist keine gute Idee.

6

MBC entlässt SEV-Vertreter

Die Verkehrsbetriebe der Region Morges-Bière-Cossonay haben dem Vizepräsidenten der Sektion SEV-VPT MBC, einem langjährigen Lokführer, gekündigt, weil er seit Jahren auf Mängel bei der Dienstplanung hinweist. Die Direktion schiebt andere Gründe vor. 67 Kolleg/innen unterschrieben eine Solidaritätspetition, die am 14. Juni von SEV-Vertretern der Direktion übergeben wurde.

Zwei Peko-Sitze bei Infra gehen an SEV

Bei den Kampfwahlen für vakante Sitze in SBB-Personalkommissionen haben bei der Infrastruktur zwei SEV-Kandidaten gewonnen: Wir gratulieren **Jean-Marc Im-seng**, Projektleiter bei I-EN-PJN-PJM, zur Wahl in die *Peko Fläche Energie, Finanzen, HR, SQU, Prozesse und Transformation*, sowie **Christoph Mettler**, Zugverkehrsleiter in der Betriebsführungsregion Ost, zur Wahl in die *Peko Fläche Fahrplan und Betrieb*.

GAV für BLS-Schiffahrt wird bald verhandelt

Der SEV hat sich am 8. Juni mit der BLS-Schiffahrt zu einer ersten Auslegeordnung für die künftigen Anstellungsbedingungen des Schiffspersonals ab 2022 getroffen. Nach der Verabschiedung von Kurzfristmassnahmen wegen der Pandemie (siehe SEV-Zeitung Nr. 7/21) wurden nun die Themen für kommende GAV-Verhandlungen skizziert, gegenseitige Erwartungen ausgetauscht und das Vorgehen diskutiert. Wichtig sind die Verhandlungen wegen der geplanten Auslagerung der Schiffahrt in eine Tochtergesellschaft. Ziel ist, die Verhandlungen bis September abzuschliessen.

Stellen bei ISS Genf bedroht

Am Genfer Flughafen hat ISS bei einer Ausschreibung von Swissport ihren bisherigen Auftrag an Vebege verloren. Nun will ISS alle 88 Mitarbeitenden, die vor allem Flugzeuge reinigen, entlassen. SEV-GATA und der VPOD suchen mit allen Parteien Lösungen fürs Personal, das bereits unter der monatelangen Kurzarbeit stark gelitten hat. Eine Personalversammlung fand bereits statt, eine zweite ist am 29. Juni geplant.



An vorderster Front bei der Verteidigung des öffentlichen Dienstes.

SBB IMMOBILIEN

4000 x Nein zur Privatisierung

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

SBB Immobilien will nur noch die am stärksten frequentierten Bahnhöfe vom eigenen Personal reinigen lassen. Die Reinigung aller Flächenbahnhöfe soll privatisiert und deshalb auf 130 bis 150 Temporärmitarbeitende verzichtet werden. Dagegen hat der SEV eine Petition lanciert – mit grossem Erfolg, wie Patrick Kummer, zuständiger Gewerkschaftssekretär, im Interview erklärt.

Wie viele Kolleg/innen haben sich gegen die Privatisierung der Reinigung ausgesprochen?

Patrick Kummer: Direkt von der Auslagerung betroffen sind 130 bis 150 Temporärstellen, unterzeichnet haben die Petition aber über 4000 Mitarbeitende der SBB. Das zeigt, wie gross die Solidarität unter den SBB-Kolleg/innen ist. Die Auslagerung von Service-public-Leistungen – von Kernaufgaben der SBB – kommt beim Personal offensichtlich nicht gut an.

Was fordert der SEV mit der Petition?

Anstatt die Temporärstellen abzubauen und auszulagern, müssen die rund 150 Temporärmitarbeitenden intern bei der SBB angestellt werden. Viele der Betroffenen arbeiten schon seit vielen Jahren für die SBB. Doch nicht nur

aus personeller Sicht ist die Auslagerung problematisch, sondern auch aus politischer, denn dieser Schritt widerspricht mehreren Zielen des Bundesrates für die SBB: So soll die SBB etwa den Anliegen verschiedener Regionen Rechnung tragen. Doch wenn die Leistungen an weniger stark frequentierten Bahnhöfen ausgelagert werden, führt dies zu einer Schwächung der Regionen.

Die SBB spricht zwar von «einer Chance für lokale und regionale Anbieter». Dieses Argument ist aus meiner Sicht aber gefährlich. Es ist definitiv nicht die Aufgabe der SBB, durch die Auslagerung von Service-public-Leistungen die regionale Wirtschaft zu fördern.

Ein zweites bundesrätliches Ziel besagt, Kooperationen sollen nur eingegangen werden, wenn diese das Kerngeschäft unterstützen. Die Zusammenarbeit mit externen Reinigungsfirmen trägt hingegen massgeblich zur Schwächung bei.

Was ist deiner Meinung nach überhaupt der Grund für diese Auslagerung?

Diese Auslagerung ist nicht die erste und wird wohl auch nicht die letzte bei SBB Immobilien sein. Die Tendenz sieht ganz klar so aus, als wolle sich SBB Immobilien hin zu einem «Real Estate Bewirtschafter» entwickeln: also möglichst viele Aufgaben auslagern und sich auf die Betreuung der externen Dienstleister konzentrieren. Dies widerspricht den Zielen des Bundesrats und ist auch aus Sicht des SEV

eine falsche Entwicklung: SBB Immobilien muss ein ganzheitlicher Leistungserbringer werden.

Wie geht es jetzt für die betroffenen Mitarbeitenden weiter?

Die betroffenen Temporären sind stark verunsichert und sorgen sich um ihre Jobs und ihre Zukunft. Offiziell erfolgt der schrittweise Abbau ab Mitte 2022. Die Verunsicherung ist aber auch bei den SBB-Reiniger/innen sowie den Teamleitern gross. Denn auch sie wissen nicht, an welchem Bahnhof sie künftig eingesetzt werden und ob sie überhaupt noch ein Team zu leiten haben. Der SEV wird aber alles daransetzen, diesen Abbau zu verhindern und eine Internalisierung der 150 Temporärmitarbeitenden zu erreichen.

Die SBB behauptet zwar, dass dies keine Privatisierung sei. Die Temporären arbeiteten aber bisher gemeinsam mit den internen Angestellten in der Verantwortung der SBB. Neu sollen diese Arbeiten von privatwirtschaftlichen Reinigungsunternehmen übernommen werden – sprich: eine klassische Privatisierung von Service-public-Leistungen.

Ein Paket mit den rund 4000 Unterschriften wurde der SBB am 18. Juni auf dem Postweg aus Bellinzona zugestellt. Warum wurde die Petition Vincent Ducrot nicht persönlich überreicht?

Die federführenden Sektionen des SEV haben die Petition ganz klar an Vincent Ducrot adressiert, aus Sicht der betroffenen Mitglieder handelt es sich bei Auslagerungen um ein Thema, das den ganzen Konzern betrifft und entsprechend in der Verantwortung des CEO liegt. Dieser fühlt sich aber offenbar nicht zuständig: Vincent Ducrot lehnte die Entgegennahme der an ihn gerichteten Petition ab und verwies den SEV an die Leitung Immobilien. Aus meiner Sicht ist das verwunderlich, gibt Ducrot sich doch sonst als sehr nahbar und offen für die Anliegen der Mitarbeitenden. Wir haben die Petition nun stattdessen im Anschluss an ein Pressegespräch per Post an Vincent Ducrot zugestellt.

Angelo Stroppini: «Basisarbeit ist entscheidend»



Wenn von Privatisierung die Rede ist, werden Tessiner/innen sofort hellhörig. SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini erklärt warum.

Angelo, der Alarm wegen der Privatisierung der Bahnhofsreinigung wurde im Tessin ausgelöst. Wie ist es zu dieser Petition gekommen?

Dank unserem dichten Vertrauensleutenetz und unserer Basis- und Vernetzungsarbeit sind wir sehr wachsam, gut informiert und vor allem auch reaktiv. Unsere Tessiner Basis hat die Petition gestartet und mich aufgefordert, zu reagieren und die SBB-Strategie in Frage zu stellen.

Im Tessin wurden rund 1300 Unterschriften gesammelt. Wie erklärst du dir diesen Erfolg?

Unsere Vertrauensleute sammelten die Unterschriften mit grosser Entschlossenheit ausschliesslich im direkten Kontakt mit den Betroffenen, denen sie die Hintergründe der Petition erklärten. Alle Unterschriften wurden durch unsere Leute vor Ort gesammelt. Echte Gewerkschaftsarbeit, auf die ich stolz bin. Im Tessin reagiert man auf Privatisierungen von Unternehmensteilen besonders sensibel. So hat die SBB vor ein paar Jahren die Schneeräumung privatisiert, die früher in ihrer Verantwortung lag. Seither kommt es bei Schneefall ständig zum organisatorischen Chaos und SBB-Aufrufen an die Reisenden, mit dem Bus statt der Bahn in die Leventina zu fahren.

Was stört dich am aktuellen Privatisierungsprojekt besonders?

In der Reinigung arbeiten Kolleg/innen zum Teil seit mehr als fünf Jahren mit einem Temporärvertrag. Die SBB muss sie anstellen, statt ihre Situation noch prekärer zu machen, indem sie sie an ein privates Unternehmen abschiebt. Der Gipfel aber ist, dass die Mitarbeitenden von Privatfirmen, die die Bahnhöfe künftig reinigen, laut SBB weiterhin an ihrem SBB-Logo erkennbar sein sollen. Inzwischen arbeiten die Betroffenen im Tessin in Unterbesetzung und machen sich Sorgen, weil sie nicht wissen, wie es für sie beruflich und arbeitsvertraglich weitergeht.

Françoise Gehring/Übers. Markus Fischer

GIORGIO TUTI antwortet

«Der SEV ist politisch nicht neutral!»

Wieso hat sich der SEV an der Kampagne zum CO₂-Gesetz beteiligt? Sollte eine Gewerkschaft in einem Thema, das nicht zu ihrem Kerngebiet gehört, nicht neutral bleiben?

Unser Engagement fürs CO₂-Gesetz hat in der Tat viele Reaktionen bei unseren Mitgliedern ausgelöst, insbesondere auf unserer Facebook-Seite. Ich werde später noch kurz auf unsere Argumente für dieses Gesetz zurückkommen. Aber zunächst möchte ich die Frage beantworten, wie neutral eine Gewerkschaft sein soll.

Was sagen unsere Statuten? Sie lenken unser Handeln und prägen unsere Positionen. Artikel 4 besagt, dass der SEV konfessionell neutral und politisch unabhängig ist. Der SEV ist also nicht zu politischer Neutralität verpflichtet. Hingegen ist er unabhängig von politischen Parteien. Der SEV kann aber mit Parteien zusammenarbeiten, um seine gewerkschaftlichen Ziele zu erreichen, wenn dazu politische Lobbyarbeit erforderlich ist. Der SEV ist seit jeher in zwei Bereichen politisch aktiv: in der Sozialpolitik, wo es darum geht, bestmögliche Rahmenbedingungen für die Altersvorsorge zu schaffen, und in der Verkehrspolitik.

Einige Berufsverbände sind der Meinung, dass sie sich nur auf die Arbeitsbedingungen und damit auf die Beziehung zu den Arbeitgebern konzentrieren sollten. Der SEV hingegen findet es nötig, auch politisch zu handeln, um die Interessen der Arbeitnehmenden zu verteidigen. In den letzten Jahren haben wir uns dafür eingesetzt, dass die Konzession für den Fernverkehr in einer Hand bleibt, um zu verhindern, dass der Wettbewerb die Anstellungsbedingungen und Löhne untergräbt. Ebenso haben wir uns gegen Fernbusse gewehrt, die zu Lohndumping beim fahrenden Personal geführt und die Bahn unter Druck gesetzt hätten. Unser politisches Engagement hängt folglich immer auch mit den Anstellungsbedingungen und Löhnen zusammen.

Beim CO₂-Gesetz standen für uns vor allem zwei Aspekte im Fokus: Die mit dem Klimafonds verbundenen Arbeitsplatzperspektiven und die Überzeugung, dass der öffentliche Verkehr ein wichtiger Teil der Lösung gegen die globale Erwärmung ist.

Giorgio Tuti ist SEV-Präsident. Hast auch du eine Frage an den SEV, dann schreibe uns an zeitung@sev-online.ch

ALIBI-KONSULTATION

Swiss schafft Fakten – missbräuchlich

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die Swiss hat den Bodenpersonal-Gewerkschaften nicht die nötige Zeit gelassen, «Vorschläge zu unterbreiten, wie die Kündigungen vermieden oder deren Zahl beschränkt sowie ihre Folgen gemildert werden können», wie es Art. 335f OR bei Massentlassungen verlangt. Damit hat sie das Konsultationsverfahren verletzt. Deshalb betrachtet SEV-GATA, die Luftverkehrsabteilung des SEV, die Kündigungen als missbräuchlich und wird sie auf dem Rechtsweg bekämpfen.

Am 6. Mai informierte Swiss die drei Bodenpersonal-Gewerkschaften in einem 30-Minuten-Call erstmals über den geplanten Stellenabbau und zeigte ihnen am 10. Mai rudimentär die Folgen für das Bodenpersonal auf. Und erst am 25. Mai beantwortete sie die Fragen, die ihr die

Gewerkschaften als Grundlage zur Erarbeitung ihrer Vorschläge gestellt hatten, und liess darin wichtige Eckdaten offen – z. B. dazu, welche Abteilungen an welchen Standorten in welchem Ausmass von Kündigungen betroffen sind. Trotzdem verlangte die Swiss die Vorschläge der Gewerkschaften schon per 27. Mai.

SEV-GATA wird Kündigungen als missbräuchlich einklagen

«Die Swiss hat den Gewerkschaften eine einigermassen fundierte Eingabe verunmöglicht», hält SEV-GATA-Präsident Philipp Hadorn fest. «Damit sind die Kündigungen formell missbräuchlich. Deshalb ermutigt SEV-GATA seine Mitglieder, gegen ihre Kündigungen Einsprache zu erheben, und strengt eine Präzedenzfall-Klage vor Gericht wegen Missbräuchlichkeit an.

Vor allem auch ist SEV-GATA nach wie überzeugt, dass eine Massentlassung zum jetzigen Zeitpunkt übereilt und unnötig ist.

Unnötige Massentlassung

«Das Impfen der Bevölkerung schreitet voran, der digitale Nachweis der Corona-Freiheit wird das Fliegen bald vereinfachen und die Zahl der Buchungen ist bereits angestiegen», erklärt Philipp Hadorn. «Dank der nochmals verlängerten Kurzarbeitsentschädigungen und dank dem Bankkredit, den die Swiss mit Hilfe des Bundes aufnehmen konnte, ist die Airline überhaupt nicht zu solch massivem Abbau gezwungen. Sie riskiert damit einen Mangel an Fachkräften im Wiederaufschwung des Luftverkehrs und vernachlässigt ihre soziale Verantwortung für die Mitarbeitenden, die mit der Kurzarbeit schon erhebliche Lohnopfer gebracht haben, wie auch mit freiwilligen Massnahmen sowie vorübergehenden Einschnitten mit Krisen-GAVs.»

Doch die Swiss zieht den Abbau durch: Rund 500 Mitarbeitende im In- und Ausland erhalten die angeblich unvermeidliche Kündigung - davon 138 am Boden inkl. Technik. Beim Kabinenpersonal gibt es 334 Entlassungen, bei den Pilot/innen verordnete Arbeitszeitreduktionen im Umfang von rund 120 Stellen. Mit den freiwilligen Pensenreduktionen, den vorzeitigen Pensionierungen und der natürlichen Fluktuation baut Swiss damit bis Ende 2021 rund 1700 Vollzeitstellen ab. Das sind 22,5 Prozent der 7550 Vollzeitstellen (bzw. 9500 Mitarbeitenden) im Jahr 2019, vor der Pandemie.

SEV-GATA unterstützt betroffene Mitglieder

Nach Erhalt eines Rechtsschutzgesuches von den Betroffenen wickelt SEV-GATA die Einsprache und die Klage gegen ihre Kündigung wegen Missbräuchlichkeit ab – Details im Membermail 7 vom 15. Juni. Das von SEV-GATA mit Swiss vereinbarte Outplacement unterstützt Betroffene bei der Stellensuche. SEV-GATA hilft Mitgliedern bei der Wahrung ihrer Interessen, d. h. bei der Prüfung der Austrittsmodalitäten (Kündigungsfrist, Leistung aus Sozialplan).

Gewerkschaftssekretärin Sheila Belometti (sheila.belometti@sev-online.ch) führt an sechs Tagen bis 8. Juli in Zürich-Kloten Sprechstunden und zwei Flächenbesuche durch – siehe Special Member Mail vom 18. Juni. Darin finden sich auch die Links für zwei Online-Meetings am 29. Juni und 7. Juli. Über info@sev-gata.ch können individuelle Beratungen («face to face» oder telefonisch) vereinbart werden.



Noch hat Covid die Swiss im Griff, doch die Buchungen steigen wieder und ihr Hilfskredit ist längst nicht verbraucht. Darum ist die Entlassung von 500 Mitarbeitenden unverständlich.



Nach den Kantonen Neuenburg, Genf, Jura und Tessin führt **Basel-Stadt als erster Deutschschweizer Kanton** einen gesetzlichen **Mindestlohn** ein dank dem Volks-Ja zum Gegenvorschlag zur Mindestlohninitiative von Gewerkschaften und Linksparteien. «Das ist ein Schritt hin zu einem besseren Schutz der Löhne im Kampf gegen Dumping», schreibt der SGB. Er bedauert aber, dass 21 Franken pro Stunde zu wenig sind und die Liste der Ausnahmen viel zu lang; bestehende (tiefere) Mindestlöhne gemäss allgemeinverbindlichen GAV und Normalarbeitsverträgen; bis 70 Stunden Arbeit auf Abruf für ein Unternehmen pro Kalenderjahr; Angestellte, die vor allem im Ausland tätig sind; Praktikumsverträge bis sechs Monate ... «Trotzdem hat dieses Abstimmungsergebnis Signalcharakter für andere Kantone», freut sich der SGB, dessen nationale Mindestlohninitiative 2014 klar abgelehnt wurde.

Mit dem **Nein zum CO₂-Gesetz** entfallen CO₂-Abgaben etwa auf Flugtickets, die in den **Klimafonds** geflossen wären, welcher Massnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen fördern sollte. Dies **könnte den Ausbau der Nachtzüge bremsen**, denn die SBB hoffte auf Mittel aus dem Fonds, um das erwartete jährliche Betriebsdefizit von 30 Millionen Franken der geplanten zehn Nachtzuglinien zu decken. Grundsätzlich will die SBB am Ausbau dennoch festhalten, liess aber offen, ob sie Tempo und Umfang des Ausbaus anpassen muss. Der Nationalrat nahm am 16. Juni ein Postulat an, das vom Bundesrat Abklärungen fordert, wie das Nachtzugangebot weiterentwickelt werden kann.

UMFRAGE ZU SBB CARGO

Mach mit!

SEV. SBB Cargo steht seit Jahren wegen ungenügender Erträge in der Kritik. Kaum zählbare Reorganisationen, Strategieanpassungen und auch Veränderungen bei der Eignerschaft und besonders in der Leitung führten zu Unsicherheit bei den Mitarbeitenden. Den aktuellen GAV konnten wir im Januar im Rahmen der Verhandlungen über die Covid-Sparmassnahmen bis Ende 2023 verlängern. Die GAV-Verhandlungen haben noch nicht begonnen. Vor ihrem Start müssen wir mit SBB Cargo klären, wie wir das Lohnsystem weiterentwickeln, nachdem nun das SBB-Lohnsystem neuverhandelt wurde, und wie die zukünftige Unternehmensstrategie von SBB Cargo aussieht, die gerade neu definiert wird.

Um die Interessen der Mitarbeitenden bei den GAV-Verhandlungen optimal vertreten zu können, möchten wir wissen, wie du SBB Cargo erlebst und wo dich der Schuh drückt. Bevor die Mitglieder der GAV-Konferenz SBB Cargo die Forderungen zum neuen GAV definieren, möchten wir mit dieser Umfrage deine Erfahrungen, Einschätzungen und Bedürfnisse kennen lernen.

Mit dem vollständigen Ausfüllen des Fragebogens in ca. 15 Minuten kannst du am Wettbewerb mit attraktiven Preisen teilnehmen: Wir verlosen 3 x Reka-Geld im Wert von 300 Franken, sowie 10 Gutscheine für den SEV-Shop über 30 Franken. Die Verlosung findet Ende September statt. Zur Umfrage kommst du über diesen Link: <http://bit.ly/umfrage-cargo>. Herzlichen Dank für deine Mitarbeit, damit wir deine Interessen erfolgreich vertreten können. Auch Mitarbeitende, die nicht SEV-Mitglieder sind, können mitmachen, doch um die Verhandlungsposition des SEV zu stärken, sollten sie ihm beitreten.

LOHN(UN)GLEICHHEIT

SBB und BLS erhalten Label «We pay fair»

Markus Fischer. Das revidierte Gleichstellungsgesetz sieht bei grösseren Unternehmen Analysen zur Lohngleichheit vor. Die SBB beauftragte damit letztes Jahr das Kompetenzzentrum für Diversity und Inklusion der Uni St. Gallen (CCDI), das eine unerklärte geschlechtsspezifische Lohndifferenz von 0,4 % zu Ungunsten der Frauen errechnete. Damit erhielt die SBB das Label «We pay fair», denn der Wert liegt unter der Toleranzgrenze von 5 %, die der Bund festgelegt hat. Die 0,4 % liegen auch deutlich unter der Differenz von 1,7 %, die im Jahr 2019 ermittelt wurde.

«Diese Verbesserung ist erfreulich und darauf zurückzuführen, dass die SBB inzwischen den Unterschieden nochmals nachgegangen ist und auch die Einstufung bei Stellenantritt geprüft hat», sagt SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger. «Hier sind offensichtlich Korrekturen erfolgt. Diesem Beispiel sollten andere Bahnen noch folgen.»

Bei SBB Cargo betrug der Wert letztes Jahr 1,1 %. Bei der BLS kam der Wirtschaftsprüfer DBO auf einen Wert von 1,5 % und bei BLS Cargo auf 1,6 %. Somit erhielten diese Bahnen das Label ebenfalls. «Die guten Lohngleichheitswerte der Bahnen sind vor allem darauf zurückzuführen, dass sie Lohnsysteme haben, denn diese machen Diskriminierungen grundsätzlich schwieriger», erklärt Spalinger. «Bei Unternehmen ohne Lohnsystem ist die Lohngleichheit allgemein schlechter.»

EIGENWIRTSCHAFTLICHKEIT VON SBB CARGO

Uvek bestätigt Handlungsbedarf

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Seit Jahren streicht SBB Cargo Zustellpunkte und hängt Kunden vom Wagenladungsverkehr (WLV) ab, um die vom Bund geforderte Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen. Nun gibt es im zuständigen Departement Uvek endlich ein Umdenken, wie seine Stellungnahme zur Interpellation «Handlungsbedarf bei SBB Cargo» von Edith Graf-Litscher zeigt.

Zum Abbau des WLV gab der Bund indirekt den Auftrag, indem er 2015 ins totalrevidierte Gütertransportgesetz schrieb, dass SBB Cargo eigenwirtschaftlich zu geschäften hat, und indem er seine Betriebsbeiträge an den Güterverkehr strich. Solche gibt es heute vom Bund nur noch, wenn auch ein Kanton Beiträge bezahlt. Vergeblich kämpfte der SEV gegen diese Eigenwirtschaftlichkeit und für die Anerkennung des Güterverkehrs als Service public. Ungehört blieb auch seine Forderung, für den Binnen- und Export/Import-Güterverkehr ebenfalls ein Verlagerungsziel des Bundes einzuführen wie für den Transitverkehr, um Klima und Umwelt zu schonen. Denn der Bahngüterverkehr verursacht bis 20 Mal weniger CO₂ als der Strassenverkehr und benötigt bis zu sechs Mal weniger Energie als Lastwagen (gemäss VöV). Auch ist der Schwerverkehr eine Belastung für Bevölkerung und Strassennetz.

Wenigstens befreite das neue Gesetz die SBB nicht von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe anzubieten. Und es verbesserte die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr, indem es diesem mit neuen Instrumenten attraktive Trassen sicherte, durch einen besseren Einbezug der Kantone und der Branche in den Planungsprozess für den Gütertransport und durch die Ermächtigung des Bundes, Investitionen in Anschlussgleise und Umschlaganlagen zu subventionieren.

Dennoch blieb der Binnengüterverkehr von SBB Cargo unrentabel trotz Abbau von

Zustellpunkten und weiteren Sparübungen. «Mit der Eigenwirtschaftlichkeit kann die Bahn die Verlagerung zur Erreichung der Klimaschutzziele nicht bewerkstelligen und den Bedürfnissen der Wirtschaft, der Regionen und der Politik nicht gerecht werden», bilanziert Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP/TG und SEV-Gewerkschaftssekretärin, in ihrer Interpellation vom 9. Juni. Und fragt den Bundesrat, ob er die Ansicht teilt, dass gesetzlicher Handlungsbedarf besteht.

Zeit für Standortbestimmung und neue Rahmenbedingungen

Diese Frage hat das Uvek bereits eindeutig bejaht: «Es besteht klar Handlungsbedarf und die Arbeiten sind angelaufen», erklärte Uvek-Sprecherin Annetta Bundi in einem Artikel von CH Media (z. B. «Luzerner Zeitung»). Vorstösse wie dieser seien eine willkommene Gelegenheit «für eine Standortbestimmung zum Güterverkehr» und «für eine politische Grundsatzdiskussion».

Abbau des Cargo-Netzes stoppen

Bundi sandte auch eine klare Botschaft an SBB Cargo: Es dürfe «aufgrund von kurzfristigen unternehmerischen Entscheiden nicht zu einer Redimensionierung des Netzes und zu einem dauerhaften Verkehrsverlust auf der Schiene kommen». Darüber ist der SEV, der genau dies seit Jahren fordert, äusserst froh: «Dieses Zeichen aus dem Departement ist umso wichtiger, weil die Eigenwirtschaftlichkeit für SBB Cargo vorläufig weiterhin gilt», sagt Graf-Litscher. «Für die Zeit, bis die Standortbestimmung und allfällige gesetzliche Anpassungen vorgenommen sind, gibt der Eigner SBB Cargo also die Vorgabe, keine Abbaumassnahmen mehr vorzunehmen, die das Verlagerungsziel gefährden könnten. Kurz: SBB Cargo soll nicht weiter Geschirr zerschlagen, das nicht mehr zusammengeflickt werden kann.»

Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn ist ebenfalls erleichtert: «In der Ära Leuthard hat das Uvek die Abbaustrategie von

SBB Cargo unter dem Vorzeichen der Eigenwirtschaftlichkeit stets gestützt. Dass es SBB Cargo nun verbietet, voreilig Fakten zu schaffen wie in den letzten Jahren mit dem Abbau des WLV, ist eine Kehrtwende.»

Schrumpfkur stoppen und Infrastrukturen beibehalten

«Bis eine neue Strategie vorliegt, muss SBB Cargo jetzt aber auch sofort die laufenden tiefgreifenden Reorganisationen stoppen, die den Abbau von Dutzenden von Stellen vorsehen», fordert Philipp Hadorn. «Auch hier muss das Uvek ein Machtwort sprechen, denn SBB Cargo behauptet, es sei auf jeden Fall besser, auf einem 'gesunden Rumpf' wieder aufbauen zu können. Doch mit der geplanten Schrumpfkur riskiert SBB Cargo, dass ihr das nötige Personal für ein baldiges, nachhaltiges Wachstum fehlen wird.»

Wichtig sei zudem, die Nutzung von Infrastrukturen wie Anschlussgleisen und Verladeanlagen weiterhin zu fördern und stillgelegte Anlagen wieder in Betrieb zu nehmen. «Auch soll SBB Cargo kleinere Kunden nicht mehr vergraulen, sondern Wege suchen, sie mit guter Qualität bei der Stange zu halten. Dafür gilt es innovative öffentliche Fördermassnahmen vorzuschlagen und zu nutzen, statt diese als unnötig abzutun. Die SBB und SBB Cargo müssen nun klar dazu stehen, dass es bei der Eigenwirtschaftlichkeit Handlungsbedarf gibt, und eine Wachstumsstrategie für SBB Cargo entwickeln.»

Das Uvek erarbeitet nun bis etwa Ende Jahr einen Bericht. «Wir müssen diese Chance nutzen und beim Uvek Lösungsvorschläge einbringen, wie der Güterverkehr auf der Schiene wachsen kann, damit die Klimaziele erreicht werden», sagt Edith Graf-Litscher. Solche Ideen gelte es zusammen mit allen Betroffenen zu erarbeiten. «Der SEV fordert nicht fundamentalistisch, Güterwagen bis ins hinterste Dörfchen zuzustellen, sondern realistische, bezahlbare und sinnvolle Lösungen, um möglichst viel Verkehr auf die Schiene zu bringen.»



Entleeren von Getreide in ein Silo: Damit der Schienengüterverkehr eine Zukunft hat, ist die nötige Infrastruktur zu fördern und zu erhalten.

14. JUNI

Die Frauen wurden laut



Bern.

Françoise Gehring / Übersetzung: Jörg Matter francoise.gehring@sev.ch

Die Schweizer Frauen sind zäh und haben im langen Kampf um ihre Rechte in der Vergangenheit Geduld bewiesen. Aber jetzt sind sie des Wartens müde und haben das in der ganzen Schweiz laut kund getan.

30 Jahre nach dem ersten nationalen Frauenstreik und zwei Jahre nach dem historischen Streik von 2019 gingen in der ganzen Schweiz Frauen auf die Strasse. Dabei durfte der SEV nicht fehlen. Von Genf bis Bellinzona, von Lausanne bis Bern über Zürich und Basel: Mehr als hunderttausend Demonstrantinnen waren in vielen Schweizer Städten unterwegs. Sie alle hatten eine klare Botschaft: Nein zur ständigen Diskriminierung in den Bereichen Lohn, soziale Sicherheit, Arbeit und Privatleben. Die Liste der Benachteiligungen ist lang: zu viel Gewalt gegen Frauen; zu viele Teilzeitbeschäftigungen, die sich auch bezüglich Sozialversicherungen auswirken; zu grosse Last auf den Schultern der Frauen durch unbezahlte Arbeit; zu viel Ausdrücke des Hasses und des «Bodyshamings»; zu grosse Diskriminierung auf dem Arbeitsmarkt.

Täglich wird jede Frau in der Schweiz ab 15:19 Uhr im Vergleich zu ihrem männlichen Kollegen nicht mehr bezahlt. Und ab diesem Moment ist es jeden Tag so, als würde sie «umsonst» arbeiten. Deshalb organisierte die SGB-Frauengruppe anlässlich des Frauenstreiks in Bellinzona am 14. Juni einen Flashmob: Am weissen Turm des Castelgrande wurden zwei Transparente entrollt: «Angriff auf das Privilegienschloss» und «Erobern wir die Gleichstellung». In Lausanne wurde das Patriarchat in Brand gesetzt; der Bundesplatz in Bern wurde von Militanten besetzt, und in Genf wurden am Eingang zum Palais des Nations Parolen für gleiche Rechte und gegen Gewalt an Frauen angebracht.

Proteste gab es auch gegen die Reform AHV 21, die das Rentenalter für Frauen auf 65 Jahre anheben wird. «Das ist ein Skandal» sagten viele. 2019 hatte eine grosse Anzahl von Frauen – schweizweit eine halbe Million – deutlich gemacht, dass eine Erhöhung des Rentenalters für Frauen nicht in Frage kommt. Was macht das Parlament? Es geht in die entgegengesetzte Richtung. Das ist inakzeptabel.

In allen vier Ecken des Landes diskutierten die SEV-Frauen über die Notwendigkeit der Präsenz von Frauen in der Transportbranche, die immer noch zu gering ist. Das ETF-Projekt «Women in Rail» zielt darauf ab, Vielfalt als Vorteil und die Präsenz von Frauen als zwingend hervorzuheben. Das Engagement für Gleichberechtigung hat nichts von seiner Kraft verloren.



©KEYSTONE/LAURENT GILLIERON



Bellinzona.

FRANÇOISE GEHRING



Lausanne.

©KEYSTONE/LAURENT GILLIERON



Basel.

ESTHER WEBER

LINK ZUM RECHT

Rasen im Ausland



§ SEV Rechtsschutzteam

Was tun, wenn nach den Ferien mit dem Auto oder Motorrad im Ausland von dort eine Busse wegen zu raschen Fahrens oder gar ein Führerscheinentzug ins Haus flattert?

Auch in diesem Jahr wird sie wiederkommen, die Ferienzeit. Und vielleicht gerade in diesem Jahr umso mehr, werden wieder ganz viele Schweizer Autos auf ausländischen Strassen unterwegs sein. Was für eine Freude: mit Sack und Pack und Kind und Kegel über die Autobahn. Dort darf man ja auch schneller fahren als in der Schweiz und kann dann auch schneller das Auto ausladen und sich von den Anstrengungen der Fahrt erholen. Aber Vorsicht: Die Polizei ist auch dort zwar nicht gerade auf der Pirsch, aber doch auf dem Weg...

Böse Überraschung nach den Ferien

Das hat auch Max gemerkt. Auf dem Weg in den Süden von Frankreich hat er es recht flott angehen lassen. Die Polizei hat er genau so wenig gesehen wie den Blitzkasten. Er musste auf der Karte nachsehen, wo das etwa gewesen sein könnte. Nun, drei Monate später, bekommt er ein Schreiben von der französischen Polizei: Bei erlaubten 130 km/h war er 50 km/h zu schnell und erhält so drei Monate Ausweisentzug. Max überlegt sich, ob er das einfach ignorieren soll.

Das dürfte keine so gute Idee sein. Das Schweizer Recht kennt den Ausweisentzug, und die Schweiz hat mit verschiedenen Staaten Abkommen unterzeichnet, die das Inkasso von ausländischen Bussen in der Schweiz zulassen oder den Behörden im Rahmen der Rechtshilfe eine Halterabfrage ermöglichen. Das heisst also, dass Bussen aus dem europäischen Raum den Schweizer Behörden bekanntgegeben werden.

Ausländische Bussen

Somit können Bussen aus dem Ausland in der Schweiz eingetrieben werden. Bei Staaten ohne direktes Inkassoabkommen wie z. B. Italien empfiehlt es sich, die Bussen auch so zu bezahlen. Wenn nicht, wird die betroffene Person in das jeweilige Fahndungsregister aufgenommen, was eine Einreiseverweigerung und weitere hohe Kosten bis hin zu Gefängnis nach sich ziehen kann.

Führerausweisentzug in der Schweiz

Wird nach Schweizer Recht ein Ausweis entzogen, kann dies bei Fahrunfähigkeit oder hoher Gefährdung anderer direkt vor Ort geschehen oder im Rahmen eines Administrativverfahrens. Der Zeitpunkt für den Beginn des Entzugs kann innerhalb eines bestimmten zeitlichen Rahmens abgemacht werden, muss aber in einem Stück erfolgen. Vom Entzug sind alle Fahrkategorien betroffen.

Führerausweisentzug im Ausland

Im Falle eines Führerausweisentzugs nach Widerhandlung im Ausland gilt Artikel 16c bis des Strassenverkehrsgesetzes (SVG): Nach einer Widerhandlung im Ausland wird der Lernfahr- oder der Führerausweis entzogen, wenn

- Im Ausland ein Fahrverbot verfügt wurde; und
- Die Widerhandlung nach Artikel 16b und 16c als mittelschwer oder schwer zu qualifizieren ist.

Bei der Festlegung der Entzugsdauer sind die Auswirkungen des ausländischen Fahrverbots auf die betroffene Person angemessen zu berücksichtigen. Die Mindestentzugsdauer darf unterschritten werden. Die Entzugsdauer darf bei Personen, die im Administrativmassnahmenregister (Art. 104b) nicht verzeichnet sind, die am Begehungsort im Ausland verfügte Dauer des Fahrverbotes nicht überschreiten.

Das bedeutet nun, dass Bussen aus dem Ausland in der Schweiz wohl eingetrieben werden können, aber keine weiteren Massnahmen nach sich ziehen. Ein Ausweisentzug hingegen basiert grundsätzlich auf einer mittelschweren bis schweren Widerhandlung und wird somit von der schweizerischen Behörde nochmals geprüft. Die Schweizer Behörde ist aber an das Strafmass der ausländischen Behörde gebunden. Sie darf die Dauer nur erhöhen, wenn die betroffene Person bereits in der Schweiz auffällig war.

Was heisst das nun für Max? Er hat Glück gehabt, war er nicht in der Schweiz so flott unterwegs. Hier wäre das ein Raserdelikt. Nun, da er noch nie in ein Administrativverfahren nach Schweizer Recht verwickelt war, muss er seinen Führerschein für drei Monate abgeben. Zum Glück konnte er mit dem Chef eine Vereinbarung treffen, damit er trotzdem weiterarbeiten kann. Also schöne Ferien und eine gute und sichere Fahrt.

20 JAHRE GAV-POLITIK

Festschrift im SEV-Shop



Vivian Bologna/Übers. Markus Fischer Die SEV-Zeitung hat seit Anfang Jahr der Entwicklung der GAV-Politik im öffentlichen Verkehr eine Artikelserie gewidmet, ausgehend vom Inkrafttreten des ersten GAV SBB / SBB Cargo am 1. Januar 2001. Zur Feier des 20-jährigen Bestehens der Vertragspolitik im öV hat der SEV diese Serie nun als attraktive Broschüre herausgegeben, wobei der Autor Peter Moor, ehemaliger Leiter Kommunikation des SEV, die bereits veröffentlichten Artikel mit spezifischen Inhalten ergänzt hat. Der Titel «Partnerschaft auf Augenhöhe» unterstreicht die Stärke des SEV als Sozialpartner. Gestaltet wurde die Broschüre von unserem Grafiker Tiemo Wydler. Herausgekommen ist ein 96-seitiges

Büchlein mit übersichtlichem Layout und einer Fülle von Fotos der letzten 20 Jahre.

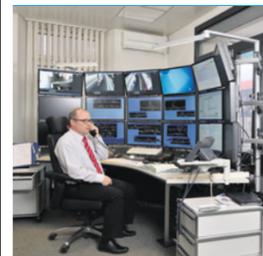
SEV-Präsident Giorgio Tuti erinnert daran, wie wichtig der Übergang zur GAV-Ära für unsere Gewerkschaft war: «Damit hat sich der SEV als Organisation und Gewerkschaft weiterentwickelt und etabliert. Wir können sagen, dass fast alle SEV-Mitglieder jetzt einen guten GAV haben.» Der SEV hat mehr als 70 GAVs unterzeichnet.

Bestell dein Exemplar

Mitglieder können die Broschüre kostenlos im Shop auf unserer Website sev-online.ch bestellen, ebenso die Broschüre zum hundertsten Geburtstag des SEV und die Chronik zum 75-Jahr-Jubiläum.

Wir sind eine moderne, kundenorientierte Unternehmung im Bereich Öffentlicher Verkehr und Tourismus mit rund 280 Mitarbeitenden im Oberaargau und Seeland.

Für unser Fernsteuerzentrum/Reisezentrum in Niederbipp suchen wir per sofort oder nach Vereinbarung eine/n engagierte/n, offene/n Mitarbeiter/in als



Aare Seeland mobil AG

Grubenstrasse 12
4900 Langenthal
+41 58 329 93 00
personal@asmobil.ch
www.asmobil.ch

Kauffrau/-mann ÖV / Fahrdienstleiter/in

Ihr neuer Job

- Steuern und überwachen des Zugverkehrs und leisten von betrieblichem Pikettdienst
- Verkauf und Beratung von Produkten des Öffentlichen Verkehrs und Tourismus im angeschlossenen Reisezentrum
- Disposition der Wagenzustellung im Güterverkehr

Ihr Profil

- Abgeschlossene Ausbildung als Kauffrau/-mann ÖV oder Bahnbetriebsdisponent/in
- Erfahrung oder Bereitschaft zur Ausbildung als Fahrdienstleiter/in
- Erfahrung in der Beratung der Fahrgäste und im Reiseverkauf
- Belastbar, flexibel und teamorientiert
- Freude am täglichen Umgang mit Menschen

Unser Angebot

- Eine sorgfältige Einführung in ein interessantes, vielseitiges Aufgabengebiet in einem kleinen Team
- Attraktive Anstellungsbedingungen
- Reisevergünstigungen für Sie und Ihre Familie

Ihr neuer Chef

Thomas Tinner, Leiter Betriebsführung, erteilt Ihnen gerne weitere Auskünfte, 058 329 93 96.

Ihre Bewerbung

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen mit Foto an Angela Rotzetter, Personalverantwortliche. Wir freuen uns auf Sie!

VORSTAND SEV

«Nach 18 Jahren als Vizepräsidentin ist es Zeit zu gehen»

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

In der Vorstandssitzung vom 11. Juni hat Vizepräsidentin Barbara Spalinger angekündigt, dass sie ihr Amt nach 18 Jahren in der Leitung des SEV auf Ende Jahr abgeben wird. Ein weiterer Hauptpunkt der Sitzung waren die Mobilisierungen im kommenden Herbst.

«Ende Jahr geht eine Ära zu Ende.» So brachte es SEV-Präsident Giorgio Tuti in einem Satz auf den Punkt,

nachdem Vizepräsidentin Barbara Spalinger ihren Abgang auf den 31. Dezember 2021 angekündigt hatte. «Im November bin ich 20 Jahre im SEV, 18 davon als Mitglied der Leitung», erläuterte sie an der Videositzung des Vorstands. «Es ist Zeit, den Stab weiterzugeben.» Sie betreute ab ihrer Wahl als Vizepräsidentin im Mai 2003 den KTU- und seit September 2019 den SBB-Bereich und leitete den Rechtsdienst. Zudem war sie die erste Frau in der SEV-Geschäftsleitung.

Doch noch ist nicht der Moment der Würdigungen gekommen, denn es ist klar, dass Barbara auch nach

der Ankündigung ihres Rückzugs ihre Dossiers bis zum letzten Tag engagiert weiterführt. Der Rücktritt ist Teil einer schrittweisen Erneuerung in der SEV-GL, die vor zwei Jahren mit dem Abgang von Manuel Avallo und dem Wechsel zu Christian Fankhauser begonnen hat. Der Vorstand hat das Verfahren für die Suche nach einem neuen Vizepräsidentenmitglied, idealerweise wieder eine Frau, eingeleitet. Die Stelle wird Mitte Juli ausgeschrieben, die Funktionsübernahme ist auf 1.1.2022 vorgesehen. Der Vorstand wird im Herbst die Bewerbungsgespräche führen.



SASCHA NIEDERHAUSER

Ein kämpferischer Herbst

Im Herbst stehen zahlreiche Mobilisierungen bevor, allen voran jene zur Altersvorsorge. Wenn sich nichts Wesentliches mehr ändert, wird die politische und gewerkschaftliche Linke gegen die AHV-Reform (AHV 21) das Referendum ergreifen, nachdem diese nun letzte Woche im Parlament auch durch die Schlussabstimmung gekommen ist. Dies dürfte das Thema der Mobilisierung des SGB sein, deren Details am 22. Juni festgelegt werden, nach Redaktionsschluss dieser Zeitung. Wir informieren online und in der Zeitung vom 16. Juli darüber.

Ein weiterer Höhepunkt im Herbst ist der Connecting Europe Express: Drei Züge durchqueren aus Anlass des europäischen Jahres der Schiene ganz Europa. Einer davon macht am 27. September Halt in Bern. An einem offiziellen Anlass werden auch Mitglieder des SEV teilnehmen, und Giorgio Tuti wird als SEV-Präsident und Präsident der Sektion Eisenbahn der ETF, das heisst als oberster Bahn-gewerkschafter Europas, sprechen. Tags darauf wird der Zug nach Basel weiterfahren. «Wir erhalten so die Gelegenheit, unsere Forderungen zu präsentieren», betont Giorgio Tuti.

SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT UNTERSEE UND RHEIN

Politische Arbeit des SEV trägt Früchte

Markus Fischer. Die Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) erhält von Bund und Kantonen nun doch Covid-Hilfe für das Jahr 2020, nachdem sie zuerst bei der Härtefallhilfe wie auch bei der Covid-Hilfe gemäss Personenbeförderungsgesetz leer ausging. Zum Umdenken der Behörden massgeblich beigetragen haben Vorstösse von Edith Graf-Litscher, SEV-Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin (SP/TG), im Eidgenössischen Parlament.

Die Pandemie hat der URh letztes Jahr übel mitgespielt: Die Passagierzahl sank gegenüber 2019 um 45 % auf knapp 186 000, und der Ertrag um rund 1,7 Mio. (33,5 %) auf 3,34 Mio. Franken. Daher drohte der URh ohne staatliche Hilfe ein Defizit von ca. 1,5 Mio. Fr. Doch zum Glück konnte die URh während fast sechs Monaten staatliche Kurzarbeitsentschädigungen von insgesamt rund 490 000 Franken beziehen – wogegen es anfänglich Widerstand gab, weshalb sich der SEV letztes Jahr auch schon dafür einsetzen musste.

Bund und Kantone helfen

Und nun haben der Bund und die Kantone Schaffhausen und Thurgau doch noch Covid-Hilfe für die URh gesprochen – was zuerst nicht möglich schien. Denn gemäss geltender Härtefallverordnung ist die URh von Härtefallhilfen des Bundes ausgeschlossen, weil die beiden Kantone zusammen 33 % der URh-Aktien besitzen, was 23 % zu viel ist für Härtefallhilfe. Und auf Covid-Hilfe gemäss Artikel 28a des Personenbeförderungsgesetzes hatte sie kaum Anspruch, weil sie Ende 2020 noch Reserven hatte, die gemäss aktueller Regelung bei touristischen Betrieben gänzlich von der Hilfe in Abzug gebracht werden – anders als bei öV-Betrieben. Doch die URh braucht Reserven, um Betriebsunterbrüche wegen Niedrigwasser durchstehen zu können. Zudem kann das nautische Per-

sonal kaum alle Sommer-Überstunden bis Ende Jahr abbauen. Dass diese Überstunden-Reserve die Covid-Hilfe schmälert, war vom Gesetzgeber sicher nicht gewollt ...

Darum forderte Edith Graf-Litscher im Parlament mit Vorstössen eine Änderung der Härtefallverordnung und des Artikels 28a PBG zugunsten von touristischen Betrieben wie der URh. Obwohl dieses Ziel bisher noch nicht erreicht wurde, haben die Vorstösse doch bewirkt, dass das Bundesamt für Verkehr nun doch zu Finanzhilfe bereit war – unter der Bedingung, dass sich die beiden Kantone daran beteiligen, was diese tun. Dank dieser gemeinsamen Covid-Hilfe von Bund und Kantonen sinkt das Defizit 2020 der URh laut Geschäftsbericht auf 421 000 Franken. Damit ist die Lage der URh zwar weiterhin schwierig, aber immerhin besser als ohne Covid-Hilfe.

Bund hilft öV auch im Jahr 2021

In der Sommersession haben National- und Ständerat zudem die Motion «Beiträge des Bundes an die finanziellen Lücken im öV auch fürs Jahr 2021» angenommen, die die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Nationalrats eingebracht hatte. Damit hat der Bundesrat den Auftrag, dem Parlament entsprechende finanzielle Mittel zu beantragen. Gemäss der Motion sollen «für den Ortsverkehr und den touristischen Verkehr die für das Jahr 2020 im Rahmen des Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise beschlossenen Regelungen möglichst inhaltlich gleichlautend zeitlich auf das ganze Jahr 2021 ausgedehnt sowie für den Fernverkehr eine spezifische Lösung gefunden werden.»

Angenommen haben National- und Ständerat auch die KVF-Motion für Beiträge des Bundes an Unternehmen des Schienengüterverkehrs zur Milderung der Covid-Folgen.

«Hoch die Trassen!»

Klar, das ist nicht der tägliche Schlachtruf in unserer Produktionsplanung. Doch um die Trassen dreht sich beim interessanten Job als Produktionsplanerin Transit schon sehr Vieles.

Um was genau, erfahren Sie hier:
blscargo.ch/jobs

blscargo.ch/jobs

bls cargo
Die Alpinisten.

SEV JUGEND RHB

Kniffliges Rätsel gelöst



ZVG

Jonah Schwendener. Die Gewerkschaftsjugend der Zugbegleiter der Rhätischen Bahn war wieder mal aktiv unterwegs. Vier Mitglieder haben sich in Davos für einen «Outdoor Escape Room» getroffen.

Im Raum des Veranstalters wurde das Spiel erklärt, danach konnte es losgehen. Die ersten Hinweise waren schnell gefunden, doch plötzlich kamen die Detektive nicht

mehr weiter. Es stellte sich heraus, dass nicht das ganze Material bereitgestellt wurde. Nachdem alles vorhanden war, konnte die Jagd nach den Verbrechern weitergehen. Es waren einige knifflige Rätsel dabei, aber schlussendlich konnte den Verbrechern das Handwerk gelegt werden.

Zum Abschluss dieses schönen Anlasses gab es noch einen feinen Zmittag.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG UNTERVERBAND PV

Nach Corona-Lockerungen starten PV-Sektionen wieder Aktivitäten

Alex Bringolf, Zentralsekretär PV

Der Zentralvorstand PV traf sich mit den Sektionspräsidenten Mitte in Seon zur jährlichen Aussprache. Zentralpräsident Roland Schwager sowie die Anwesenden freuten sich, dass die Sitzung physisch durchgeführt werden konnte. Die Sektionspräsidenten berichteten, dass sie in ihren Sektionen die traditionellen Ausflüge organisieren sowie die Herbstversammlungen planen.

Die Aufnahme der Hinterbliebenen von verstorbenen Mitgliedern in die Sektionen soll besser geregelt werden. Betroffene Witwen und Witwer sollen über ihren Eintritt in die

Sektion nach der Trauer gut informiert werden und ihr Einverständnis dazu bestätigen. Einige neu pensionierte Mitglieder möchten weiterhin an Versammlungen in den aktiven Sektionen teilnehmen, um ihre ehemaligen Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen wieder zu sehen. Die Haltung des PV bleibt, dass bei der Pensionierung ein Übertritt zum PV gemäss den SEV-Statuten erfolgen muss. Interessierten Mitgliedern soll aber mit einer Art «Sympathie Mitgliedschaft» der Besuch von Veranstaltungen bei ihren ehemaligen Sektionen möglich bleiben. Der Zentralvorstand PV wird einen Vorschlag erarbeiten, der die Interessen der Mitglieder und der Unterverbände abdecken kann.

Die neue Reka-Card stösst nicht überall auf Freude. Einige Rückmeldungen betrafen die jährliche Gebühr. Bei Coop sei das erste Jahr gratis und im Folgejahr zwei Franken günstiger als beim SEV. Könnte hier der SEV mit der Übernahme etwas Werbung für sich machen?

Die Initiative für eine 13. AHV-Rente wurde in den letzten Tagen eingereicht, der Schlusspurt beim Sammeln war äusserst erfolgreich.

Der Zentralvorstand und die Sektionspräsidenten freuen sich, dass mit den Lockerungen der Corona-Massnahmen die Aktivitäten in den Sektionen langsam wieder hochgefahren werden können. So nimmt der Kontakt zu den Mitgliedern zu und die Mitgliederbetreuung wird wieder besser möglich.

VPT STI

Erstmals übernimmt eine Frau das Steuer

Ueli Müller. 108 Jahre nach ihrer Gründung passierte bei der Sektion VPT STI Bemerkenswertes: Am 3. Juni wählte die gut besuchte Hauptversammlung mit Elisabeth Küng erstmals eine Präsidentin! Alle applaudierten Elisabeth unter den Augen von SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser und VPT-Vizepräsident René Schnegg zum einstimmigen Wahlergebnis.

Der abtretende Präsident Ueli Müller lobte die ausgezeichnete Arbeit der VPT-Branche Bus, dank der heute schon in vielen Unternehmen die durchschnittliche Dienstschicht auf unter zehn Stunden gefallen ist. Ein weiterer Grosse Erfolg ist unser Kampf gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen. Der Bundesrat hat am 21. April 2021 einen Vorschlag zur Umsetzung der Motion unserer SEV-Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin Edith Graf-Litscher vom 15. Juni 2017 gutgeheissen und in die Vernehmlassung gegeben. Diese dauert bis zum 11. August 2021. Wer den Führerausweis privat verliert, soll unter bestimmten Umständen beruflich trotzdem Busse fahren dürfen. Diese zwei Beispiele zeigen, was die Mitgliedschaft im SEV zustandebringt!

2019 hat die Sektion VPT STI eine Resolution an den SEV-Kon-



Elisabeth Küng ist die erste Präsidentin der VPT-Sektion STI.

gress eingereicht, die den Erhalt der FVP fordert. Christian Fankhauser informierte die Anwesenden nun über die nicht einfachen Gespräche des SEV mit dem BAV im Bestreben, alles in seiner Macht Stehende für den Erhalt der FVP zu tun.

Christian Fankhauser dankte allen Mitgliedern und dem Sektionsvorstand für ihre Arbeit und rief sie auf, bei der kommenden Abstimmung über eine 13. AHV-Rente nicht wieder typisch schweizerisch arbeitsam und bescheiden abzustimmen. Die letzten zwölf Monate haben bewiesen, dass die Schweiz auch über die nötigen Mittel für eine gute Rentensituation verfügt!

PV OLTEN UND UMGEBUNG

100 Jahre Josef Ingold



Jubililar Josef Ingold mit Hanspeter Süess (links) und Heinz Bolliger (rechts).

Heinz Bolliger. «Wer des Morgens drei Mal schmunzelt; mittags nie die Stirne runzelt; abends singt, dass alles schallt; der wird HUNDERT Jahre alt.» Nach diesem Motto lebt Josef Ingold, der am 13. Juni

seinen 100. Geburtstag feierte. Er war als Lokomotivführer dem SEV immer treu verbunden. Mit seiner prägnanten Bassstimme singt er noch heute im PV-Männerchor sowie seit 58 Jahren auch im Männer-

chor Wangen bei Olten. Hanspeter Süess, Präsident PV Männerchor und Heinz Bolliger, Präsident PV Olten und Umgebung überbrachten Sepp die besten Glückwünsche der Chorkameraden und der Sektion.

UNTERVERBAND ZPV

Eine aussergewöhnliche Zentralvorstandssitzung

Ralph Kessler und Roger Tschirky

Die erste Sitzung des ZPV-Zentralvorstands (ZV) im 2021 fand als Videokonferenz statt. Dies war für diverse Teilnehmenden ein Novum und eine Herausforderung. Es hat aber gut funktioniert. Die Geschäftsprüfungskommission ZPV und die Leitung ZPV haben vor Ort die Prüfung der Jahresrechnung 2020 und des Budgets durchgeführt.

Die Gründung der ZPV-Sektion Genève, die aktuell über 120 Mitglieder aufweist, macht uns sehr stolz und glücklich. Chapeau! In den kommenden Jahren stehen viele Pensionierungen an, gleichzeitig werden viele neue, junge und motivierte Mitarbeitende ausgebildet. Dabei müssen wir der Mitgliederwerbung grosse Beachtung schenken und den jungen Mitarbeitenden erklären, dass ein GAV und weitere Regelungen nicht einfach Geschenke sind, die «vom Himmel gefallen sind», sondern Resultate harter Verhandlungen. Im Bereich der Mitgliederwerbung sind wir alle gefordert. Mit einem hohen Organisationsgrad stärken wir den ZPV und den SEV.

Ab Fahrplanwechsel 2021/22 betreibt die SOB die Strecke Bern-Burgdorf-Olten-Zürich HB-Ziegelbrücke-Chur. Aufgrund der Belegung der Züge werden zwei Fahrzeugumläufe mit SBB-Rollmaterial geführt. Wir haben verlangt, dass diese beiden Umläufe auch mit SBB-Kundenbegleitern bedient werden und dass der übliche, bei der SBB gültige Abfahrprozess gilt. Dies wurde uns durch die Leitung Bahnproduktion inzwischen bestätigt.

Sorge über Rollmaterialzustand

Der Zustand des Rollmaterials bereitet uns aktuell einige Sorgen: Bei den neuen Doppelstockzügen stellen wir einen regelrechten Stau von offenen Reparaturen fest, die über Wochen und Monate nicht abgearbeitet werden. Klimaanlagen, Türen bei den Wagenübergängen, aber auch Abfallbehälter sind nur einige dieser Themen. Bei den revidierten IC-2000-Doppelstockwagen (Projekt IC 2020) sind aktuell vor allem Einstiegstüren überdurchschnittlich von Störungen betroffen. Beim Veloselbstverlad ist die Situation auch nach Einführung der Reservationspflicht unbefriedigend. Nicht vorhandene

oder ungenügende Wagennummerierungen der Züge, die fehlende Übersicht über die reservierten Plätze, aber auch die fehlende Möglichkeit des Personals, Reservationen in einem bestimmten Wagen vornehmen zu können, sind einige Beispiele dazu. Leider stellen wir auch fest, dass defekte Einstiegstüren an Veloplattformen und defekte Gepäcktüre nicht mit der nötigen Priorität behandelt werden, um einen reibungslosen Veloverlad sicherzustellen. Hier muss die SBB dringend Verbesserungen erbringen. Mittlerweile wurde auch festgestellt, dass in der Arbeitsgruppe «Velo» der SBB nicht einmal die Personalkommission (Peko) vertreten ist – und das nach 20 Jahren GAV und Peko!

Diensttouren

Bezüglich der Umwandlung von Pausen in Arbeitsunterbrechungen hat der ZPV interveniert. Aus unserer Sicht fährt SBB Personenverkehr nach einem Jahresfahrplan und sollte in der Lage sein, Diensttouren über das ganze Jahr abzubilden, ohne laufend Tourenänderungen vornehmen zu müssen. Es handelt sich hierbei ganz klar um wiederkehrende Dienste gemäss der Verordnung zum AZG, Ziffer 25. Zudem arbeiten wir grundsätzlich in einer Jahreseinteilung mit einem Jahresdienstplan, die Betonung liegt hier auf dem Wort «Jahr».

Wir stellen nach wie vor eine sehr hohe Anzahl Meldungen von ZK-Leistungen (Einzelbegleitungen) auf allen Zügen fest, und dies auch nach 22 Uhr. Selbst Doppelkompositionen mit zwei Doppelstockzügen von Bombardier mit einer Zuglänge von 400 m oder zwei Giruno mit 404 m sind davon betroffen. Von der versprochenen Entlastung der Personalsituation ist aktuell wenig zu spüren. Zustände, wie alleinige

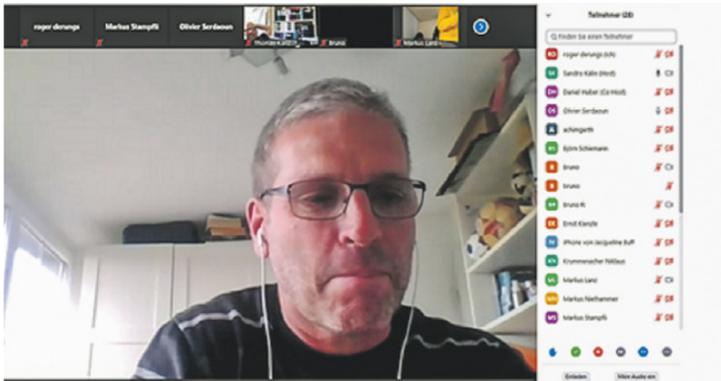
Begleitungen von sogenannten «überlangen Zügen» (Zug länger als nutzbare Perronlänge), wo die ausserhalb des Perrons stehenden Wagen abgeschlossen werden müssen, akzeptieren wir nicht! Wir verlangen hier eine umgehende Neuorientierung der Begleitkonzepte und den Einbezug des ZPV in dieses Geschäft. Einen entsprechenden Vorschlag haben wir zusammen mit der Peko schon Anfang 2021 eingereicht. Herzlichen Dank für diese Meldungen – so können wir der SBB die Probleme und die Unzufriedenheit des Personals aufzeigen. Anstatt die bestehenden «Baustellen» im Projekt «Kundenbegleitung 2020» resp. 2021 endlich anzugehen, werden ständig neue eröffnet. Jüngstes Beispiel ist die Aufteilung der Ferieneinteilung in vollausgebildetes Personal und solches, das nur Zugcheffunktionen auf Triebzügen ausführen darf. Zur Erinnerung: Im November 2020 haben wir bei Vincent Ducrot einen Marschhalt im Projekt gefordert, passiert ist seither kaum etwas. Damit, dass man an allen Standorten schöne, hellblaue Infotafeln aufgehängt, sind die Probleme längstens nicht gelöst!

Am 19. Mai wurden an der ausserordentlichen ZPV-Delegiertenversammlung die Jahresrechnung 2020 und das Budget 2021 des Unterverbandes ZPV einstimmig genehmigt und Kassier René Furrer Decharge erteilt. Wir danken unserem langjährigen treuen Kassier herzlich für die ausgezeichnete, saubere Arbeit. Wir sind froh, einen so gewissenhaften, guten Kassier zu haben. Aufgrund diverser Rücktritte suchen wir in allen drei Sprachregionen noch interessierte ZPV-Mitglieder als Ersatzdelegierte für die GAV-Konferenz. Mach dir Gedanken, ob allenfalls du für diese Aufgabe geeignet und dazu bereit wärst.



DELEGIERTENVERSAMMLUNG UNTERVERBAND TS

«Veränderungen verlangen Befähigung»



Sandro Kälin führt durch die virtuelle Delegiertenversammlung.

Medienstelle SEV-TS.

Die Schwerpunkte der Delegiertenversammlung (DV) vom 18. Mai 2021 lagen in den Ersatzwahlen und im Referat über den Bereich Minerva von SBB Cargo. TS-Zentralpräsident Sandro Kälin begrüßte die 25 Delegierten via Zoom vor den Bildschirmen.

In den diversen Chargen und Gremien des Unterverbandes TS waren Ersatzwahlen erforderlich. So zum Beispiel die Wahl eines zweiten Vizezentralpräsidenten, der künftig im TS-Präsidium die SBB Division Personenverkehr vertreten wird. Als neuer Vizezentralpräsident konnte den Delegierten Sylvian Sahli (TS-Romandie) anempfohlen wer-

den. Die Delegierten wählten Sylvian Sahli, der im Werk Yverdon arbeitet, einstimmig. Des Weiteren stand die Neubesetzung eines TS-Mitglieds im SEV-Vorstand an. Als Nachfolger von Roger Derungs wählten die Delegierten Vizezentralpräsident Sylvian Sahli. Für die GAV-Konferenz SBB AG wählte die DV die zwei Kollegen Fabrice Finck (TS Ticino) und David Hochstrasser (TS Nordwestschweiz) als Ersatzmitglieder. Sandro Kälin wünscht allen Neugewählten viel Kraft und Freude in ihrer neuen Aufgabe und bedankt sich bei allen Kollegen für die aktive Mitarbeit.

Finanziell ein gutes Jahr

2020 war aus finanzieller Sicht für den TS ein gutes Jahr. Zentralkassier Bruno Senn konnte den Delegierten den Kassenabschluss mit einem Gewinn präsentieren. GPK-Obmann Markus Vetterli bedankte sich bei Bruno Senn für die sauber geführte Jahresrechnung und bat die Delegierten, dem Revisorenbericht zuzustimmen. Die DV bedankte sich beim Kassier und der GPK für die geleistete Arbeit und erteilt Decharge. Der TS-Mitgliederbeitrag bleibt auch für das Jahr 2022 unverändert, dies haben die Delegierten beschlossen.

Sandro Kälin weist in seinem sehr gut abgefassten Jahresbericht 2020 auf die schwierige Lage während der Corona-Pandemie hin. Mit dem Shutdown ab dem 16. März 2020 mussten alle Sitzungen und Mitgliederversammlungen verschoben werden. Or-

ganisatorisch gestaltete es sich sehr schwierig, alle Sitzungen und sonstigen Termine zu koordinieren. Trotzdem liefen das Tagesgeschäft und sonstige Verhandlungen weiter. Alle Beteiligten lernten schnell, wie mit den digitalen Medien Zoom und Teams umzugehen ist, denn die Sitzungen wurden nur noch digital durchgeführt. Weitere Details findet man im Jahresbericht, der auf der TS-Webseite aufgeschaltet ist.

Geschäftsbereich Minerva bei SBB Cargo, Produktion

Unsere Referenten Beat Hager und Jonas Furrer brachten uns den Geschäftsbereich Minerva und deren Ziele und Verantwortlichkeiten näher. MINERVA verantwortet die sichere, bereichsübergreifende und wirksame Entwicklung und Einführung von Veränderungen bei SBB Cargo Produktion.

Ziel ist es, die sichere, koordinierte und wirksame Entwicklung sowie die Einführung von Veränderungen in für die Mitarbeitenden verdaubarer Dosis umzusetzen. Das Umfeld und die Anforderungen unserer Kunden ändern sich rasant. Diese Veränderungen fordern uns, in den Bereichen Automation, Effizienzsteigerung und Digitalisierung nach neuen Lösungen zu suchen. Mit dem Projekt Logistic 4.0 «Unterwegs in die Zukunft» will SBB Cargo mit der Automation einen Effizienzgewinn erreichen. Aber auch die Arbeitsergonomie und die Attraktivität des Berufsbil-

des soll mit folgenden Teilprojekten verbessert werden:

- Einzelpersonen-Betrieb letzte Meile
- Automatische Kupplung, in Betrieb per Juni 2021 im Binnen-netz
- Automatische Bremsprobe
- Unbesetzte Spitze
- Digitale Prüflöge.

In der anschliessenden Diskussion beantworteten die Referenten die gestellten Fragen kompetent. An dieser Stelle danken wir Beat Hager und Jonas Furrer für das interessante Referat. Unser Anspruch ist es, dass die Mitarbeitenden bei der Umsetzung der neuen Prozesse auch entsprechend gut befähigt werden, ihre neuen Aufgaben weiterhin professionell und sicher auszuüben.

Mutationen und Mitgliederwerbung

Der TS weist zurzeit einen Mitgliederbestand von 2151 Mitgliedern aus. Von Januar bis April 2021 konnten 36 Neumitglieder gewonnen werden. Alle Werbeverantwortlichen der Sektionen sowie alle Kolleg/innen sind unter dem Motto «Kollegen werben Kollegen» aufgefordert, die Werbeanstrengungen zu intensivieren.

Zum Schluss bedankte sich Sandro Kälin bei allen Delegierten und den Übersetzern für die aktive Teilnahme an der virtuellen DV. Er wünscht sich, dass die DV 2022 wieder im normalen Rahmen durchgeführt werden kann.

CARINA SCHMUTZ

Abschied vom SEV



Elisa Lanthaler. Carina Schmutz hat den SEV nach viereinhalb Jahren per Ende Mai verlassen. Die gebürtige Langnauerin hatte bereits einen grossen Teil ihrer Login-Lehre als Kauffrau öffentlicher Verkehr beim SEV absolviert und kannte deshalb alle Bereiche der Gewerkschaft bestens, als sie 2015 nach einer Saisonstelle in Saas-Fee sowie einem Jahr beim Stämpfli-Verlag wieder zur Gewerkschaft zurückkehrte.

Eigentlich bewarb sich die heute 27-Jährige auf die damals ausgeschriebene Stelle als Assistent/in Gewerkschaftssekretär/in. «Der Vertrag war schon unter Dach und Fach, doch da kündigte sich mein erstes Kind an», erzählt Carina Schmutz. So kam es, dass sie während der Schwangerschaft als Stellvertretung angestellt wurde – denn dank ihrer Lehre war Carina überall im SEV einsetzbar, wo Not an der Frau war. Nach der Geburt ihres Sohnes Ilia arbeitete sie schliesslich in einem 30-Prozent-Pensum bei den Mitgliederdiensten.

«An meiner Arbeit habe ich die Abwechslung sehr geschätzt. Ich konnte meine Aufgaben sehr selbstständig gestalten. Zudem genoss ich die gute Zusammenarbeit mit meinen Teamkolleginnen und -kollegen sowie das familiäre Klima beim SEV.»

Nun zieht Carina Schmutz mit ihrer Familie ins Bündnerland: Ihr Mann, der Eishockeyspieler Julian Schmutz, ist neu beim HC Davos unter Vertrag. «Obwohl ich meine Arbeitskolleg/innen und den Ausgleich zum Dasein als Mutter und Hausfrau sicher vermissen werde, habe ich mich sehr auf den Umzug gefreut – mal raus aus der Komfortzone und den Alltag in einer neuen Umgebung erleben.»

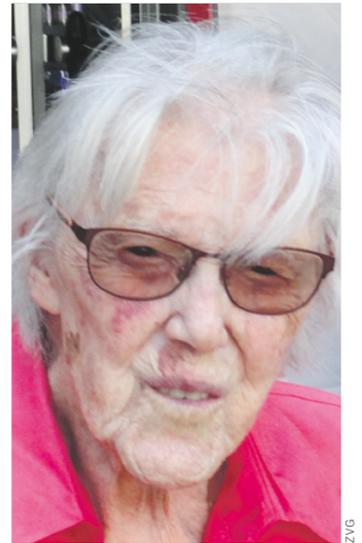
Die zweifache Mutter wird sich die nächsten Monate auf ihre Kinder Ilia (4 Jahre alt) und Niva (2) sowie auf den neuen Alltag mit ihrer Familie konzentrieren und die neue Bündner Heimat geniessen. «Und dann mal schauen, was kommt», so der Plan der Neudavoserin.

PV LUZERN

Flora Heutschi zum 100. Geburtstag

René Wolf. Am 10. Juni konnte ich Flora Heutschi zum 100. Geburtstag gratulieren. Die Jubilarin genießt bei bester Gesundheit ihre Pension im Altersheim Grossfeld

in Kriens. Die Sektion Luzern wünscht ihr alles Gute für die Zukunft, mit noch vielen sonnigen Spaziergängen rund ums Grossfeld.



Medienstelle UV RPV. Der RPV-Zentralausschuss traf sich am 7. Juni zur ordentlichen Sitzung in Buchs SG.

Die Wahlen der Peko Cargo Fläche Ost wurden durchgeführt. Leider hat niemand vom RPV die Wahl geschafft. Das Beschluss- und Spesenreglement des Unterverbands wird überarbeitet. Der RPV hat den Todesfall des Kollegen Agim Bishaku der RPV-Sektion Zürich zu beklagen.

SBB Cargo und die Migros blicken auf eine langjährige Partnerschaft zurück – diese wird nun um zwei weitere Jahre bis 2023 verlängert. Der Vertrag regelt sämtliche Transporte, die SBB Cargo für die Migros erbringt. SBB Cargo ist stolz, dass sie weiterhin für die Migros unterwegs sein darf.

Vincent Baeriswyl, heute Leiter Transportdesign in der Produktion, hat sich entschieden, SBB Cargo zu verlassen. Er wechselt im Spätsommer zur Migros.

Umstellung von SPX auf Sopre ab Juni 2021: Die Monatseinteilungen sind immer erst ab dem 20. des Vormonats verbindlich. Alle Ablöser werden im Sopre in einem Tool zusammengeführt bis Fahrplanwechsel. Die Freizeitplanung mit

einer solchen Gestaltung der Einteilung ist nicht mehr gewährleistet. Der UV RPV setzt sich gemeinsam mit der Peko dafür ein, dass die Freizeitplanung für Schichtarbeiter weiterhin gewährleistet wird.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) begrüsst den Entscheid des Bundesrates vom 26. Mai zum Rahmenabkommen, der den eigenständigen Lohnschutz gewährleistet. Der SGB ist für gute und geregelte Beziehungen mit der EU. Doch der Preis eines Verhandlungsabschlusses über dieses Rahmenabkommen wäre für die Arbeitnehmenden in der Schweiz zu hoch gewesen. Der Verhandlungsverlauf hat gezeigt, dass der Lohnschutz durch das Abkommen substantiell geschwächt und der Service public gefährdet worden wären. Das wäre für die Gewerkschaften nicht akzeptabel gewesen.

Die (elektronische) Broschüre Info SEV 2021 kann ab sofort in allen Landessprachen als PDF unter sev-online.ch heruntergeladen werden. Rückblende Delegiertenversammlung RPV: Als GAV-Ersatzdelegierter Cargo hat Karim Habraoui (Sektion Lausanne) Interesse bekundet und wird sich die Übernahme des Amtes überlegen.

UNTERVERBAND RPV

Zentralausschuss

Sektionen

30.6.
LPV Basel

Generalversammlung. Die Einladung wird per E-Mail versandt. Wir führen die GV in einem reduzierten Rahmen ohne Gast und mit Schutzkonzept durch. Wir bitten euch bis am 25. Juni um eine An- oder Abmeldung an damian.vogel@posteo.de. 14.15 Uhr, Rest. Bundesbähnli, Basel

1.7.
VPT BLT

Generalversammlung. 18.30 Uhr, Rest. Jobfactory, Basel

14.7.
VPT BLS,
Gruppe Pensionierte

Wanderung «Von Brunegg zur Habsburg». Bern (Bahn)-Aarau-Mägenwil (Bus)-Brunegg Zentrum. Brunegg (Startcafé)-Chestenberg-Schinz nach Bad-Zopf-Schirüti-Habsburg (Restaurant)-Habsburg Dorf; Wanderzeit 3 Stunden; 10km, +440/-400m. Rucksackverpflegung, Habsburg Dorf ab 15.21 Uhr, Bern an 16.56 Uhr. Durchführung bei gutem Wetter (Verschiebedatum 21. Juli). Anmeldung bis 12. Juli (bzw. 19. Juli) an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58 oder 079 364 92 80, oscar.siegenthaler@gmx.ch.

8.33 Uhr ab Hauptbahnhof Bern (Gleis 7), Bern

8.9.
ZPV Basel

Mitgliederversammlung. Die verschobene Versammlung findet statt. Im Moment mit max. 50 Teilnehmenden. Die Liste für das offerierte Nachtessen wird im Personalzimmer aufgelegt.

15 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

PV BASEL

Vorstandsbeschlüsse

Vorstand PV-Sektion Basel. Vorstandsbeschlüsse anstelle von Mitgliederbeschlüssen an der Mitgliederversammlung:

Am 17. März konnte die geplante Hauptversammlung wegen Corona-Massnahmen nicht durchgeführt werden. In der Zwischenzeit hat der Vorstand jedoch die ordentlichen Geschäfte weitergeführt;

Pensionierte

1.7.
Pensioniertes
Zugpersonal Olten

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

14 Uhr, Rest. Bahnhof Gleis 13, Olten

5.7.
Pensioniertes
Rangierpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns jeden ersten Montag im Monat zum Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

5.7.
PV Winterthur-
Schaffhausen
ABSAGE

Absage Hauptversammlung. Wegen den zum jetzigen Zeitpunkt gültigen Einschränkungen (maximal 50 Personen für Vereinsanlässe) und der fehlenden Planungssicherheit wird die HV vom Montag, 5. Juli nicht durchgeführt. Die HV findet neu am 18. Oktober anstelle der geplanten Sektionsversammlung statt. Bleibt gesund und vielen Dank für euer Verständnis. *Euer Vorstand*

6.7.
PV Fribourg

Busreise Emmental. Route: «Grands marais»-Kallnach (Kaffee/Gipfeli-Halt, offeriert aus Sektions-

kasse)-Lyss-Burgdorf-Langnau-Schüpbach-Eggiwil; Mittagessen (Drei-Gang-Menü). Rückfahrt über Röthenbach (mit Aussichtspunkt und Halt bei der Kapelle in Würzbrunnen)-Worb und zurück. Kosten: CHF 75 pro Person (inkl. Busfahrt, Mittagessen (ohne Getränke), im Bus zu bezahlen; max. 50 Personen. Anmeldung bis 28. Juni bei Jean-Michel Gendre, Promenade de Folliéran 11, 1740 Neyruz, 026 663 80 84 (evtl. Anrufbeantworter), j-michel.gendre@bluewin.ch. Bitte Anzahl Teilnehmende und Abfahrtsort angeben. Details siehe Webseite.

sev-pv.ch/de/sektionen/fribourg
8.30 Uhr, Abfahrt Bus «Etoile filante», Rue Louis d'Affry, Fribourg;
8.50 Uhr, Halt in Payerne, neben dem Bahnhof

18.8.
PV Bern

Sektionsreise auf den Zugersee. Grosse Rundfahrt mit Mittagessen auf dem Zugersee. Bern ab 9.00 Uhr (via Zofingen), Luzern ab 10.09 Uhr, Zug an 10.28 Uhr. Schiffrundfahrt 12.15 bis 14.52 Uhr. Rückfahrt ab Zug 15.31 / 16.31 Uhr, Bern an 17 oder 18 Uhr. GA oder FVP-Tageskarte, bitte selber lösen. Mit der Einzahlung von CHF 30 auf PC-Konto 30-2569-9, Gewerkschaft des Verkehrspersonals, Sektion Bern PV, 3006 Bern, bis spätestens 30. Juli, bist du für die Reise angemeldet. Alle angemeldeten Personen erhalten ein Bestätigungsschreiben. Auskünfte bei Kassier Klaus Gasser, 033 437 35 10, oder Präsident Max Krieg, 031 381 24 55, 079 704 31 18. Wir hoffen auf viele Teilnehmende.

9.00 Uhr ab Hauptbahnhof Bern (Gleis 7), Bern

Agenda 8/21

dies zum Wohle aller Sektionsmitglieder. Dieses Vorgehen wurde von verschiedenen Institutionen als sinnvolle Variante empfohlen.

An der Vorstandssitzung vom 12. April hat der Vorstand folgende Beschlüsse gefasst*): Die Jahresrechnung 2020 wurde durch die GPK geprüft und wird dem Verein zur Annahme empfohlen. Budget 2022: Festsetzung Jahresbeitrag 2022, der Beitrag bleibt unverändert. Budget 2022 (im Rahmen der Rechnung 2019) = Mehrausgaben: CHF 5070. *) Diese Beschlüsse müssen an der nächstmöglichen Mitgliederversammlung den Anwesenden zur Abstimmung vorgelegt werden. Bei Interesse können die Unterlagen (Rechnung 2020, GPK-Bericht und Budget 2022) angefordert werden bei Präsident Walter Merz, praesident.pv.basel@sev-pv.ch oder 077 438 03 54.

Weitere Infos: Der Vorstand hat am 9. Juni beschlossen, die Ausschreibung für die Fahrt ins Blaue vom 11. August vorzubereiten. Sollte die Durchführung möglich sein, erfolgt die Ausschreibung in der SEV-Zeitung Nr. 9 vom 16. Juli. Der SEV-Kalender 2022 mit Unfallversicherungspolice kann bis Ende August 2021 mit dem im Jahresprogramm eingepflegten Einzahlungsschein bestellt werden. Bei Einzahlung am Postschalter ist der höhere Betrag geschuldet. FVP-Gültigkeitserweiterung im TNW-Gebiet: Gemäss Auskunft des FVP-Service SBB sind das GA sowie das U-Abo auf dem Gebiet des Distribus gültig. Somit auch auf Tram Nr. 3 nach Gare de Saint-Louis. Der Plan des Geltungsbereiches muss noch angepasst werden. Wir danken allen Mitgliedern für das Verständnis und hoffen auf baldige

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, Postfach 1008, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnemente/Adressänderungen: SEV Mitgliederdienste, mutation@

sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.-.
Insertate: 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 16. Juli 2021.
Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 6. Juli 2021, 12 Uhr.
Insertateschluss: 5. Juli 2021, 12 Uhr.

PV BERN

Frühlingswanderung Marbach-Schangnau



Andreas Lüthi. Nach einer langen, coronabedingten Pause begaben wir uns am 25. Mai wieder einmal auf eine Wanderung. Ausgangspunkt war die Talstation der Luftseilbahn auf die Marbachegg. Bei wechselhaftem und windigem Wetter konnte der Organisator Peter von Däniken zwölf Personen willkommen heissen. Auf der linken Seite des Schonbaches führt der naturbelassene Wanderweg zuerst durch Wald und über Wiesen bis zur Strassenbrücke oberhalb Marbach. Nach dem Passieren der Brücke wurde das Gelände offener und der Weg schmaler. Immer dem Bach folgend hatten wir stets den

noch mit Schnee bedeckten Hohgant vor uns. Auf der Höhe des Ortes «Wald» stieg der Weg stark an. Ein eisiger Wind sorgte dafür, dass uns nicht zu warm wurde. Schliesslich erreichten wir den höchsten Punkt, und ein Zickzackweg führte in eine tiefe Schlucht. Von da aus waren es nur noch wenige Minuten bis zum Zentrum von Schangnau. Weil der «Löwen» geschlossen hatte, war Essen aus dem Rucksack angesagt. Den warmen Kaffee konnten wir im Volg-Laden beziehen. Bevor wir wieder das Postauto bestiegen, genossen wir bei Sonne und vielen vorbeiziehenden Wolken die schöne Gegend im Emmental.

UNSERE VERSTORBENEN

Arnitz Anton; JG 1934; Chefmonteur, Neuenhof, PV Aargau.

Bauer Marcel; JG 1926; Zugführer, Nidau, PV Biel.

Bircher Gertrud; JG 1942; Witwe des Emil, Naters, PV Wallis.

Bohler Walter; JG 1924; Rangiermeister, Birsfelden, PV Basel.

Brönnimann Mario; JG 1933; Verwaltungsbeamter, Münchenbuchsee, PV Bern.

Bucher Alois; JG 1954; Monteur, Rothenburg, PV Luzern.

Chapuis Mathilde; JG 1921; Witwe des Aimé, Gampelen, PV Bern.

De Santis Michele; JG 1943; Rangierangestellter, Agno, PV Luzern.

Engeli Hanna; JG 1926; Olten, PV Olten und Umgebung.

Freiburghaus Jörg; JG 1940; Lokomotivführer, Spiez, VPT BLS.

Frey Erwin; JG 1932; Stationsvorstand Stellvertreter, Lenzburg, PV Aargau.

Häfeli Ida; JG 1928; Witwe des Oskar, Rheinfelden, PV Aargau.

Hiestand Werner; JG 1922; Zugführer, Adliswil, VPT Sihltal.

Hofstetter Margrit; JG 1929; Witwe des Anton, Rapperswil SG, PV Glarus-Rapperswil.

Jörg Heinrich; JG 1936; Verwaltungsbeamter, Langenbruck, PV Basel.

Kaiser Jürg; JG 1950; Zugverkehrsleiter, Cham, PV Luzern.

Klay Georgette; JG 1931; Moutier, PV Biel.

Kummer Willy; JG 1932; Lokomotivführer, Faulensee, VPT BLS.

Küpfer Urs; JG 1934; Lokomotiv-

führer, Starrkirch-Wil, PV Olten und Umgebung.

Kupferschmied Armin; JG 1932; Lokomotivführer, Ettingen, PV Basel.

Lussi Albert; JG 1933; Handwerkermeister, Boppelsen, PV Zürich.

Lütolf Markus; JG 1945; Spezialist RCP, Glis, PV Wallis.

Lütolf Oskar; JG 1932; Rangierlokomotivführer, Aarburg, PV Olten und Umgebung.

Meyer Hanspeter; JG 1937; Werkführer, Birsfelden, PV Basel.

Morath Hildegard; JG 1935; Witwe des Erich, Riehen, VPT Deutsche Bahn.

Mosimann Emil; JG 1936; Handwerkermeister, La Neuveville, PV Biel.

Müller Gottlieb; JG 1933; Handwerkermeister, Murgenthal, PV Olten und Umgebung.

Pauli Andreas; JG 1954; Lokomotivführer Kategorie B, Biel, PV Biel.

Rickenbacher-Ndambuki Marcel; JG 1949; Zugführer, Machakos (Kenya), PV Ticino e Moesano.

Sterchi Hans; JG 1924; Schienen-traktorführer, Steinebrunn, PV Zürich.

Thiemard Lotti; JG 1935; Witwe des Marcel, Orpund, PV Biel.

Tschudin Max; JG 1926; Lokomotivführer, Luzern, PV Luzern.

Ulrich Erich; JG 1941; Fachspezialist, Gisikon, PV Luzern.

Ziegler Leonhard; JG 1932; Wagenkontrollbeamter, Zürich, PV Zürich.

Ziehli Ernst; JG 1943; Mitarbeiter Verkauf, Unterseen, VPT BLS.

Zumstein Josef; JG 1957; Kundenbegleiter, Dagmersellen, AS Mitte.

IMPRESSUM

DIE RECHTE RETOURKUTSCHE

Wer hat Angst vor den NGOs?



**Alliance Sud (gekürzt, ganzer Text unter www.alliancesud.ch)
zeitung@sev-online.ch**

Die Konzernverantwortungsinitiative ist im November knapp am Ständemehr gescheitert, die konservativen Wirtschaftsverbände konnten aufatmen. Dennoch kam die Retourkutsche: Chronik eines politischen Angriffs auf die Nichtregierungsorganisationen.

Noch selten hat eine Volksinitiative für so viel Furore gesorgt wie die Konzernverantwortungsinitiative (KVI). Schon Monate, gar Jahre vor der Abstimmung stand sie immer wieder in den Schlagzeilen und war auch dank der orangefarbenen Fahnen und der vielfältigen Aktivitäten zahlreicher Lokalkomitees bei der Bevölkerung sehr präsent. Zum ersten Mal in der Schweizer Politgeschichte zog eine breit abgestützte Koalition aus 130 NGOs, zahlreichen Vertreter/innen von Kirchen und Wirtschaft, Parlamentarier/innen aus allen politischen Parteien sowie Tausenden von Freiwilligen am gleichen Strick. Auch wenn die Initiative schlussendlich am Ständemehr scheiterte, zeigte sie doch, was die Zivilgesellschaft und allen voran die NGOs erreichen können, wenn sie ihre Kräfte bündeln. Was eigentlich als positives Zeichen einer lebendigen Demokratie und einer interessierten Bevölkerung gedeutet werden könnte, scheint jedoch nicht allen zu passen.

Schon bevor es zur Abstimmung kam, reichte Ruedi Noser, FDP-Ständerat und KVI-Gegner der ersten Stunde, eine Motion ein, mit der er den Bund beauftragte zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung bei gemeinnützig tätigen Organisationen, die sich politisch engagieren, noch gegeben seien, oder ob die Steuerbefreiung andernfalls aufzuheben sei. Der Bundesrat beantragt allerdings in seiner rechtlich fundierten Antwort die Ablehnung dieser Motion. Er hält fest, welche Tätigkeiten als das Gemeinwohl fördernd gelten, namentlich «die soziale Fürsorge, die Kunst und Wissenschaft, der Unterricht, die Förderung der Menschenrechte, der Heimat-, Natur- und Tierschutz sowie die Entwicklungshilfe». Gleichzeitig zeigt er auf, dass sich bei «steuerbefreiten Organisationen auch Schnittstellen zu politischen Themen ergeben (so z. B. bei Umweltorganisationen, Behindertenorganisationen, Gesundheitsorganisationen, Menschenrechtsorganisationen etc.)». Der Bundesrat hält zudem fest, dass «die materielle oder ideelle Unterstützung von Initiativen oder Referenden einer Steuerbefreiung grundsätzlich nicht entgegenstehen».

Nach der KVI-Abstimmung ging ein Sturm im Parlament los, und es hagelte eine Reihe von Fragen, Interpellationen, Postulaten und Motionen, die allesamt die politische Rolle der NGOs in Frage stellen. So verlangt etwa Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter (CVP) in einem Postulat vom Bundesrat einen Bericht zur Frage,

welche NGO-Tätigkeiten mit welchen Mitteln auf Basis welcher gesetzlichen Grundlage finanziert werden und welche politischen Vertreter/innen in den Steuerorganen Einsitz nehmen. Begründet wird ihr Vorstoss damit, dass sich «Entwicklungshilfeorganisationen immer mehr mit entwicklungspolitischen Forderungen im Inland statt mit konkreter Entwicklungshilfe im Ausland beschäftigen». Eine Motion von Nationalrat Hans-Peter Portmann (FDP) verlangt vom Bundesrat die Überprüfung der staatlichen Unterstützungen an Projekte der internationalen Zusammenarbeit von Nichtregierungsorganisationen (NGOs), die sich an politischen Kampagnen beteiligt haben, und diese Unterstützung bei Bedarf einzustellen.

Eine kritische Diskussion über die politische Rolle von wirtschaftsnahen Verbänden und Think Tanks, die als nicht-staatliche Akteure eigentlich ebenfalls zu den NGOs gehören, soll mit diesen Vorstössen anscheinend vermieden werden. Es ist darum ausdrücklich nur von NGOs im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit die Rede. Nur: Die politische Arbeit der NGOs mit Geldern der Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (Deza) war schon immer vertraglich ausgeschlossen. Es macht Sinn, dass der Bund keine Steuergelder in politische Kampagnen stecken will – ein generelles Politikverbot für NGOs, die Bundesgelder erhalten, wäre aber ebenso absurd wie höchst problematisch.

Unsere Demokratie lebt davon, dass verschiedene Akteure ihre Expertise, Meinungen und Anliegen in die politische Debatte einbringen. Neben verschiedenen Wirtschaftsakteuren und anderen zivilgesellschaftlichen Gruppierungen (wie Gewerkschaften oder Bildungsakteure) leisten auch die am Gemeinwohl ausgerichteten NGOs einen Beitrag zur demokratischen Debatte in unserem Land. Im Gegensatz zu Vertreter/innen der Wirtschaft, die in der Regel für Eigeninteressen lobbyieren, setzen sich diese NGOs gemäss ihrem Mandat für gemeinnützige Umwelt- oder soziale Anliegen ein. Finanziert wird der politische Einsatz aus Mitgliederbeiträgen und Spenden für spezifische politische Zwecke.

Während bürgerliche Politiker/innen oft in Verwaltungsräten der Privatwirtschaft sitzen, sich auf Lobbyveranstaltungen der Wirtschaftsverbände zeigen und sich häufig vehement gegen grössere Transparenz bei den Parteispenden wehren (da dann wohl gewisse Verbindungen noch offensichtlicher würden), sollen nun bei den NGOs in der Entwicklungszusammenarbeit eventuelle politische Verbindungen und Interessensvertretungen genau durchleuchtet werden. Gleichzeitig scheinen sich dieselben Leute, die den NGOs einen politischen Maulkorb verpassen wollen, nicht daran zu stören, dass andere Akteure und Verbände, die von staatlichen Subventionen und weiteren öffentlichen Beiträgen profitieren, auch Informationskampagnen lancieren und sich in Abstimmungskämpfe einmischen.



TRÄUMEN

Luc Chessex

«Wovon träumen diese Hafendarbeiter in Havanna beim Anblick des ankommenden Linienschiffs «Norwegian Sky»? Sie schauen erstaunt, noch nie haben sie ein so grosses und so weisses Schiff gesehen. Am Vortag, dem Freitag, 11. März 2016, hat das Radio

den Besuch von Barack Obama angekündigt, es scheint sogar, dass dieser komme, um den Castro-Brüdern die Hand zu schütteln. Nach 57 Jahren Streit und Fehde, um es milde auszudrücken, kündigt sich ein Ereignis an, wird vielleicht ein Traum wahr...»

Nach seinem Studium an der Hochschule für Fotografie in Vevey war der 1936 geborene Fotograf aus Lausanne ein engagierter Zeitzeuge der kubanischen Revolution. Er hat an verschiedenen Schulen unterrichtet und fotografiert das multikulturelle Lausanne.

?

QUIZ

Weisst du Bescheid?

1. Nach wie vielen Jahren als SEV-Vizepräsidentin tritt Barbara Spalinger zurück?

- a. 5
- b. 11
- c. 18
- d. 7

2. Ab welcher Uhrzeit arbeiten Frauen in der Schweiz umsonst?

- a. 20.15 Uhr
- b. 15.19 Uhr
- c. 15.24 Uhr
- d. 06.32 Uhr

3. In welchem Jahr ist der Fotograf Luc Chessex geboren?

- a. 1936
- b. 1929
- c. 1940
- d. 1938

4. Wie viele Unterschriften hat der SEV gegen die Privatisierung der Reinigung in SBB-Bahnhöfen gesammelt?

- a. ca. 500
- b. 1246
- c. ca. 2300
- d. ca. 4000

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 6. Juli 2021** an:

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch

Im Internet: www.sev-online.ch/quiz

Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Reka-Checks im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat, und die Lösung, verraten wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz aus Nr. 7/2021:

b/c/b/c

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat Jakob Eisenhut, Romanshorn, Mitglied PV Thurgau.

AUF DEN SPUREN VON ...

Lars Benninger, Zugverkehrsleiter



Lars Benninger will mehr Junge in den SEV bringen und ihnen mehr Gewicht geben.

Karin Taglang
zeitung@sev-online.ch

Mit 24 Jahren ist Lars Benninger wohl eines der jüngsten Mitglieder, das sich aktiv im SEV organisiert. Seit Januar vertritt der 24-Jährige die Jugend in seinem Unterverband AS und schreckt trotz seines anspruchsvollen Berufes als Zugverkehrsleiter nicht vor mehr Verantwortung zurück.

Es ist kurz nach 22 Uhr nachts, Schichtbeginn für Lars Benninger in der SBB-Betriebszentrale Olten. Er hat geschlafen bis 15 Uhr, ein bisschen müde ist er noch, freut sich aber auf seine Schicht. «Man weiss nie, was kommt», sagt der junge Zugverkehrsleiter. Am spannendsten findet er es, wenn viel los ist. Lars arbeitet seit fünf Jahren als Zugverkehrsleiter in Olten, also seit Abschluss seiner KV-Lehre bei Login. Er wusste schon während der Lehre, dass er den Weg zum Zugverkehrsleiter einschlagen möchte und wählte die entsprechende Vertiefung bei Login. Auch die SEV-Mitgliedschaft überzeugte ihn seit Beginn seiner Lehre. Heute ist er zuständig für die Region Gurten und betreut bei jeder Schicht einen grossen Bahnhof, zum Beispiel Bern, oder mehrere kleine.

Verantwortlich für die Sicherheit

Die Betriebszentrale (BZ) Mitte ist für den Zugverkehr von Basel bis Luzern und Flamatt zuständig. So sind die ZVL verantwortlich dafür, dass alle Züge rechtzeitig ankommen, dass die Weichen richtig gestellt sind und die Züge am korrekten Ort durchfahren. «Somit sind wir auch hauptverantwortlich für die Sicherheit im Zugverkehr», sagt Lars Benninger. «Bei Störungen müssen wir rasch reagieren und die richtigen Entscheidungen treffen», erzählt er. Wird am Bahnhof also eine Stellwerkstörung durchgesagt, so ist in der Regel nicht die BZ schuld. Im Gegenteil: Die BZ ist die zuständige Stelle, die das Problem löst. Allerdings regelt die BZ nicht nur den Personenverkehr, sondern auch den Güterverkehr und Bauarbeiten, letztere finden vor allem in der Nacht statt. Nachtschichten gehören für einen ZVL daher zum Alltag und sind auch nicht weniger interessant als die Schichten tagsüber. «Kürzlich wurden zum Beispiel im Bahnhof Bern Weichen ausgewechselt», erzählt Lars. «Das war eine Riesensache und sehr spannend.»

Den nötigen Ausgleich nach den langen Nächten findet er zuhause bei seinem Pony – wobei es fast die Grösse eines Pferdes hat. Dieses besitzt er seit gut einem Jahr. Lars wohnt direkt neben

dem Stall. Ein solches Tier braucht viel Zeit und Betreuung, daher ist es für Lars Benninger äusserst praktisch, vor Ort zu wohnen. «Ich nehme mit meinem Pony regelmässig an Mounted-Games-Wettkämpfen teil, unter anderem der Schweizermeisterschaft. Das sind schnelle Staffetten-Spiele auf und neben dem Pony.» Für diesen Sommer ist beispielsweise eine Teilnahme an der Europameisterschaft in Dänemark geplant. Doch auch ohne seinen Vierbeiner ist Lars Benninger gerne unterwegs: «Zugfahren ist auch gewissermassen ein Hobby von mir», sagt er. Seine bisher weiteste Zugreise führte ihn mit dem Nachtzug bis nach Kiew.

Vom SEV überzeugt

Trotz Pony und anspruchsvollem Job findet er noch Zeit, sich für den SEV zu engagieren. Mitglied ist er schon seit seiner Lehrzeit. «Ein Kollege hat mich einfach immer wieder darauf angesprochen und seine Argumente haben mich von Anfang an überzeugt, also wurde ich Mitglied», erinnert er sich. Inzwischen trägt er auch im SEV eine Menge Verantwortung: Seit Januar ist er der neue Jugendvertreter im Unterverband AS. «Unser Ziel ist es, mehr Junge in den SEV zu bringen; ihnen in der Gewerkschaft ein grösseres Gewicht zu geben.» Kein einfaches, aber ein umso wichtigeres Ziel. Ein Geheimrezept dafür hat er noch nicht. «Wir sind noch in der Ideenfindungsphase», sagt er. Aber an Motivation und Engagement fehlt es dem AS-Jugendvertreter sicher nicht.

Besonders wichtig sind für ihn Themen wie die Vereinbarkeit der Arbeit mit dem Privatleben. Gerade in Betrieben, wo Schichtarbeit üblich ist, kann dies problematisch sein. In den Betriebszentralen der SBB beispielsweise verschieben sich die Arbeitszeiten über die Arbeitstage immer weiter nach vorne, man beginnt also mit einer Nachtschicht, bis man schliesslich bei der Frühschicht ankommt. «Aber natürlich finde ich es auch wichtig, sich allgemein für gute Arbeitsbedingungen einzusetzen», sagt Lars Benninger. «Bei der SBB sind die Arbeitsbedingungen zwar gut, aber das ist nicht selbstverständlich!» Im Pandemiejahr war die Gewerkschaftsarbeit wie viele andere Bereiche des Lebens stark eingeschränkt. «Letztes Jahr ist die Delegiertenversammlung ausgefallen, und wir haben uns im Unterverband viele Monate lang fast gar nicht gesehen», erinnert sich Lars. So geht es zunächst einmal darum, sich endlich wieder in Person sehen und austauschen zu können – denn das Zwischenmenschliche ist vielleicht die grösste Stärke des SEV überhaupt.

ZAUBERHAFTE FREIHEIT

Gros

