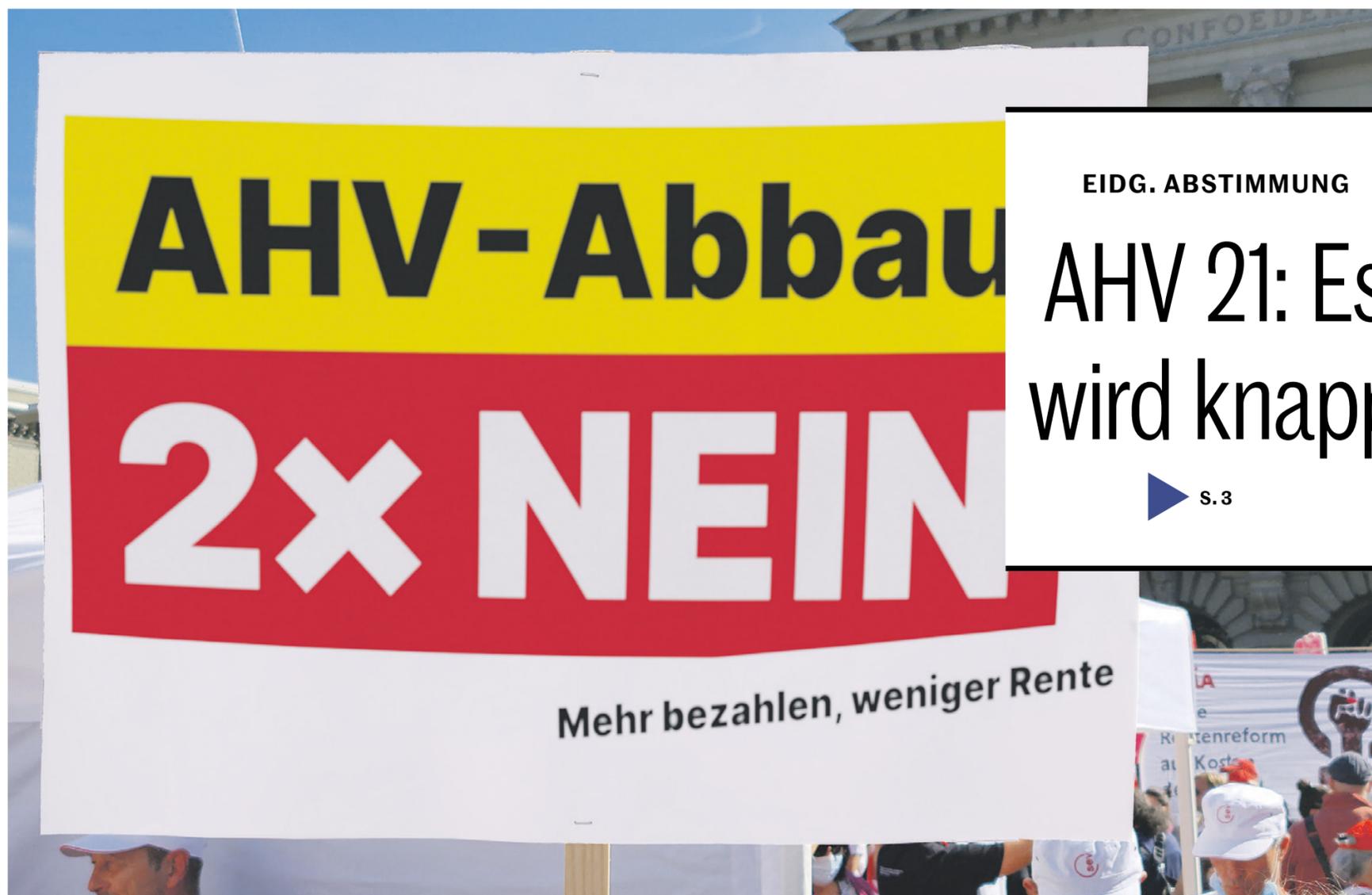




SEV Nr.9

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



EIDG. ABSTIMMUNG

AHV 21: Es wird knapp

► S. 3

EDITORIAL von Christian Fankhauser,
Vizepräsident SEV

Buschauffieren ist schlecht für die Gesundheit

► S. 2

Die dritte Umfrage zur Gesundheit der Busfahrerinnen und Busfahrer, die vom SEV zusammen mit Syndicom, VPOD und Unisanté durchgeführt wurde, ist ausgewertet. Das Resultat ist derart beunruhigend, dass wir gezwungen sind, Alarm zu schlagen.

Nur gerade 3,9% der Fahrerinnen und Fahrer haben keinerlei gesundheitliche Probleme. Jede zweite Person leidet unter Muskelschmerzen in der Schulter oder im Nacken, ungewöhnlicher Müdigkeit und Rückenschmerzen. Fast ein Drittel der Befragten treten den Dienst an, ohne fahrtüchtig zu sein. Die Umfrage zeigt sehr genau, welche Auswirkungen der Chauffeurberuf auf die Gesundheit hat. Dieser Beruf verursacht viel zu viele Krankheiten. Es sei daran erinnert, dass der Arbeitgeber Massnahmen ergreifen muss, um die Gesundheit der Arbeitneh-

menden zu schützen. Was also tun?

Die Arbeitsbedingungen müssen sich rasch verbessern! Hauptgrund der Probleme sind die langen Dienstschichten über zehn Stunden, die der SEV mit seiner Kampagne «Zehn Stunden sind genug!» bekämpft. Die Diskussionen mit den Unternehmungen müssen nun endlich Resultate zeitigen. Eine weitere berufliche Beschwerlichkeit, die langen Phasen ohne Erreichbarkeit einer Toilette, war schon Thema einer SEV-Kampagne. Auch hier muss etwas geschehen. Eigene Busspuren würden den Stress im Zusammenhang mit dem Verkehr zusätzlich mildern.

Und wenn dann unsere Kolleginnen und Kollegen trotz aller Bemühungen krank werden und nicht mehr in einem sogenannten «Monopolberuf» arbeiten können, müssen ebenfalls Lösungen gefunden werden. Ausbildungen, Umschulungen

oder die Schaffung eines gemeinsamen Arbeitskräftepools der öffentlichen Verkehrsunternehmungen. Die brutalen Zahlen unserer Umfrage haben uns dazu bewogen, einen neuen Runden Tisch der betroffenen Unternehmungen einzuberufen. Wir wollen kantonale oder regionale Lösungen finden, wenn es national nicht möglich ist.

Die Sache drängt aus drei Gründen. Bessere Dienstschichten verringern die krankheitsbedingten Fehltag. Die Babyboomer gehen in den nächsten Jahren in Pension und nur eine höhere Attraktivität der Branche wird genügenden Nachwuchs sicherstellen. Und weil der öffentliche Verkehr eine der Lösungen des Klimaproblems darstellt, wäre es absurd, hier Milliardeninvestitionen zu machen ohne Berücksichtigung der Gesundheit des Fahrpersonals.

Die Situation ist gravierend und verlangt rasche Antworten.

Fahrausweisentzug

Schluss mit der doppelten Strafe – dank der Hartnäckigkeit der Busfahrer:innen.

4

Swissport Zürich

Mitarbeitende beschliessen Kündigung des Krisen-GAVs und Mobilisierung.

5

Tessiner Schifffahrt

SEV ruft BAV an wegen Verstössen gegen das Arbeitszeitgesetz und gewinnt.

8

Sommerpause

Die nächste SEV-Zeitung Nr. 10 erscheint am 2. September, mit Redaktionsschluss für den Sektionsteil am 23. August, 12 Uhr. Alle wichtigen Infos findet ihr in der Zwischenzeit auf der Webseite sev-online.ch. Wir wünschen euch einen schönen Sommer.

Thurbo macht Gewinn

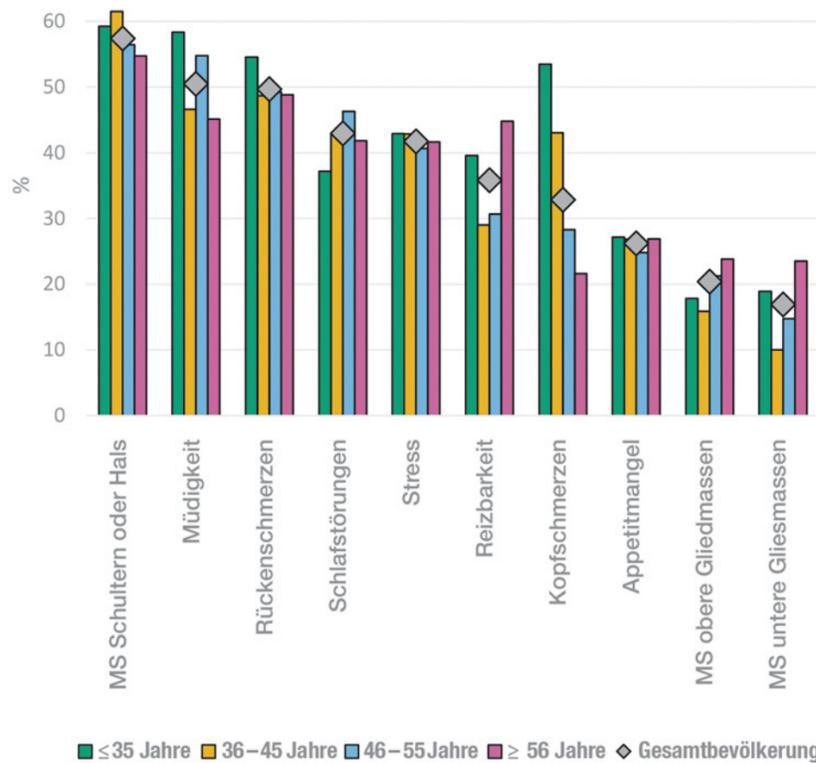
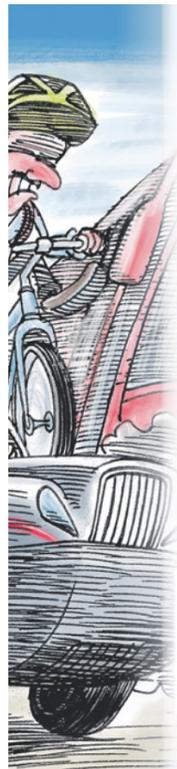
Der SEV-VPT Thurbo freut sich mit der Leitung der Thurbo AG über die 1,7 Mio. Franken Gewinn im 2021. Trotz Pandemie musste Thurbo 2020 und 2021 auch keine Defizitdeckung in Anspruch nehmen. Nach Jahren mit minimalem Anstieg der Lohnsumme (2020 und 2021 nur jeweils um 0,1%) erwarten die Mitarbeitenden nun eine Wertschätzung ihres grossen Engagements während der Pandemie. Eine markante Lohnerhöhung ist aber auch wegen der aktuellen Teuerung nötig. Ganz abgesehen von den Effizienzsteigerungen bei Thurbo und der angespannten Personalsituation, die vielen Mehrarbeit bringt. Zudem kommt der Lohnaufstieg vor allem bei den Jungen und zum Teil auch bei den Älteren seit Langem nicht vom Fleck.

Swiss krebst zurück

Nachdem die Bodenpersonalgewerkschaft SEV-GATA klar deklariert hat, dass die Inkraftsetzung des «Krisen-GAV» per 1. März 2022 durch die Swiss gegen die Vereinbarung vom Januar 2021 verstösst, hat die Swiss nun angekündigt, den Krisen-GAV nur noch bis Ende 2022 anzuwenden zu wollen statt bis Ende 2023. SEV-GATA prüft nun, ob und wie dies ihre Vorbereitungen einer Klage beeinflussen wird.

100 Jahre SP Konolfingen

Mit Filmen im Dampfbahn-Depot feiert die SP Konolfingen ihre Gründung vor 100 Jahren durch Bähnler des Depots am Schnittpunkt der damaligen Burgdorf-Thun-Bahn und der Emmentalbahn sowie Arbeiter der Berner Alpenmilch Gesellschaft, heute Nestlé. Ihre Stalden Crème erinnert daran, dass Friedrich Dürrenmatts Heimatgemeinde erst 1933 durch die Fusion von Stalden und Gysenstein entstand, auch dank der SP. An der Feier vom 24. Juni sprach vom SEV Daniela Lehmann über die Gründerzeit. Weitere Filme laufen am 17.8., 17.9. und 11.11. (konolfingen.spbe.ch).



Gesundheitsprobleme aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und im Vergleich zur Gesamtbevölkerung.



BUS: GESUNDHEITSUMFRAGE

Ungesundes Personal

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

Die Resultate der Umfrage zur Gesundheit der Busfahrer:innen, die der SEV zusammen mit Syndicom, VPOD und Unisanté durchgeführt hat, sind beunruhigend. Fast alle sind gesundheitlich angeschlagen und leiden an diversen Beschwerden: Muskelschmerzen, Erschöpfung, Schlafstörungen oder Stress. Unfallzahlen und Krankheitsausfälle steigen. Die Gewerkschaften fordern eine maximale Dienstdauer von zehn Stunden und die Anpassung der Dienstpläne.

Zum dritten Mal nach 2010 und 2018 wollte der SEV wissen, wie es um die Gesundheit der Busfahrer:innen steht und welche Umstände den Beruf erschweren. Im Februar haben SEV, Syndicom und VPOD 4324 Fragebogen an ihre Mitglieder in diesem Beruf verschickt. 916 Personen haben geantwortet, also eine Beteiligung von 21%. Damit hat sich die Basis der Auswertung nahezu verdoppelt und sie ist recht repräsentativ für die Berufsgruppe mit 13,2% Frauen, 34% Teilnehmenden im Alter zwischen 46 und 55 Jahren und 31% über 56 Jahren.

Die Umfrage des universitären Zentrums für Allgemeinmedizin und öffentliche Gesundheit zusammen mit den Gewerkschaften zeigt eindeutige Resultate: Nur 3,9% der Fahrer:innen haben keine gesundheitlichen Probleme. Durchschnittlich gibt jede Person an, an vier Problemen zu leiden. Jede Zweite verspürt Muskelschmerzen im Schulter- oder Halsbereich (57%), übermässige Erschöpfung und Rückenschmerzen (50%). Mehr als jede Dritte hat Schlafprobleme (43%), Stress (42%), ist gereizt (35%) und hat Kopfschmerzen (33%). Seit 2018 zeigt sich eine markante Steigerung der Schmerzen im Schulter- und Halsbereich. Die Zahl der Arbeitsausfälle hat von 2010 bis 2018 zugenommen und ist bis 2022 weiter gestiegen. Eine von zwei Personen fiel 2021 mindestens einmal wegen Krankheit aus. 37% der Fahrer:innen sehen die Krankheit in Verbindung mit der Arbeit. 57% der Frauen verzeichnen Arbeitsausfälle, 51% der Männer. Auch wenn der Frauenanteil im Beruf steigt, braucht es insbesondere bei den Dienstplänen noch Verbesserungen für eine bessere Integration.

Es steht nicht nur die Gesundheit des Personals auf dem Spiel, sondern auch deren Sicherheit und jene der Passagiere. Fast ein Drittel (32%)

fühlen sich nicht immer im Vollbesitz ihrer Kräfte, wenn sie sich ans Steuer setzen (meist wegen Erschöpfung, zu wenig Ruhezeit und Muskelschmerzen). Die 36- bis 45-Jährigen fahren vermehrt in schlechtem Zustand (38%). Erschöpfung und Kopfschmerzen haben einen Einfluss auf die Unfallhäufigkeit, die sowohl 2018 als auch 2022 gegenüber 2010 zugenommen hat.

Weshalb haben Busfahrer:innen so grosse Gesundheitsprobleme? Dazu erlaubt die Umfrage keine endgültige Aussage. Immerhin hält Unisanté fest, dass sich «angesichts des hohen Anteils gewisser eher besonderer Gesundheitsprobleme annehmen lässt, dass diese mit den Arbeitsbedingungen in Verbindung stehen. Beispielsweise wurde nachgewiesen, dass die Vibrationen, denen der ganze Körper der Busfahrer:innen täglich ausgesetzt ist, eine Ursache für Rückenschmerzen sind.» «Da unsere Kolleg:innen gezwungen sind, mit Stress zu leben, wirkt sich das auf ihren Körper aus, der Krankheiten entwickelt», erklärt Valérie Solano, Vizepräsidentin des SEV.

Einige Fragen zielten darauf ab, verschiedene Erschwernisse zu bewerten. Dienstschichten über zehn Stunden stehen zuoberst, lange Arbeitszeiten ohne Zugang zu Toiletten an dritter und Arbeitszeiten am Steuer von über vier Stunden an fünfter Stelle. «Was die Dienstschichten über zehn Stunden angeht, liegen die Antworten «bescherlich» und «sehr bescherlich» zusammen bei über 80% der Antworten. Und 75% für

die langen Arbeitszeiten ohne Zugang zu Toiletten», betont Christian Fankhauser, Vizepräsident des SEV. «Das zeigt, dass unsere Kampagnen «Zehn Stunden sind genug!» und «WC statt Gebüsche» richtig liegen und weiterhin zu unseren Prioritäten zählen müssen. Fahrzeiten über vier Stunden sind ebenfalls eine starke Beeinträchtigung in diesem Beruf. Dagegen gilt es etwas zu unternehmen.»

Das Verhalten der Radfahrer:innen und die Aggressivität anderer Verkehrsteilnehmer:innen liegen auf den Plätzen 2 und 4 der Erschwernisse. Sie waren schon Thema bei der Umfrage 2018, das Problem des Veloverkehrs hat aber stark zugenommen. Die Zunahme des Langsamverkehrs und der Velos aufgrund des Lockdowns haben zweifellos eine Rolle gespielt. Die Umfrageresultate zeigen auch, wie wichtig Fragen der Ergonomie, insbesondere des Sitzes sind, die praktisch von allen als wichtig bezeichnet werden. Die Fahrer:innen über 56 Jahre, also am Ende der Berufslaufbahn, sind am anfälligsten für Schmerzen der unteren und oberen Gliedmassen.

Valérie Solano sagt: «Es ist ein harter Beruf. Je mehr man die Arbeitsbedingungen verbessern kann durch regelmässige Dienstpläne, weniger Stress und mehr Zufriedenheit am Arbeitsplatz, desto höher sind die Aussichten, dass das Personal gesund bleibt!» Die drei besten Elemente des Berufs sind der sichere Arbeitsplatz, die Solidarität und die Unabhängigkeit.

Drei Fragen an Unisanté

Mit einem Dokortitel in öffentlicher Gesundheit leitet Prof. Irina Guseva Canu die Abteilung Gesundheit, Arbeit, Umwelt bei Unisanté Lausanne.

Weshalb interessieren Sie sich für die Gesundheit der Busfahrer:innen?

Prof. Irina Guseva Canu: In zwei nationalen Studien, die Unisanté durchgeführt hat, haben wir eine erhöhte Sterblichkeit durch Suizid und Lungenkrebs bei den Fahrer:innen des öffentlichen Verkehrs (insbesondere Bus) im Vergleich zur gesamten berufstätigen Schweizer Bevölkerung festgestellt. Wir haben die Gewerkschaften und das BAV über diese Erkenntnisse informiert und versuchen, deren Ursachen zu verstehen.

Was sind für Sie die drei wichtigsten Ergebnisse dieser Umfrage?

Das wichtigste Ergebnis ist, dass mehr als die

Hälfte der Beschäftigten sagen, dass sie Muskelschmerzen im Schulter- und Halsbereich sowie Rückenschmerzen haben und übermässig erschöpft sind. Das ist bemerkenswert, denn die technische Entwicklung der Fahrzeuge ist auf eine Verbesserung des Komforts ausgerichtet. Ein weiteres wichtiges Resultat ist die Zunahme der Arbeitsausfälle und der Unfälle seit 2010.

Wie liegt der Zusammenhang zwischen den Arbeitsbedingungen und der Gesundheit?

Dafür möchten wir in nächster Zeit eine Kohortenstudie bei den Busfahrer:innen durchführen. Die Mehrheit der Fahrerinnen und Fahrer ist positiv dazu eingestellt. In diesem Beruf wurden wenige kausale Verbindungen zwischen der Gesundheit und der Arbeit gemacht, und für ein so hoch entwickeltes Land wie die Schweiz scheint es untragbar, so kranke Berufsleute zu haben.

AHV 21

Am 25. September zählt jede Stimme

SGB / Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

In seinen Funktionen als SEV-Präsident und SGB-Vizepräsident hat Giorgio Tuti an der Lancierung der Kampagne gegen die AHV 21 am 1. Juli teilgenommen. In einer Zeit, in der die Preise massiv steigen und ein Prämienschok bei den Krankenkassen angekündigt ist, kämpft das Referendumskomitee konsequenterweise auch gegen die Mehrwertsteuer-Erhöhung, die in der Revision vorgesehen ist, und sagt klar 2x Nein zum Abbau der AHV am 25. September. Denn die AHV-Reform ist bloss der Anfang.

Vor den Medien sagte es Giorgio Tuti klipp und klar: «Die Renten der Pensionskassen sind im freien Fall. Ich nehme gerne die SBB als Beispiel. Der Umwandlungssatz ihrer Pensionskasse ist in den letzten Jahren laufend gesenkt worden: 2008 lag er bei 6,515%, 2020 bei 4,96% und ab 2023 bei 4,54%. Man sieht gut, was passiert: tieferer Umwandlungssatz gleich tiefere Renten.»

Mit Blick auf die laufende Reform des BVG betonte er, dass damit noch ein weiterer Abbau bei der Zweiten Säule droht: «Wir sollen noch mehr bezahlen und dafür weniger hohe Renten bekommen.»

Im Vergleich zur Zweiten Säule ist die AHV solide und zuverlässig. Die Milliardendefizite, die seit Jahrzehnten vorausgesagt wurden, sind nicht eingetreten. Die AHV hat die schwierigen Coronajahre 2020 und 2021 mit einem Gewinn von rund 2,5 Milliarden abgeschlossen. Sie verfügt zurzeit über ein Vermögen von gegen 50 Milliarden Franken, und es wird in den kommenden fünf Jahren weiter steigen. Pierre-Yves Maillard, Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, doppelte nach: «Die Kreise, die das Rentenalter erhöhen wollen, sagen, dass wir länger arbeiten müssen, weil wir länger leben. Aber in der Schweiz wird schon seit langem mehr gearbeitet. Verbunden mit einem ausserordentlichen Anstieg der Arbeitsproduktivität hat der Eintritt der Frauen in den bezahlten Arbeitsmarkt in den letzten Jahrzehnten das Arbeitsvolumen und damit die beitragspflichtigen Einkommen massiv erhöht – was die Finanzen der AHV gestützt hat. Deshalb konnten wir seit 1980 1,7 Millionen zusätzliche Rentnerinnen und Rentner finanzieren, ohne dass unsere Finanzen aus dem Gleichgewicht geraten wären.»

7 Milliarden auf dem Buckel der Frauen

Unia-Präsidentin Vania Alleva erläuterte, was AHV 21 die Frauen kostet: «Gemessen am Medianlohn bedeutet AHV 21 einen Einkommensverlust von rund 26 000 Franken.» Ingesamt würde die Reform 7 Milliarden zulasten der Frauen kosten. Vania Alleva sprach noch ein weiteres Problem an: «Ältere Frauen werden in die Arbeitslosigkeit geführt. Statt mit 64 die wohlverdiente Rente zu erhalten, müssen sie in einem Arbeitsmarkt weiterarbeiten, der für ältere Beschäftigte sehr hart ist. Keine andere Altersgruppe hat mehr Arbeitslose als die 60- bis 64-Jährigen. Zeigt mir einen Arbeitgeber, der eine 64-jährige Frau Vollzeit einstellt und nicht nur zu 20 oder 30% oder als Aushilfe. In der Realität werden diese Frauen in der Arbeitslosigkeit, vielleicht sogar in der Sozialhilfe landen. Das ist eine menschliche Respektlosigkeit und ein ökonomischer Unsinn.»



Giorgio Tuti am 1. Juli: «Man muss die AHV nicht schwächen, sondern stärken.»

mensverlust von rund 26 000 Franken.» Ingesamt würde die Reform 7 Milliarden zulasten der Frauen kosten. Vania Alleva sprach noch ein weiteres Problem an: «Ältere Frauen werden in die Arbeitslosigkeit geführt. Statt mit 64 die wohlverdiente Rente zu erhalten, müssen sie in einem Arbeitsmarkt weiterarbeiten, der für ältere Beschäftigte sehr hart ist. Keine andere Altersgruppe hat mehr Arbeitslose als die 60- bis 64-Jährigen. Zeigt mir einen Arbeitgeber, der eine 64-jährige Frau Vollzeit einstellt und nicht nur zu 20 oder 30% oder als Aushilfe. In der Realität werden diese Frauen in der Arbeitslosigkeit, vielleicht sogar in der Sozialhilfe landen. Das ist eine menschliche Respektlosigkeit und ein ökonomischer Unsinn.»

Alle mit 67 oder noch später in Rente

Für das Bündnis, das das Referendum ergriffen hat, ist AHV 21 nicht weniger als der Auftakt zu einem grossen Abbau der AHV und der Renten insgesamt. Für Giorgio Tuti ist der bürgerliche Abbauplan offensichtlich: Das Rentenalter erhöhen, und zwar für alle! Die Renten-Initiative der Jungfreisinnigen ist bereits im Parlament. Sie verlangt nicht nur eine allgemeine Erhöhung des Rentenalters, sondern dessen Verknüpfung mit der Lebenserwartung, was es auf 67 Jahre, wenn nicht noch weiter anheben würde.

Ein weiterer grosser Angriff auf die Renten ist mit der Initiative «Ja zu fairen und sicheren Renten (Generationeninitiative)» geplant. Veronica Weisser, Cheflobbyistin der UBS, ist Mitglied des Initiativkomitees, was viel über die Ziele dieser Initiative aussagt: Die erste und zweite Säule zu schwächen bewirkt, dass die Leute viel mehr die private dritte Säule nutzen müssen, die für alle teurer und riskanter, aber für Banken und Versicherungen ein gutes Geschäft ist.

Diese Initiative will das Rentenalter periodisch an die Kapitalrendite koppeln. «Selbstverständlich nach oben und nicht nach unten», betonte Giorgio Tuti. «Und es sollen «floatende» Renten oder Wackelrenten eingeführt werden – obwohl mit Renteneinkommen vor allem Fixkosten wie Wohnungsmieten und Krankenkassenprämien zu begleichen sind.»

Das ist der bürgerliche Abbauplan bei der AHV und generell bei den Renten. Dabei ist AHV 21 der Startschuss und die grosse erste Schlacht. Dies Schlacht muss unbedingt gewonnen werden.

Es wird einen knappen Ausgang geben, es kommt also auf jede Stimme an. «Wir müssen zu AHV 21 Stopp sagen, um den Abbau der AHV und der Renten im Allgemeinen zu bremsen. Man muss die AHV nicht schwächen, sondern stärken», schloss Giorgio Tuti.

+

-

Am 28. Juni fand in Lyon eine **Demonstration mit über 5000 Personen** statt, zu der unter anderem die CGT-Eisenbahnergewerkschaft und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) aufgerufen hatten (Foto). Gleichzeitig veranstaltete die Europäische Kommission Verkehrstage, «vergass» dabei aber das Personal des öffentlichen Verkehrs. Zusammen mit einer SEV-Delegation prangerte Aurélie Le-long die Auswüchse von 30 Jahren Bahnliberalisierung an: Konkurrenzdruck, Kommerzialisierung des Service public und Abbau beim Arbeitsrecht.

Im 2013 betrieb die SBB noch 185 Verkaufsstellen. Ende 2022 werden es laut CH Media noch 130 sein. Dieser Rückzug aus der Fläche bereitet dem SEV Sorgen: **«Das ist ein Abbau von Service public»**, kritisiert die für die SBB zuständige Vizepräsidentin Valérie Solano. Die SBB begründet die Schalterschliessungen mit der Verlagerung der Billettkäufe auf digitale/andere Kanäle (95%) bei nur noch 5% am Schalter. «Die Schalter erfüllen aber weitere wichtige Aufgaben entlang der ganzen Mobilitätskette. Vor allem ermöglichen sie eine kundennahe, qualitativ hochwertige Beratung.»



GIORGIO TUTI antwortet

«Hilfe im Wandel»

Die Digitalisierung verändert auch den öv. Was macht der SEV, um seine Mitglieder zu unterstützen?

In den nächsten Jahren werden zahlreiche Berufsbilder durch die Digitalisierung und Automatisierung verändert; das trifft auch den Transportsektor. Der SEV kann und will sich nicht gegen diese Entwicklung stellen. Es ist aber klar, dass die Arbeitnehmenden und ihre Gewerkschaften in den Wandel einbezogen werden müssen. Denn nur so kann sichergestellt werden, dass die Mitarbeitenden mitgenommen werden auf dem Weg des Wandels und nicht auf der Strecke bleiben.

Der SEV setzt sich dafür ein, dass die Digitalisierung bei GAV-Verhandlungen stets auch auf der Verhandlungsagenda steht, vor allem um den Schutz der Mitarbeitenden zu erhöhen. Der SEV handelt mit den Unternehmen beispielsweise aus, welche Daten sie erheben und für die Personalbeurteilung verwenden dürfen. Bei der SBB haben wir bei den letzten GAV-Verhandlungen das «Recht

auf Nichterreichbarkeit» verankert und einen Digitalisierungsfonds ins Leben gerufen.

Aus diesem Fonds heraus ist nun auch das «Bistro digital» entstanden – eine Informations- und Austauschplattform. Das Bistro digital soll Mitarbeitende der SBB dabei unterstützen, besser mit den Veränderungen umzugehen und arbeitsmarktfähig zu bleiben. Daher werden auf der Plattform neben wertvollen Expert:inneninformationen und Erfahrungsberichten auch individuelle Beratungen in Form von kostenlosen Coachings angeboten oder mit den sogenannten Treffpunkten die Möglichkeit, sich mit seinen Kolleginnen und Kollegen unter professioneller Moderation zu einem spezifischen Thema auszutauschen. Das Bistro digital steht in den Startlöchern und wird ab Mitte August allen SBB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern zur Verfügung stehen. Wir werden noch ausführlicher darüber informieren.

Giorgio Tuti ist Präsident des SEV. Du hast eine Frage an ihn oder den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

ERLEICHTERUNGEN FÜR BERUFSFAHRER:INNEN BEI FÜHRER AUSWEISENTZÜGEN

Nach acht Jahren endlich am Ziel

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Ab 1. April 2023 können Berufsfahrer:innen beim Ausweisentzug wegen leichter Widerhandlungen von einer Ausnahmeregelung profitieren, die ihnen während dem Ausweisentzug berufliche Fahrten ermöglicht. So werden für sie die beruflichen Auswirkungen des Ausweisentzugs gemildert und eine doppelte Bestrafung im Vergleich zu nichtberuflichen Fahrzeugführer:innen vermieden. Die entsprechende Verordnungsänderung setzt eine vom Parlament überwiesene Motion um, die vom SEV initiiert wurde. Den Anstoss dazu gab ein Kongressantrag des Buspersonals von 2015.

Die Verordnungsänderung hat der Bundesrat am 22. Juni beschlossen. Er setzt damit die Motion 17.3520 «Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!» um, die Nationalrätin und Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher 2017 im Parlament eingereicht hat und die anschliessend von beiden Räten überwiesen wurde.

Konkret ändert Artikel 33 Absatz 5 E der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV; SR 741.51). Das Bundesamt für Strassen hat in seiner Medienmitteilung vom 22. Juni einen Link auf «Erläuterungen» veröffentlicht, welche die neue Regelung wie folgt erklären:

«Um besondere Härtefälle im Berufsleben zu vermeiden, kann die kantonale Behörde den Ausweisinhaberinnen oder Ausweisinhabern Fahrten, die zu ihrer Berufsausübung notwendig sind, während der gesamten Dauer eines laufenden Lernfahr- oder Führerausweisentzugs bewilligen. Dazu legt sie die Einzelheiten der bewilligten Fahrten zur Berufsausübung in ihrer Entzugsverfügung genau fest. (...) Auch kann die Behörde entscheiden, ob sie die Fahrten zur Berufsausübung während der gesamten Dauer des Entzugs bewilligt oder



Am 30. Juni 2017 übergibt eine SEV-VPT-Delegation die Petition «Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer:innen» an den damaligen Informationschef des Departements Uvek (mit Unterschriftenpaket).

aber nur während einzelnen Zeiträumen, beispielsweise, weil die Betroffenen einen Teil des Entzugs in die Ferienzeit legen können. (...) Fahrten zur Berufsausübung können nie während eines Führerausweisentzugs infolge Begehung einer mittelschweren Widerhandlung (Art. 16b SVG) oder schweren Widerhandlung (Art. 16c SVG) bewilligt werden, sondern nur bei Führerausweisentzügen nach leichten Widerhandlungen gemäss Artikel 16a SVG. Zur Berufsausübung notwendige Fahrten können bei höchstens zwei Führerausweisentzügen innert fünf Jahren bewilligt werden. Nicht möglich ist die Bewilligung solcher Fahrten zudem für Personen, denen der Führerausweis aus Sicherheitsgründen auf unbestimmte Zeit oder für immer entzogen wird.»

Kongressantrag, Petition, Motion und viel Überzeugungsarbeit

Die Motion diente der Umsetzung eines Antrags der VPT-Sektion Sottoceneri, unter ihrem damaligen Präsidenten Peter Bernet, und der Konferenz der VPT-Branche Bus-GATU an

den SEV-Kongress vom 28. Mai 2015. Der Antrag verlangte vom SEV, sein Möglichstes zu tun, um die Diskriminierung der Buschauffeure durch die doppelte Bestrafung bei Führerausweisentzügen aufzuheben. «In anderen europäischen Ländern verhindert der Führerscheinentzug im Privatleben nicht zwangsläufig das Fahrzeugführen im professionellen Leben. Eine ähnliche Lösung wäre auch in unse-

rem Land begrüssenswert», hiess es im Antrag. Der Kongress nahm ihn lediglich zur Prüfung entgegen, weil die SEV-Leitung die politischen Chancen einer Gesetzesänderung skeptisch beurteilte und auch eine Lösung auf GAV-Ebene prüfen wollte.

Wesentliche Überzeugungsarbeit für eine gesetzliche Lösung, wie sie der SEV dann mit der Motion anstrebte, leistete eine Petition des Unterver-

bands VPT mit über 4400 Unterschriften. Diese übergab am 30. Juni 2017 eine SEV-VPT-Delegation mit mehreren Busfahrer:innen – darunter VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro – ans Departement Uvek. «Wir sind keine Kriminellen, sondern einfach Busfahrer:innen. Es kann passieren, dass man im Leben einen kleinen Fehler macht. Wenn man deshalb seine Stelle verliert, dann verliert man auch seine Würde», sagte D'Alessandro bei der Übergabe. «Wir wollen keinesfalls Raser oder Personen, die alkoholisiert fahren, schützen», stellte Edith Graf-Litscher klar. «Den Chauffeuren geht es darum, dass sie nicht bei leichten Vergehen, wie wenn z. B. der Vortritt nicht klar war, doppelt bestraft werden und allenfalls ihren Job verlieren.»

Kombination von gewerkschaftlicher und politischer Arbeit

«Das hartnäckige Engagement der Milizgewerkschafter:innen unserer Bus-Sektionen und der Einsatz von Edith Graf-Litscher im Parlament haben zusammen zum Erfolg geführt», sagt SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser. «Die Kombination von gewerkschaftlicher und politischer Arbeit hat sich bewährt. Das Beispiel zeigt, dass es manchmal jahrelange Ausdauer braucht, bis ein Kongressantrag unserer Basis umgesetzt werden kann. Allen Beteiligten vielen Dank!»

Neu: bewilligte Fahrten zur Berufsausübung trotz Ausweisentzug

Um berufliche Härtefälle zu vermeiden, können neu ab 1. April 2023 die kantonalen Behörden während einem Ausweisentzug Fahrten zur Berufsausübung bewilligen. Dabei werden die Einzelheiten in einer Entzugsverfügung genau festgelegt.

Diese Möglichkeit besteht aber nur bei leichten Widerhandlungen. Eine solche begeht, wer die Verkehrsregeln verletzt und die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer nur in leichtem Masse

gefährdet und wenn ihn/sie dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a SVG). Als leichte Widerhandlung gilt auch ein leicht angetrunkenen Zustand mit einer Atemalkoholkonzentration von unter 4 mg/l bzw. einer Blutalkoholkonzentration von unter 0,8 Promille, sofern keine weiteren Strassenverkehrsvorschriften verletzt worden sind.

Hat die fehlbare Person in den zwei Jahren zuvor weder einen Ausweisentzug noch eine sonstige Administrativmassnahme aufzuweisen,

wird eine Verwarnung ausgesprochen. Andernfalls wird der Ausweisentzug für mindestens einen Monat angeordnet.

Es ist also wichtig, von Anfang an den Behörden mitzuteilen, dass man Berufsfahrer:in ist, damit dies in einer eventuellen Entzugsverfügung berücksichtigt wird, um eben die Berufsausübung während dem Ausweisentzug nicht zu gefährden. Ebenfalls zu empfehlen ist das umgehende Einreichen des SEV-Rechtsschutzsuchs.

LINK ZUM RECHT

Sprechen wir über Steuern



Rechtsschutzteam SEV

Die Steuern sind wie der Regen: Obwohl man weiss, dass sie nützlich sind, will man so wenig wie möglich davon haben.

Olivier hat bei der Frühpensionierung vom Arbeitgeber einen Beitrag für eine Überbrückungsrente erhalten, der direkt an die Pensionskasse überwiesen wurde. Einige Monate später kommt die böse Überraschung: Die Steuerverwaltung zählt diesen Einkaufsbetrag als steuerpflichtiges Einkommen. Olivier hält das für ungerecht, da er schon Steuern für die Überbrückungsrente bezahlt, die er monatlich erhält. Doch die Steuerverwaltung bleibt unnachgiebig. Olivier wendet sich daher an den SEV-Rechtsdienst, der damit einen Anwalt beauftragt.

Die Verfügung der Steuerverwaltung beruft sich auf Art. 79b §3 des BVG: «Wurden Einkäufe getätigt, so dürfen die daraus resultierenden Leistungen innerhalb der nächsten drei Jahre nicht in Kapitalform aus der Vorsorge zurückgezogen werden. Wurden Vorbezüge für die Wohneigentumsförderung getätigt, so dürfen

freiwillige Einkäufe erst vorgenommen werden, wenn die Vorbezüge zurückbezahlt sind.» Die kantonale Steuerverwaltung beruft sich auf die drei Jahre Frist in diesem Artikel. In Anbetracht der Tatsache, dass Olivier einen Teil seines Pensionskassenvermögens in Form von Kapital bezogen hat, bevor die drei Jahre abgelaufen sind, betrachtet die Steuerverwaltung nun den Einkauf als Teil des Pensionskassenvermögens, das besteuert werden muss. Das ist übrigens auch die Meinung der Schweizerischen Steuerkonferenz, die sich auf ein Urteil des Bundesgerichts vom Jahr 2010 beruft.

Oliviers Anwalt lässt sich nicht beeindrucken und reicht Beschwerde bei der zuständigen kantonalen Kommission ein. In der Tat gibt es auch eine andere Rechtssprechung. Ein Urteil des Bundesgerichts, das soeben publiziert wurde, wird genau der Situation von Olivier gerecht: Der Artikel 79b §3 des BVG treffe nicht zu, wenn der Einkauf in die Pensionskasse die Überbrückungsrente der AHV verbessere.

Angesichts dieser Rechtssprechung macht die Steuerverwaltung einen Rückzieher, und die zuständige kantonale Kommission akzeptiert den Rekurs. Dank dem SEV-Rechtsdienst geht für Olivier alles gut aus.

SWISSPORT ZÜRICH

«Wir müssen jetzt Druck aufbauen!»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der Krisen-GAV mit Swissport Zürich wird auf Ende 2022 gekündigt. Das haben die Mitglieder der Gewerkschaft SEV-GATA gemeinsam mit den Mitgliedern der Verhandlungsgemeinschaft (VPOD und kfmv) beschlossen, nachdem die Verhandlungen ins Stocken geraten waren. Jetzt planen sie Aktionen, um gegen die sture Haltung von Swissport zu protestieren. Interview mit Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli.

Vor anderthalb Jahren haben die Mitglieder von SEV-GATA dem Krisen-GAV zugestimmt. Was ist die Vorgeschichte?

Als Corona kam, lag der Luftverkehr am Boden und wir mussten handeln, um den Zusammenbruch von Swissport zu vermeiden. Die Kolleg:innen von Swissport waren bereit mitzuhelfen, ihre Unternehmung zu retten. Ende 2020 hatten wir schliesslich einen Krisen-GAV ausgehandelt. Das Bodenpersonal verzichtete auf einen Teil des Lohnes und war bereit, mehr

zu arbeiten und dies mit einer höheren Flexibilität. Im Gegenzug wurde aus wirtschaftlichen Gründen niemand entlassen.

Jetzt läuft das Luftverkehrsgeschäft wieder. Warum ging man nicht automatisch zum alten GAV von 2019 zurück?

Im Krisen-GAV ist vereinbart, dass die automatische Rückkehr erst bei einem definierten Wert des EBIT (Kennzahl, die den operativen Gewinn aus dem Leistungsbereich eines Unternehmens in einem bestimmten Zeitraum beschreibt, Anm. der Redaktion) eintritt. Laut Prognose von Swissport wird diese Zahl frühestens 2023 erreicht werden. Für die Mitarbeitenden ist die Krise aber bereits jetzt zu Ende. Inzwischen haben zahlreiche Leute wegen den schlechten Arbeitsbedingungen gekündigt. Swissport muss 500 Stellen neu besetzen. Die Situation am Flughafen ist prekär. Für uns ist seit Monaten klar, wir müssen so schnell wie möglich Verhandlungen aufnehmen, um zu einem regulären GAV zurückzukehren. Auch Swissport ist klar, es muss etwas gegen die miserable Personalsituation getan werden. Folglich waren alle bereit, zu verhandeln.



© FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Die Forderung von SEV-GATA war eine Rückkehr zum Gesamtarbeitsvertrag, der vor der Corona-Krise galt. Zudem forderte man aufgrund der aktuellen Situation einen Teuerungsausgleich und eine Verbesserung betreffend der sogenannten off-Tage. Wie verliefen die Verhandlungen?

Wir haben uns fünf Mal getroffen und fünf Mal festgestellt, dass wir uns nicht näherkommen. Also haben unsere Mitglieder beschlossen, den Krisen-GAV per Ende Jahr zu kündigen. Uns war klar, nur so können wir den nötigen Druck aufsetzen. Reagiert hat Swissport noch nicht, d. h. sie haben uns eine Bestätigung per E-Mail geschickt, dass sie die Kündigung erhalten haben, aber nicht mehr. Wir wollen und brauchen wieder einen GAV und Swissport braucht dringend Personal. Und unsere Kolleg:innen am Flughafen sind erschöpft. Es kann nicht mehr lange so weitergehen.

Streiken darf man nicht, weil der GAV noch bis Ende Jahr gültig ist und somit eine Friedenspflicht gilt. Sind trotzdem Kampfmassnahmen geplant? Es sind ja Sommerferien und am Flughafen herrscht Hochbetrieb.

Ja, wir müssen jetzt weiter Druck aufbauen. Es soll in den nächsten Wochen Protestaktionen geben. Aber der Druck auf Swissport muss nicht nur von uns Gewerkschaften kommen, sondern auch von anderer Seite. Einerseits sind die Fluggesellschaften gefordert, denn sie sind massgeblich für die Tiefpreispolitik im Luftverkehr und somit auch für die schlechten Arbeitsbedingungen mitverantwortlich. Andererseits ist die Politik gefordert. Der Flughafen Zürich gehört ja zum Teil der Stadt und dem Kanton Zürich. Und die tragen auch eine Verantwortung. Wir sind guter Dinge, dass die Verhandlungen im August wieder Fahrt aufnehmen. Ein vertragsloser Zustand ab nächstem Jahr dient niemandem.

Mitbestimmen?

Mitreden bei der Zukunft des GAV dürfen alle, mitbestimmen aber nur Mitglieder von SEV-GATA. Falls deine Arbeitskolleg:innen noch nicht Mitglied sind und du sie davon überzeugst, Mitglied zu werden, erhältst du als Dankeschön 100 Franken. Die Aktion gilt bis Ende September 2022.

RANGIERBAHNHOF LIMMATTAL

Massnahmen gegen den Personalmangel

SEV. Die Personalsituation im Rangierbahnhof Limmattal (RBL) spitzt sich zu: ausgetrockneter Arbeitsmarkt, anspruchsvolle und kräftezehrende Arbeiten sowie fehlende Berufsperspektiven fordern ihren Tribut. SBB Cargo will nun danken und Abhilfe schaffen mit einer Belohnungsprämie bis zu 3000 Franken für Produktionsmitarbeitende im RBL, mit gezielten Prämien für definierte Sondereinsätze (20 Franken pro Einsatztag) und mit einer Werbeprämie für erfolgreiche Rekrutierungsempfehlungen von 1000 Franken.

Die zusätzlichen Rekrutierungsmassnahmen im Ausland und die Verstärkung der Zusammenarbeit mit Arbeitsvermittlern für Temporärangestellte zeigen, dass die Situ-

ation äusserst prekär ist. «Es ist zu begrüssen, dass SBB Cargo nun endlich Abhilfe schaffen will und den Kolleg:innen für ihre enorme Belastung Anerkennung anbietet», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Ob diese Massnahmen aber ausreichen, muss sich erst noch weisen. Der SEV wird sich dafür einsetzen, dass SBB Cargo in Zukunft mit anständigen Arbeitsbedingungen das erforderliche Personal finden kann. Schnellschüsse wie Temporärangestellten und Prämien ersetzen noch nicht attraktive Arbeitsbedingungen, um eine nachhaltige Personalrekrutierung zu sichern. Weitere Voraussetzungen dafür sind neues Vertrauen in die Cargo-Leitung, Arbeitsplatzsicherheit und berufliche Perspektiven.»



FACEBOOKSEITE SBB CARGO

PARLAMENTSauftrag AN DEN BUNDESrat

Bund muss Covid-Verluste auch im Fernverkehr decken

Markus Fischer Am 16. Juni hat nach dem Ständerat auch der Nationalrat einer Motion der Finanzkommission des Ständerats deutlich zugestimmt, die dem Bundesrat den Auftrag erteilt, ein Gesetz zuzuarbeiten, das der SBB zusätzliche Finanzhilfen gewährt. Denn die aktuellen Defizite der SBB seien «als ausserordentlich zu betrachten», so die Motion. «Die SBB waren mit einem Überschuss von 463 Millionen Franken im Jahr 2019 bis zum Beginn der Gesundheitskrise finanziell gut aufgestellt. Nachdem der Grund für die finanziellen Schwierigkeiten klar ist, müssen der SBB die gleichen Massnahmen zugestanden werden wie den anderen Bereichen.»

Erklärtes Ziel der Motion ist, die vom Parlament beschlossenen Investitionen in den Bahnausbau sicherzustellen, die viele Politiker:innen bedroht sehen durch zwei Massnahmen, die der Bundesrat im Dezember zur finanziellen Stabilisierung der SBB beschlossen hat: Erstens durch die Reduktion der Trassenpreise für den Fernverkehr von 2022 bis 2029 im Umfang von 1,5 bis 1,7 Milliarden, wobei die Infrastrukturbetreiber entsprechend mehr Abgeltungen aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF erhalten sollen. Zweitens durch den Auftrag an BAV und SBB, den Zeitplan der

Umsetzung des Ausbaus schrittweise zu prüfen und zu aktualisieren. Zwar versprach der Bundesrat Ausgleichsmassnahmen für den BIF und beteuerte, alle vom Parlament beschlossenen Ausbauprojekte würden umgesetzt, wenn auch zum Teil mit 3 bis 5 Jahren Verzögerung. Dies hat aber viele Parlamentsmitglieder offensichtlich nicht überzeugt.

Die Annahme der Motion bedeutet, dass der Bund auch die Verluste im Fernverkehr ausgleichen soll. Das hat der Bundesrat bisher abgelehnt, weil der Fernverkehr von der SBB eigenwirtschaftlich betrieben wird – anders als der Regionalverkehr, der von Kantonen und Bund bestellt und abgegolten wird. Hier hat der Bund den Verkehrsunternehmen in den letzten zwei Jahren Covid-Hilfe gewährt.

Fernverkehr ist auch Service public

Für Edith Graf-Litscher, Nationalrätin und SEV-Gewerkschaftssekretärin, muss der Bund auch dem Fernverkehr Covid-Hilfe gewähren, weil die SBB auch hier nicht einfach Verbindungen streichen und Züge verkürzen konnte, sondern den Fernverkehr als Service public aufrechterhalten musste. Und weil die Behörden ein enges Aufeinander der Passagiere vermeiden wollten. «Mit den Aufrufen zum



© SBB

Daheimbleiben und mit der Homeoffice-Pflicht trägt der Bundesrat eine direkte Verantwortung für die leeren Züge und die Defizite im Fernverkehr», hält Graf-Litscher fest. «Zudem sind nicht alle Fernverkehrslinien «Cash-Cows», sondern müssen von der SBB zum Teil quersubventioniert werden.»

«Die Covid-Hilfe für den Fernverkehr trägt dazu bei, Sparübungen auf dem Buckel des Personals zu vermeiden», betont Graf-Litscher. «Und die SBB braucht diese Mittel, um nicht noch stärker unter Effizienzdruck zu kommen. Das Parlament setzt mit der Motion ein politisches Zeichen, dass die SBB nicht unter dem Vorwand der Covid-Verluste in ihrer Substanz geschwächt werden darf.»

VPT-TAGUNG PENSIONIERTE

Wieder- sehen und Dank



Pensionierte Kollegen der BLS beim Apéro auf dem Vierwaldstättersee-Dampfschiff.



Die Delegation des VPT Südostbahn.



V. r.: Marc-Henri Brélaz, Gilbert D'Alessandro und Eric Russi mit Giorgio Tuti, der als SEV-Präsident mit grösstem Dank verabschiedet wurde.

▶ Weitere Fotos auf unserer Facebookseite und auf www.sev-online.ch.



Auch das Tessin war auf dem Dampfer vertreten.

BZ MITTE

Kritische Personal- situation

SEV. In der Betriebszentrale Mitte in Olten musste wegen der angespannten Personaldecke eine ausserordentliche Dienstorganisation eingeführt werden. Deshalb hat sich der SEV mit Verantwortlichen ausgetauscht.

Der SEV hat in den Gesprächen festgestellt, dass das Problem anerkannt wird und die Verantwortlichen versuchen, Lösungen zu finden. Der SEV wird sich auf seinen Kanälen natürlich dafür einsetzen, dass die Situation entschärft werden kann. Die aktuelle Situation ist problematisch und darf nicht lange andauern, eine weitere Verschärfung könnte die Betriebsqualität gefährden und an die Substanz der Kolleg:innen gehen.

Aus Sicht des SEV braucht es wohl grundsätzliche Verbesserungen für die Mitarbeitenden der BZ Olten, um langfristig die Situation in den Griff zu bekommen. Dem SEV wurde aber auch zugesichert, dass die jetzige Organisation keinesfalls dazu dienen soll, Stilleinsparungen auszutesten oder einzuleiten.



Seit Dezember gibt es bei SBB Cargo auch für Rangiermitarbeitende, TKC usw. gesamtschweizerisch einheitliche Einteilungsregeln.

SBB CARGO

BAR-Anpassungen im Schlusspurt

SEV. Mit der Pro Time-Vereinbarung vom September 2021 ist es gelungen, für alle Mitarbeitenden der Produktion Cargo (Lok- und Rangierpersonal, TKC etc.) per 12. Dezember 2021 die Modalitäten für Änderungen im Jahreseinteilungsprozess festzulegen.

Insbesondere die Einschränkungen bei den «schweren Diensten» (Nacht- und Frühdienste) wie auch die Schutzbestimmungen für das Rangierpersonal durften klar als Verbesserungen für die Mitarbeitenden betrachtet werden, ebenso die Möglichkeit, zehn gewünschte arbeitsfreie Tage einzugeben. Für SBB Cargo von Vorteil ist die Möglichkeit, unterjährig die Arbeitsorganisation anzupassen und die Jahreseinteilung aufzudatieren (JUP), mit zusätzlichen Ausgleichstagen CT für die Mitarbeitenden.

Die Vielzahl an Details der Regelungen in der Pro Time-Vereinbarung ist den Betroffe-

nen bekannt. Art. 4.2 der Vereinbarung hielt fest: «Sollten in der Umsetzung Fragen oder Probleme auftreten, suchen die Parteien einvernehmlich nach Lösungen.» Fragen und Probleme gab es bekanntlich einige – und nun laufen die Verhandlungen, um «einvernehmliche Lösungen» zu finden und in den Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) festzuhalten.

«Dabei gilt es für die SEV-Delegation den Gesundheitsschutz der Mitarbeitenden wie auch deren Interessen an gewissen Diensten ausgewogen zu berücksichtigen, ohne die Produktion zu verunmöglichen», sagt Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär und Leiter Team Cargo beim SEV. «Im Moment sind wir zuversichtlich, bis Ende August Lösungen zu finden, die auf den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2022 angewendet werden können.»

SA INNEN

Petition der «Vergessenen»



SEV. Wie die SEV-Zeitung bereits berichtete (siehe Ausgabe 4/22), gingen bei der neuen Laufbahn SA (Sicherungsanlagen) bei Infrastruktur VU (Verfügbarkeit und Unterhalt) die SA Innen «vergessen». So empfanden die betroffenen Kolleg:innen dies. Die Reaktionen an der Basis waren dementsprechend heftig. Folglich brachten sie ihren Unmut und Protest mit einer Petition des SEV-Unterverbandes BAU klar zum Ausdruck. Gegen 400 Unterschriften aus allen Landesteilen fordern nun

von der Leitung I-VU – unter Einbezug des SEV – eine neue Überprüfung der Einstufung beim Berufsbild SA Innen. Insbesondere müssen die Einstiegsgehälter und das Marktumfeld berücksichtigt werden.

Ebenfalls Thema der Petition ist die bisherige Nichtberücksichtigung bei den Pensionierungsmodellen, die im Quervergleich nicht erklärbar ist. Der SEV ist nun in Kontakt mit der SBB und will den Forderungen Geltung verschaffen.

HELVETIA

Erste eigene Versicherung

Von zu Hause ausziehen, das ist ein wichtiger Schritt. Für die jungen Erwachsenen wie auch für die Eltern. Mit dem Auszug ist es Zeit, sich selbst um die Versicherung zu kümmern. Eine eigene Versicherung? Das ist einfacher, als man denkt.

Wenn junge Menschen ausziehen, übernehmen sie wieder ein Stück mehr Verantwortung für sich selbst und ihr Leben. Das gilt auch für die Versicherungen, denn sie sind nicht mehr in der Police der Eltern mitversichert.

Welche Versicherungen sind wichtig?

Sie ist zwar nicht obligatorisch, gehört aber zu den wichtigsten Versicherungen überhaupt: die Privathaftpflichtversicherung. Wer anderen Personen oder deren Sachen einen Schaden zufügt, haftet dafür. Das kann schnell teuer werden. Die Privathaftpflicht springt in die Bresche und übernimmt die Kosten.

Investitionen wollen versichert sein

Ziehen junge Erwachsene aus, investieren sie in die Ausstattung der Wohnung. Die Hausratversicherung kommt für Schäden am Hab und Gut auf, wenn ein Brand in der Wohnung ausbricht, ein Rohrbruch oder starke Regenfälle die Wohnung samt Investitionen unter Wasser setzen oder Dinge gestohlen werden. Mit der passenden Zusatzversicherung ist auch das Smartphone versichert, wenn es auf der WG-Party gestohlen wird oder herunterfällt und in die Brüche geht.

Es verläuft nicht immer alles nach Plan

Anstatt im Liegestuhl liegt man krank im Bett. Die Reiseversicherung übernimmt dabei die Kosten für Flug, Hotel und weitere Transportmittel, wenn vor der Abreise etwas dazwischenkommt. Auch wer während der Reise erkrankt oder verunfallt, ist dank der



Reiseversicherung vor hohen Bergungs- und Rücktransportkosten geschützt.

Exklusiv für junge Erwachsene

Mit YOUiverse, der Jugendversicherung von Helvetia, können Junge bis 27 Jahre die Leistungen wählen, die ihnen wichtig sind. Sie enthält ausserdem Leistungen für junge, wissenshungrige Menschen. So bezahlt Helvetia beispielsweise die Wiederholungskosten für verpatzte Prüfungen oder erstattet die Kosten zurück, wenn jemand wegen Unfall oder Krankheit die Aus- oder Weiterbildung abbrechen muss.

Je nach Lebenssituation können weitere Versicherungen sinnvoll sein. Ein persönliches Gespräch schafft dabei Klarheit – gerade für junge Menschen, die sich das erste Mal mit Versicherungen beschäftigen. Michael Hafner, Versicherungs- und Vorsorgeberater von der Generalagentur Thun und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam stehen gerne zur Verfügung. Weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

BAUSTELLENSICHERHEIT BLEIBT EINE BAUSTELLE

Extrem schwieriger Start für Ex-Securitrans-Mitarbeitende

SEV Seit dem 1. Januar 2022 sind die 600 Mitarbeitenden der Securitrans aus dem Bereich Baustellensicherheit intern bei SBB Infrastruktur ESP angestellt. Schon die Verhandlungen im 2021 für die neuen Arbeitsverträge, neuen Arbeitsorte etc. waren sehr schwierig, für die Mitarbeitenden, aber auch für den SEV.

Nach den ersten sechs Monaten in der neuen Organisation muss der SEV feststellen: Das war ein totaler Fehlstart. Probleme und Fragen auf allen Ebenen! Bei wesentlichen Problemen hat sich bis heute nichts verbessert und ist weiterhin keine Lösung in Sicht.

Schon seit 2022 konfrontiert der SEV die SBB immer wieder mit Themen, die er von seinen Mitgliedern erfährt. Meist sind die Verantwortlichen dann damit beschäftigt, die Probleme und ihre Ursachen nachvollziehen zu können. In der Zwischenzeit passiert dann wenig bis nichts.

Ein typisches Thema waren die massiven Unterzeiten, die der SEV der SBB meldete. Sie führten zu grossen internen Untersuchungen. Inzwischen wurden 13 000 «Fehlbuchungen» in den Zeitsystemen festgestellt! Dafür sind die Verantwortlichen wirklich selbst schuld. Schon seit einem Jahr warnte und forderte der SEV, die neuen Mitarbeitenden müssten ausreichend geschult werden. Denn sie kannten ja weder GAV, AZG noch all die internen Arbeitsvorgaben, Prozesse und Arbeitsinstrumente. Doch die Schulung wurde unterlassen, und das kommt die SBB jetzt teuer zu stehen. Der SEV wird gerade im Zeitbereich dafür einstehen, dass das Chaos nicht auf dem Buckel der Mitarbeitenden abgerechnet wird.



Weiterhin gibt es verschiedenste ungelöste Konflikte mit der SBB, zum Beispiel wegen sehr kurzfristiger Einteilungen, Arbeitswegberechnungen, wegen der unhaltbaren Einrechnung von Regionalzulagen in den Arbeitsverträgen usw. Dass der Umgang mit dem AZG nicht einfach würde, hat der SEV schon im Jahr 2021 thematisiert, die Befürchtungen trafen leider ein.

Für Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV, ist die Integration der Baustellensicherheit eine der schwierigsten Erfahrungen in 18 Jahren SEV-Tätigkeit. «Es ist einfach frustrierend, wenn man unseren Einsatz und unsere Warnungen kennt und dann sieht, wie wenig sich verbessert.» Der SEV könne nur immer wieder die Themen auf den Tisch bringen und darauf pochen, dass die Mitarbeitenden am Schluss zu ihrem Recht kommen. Aber oft heisst es dann zuerst: «Wir müssen das mal abklären.» Das ist auch für die Mitarbeitenden enorm frustrierend. Nicht überraschend suchen viele interne oder externe Alternativen.

ANZEIGE

Mit rund 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erbringen wir in den Regionen Oberaargau, Solothurn und Seeland umfassende Dienstleistungen in den Bereichen Regionalverkehr, Transport und Tourismus.

Für unseren Bahnbetrieb im Raum Biel/Bienne-Seeland suchen wir per 1. August 2022 oder nach Vereinbarung eine belastbare und flexible Persönlichkeit als



Teamleiter:in Fahrdienst Seeland

Ihr Aufgabenbereich

- Personelle Führung und Planung der Triebfahrzeugführenden (20 Mitarbeitende)
- Stellvertretung des Leiters Fahrdienst
- Durchführung von Prüfungen als Prüfungsexperte:in nach VTE
- Mithilfe sowie selbständiges Unterrichten in Theorie und Praxis
- Einsätze als Triebfahrzeugführer:in mit Dienstort Siselen (ca. 40 %)

Ihr Profil

- Mehrjährige Erfahrung als Triebfahrzeugführer:in Kategorie B oder B100
- Funktion als Prüfungsexperte:in nach VTE oder Erfahrung als Ausbildungslokkführer:in von Vorteil
- Ausbildung oder Erfahrung im Bereich Methodik und Didaktik
- Hohe Sozialkompetenz und Durchsetzungsvermögen
- Unternehmerisches Denken und Handeln

Unser Angebot

Es erwartet Sie ein interessantes, abwechslungsreiches Aufgabenfeld, eine sorgfältige Einführung, Weiterbildungsmöglichkeiten und Reisevergünstigungen für Sie und Ihre Familie. Als moderner Arbeitgeber bieten wir Ihnen gut ausgebaute Sozialleistungen und attraktive Anstellungsbedingungen.

Ihr neuer Chef

Michael Gerber, Leiter Fahrdienst, erteilt Ihnen gerne weitere Auskünfte, 058 329 93 98.

Ihre Bewerbung

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

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

aare seeland mobil



STRITTIGE ARBEITSZEITFRAGEN BEI DER SNL

Das BAV gibt dem SEV Recht

Angelo Stroppini/Übers. M. Fischer
angelo.stroppini@sev-online.ch

Ein juristischer Sieg, aber vor allem ein gewerkschaftlicher Erfolg: Am 20. Oktober 2021 hatte der SEV über seinen Anwalt beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Verwaltungsbeschwerde gegen die Società Navigazione Lugano (SNL) eingereicht. Diese betraf zwei Probleme: die verspätete Mitteilung des Dienstplans und die fehlende Bestätigung der Feiertage, wie sie gesetzlich vorgeschrieben ist. In seiner Verfügung vom 29. Juni gibt das BAV dem SEV in allen Punkten Recht und lehnt die Argumente der SNL ab.

Warum ist es so weit gekommen? Normalerweise können viele Schiffsangestellte ab dem Spätherbst endlich ihre wohlverdienten Ferien beziehen, nachdem sie dies in der arbeitsreichen Sommerzeit nur in wenigen Ausnahmefällen tun konnten. Die SNL-Mitarbeitenden hatten das Unternehmen schon lange im Voraus über die gewünschten Urlaubstage informiert. Alles war perfekt – ausser dass die Bestätigung dieser Urlaube für einige Mitarbeiter nie ankam und sie ihren Urlaub bereits in den Ferienorten gebucht hatten. Dies war ein klarer Verstoss gegen die Verordnung zum Arbeitszeitgesetz AZGV (Art. 26, Abs. 8). So wandten sich die betroffenen und zu Recht er-



Das BAV als Aufsichtsbehörde für die Schiffsbetriebe gab den Schiffsleuten vom Lago Maggiore Recht.

zürnten Kolleg:innen an das SEV-Sekretariat in Bellinzona, das eine ausführliche Dokumentation zuhanden des mandatierten Anwalts erstellte.

Der zweite strittige Punkt betrifft die wiederholt verzögerte Mitteilung der Dienstenteilung. (Art. 26 Abs. 1 b und c AZGV in Verbindung mit Abs. 7 b 1). Auch hier überlassen wir es der Leserschaft, sich den Unmut der Arbeitnehmer vorzustellen, die mehr als einmal bis wenige Tage vor Monatsende warten mussten, um zu erfahren, was für den nächsten Monat ge-

plant war! Im Rahmen der Sozialpartnerschaft konnten diese Probleme trotz mehrmaligem Nachhaken nicht gelöst werden. Deshalb wandte sich der SEV ans BAV, das in dieser Angelegenheit die Aufsichtsbehörde ist.

Das sagt das BAV

Das BAV entkräftet im Wesentlichen alle Argumente der SNL und fordert schlicht und einfach die Einhaltung des Gesetzes.

Zunächst einmal weist das BAV

deutlich darauf hin, dass eine Jahresteilung die Regel ist und eine monatliche Dienstenteilung nur möglich ist, wenn es feste Vereinbarungen gibt. Weiter äussert sich das BAV wörtlich wie folgt:

- «Die SNL steuert die Krise, indem sie auf die Ereignisse reagiert, statt sie zu antizipieren, und zwar einseitig, d. h. ohne die Hauptakteure wie die Arbeitnehmenden, die Personalkommission, den SEV oder das BAV einzubeziehen.»
- «Die SNL konnte sich auf das Wohlwollen und die Disponibilität ihrer Mitarbeitenden verlassen, die sich bereit erklärten, ihre Ferien zu verschieben. Sie kann dies jedoch nicht in jedem Fall verlangen.»
- «Die SNL bringt durch ihr Verhalten ihre Mitarbeitenden in die schwierige Situation, gegen die Regeln verstossen zu müssen und/oder sie nicht einhalten zu können, im rechtlichen wie im eigentlichen Sinn (Gesundheitsschutz).»

• «Die SNL muss über genügend Personal verfügen, um sicherzustellen, dass die Dienstleistungen unter Einhaltung aller gesetzlichen Bestimmungen (Sicherheit und Gesundheitsschutz) erbracht werden. Wenn sie beschliesst, die Dienstleistungen auszubauen, muss sie sich vergewissern, dass sie dazu in der Lage ist.»

Die Verfügung enthält weitere kritische Anmerkungen und auferlegt der SNL eine Gebühr von 2500 Franken.

Und jetzt?

Das BAV sagt klipp und klar, dass es die SNL beim nächsten Audit kontrollieren werde und bei erneuten Verstössen gegen das Gesetz strafrechtlich gegen die SNL vorgehen werde. Der SEV und die SNL-Angestellten vom Lago Maggiore werden auf jeden Fall wachsam bleiben. Dieser juristische Sieg ist vor allem ein gewerkschaftlicher Sieg. Dank verstärkter gewerkschaftlicher Präsenz und Geschlossenheit haben es einige Schiffsleute auf sich genommen, dem SEV-Sekretariat in Bellinzona alle in ihrem Besitz befindlichen Unterlagen zu übergeben. So konnte eine solide gewerkschaftliche Argumentation aufgebaut werden, von der nun alle Mitarbeitenden profitieren.

Die Verfügung kann vor allem aus zwei Gründen gewerkschaftlich nützlich sein: Sie enthält in jeder Hinsicht wichtige Punkte, die der Rechtsprechung dienen werden, vor allem in Bezug auf die Beteiligung der Personalvertreter:innen in den Unternehmen und bezüglich des Rechts jedes und jeder Mitarbeiter:in, Unregelmässigkeiten sofort der Gewerkschaft zu melden.

Das BAV gab den SNL-Mitarbeitenden vom Lago Maggiore in seiner Rolle als Aufsichtsbehörde für die Schiffsbetriebe in allen Punkten Recht. Die SNL muss ihr Personal über die Verfügung informieren, kann aber beim Bundesverwaltungsgericht dagegen Beschwerde führen.



Folge uns auf Facebook!



www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



«Ich bin SEV-Mitglied, weil die Gewerkschaft dafür sorgt, dass wir einen GAV haben und sicherstellt, dass dieser eingehalten und durchgesetzt wird.»

Philippe Schibli
Triebfahrzeugführer B100
SBB Infrastruktur

Und du? Jetzt beitreten.



PV BERN

Schwellen, Schienen, Weichen, Signale ...

Max Krieg. ... und was sonst noch alles zur Eisenbahninfrastruktur gehört, das besichtigten 17 Personen der Sektion PV Bern am 15. Juni im Bahntechnik Center mit zwei kundigen Führern.

Auf dem heute 32 Hektaren grosse Gelände wurde 1959 die damalige Oberbauwerkstätte, heute Bahntechnik Center Infrastruktur, mit Anschluss an den Bahnhof in Hägendorf eröffnet. Über 30 000 Artikel – von nach Mass gefertigten und zusammengebauten Weichen bis zu den kleinsten Schrauben sind in diesem Center abrufbar.

Derzeit findet ein grosser Umbau statt, denn der Standort wird zu einem zentralen Logistikzentrum ausgebaut. Leider musste wegen diesem Vorhaben das im früheren Bürogebäude untergebrachte Schienenmuseum geopfert werden. Zwei Kollegen fanden nach Jahren ihren früheren Tätigkeitsbereich wieder, wovon einer auch von seinen Erfahrungen mit der Einführung der Kaizen-Methode berichten konnte.

Für die lohnende, wenn wegen der Hitze auch etwas anstrengende Führung durch viel Technik danken wir den Führern bestens.



Leider gelang es nicht, alle 17 Teilnehmenden bildlich festzuhalten – sorry!

UNTERVERBAND ZPV

Zentralausschuss behandelt viele Themen

Susanne Kratzer. Im Juni organisierten die Sektionen Säntis Bodensee, Bern, Romanshorn, Luzern und bei der RhB Werbeaktionen, die von den Mitgliedern rege besucht wurden.

In Sachen Kundenbegleitung 2021 hat die SBB einen Abschlussbericht veröffentlicht. Aus Sicht des ZPV wurden die Ziele jedoch klar verfehlt, zumal diverse von ZPV und Peko gemachte Eingaben überhaupt nicht berücksichtigt und seitens SBB Versprechungen bezüglich Begleitung der Züge gemacht wurden, die bis heute nicht eingehalten sind. Betreffend Umwandlung von Pausen in Arbeitsunterbrechungen fand am 16. Juni eine Sitzung beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Klärung der offenen Fragen statt. Die Verfügung des BAV wird per Ende Jahr erwartet. Wenn es nach der Antwort der SBB geht, ist die Gesundheit des Personals im Fernverkehrsdoppelstockzug (FVD) überhaupt nicht gefährdet. Trotzdem verzichtet man nun auf Inbetriebnahme der Wankkompensation. Bis heute hat die SBB nicht belegt, wie hoch die körperlichen Belastungen auf diesen Zügen sind. Das Zurückhalten dieser Messresultate weckt den Eindruck, dass die SBB hier etwas zu verbergen hat. Externen Messungen zufolge sind die Vibrationen im FVD doppelt so hoch wie im IC 2000, weshalb der Verzicht auf die Wankkompensation mehr als gerechtfertigt ist. Wiederum ereigneten sich am 13. Juni Unregelmässigkeiten bei der Türschliessung an einem EW IV-Zug. In Zürich HB wurde durch die Diagnose der Zug untersucht, Störungen wurde jedoch keine gefunden und die betreffende Komposition wurde wieder zum Einsatz freigegeben. Ca. 2 Stunden später fuhr der gleiche Zug in Zürich Flughafen mit einer offenen Türe ab, obwohl die Türkontrolllampe beim Lokführer erlosch. Man muss unbedingt über die Abläufe diskutieren, wenn das Personal solche Tür-

störungen meldet, vor allem wenn durch die Diagnose kein Fehler gefunden wurde. Es mutet doch seltsam an, dass vor der Untersuchung und auch danach Türstörungen an einem Zug auftreten, deren Ursache sich offensichtlich nicht finden lässt. Die integrierte Produktionsplanung (IPP) ist ein Riesenprojekt, welches uns in nächster Zeit noch viel beschäftigen wird. Unter anderem geht es um die Harmonisierung der Ferieneingabe und die Ablösung von Sopre. Unsere Haltung ist klar: Die Ferieneintragungen bleiben bei den ZPV-Sektionen vor Ort, da sich dieses System seit 40 Jahren anstandslos bewährt hat. Das Rad braucht man hier nicht wieder neu zu erfinden. Ein Dauerthema bleiben auch die angekündigten Sparmassnahmen der SBB. Diese wird das Personal, das während Corona dauernd an der Kundenfront stand, niemals akzeptieren.

Mit vielen Themen gespickt waren die Berichte über die vielfältigen Herausforderungen in den Sektionen. Es ist jedoch auch erfreulich, zu lesen, dass z. B. die Jugendanlässe der Sektion Säntis Bodensee sehr gut besucht sind und dass das Zugpersonal der RhB von seiner Leitung persönlich ein Dankeschreiben mit Geschenk für den grossen Einsatz während der Coronapandemie erhalten hat.

Von der Peko war zu erfahren, dass betreffend der Wagenabschlüsse eine Arbeitsgruppe eingesetzt wurde, dass in den FVD an neuralgischen Punkten zusätzliche Haltegriffe montiert werden und an der nächsten Sitzung Ende August die Themen Ergonomie / Schulung / Anweisung aufgegriffen werden, dass das Rollout des neuen Tablett ab 22. August erfolgen wird, es in den Fussballextrazügen ab nächstem Jahr infolge der neuen 12er-Liga zu neuen Herausforderungen in der Einteilung kommen wird und auch bei ihnen die Ferienharmonisierung ein grosses Thema ist.

LPV BLS

Hauptversammlung

Tijana von Känel. Am 17. Juni fand bei wunderschönem Sommerwetter die Hauptversammlung in Langnau im Emmental statt. Erstmals wurde eine französische Simultanübersetzung angeboten. 40 Mitglieder trafen sich im Hotel Emmental, um über die verschiedenen Themen informiert zu werden



und zu diskutieren. Als Gäste durften wir unseren CEO Daniel Schafer und den Leiter Zug- und Lokpersonal, Roger Bhend begrüßen. Nach der HV wurde ein Apéro offeriert. Danach liess man den Abend bei einem feinen Nachtessen ausklingen. Ein herzliches Dankeschön an alle, die kommen konnten.

UNTERVERBAND RPV

Sparmassnahmen SBB: Die Fronten bleiben verhärtet

Medienstelle UV RPV. Der Zentralausschuss traf sich am 27. Juni zur ordentlichen Sitzung in Buchs SG.

Cargo Flash vom 14. Juni: Es ist SBB-Mitarbeitenden ausdrücklich untersagt, Berufskleider an Dritte weiterzugeben. Ebenso ist es verboten, die Kleider auf Verkaufsplattformen anzubieten. Die Berufskleider SBB sind ausschliesslich für den persönlichen Gebrauch bestimmt.

SBB Cargo und Sozialpartner einigen sich in Sachen neues Berufsbild Lokführer:in SBB Cargo Kat. B100. Die Personalkommission und die Sozialpartner wurden bei der Erstellung der neuen Berufsbilder angehört. Anfang Jahr wurden den Sozialpartnern die Ergebnisse der Funktionsbewertungen präsentiert. Daraufhin haben SBB Cargo und die Sozialpartner die Verhandlungen aufgenommen. Nach mehreren Verhandlungsrunden und vertieften Abklärungen haben sich die Parteien nun geeinigt.

Sparmassnahmen SBB: Die Fronten bleiben verhärtet, bekanntlich hat die SBB-Führung Ende April angekündigt, dass sie die

Berufsinvalidität abschaffen will. Weiter will sie eine paritätische Beteiligung an den Risikoprämien bei der Pensionskasse (das Personal bezahlt zurzeit einen Viertel) und zudem die Beiträge des Personals an die Krankheitskosten erhöhen. Nach Angaben der SBB würden diese drei Massnahmen dem Unternehmen jährlich rund 30 Millionen Franken Einsparungen bringen. Fürs Personal bedeuten sie eine Einbusse bei der Kaufkraft um rund 1 Prozent, ohne die Auswirkungen der Abschaffung der Berufsinvalidität einzubeziehen. Die Reaktionen, die der SEV seither von seinen Mitgliedern und vom Personal erhalten hat, sind einstimmig: Diese Pille wird nicht geschluckt!

Mitgliederwerbung: Am 22. Juni fand in der Unterhaltsanlage Oberwinterthur eine Werbeveranstaltung mit Hotdog-Stand statt, organisiert von den Unterverbänden AS und RPV. Es war ein grosser Aufmarsch. Die Präsenz des SEV und der beiden Unterverbände wurde sehr geschätzt.

Der Unterverband RPV wünscht allen erholsame Sommerferien.

Restaurant Schönenboden wurde zuerst unter freiem Himmel ein Apéro genossen, darauf folgte das Mittagessen. Der Präsident verkündete die Botschaft, dass alle Getränke inkl. Kaffee durch die Vereinskasse übernommen werden.

Nach dem Essen erfolgte der lockere Vortrag, präsentiert durch den Wetterschmöcker Ulrich Roman «Jöri» vom Bergli, Bisisthal über die Muotathaler Wetterschmöcker und ihre Prognosen für den Sommer und Herbst 2022. Dessert und Kaffee genossen wir nach dem Vortrag von «Jöri».

Da wir zeitlich gut unterwegs waren, legten wir noch einen einstündigen Halt in Küsnacht am Rigi ein. Die meisten Teilnehmenden konsumierten im Garten des Restaurant Seehof noch eine Erfrischung. Die Abfahrt erfolgte Richtung Zürich-Busbahnhof, wo die gelungene Sektionsreise zu Ende ging.

Dem Organisator Hannes Lattmann danken wir für die gelungene Reise.

PV ZÜRICH

Reise zu den Wetterschmökern

Beat Schneiter. Bei leichter Bewölkung trafen sich 39 Pensionär:innen zur Sektionsreise ins Bisisthal. Nach zweimaliger Absage freuten sich alle auf die Reise. Mit etwas Verspätung ging's mit dem Twerenboldbus Richtung Albispass, wo bereits der Kaffee- und Gipfelhalt stattfand. Weiter ging die Fahrt via Ägerisee-Schwyz-Muotathal ins Bisisthal. Im



ZPV LUZERN

Mitgliederwerbung trägt Früchte



Giorgio Tuti, Susanne Kratzer und Ralph Kessler (von links).

Nicole Gomes. An der Hauptversammlung (HV) in Kriens nahmen 29 Mitglieder und drei Gäste teil.

Mit der Neumitgliederwerbung konnte die Sektion einige Neueintritte verzeichnen. Susanne Kratzer meldete, dass die BAR-Regelung per 1. Juni 2022 endlich schweizweit auch für die Aufsicht P gilt. Gekämpft wurde für eine einheitliche Regelung für die Sprachkompetenzen, die nun schriftlich festgehalten wurde. Man will endlich eine Lösung finden für die Fanzüge wegen der extremen Gewaltbereitschaft der Fans und weil die SBB bei uns an der Front sparen will.

SEV-Präsident Giorgio Tuti sprach über die Reform AHV 21, die das Rentenalter für die Frauen um ein Jahr anheben will, obschon sie beim Lohn und damit der künftigen Rente weiterhin benachteiligt sind. AHV 21 betrifft aber alle, denn das ist nur der Anfang. Mit einer Volksinitiative will die Rechte danach das Rentenalter für alle auf 67 Jahre anheben und mit der Lebenserwartung verknüpfen. Mit einer zweiten Initiative strebt sie anschliessend das englische Modell an: Man geht in Rente, wenn man es sich leisten kann. Die AHV wird schlecht geredet, obwohl sie die gesündeste Sozialversicherung ist. Die Renten der 2. Säule sind in den letzten Jahren ständig gesunken, bei laufend steigenden Lebenskosten. Darum fordert der SGB mit einer Initiative, die er im Mai 2021 eingereicht hat, eine 13. AHV-Rente. Dafür hat der SEV trotz Corona in kürzester Zeit über 11 000

Unterschriften gesammelt. Zugunsten der AHV hat der SGB dieses Frühjahr auch die Initiative «Nationalbankgewinne für eine starke AHV» lanciert: Bitte alle unterschreiben!

Der Kongress soll darüber abstimmen, ob er nur noch jedes vierte statt zweite Jahr tagen soll und ob im Gegenzug eine zusätzliche Delegiertenversammlung eingeführt werden soll. Die resultierenden Ersparnisse könnte man für die Mitglieder nutzen. Giorgio Tuti wird am diesjährigen Kongress nach 14 Jahren nicht mehr für eine weitere Amtszeit kandidieren. Die Sektion verabschiedete ihn mit einem herzlichen Dankeschön für seinen Einsatz, einem Lied und Geschenken, was ihn sichtlich rührte.

ZPV-Zentralpräsident Ralph Kessler orientierte über die Abgänge von Mitgliedern, die den ZPV altershalber verlassen werden, und forderte dazu auf, mit neuen Flyern Neumitglieder anzuwerben. Beim Fernverkehrsdisto stehen die Resultate über die Messungen seitens der SBB immer noch aus, die Erschütterungen, Geräusche und Klimaanlage sind untragbar. Im Weiteren sei der Infrastrukturausbau nicht ausgereift geplant. Die Perronlängen entsprechen nicht den Zugslängen und sorgen für Komplikationen. Für die künftigen Bauarbeiten wurden wir gebeten, das Briefing genau zu lesen. Die Velo-Ladetouren waren auch nicht ordentlich geplant und warfen einige Fragen auf.

Martina Tschanz, Peko KB Luzern berichtete über den Gesundheitsschutz betreffend die Probleme mit dem Gewicht unserer Taschen.



Dies hat die GL abgewiesen, da es nur ein einziger Fall war. Sie hat daraufhin eine Umfrage gestartet, worauf 50 Antworten eingingen. 27 Personen schrieben, dass sie Probleme haben, und führten diese auch aus, die anderen haben keine Probleme mehr, u. a. auch, weil sie das Gewicht umverteilt haben.

Im weiteren Verlauf der HV wurden die Jahresberichte verlesen, der Kassenbericht wurde durch die GPK kontrolliert und dafür Decharge erteilt, das Budget wurde einstimmig angenommen. Zudem wurden ein GPK-Ersatzmitglied, die Delegierten für den Kongress und die DV ZPV gewählt sowie drei Anträge angenommen.

Am Ende der HV gab es einen Apéro, ein feines Fondue chinoise und verschiedene Desserts, danach Musik von Daniel De Vallier und gemütliches Beisammensein.

ZPV CALANDA

Hauptversammlung

Kyle Form. Leicht verspätet fand am 31. Mai die Hauptversammlung in Chur statt. Erfreulicherweise nahmen 24 Mitglieder teil. Per Ende letzten Jahres zählte unsere Sektion 67 Mitglieder, das sind drei mehr gegenüber dem Vorjahr.

Dieses Jahr ehrten wir 10 Jubilar:innen: Vier Mitglieder für 40 Jahre, zwei für 30 Jahre sowie je ein Mitglied für 25, 20, 15 und 10 Jahre SEV-Treue. Wir sind enorm stolz, auf solch treue Mitglieder zählen zu dürfen. Der Vorstand kann in Zukunft auf die neue Kas-



sierin Bellinda Bärtsch zählen, welche Rahel Wildi ersetzt. Wir danken Rahel für ihren stets hochanzurechnenden Einsatz für unsere Sektion. Weiter gewählt wurden zwei Mitglieder für die Tourenkommission und die Delegierten für die VPT-DV und den Kongress. Zudem wurde ein GPK-Ersatzmitglied wiedergewählt.

Nach der Sitzung, die nach 90 Minuten bereits vorbei war, durften wir den Abend bei feiner Speis und Trank und gemütlichem Beisammensein geniessen.

PV AARGAU

Sektionsreise: «Schön war's»

Helen Isler. Am 15. Juni starteten 36 Kolleginnen und Kollegen bei strahlendem Sommerwetter die Sektionsreise ab Aarau und Brugg nach Benken SG. Gutgelaunt genossen sie die schöne Fahrt über Land nach Baden-Höhtal-Surbtal-Wehntal-Dielsdorf-Oberglatt bis Winkel ZH. Im schattigen Garten des Gasthofes Hecht servierte nettes Personal einen feinen Kaffee mit Gipfeli.

Nach der Stärkung fuhr die Gruppe weiter zum eigentlichen Ziel, dem Bäckereimuseum in Benken. Der humorvolle und vorsichtig fahrende Chauffeur der Carmäleon Reisen AG chauffierte sie vorbei am Flughafen, der leider aus technischen Gründen gesperrt war, über Dübendorf-Fällanden-Greifensee-Egg-Schmerikon-Uznach nach Benken.

Mitten im Bäckereimuseum konnten die Teilnehmenden an die gedeckten Tisch sitzen. Präsident Ueli Röthenmund hiess die Gästeschar kurz willkommen und machte auf die kommenden Anlässe des PV Aargau



aufmerksam, bevor ein feines Mittagessen aufgetragen wurde. Danach bestaunten wir die vielen alten Gebrauchsgegenstände der Bäcker, aber auch der Bauern. Das interessante und sehenswerte Museum ist weithin bekannt.

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

Später spazierten einige Kolleg:innen dem See entlang, andere machten es sich in der schattigen Gartenbeiz bequem. Bald war es Zeit für die Heimfahrt über Siebnen-Sattellegg-Einsiedeln-Biberbrugg, über den Raten mit kurzem Aufenthalt und weiter dem Aegerisee entlang nach Bremgarten-Brugg und Aarau.

Ein grosser Dank an Walter Angst für die Organisation der gemütlichen und interessanten Reise, schön war's.

PV ST. GALLEN UND PV THURGAU

Schwellenhöhe 1000 Meter



Roland Schwager. Der Wetterbericht verhies nach einer längeren Schönwetterperiode ja nichts wirklich Gutes für den 29. Juni. Dennoch hatte Petrus ein Einsehen und wölbte über die Ost- und Innerschweiz einen fast wolkenlosen Himmel, als er sah, wer sich denn da auf die Reise begibt: 41 Mitglieder der beiden PV-Sektionen St. Gallen und Thurgau machten sich auf zu ihrem jährlichen Ausflug, den sie erstmals gemeinsam durchführten.

Nach einer kurzweiligen Reise dem Zürich-, Zuger- und Alpachersee entlang und durch das pittoreske voralpine Nidwalden erreichten wir rechtzeitig zum Mittagessen Engelberg – präzise auf 1000 Metern Höhe gelegen. Nach einem Katzensprung erblickten wir auch schon das imposante Hotel Schwei-

zerhof – immerhin umfasste unsere Gruppe drei Personen mit den Namen Schweizer, «Nomen est omen» – wo wir aufs Beste kulinarisch verwöhnt und überaus aufmerksam bedient wurden. Die Gespräche und die Kollegialität wurden während des «Diners» weiter gepflegt – unterbrochen von unseren beiden Sektionspräsidenten Toni Möckli (SG) und Albert Mazenauer (TG), die in Wahrnehmung ihrer präsidialen Pflichten einige launische Worte an die reiselustigen Mannen und Frauen aus der Ostschweiz richteten.

Nach dem Dessert blieb noch ein wenig Zeit, das Klosterdorf zu erkunden, ehe uns die Zentralbahn und der Voralpenexpress klimaneutral wieder der Heimat entgegenbrachten und uns weitere Einblicke in die Schönheiten unseres Schweizerlandes ermöglichten.

PV BASEL

Lina Strahm zum 100. Geburtstag



Walter Merz. Der PV Basel gratuliert seinem Mitglied Lina Strahm ganz herzlich zum 100. Geburtstag. Sie durfte ihren runden Geburtstag am 3. Juli an ihrem Domizil im Be-tagtenzentrum zum Wasserturm feiern.

ZPV RHB

Traditionelles ZPV-RhB-Familienfest



Roger Tschirky. Bei schönstem Wetter trafen sich letzten Samstag über 50 Mitglieder in Stuls zum ZPV-RhB-Familienfest.

Roli und Astrid Egger mit ihren «Helferlein» bereiten jedes Jahr einen tollen Anlass vor. Es wird zusammen gegrillt, gespielt, geplantscht und intensive Gespräche werden geführt. Zum Abschluss

gab es noch Spaghetti. Wir haben uns sehr wohl gefühlt. Astrid und Roli, vielen herzlichen Dank für das tolle Familienfest, das nur dank euch möglich geworden ist. Es ist ein Highlight, das nicht mehr wegzudenken ist und worauf man sich schon lange vorher freut und abschliessend noch lange davon schwärmt.

PV LUZERN

Wanderung Immensee-Baumgarten

René Wolf. 25 Wandersleute trafen sich am 15. Juni um 8 Uhr und fuhren nach Küsnacht am Rigi.

Von dort ging es mit dem Bus weiter nach Immensee. Im Bistro des Missionshauses Bethlehem gab es Kaffee und Gipfeli, gesponsert von Peter Truttmann. Gestärkt nahmen wir bei wunderschönem Wetter die Wanderung via Fischermatt-Böschenrot-Itelfingen ins Restaurant Baumgärtli in Angriff. In der Gartenwirtschaft des Res-

taurants konnten wir noch vier Nichtwanderer begrüßen. Nach dem feinen Mittagessen ging es weiter über den Tieftalweg zurück nach Immensee. Im Alters- und Pflegeheim Sunnehof stillten wir unseren Durst. Von hier fuhren wir mit dem Bus zurück nach Küsnacht am Rigi, wo es uns gerade noch auf den Voralpenexpress nach Luzern reichte.

Dem Organisator Peter Truttmann ein herzliches Dankeschön.

PV OLTEN UND UMGEBUNG

Alles Gute Josef Ingold zum 101. Geburtstag



PV Olten und der Männerchor. Am 13. Juni konnte Sepp Ingold im Alterszentrum Marienheim in Wangen bei Olten seinen 101. Geburtstag feiern. Der Männerchor des PV Olten liess es sich nicht nehmen, dem Jubilaren die Feier mit einigen Liedern zu umrahmen. Der Präsident des Chors, Hanspeter Süss und

seine Gattin Pia erfreuten die Gäste mit schönen Alphornklängen. Sepp Ingold war bei den SBB als Lokführer tätig und trat 1947 dem SEV bei, das heisst, dass er dem SEV während 75 Jahren die Treue hält.

«Lieber Sepp, wir wünschen dir weiterhin viele gefreute Stunden und alles Gute!»

UNTERVERBAND PV

Aktuelles aus dem Zentralvorstand

Alex Bringolf. Die Sektionspräsidenten der Regionen Mitte trafen sich am 14. Juni mit dem Zentralvorstand PV traditionsgemäss in Seon zur 4. Sitzung. Die Sektionversammlungen werden wieder gut besucht und auch die Teilnahme an verschiedenen Anlässen nimmt wieder zu. Zentralpräsident (ZP) Roland Schwager wird mit dem ZV in den nächsten Wochen das Vorgehen für die Eintritte von Witwen weiter anpassen. Damit soll in den Sektionen ein einheitliches Vorgehen besser ermöglicht und die Formulare einfacher auszufüllen sein. Der Rücklauf muss wie bis jetzt über die Sektionen erfolgen. René Wolf wies darauf hin, dass ab Oktober Einzahlungen nur noch mittels QR-Code-Rechnungen möglich sind. Können die Kassiere erkennen, welche Einzahlung für welchen Zweck gilt? Damit sich die Sektionskassiere darauf vorbereiten können, wird Zentralkassier Egon Minikus einen Leitfaden erstellen. In der Pendenzenliste des PV werden die Anliegen wie Hinterlegung des GA FVP und Bezahlung mit Reka-Card wieder aufgenommen, wenn unser GA in

den Swisspass intergriert wird. Auf Anfrage von Walter Merz wird sich der ZP beim SEV erkundigen, ab wann für die Kalender wieder SEV-Etuis verfügbar sind.

Im Rückblick auf die Delegiertenversammlung (DV) in Brig versprach der ZP, künftig für genügend Kopfhörer für die Übersetzung zu sorgen. Im AZL Löwenberg wird dies kein Problem sein. ZP und ZV bedanken sich bei der Sektion Valais für die gute Organisation der DV.

Nach der DV im AZL findet am nächsten Tag der Kongress SEV statt. Dabei wird auch ein neuer Präsident bzw. eine neue Präsidentin gewählt. Gerne möchten unsere Delegierten diese Person kennenlernen, ZP Roland Schwager wird sie dazu einladen. Die Abstimmung zur AHV-Revision steht im Herbst bevor, eventuell können wir den SGB-Präsidenten Pierre-Yves Mailard für ein Referat gewinnen. Zur Diskussion wird auch der Wechsel vom zwei- zum vierjährigen Kongressrhythmus stehen. Der PV sieht dies aus verschiedenen Gründen skeptisch und wird dies auch im SEV-Vorstand einbringen.

Wie in den Medien verschiedentlich zu lesen war, schreibt die SBB wiederum Verluste und der Druck von Sparmassnahmen nimmt zu. Mit Bedauern nehmen wir von der kürzlichen Aussprache des ZP mit HR SBB Kenntnis. Vor allem, dass die Mitarbeitenden stark in die Sparmassnahmen einbezogen werden, obwohl sie tagtäglich grosse Einsätze leisten, macht auch uns ärgerlich.

Der SEV setzt bei der Mitgliederwerbung auf numerische Werbeziele. Der PV kann nicht in einem Arbeitsumfeld auf Werbetour gehen, unsere Mitglieder treten bei der Pensionierung dem PV bei. Wir werden sicher bei Austrittswilligen Neupensionierten ein Werbegespräch führen. Diese Gespräche können jedoch nicht quantifiziert werden, weshalb der SEV beim PV auf eine Zahl verzichtet.

Die SEV-Zeitung wird wiederum eine grosse Sommerpause machen. Die lange Pause hat den Nachteil, an Aktualität zu verlieren. Aufgrund eines Sparscheides vor fünf Jahren wurde die Anzahl auf 15 Ausgaben begrenzt. Damit die dreiwöchige Erscheinungsweise möglich ist, ergeben sich zwei Pausen. Über Weihnachten und im Sommer, wenn das gewerkschaftliche Leben tief ist. Diese Tatsache gilt es zu akzeptieren, der ZP bittet um Verständnis. Wir müssen die anderen Medien dafür gut nutzen, Versand mit Veranstaltungsdaten als Jahresprogramm sowie Hinweise auf unserer Webseite.

Der Zentralvorstand wünscht allen einen schönen Sommer.

PV URI

Ein toller Ausflug

Daniel Berner. Endlich, nach zweimaliger Verschiebung wegen der Pandemie, konnte die Sektionsreise stattfinden. Am 8. Juni trafen sich 38 Mitglieder in Erstfeld zum langersehnten Ausflug.

Mit dem Car ging es über Sattel und Ricken auf die Schwägalp am Fusse des Alpsteinmassivs. Vor dem Mittagessen besichtigte ein



Teil der Teilnehmenden die Schaukäserei, der andere Teil fuhr mit der Schwebbahn auf den Säntis. Der Wettergott meinte es gut mit uns, konnte doch auf dem 2505 m. ü. M. gelegen Säntis ein herrliche Aussicht genossen werden. Danach trafen sich alle wieder im Restaurant auf der Schwägalp. Dort standen zwei Menüs, bestehend aus

Fisch- oder Fleisch zur Auswahl. Nach dem Essen ging es mit dem Car über Brunnadern (dem einstigen Wohnort unseres Präsidenten) Wasserfluh und Ricken zurück nach Erstfeld.

Es war ein toller Ausflug, den unser Vizepräsident Konrad Gamma organisiert hat. «Besten Dank Koni.»

PV BUCHS-CHUR

Sommerversammlung mit Hirntraining

Christian Niggli. Nach ein paar schönen Handorgelklängen, dargeboten von Edith und Sonja, begrüßte Präsident Marco Blaser die versammelten Mitglieder, die trotz Sommerhitze und schönstem Wetter den Weg in den Buchserhof in Buchs SG gefunden hatten. Nach drei Jahren Coronapause konnte endlich auch in Buchs wieder eine Versammlung durchgeführt werden.

Unsere Delegierten an der DV PV in Brig waren Gusti Mettler und Peter Senn. Gusti erzählte in einem Kurzreferat, was behandelt, ver-

handelt und beschlossen wurde. Genauere Angaben findet man in der SEV-Zeitung. An der Herbstversammlung (November 22) wird ein Teil des Vorstands neu gewählt werden. Der Präsident hatte gute Neuigkeiten, für alle Funktionen gibt es Kandidatinnen oder Kandidaten. Anschliessend kam Marco Blaser auf das Sommerprogramm zu sprechen. Die Sommerwanderung von Spinass nach Bever wird am 6. Juli unter die Füsse genommen. Der Sektionsausflug führt uns am 24. August nach Oberkirch am Sempachersee. Hier geht es wie je-

des Jahr um Gemütlichkeit und Geselligkeit.

Zum Thema Hirntraining durften wir ein weiteres Mal Elke Nestler-Schreiber als Gastreferentin begrüßen. «Alt = vergesslich!», das muss nicht sein. Damit das nicht passiert, sollte jede:r täglich seine Komfortzone verlassen und der täglichen Routine ein Schnippchen schlagen. Wichtig ist, täglich sein Hirn zu fordern, körperlich fit zu bleiben und soziale Kontakte zu

pflügen. Der Anteil an Demenzerkrankten wird in den nächsten Jahren stark zunehmen, und Heilung gibt es bis heute noch keine, aber mit den oben beschriebenen Massnahmen kann diese Krankheit um Jahre hinausgezögert werden. Am Schluss des Vortrages konnten alle Versammelten mitmachen und anhand von einigen Übungen ihre geistige Fitness testen.

Informationen unter www.denkduenger.li

Sektionen

3. 8.

VPT BLS, Pensionierte

Wanderung Giessbachfall–Iseltwald. Brienz (Startcafé)–Schiff Giessbach, Wanderung Giessbachfall–Iseltwald; 7km, +156/–154m, 2½ Stunden. Rucksackverpflegung. Bern ab 8.34 Uhr. Interlaken Ost ab 9.33 Uhr, Brienz (Schiff) ab 10.40 Uhr, Giessbach an 10.51 Uhr. Iseltwald Dorfplatz (Bus) ab 15.28 Uhr, Interlaken Ost ab 16.00 Uhr, Bern an 16.52 Uhr. Durchführung bei gutem Wetter. Anmeldung bitte bis 30. Juli an Samuel Hug, 062 962 18 02, samuel.hug@quickline.ch.

5. 8.

AS Mitte

Herbstversammlung. Mitglieder-versammlung mit Hauptthema «Die Digitalisierung unseres Alltags». Als Referentin haben wir Daniela Lehmann, Verkehrskoordinatorin SEV eingeladen. Anschliessend offeriertes Nachtessen. Anmeldung bis 22. Juli an rolf.moos@as-online.ch. 18 Uhr, Hotel Olten, Olten

21. 8.

VPT BLT

Sektionsbummel. Details werden noch bekannt gegeben. 8 Uhr, Basel

23. 8.

VPT STI

Herbstversammlung: Personalbegehren. Vorgängig freiwilliges Abendessen/Zusammensitzen. Ab 18 Uhr ist der Vorstand vor Ort. Die Versammlung beginnt pünktlich um 20 Uhr. Anträge bitte bis spätestens 7. August an Präsidentin Elisabeth Kung, elisabeth.kung@vpt-online.ch. Anmeldung nicht notwendig, jedoch erwünscht an vorstand@sev-sti.ch. Ab 18 Uhr, Rest. Rossgagupintli, Steffisburg

Pensionierte

21. 7.

Pensioniertes Zugpersonal Luzern

Treff. Wir treffen uns jeden Donnerstag (ausser Feiertage). Alle (auch Kolleg:innen anderer Kategorien) sind herzlich willkommen zum Bocciaspielen, Jassen oder auch nur zum gemütlichen Beisammensein. Ab 14 Uhr, Boccia-Stübli Pro Ticino (Bus Nr. 1 bis «Eichhof»), Luzern

3. 8.

PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm. sev-pv.ch/sektionen/zuering 10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

4. 8. und 1. 9.

Pensioniertes Zugpersonal Olten

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

8. 8.

Pensioniertes Rangierpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns wegen dem 1.-August-Feiertag eine Woche später, danach wieder immer am ersten Montag im Monat. Kollegen anderer Abteilungen sind auch willkommen. Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

8. 8.

Pensioniertes Zugpersonal Basel

Höck. Der Höck wird wegen dem 1.-August-Feiertag um eine Woche auf den 8. August verschoben. Danach treffen wir uns wiederum am ersten Montag des Monats. Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

10. 8.

PV Basel

Einladung zur Fahrt ins Blaue. Es freut uns, recht viele Mitglieder mit Partner:innen an dieser Fahrt begrüssen zu dürfen. Kosten: CHF 50.- pro Person (Apéro, Essen und Getränke). Die Einzahlung auf PC-Konto 40-6925-4 gilt zugleich als Anmeldung. Anmeldeschluss: ist der 30. Juli. Bei Unklarheiten oder Fragen gibt Peter Jakob gerne Auskunft, 079 252 02 53. sev-pv.ch/sektionen/basel

7.45 Uhr, Bahnhof SBB, Basel

17. 8.

PV Glarus-Rapperswil

Sektionsreise zur Bodensee-Werft Romanshorn. Wir reisen nach Romanshorn, Rapperswil ab 8.03 Uhr mit dem Voralpen-Express Richtung St. Gallen. Nach dem Werftbesuch Mittagessen im Restaurant Hafen. Auf dem Schiff nach Rorschach gibts Kaffee und Kuchen. Kosten: CHF 50 pro Teilnehmer:in. Fahrausweis bitte selber besorgen, Tageskarte am günstigsten. Anmeldung bis 5. August an Andrea-Ursula Leuzinger, andrea-ursula@bluewin.ch, 044 431 60 56. Nähere Infos siehe Webseite. sev-pv.ch/sektionen/glarus-rapperswil

18. 8.

PV Olten und Umgebung

Sektionsreise 2022. Reise nach Luzern, wo es Kaffee und Gipfeli gibt. Eine gute Stunde später führt uns der Voralpenexpress in die Rosenstadt Rapperswil zum Mittagessen. Am Nachmittag geht's via Rüti ZH durchs Tösstal nach Winterthur und mit dem IC 5 zurück nach Olten und Solothurn. Kosten pro Person CHF 60 (inkl. Kaffee/Gipfeli sowie Mittagessen inkl. Mineralwasser und Kaffee. Andere Getränke auf eigene Rechnung. GA oder Tageskarte, andere Fahrausweise beim Reiseleiter fragen. Anmeldungen bis 8. August mit grüner Karte oder per E-Mail an den Präsidenten. Auf rege Teilnahme freut sich der Reiseleiter Fritz Suter, 032 685 61 35. sev-pv.ch/sektionen/olten-und-umgebung

Treffpunkt: 8.35 Uhr, Bahnhof (beim Treppenaufgang Gleis 12), Olten

24. 8.

PV Buchs-Chur

Voranzeige Sektionsreise 2022.

Reise mit dem Aare-Linth-Express um 8.35 Uhr direkt von Sargans nach Olten. Kaffee und Gipfeli im Zug. In Olten umsteigen auf die S-Bahn nach Oberkirch am Sempachersee. Mittagessen im Hotel Hirschen. Genügend Zeit für einen kleinen Spaziergang. Rückreise über Luzern–Thalwil. Sargans an 17.23 Uhr. Alle Mitglieder erhalten im Juli eine persönliche Einladung. Anmeldung mit Einzahlungsschein bis 6. August. Der Vorstand freut sich auf rege Beteiligung und wünscht allen eine gute Sommerzeit. sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

1. 9.

PV Biel

Sektionsreise. Aarefahrt von Biel nach Altreu. Mittagessen (Salat, Suppe, Hauptgang, Dessert, Mineralwasser und Kaffee) im Restaurant Fischerstube. Rückreise individuell mit Schiff – Biel oder Solothurn über Bus/Bahn – Grenchen/Selzach nach Biel. Für die Fahrausweise ist jeder Teilnehmer:in selbst verantwortlich. Mit der Einzahlung von CHF 60 pro Person auf unser Konto «SEV–PV Sektion Biel, 3006 Bern», PC 25-10462-2 oder IBAN CH18 0900 0000 2501 0462 2 bist du dabei. Für freuen uns auf deine Anmeldung bis spätestens 31. Juli. *Der Vorstand* sev-pv.ch/sektionen/biel-bienne 9.10 Uhr, Schiff, Schiffplände Biel

8. 9.

PV Bern

Wanderung von Soubey nach St-Ursanne. Wanderung (gutes Schuhwerk) entlang des Doubs von Soubey nach St-Ursanne, ca. 4 Stunden, 15km, +250/–260m. Kaffee vor dem Start, unterwegs Rucksackverpflegung. Es lohnt sich, im malerischen Städtchen St-Ursanne noch etwas zu schnuppern. Bern ab 7.42 Uhr, Gleis 50, Biel ab 8.19 Uhr, St-Ursanne ab 9.21 Uhr, Soubey, Relais an 9.56 Uhr. Rückfahrt ab St-Ursanne, Stadt 16.14 Uhr, Biel ab 17.22 Uhr, Bern an 17.48 Uhr. Anmeldungen bis 2. September an Willi Guggisberg, 031 922 35 10, 079 910 70 88 oder willi.guggisberg@gmx.ch. sev-pv.ch/sektionen/bern 7.42 Uhr ab Bahnhof Bern

14. 9.

PV Fribourg

«Soupe du Chalet». Traditionelle Hüttensuppe im «Gros-Prarays» ob Monts de Marsens. Freiburg (Bus TPF) ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr. Rückfahrt: Marsens ab 16.17 Uhr oder 16.59 Uhr, Freiburg an 17.00 bzw. 17.52 Uhr. Motorisierte Teilnehmende bitte vor der Metzgerei von Marsens die mit dem Bus anreisenden Personen zum Chalet mitnehmen. Suppe und Kaffee offeriert; Desserts willkommen, vielen Dank im Voraus. Getränke zu vernünftigen Preisen erhältlich. Der Anlass wird bei jeder Witterung durchgeführt. Bitte geltende Gesundheitsvorschriften einhalten. Obligatorische Anmeldung bis 9. September, 12 Uhr (Angabe ob mit/ohne Partner:in oder Freunde mit allen Vor- und Nachnamen) an Organisator Jean-Paul Hadorn, jphadorn@hotmail.com, 079 946 75 42 (auch SMS).

UNTERVERBAND ZPV

Gemeinsam einen starken Auftritt zeigen

Susanne Kratzer. Mit 15 Teilnehmenden war die Präsidentenkonferenz der SBB-Sektionen sehr gut besucht.

Erstes Thema war die Mitgliederwerbung. In der Gruppenarbeit tauschten sich die Präsident:innen, bzw. deren Vertreter:innen darüber aus, wie die Sektionen das Thema Werbung umsetzen und womit sie Erfolg haben. Damit war man für die ZPV-Werbeaktionswoche vom 13. bis 19. Juni bestens gerüstet. Immer wieder spannend sind die Berichte aus den Sektionen, zeigen sie doch auf, wie vielseitig die Problematik ist und wie stark sich die Vorstände für ihre Mitglieder einsetzen. In einer weiteren Gruppenarbeit wurde zusammengetragen, wie man die Zusammenarbeit innerhalb der Regionen für die Treffen mit Regionenleitung, Peko und Sozialpartner optimieren

kann, womit das Ziel gesetzt wurde, gemeinsam einen starken Auftritt zu zeigen.

Ferner gab es aktuelle News aus dem ZPV und Informationen betreffend Delegiertenversammlung und Kongress vom 26./27. Oktober 2022.

Für heisse Köpfe sorgten wiederum die Sparmassnahmen der SBB. Es sind sich alle einig: Ein indirekter Lohnabbau durch Erhöhung der Risikobeiträge bei der Pensionskasse SBB sowie die Abschaffung der Berufsinvalidität betrifft alle, der Verlust der Berufsinvalidität jedoch insbesondere Mitarbeitende in Monopolberufen, zu denen u. a. auch das Zugpersonal gehört. Es gilt nun unbedingt an der GAV-Konferenz vom 6. September diesen Sparmassnahmen den Kampf anzusagen. Dafür zählen wir auf unsere GAV-Delegierten.

UNSERE VERSTORBENEN

Baumgartner Josef; JG 1938; Handwerker, Altstätten SG, VPT Südostbahn.

Beetschen René; JG 1926; Zugführer, Thun, VPT BLS.

Biedermann Urs; JG 1933; Rangiermeister, Niedergösgen, PV Olten und Umgebung.

Bigler Bernhard; JG 1952; Bahnmeister Stellvertreter, Wattenwil, VPT BLS.

Bill Dora; JG 1932; Witwe des Otto, Bern, PV Bern.

Birrer Elisabeth; JG 1926; Witwe des Ferdinand, Birsfelden, PV Basel.

Bischof Mina; JG 1928; Witwe des Josef, St. Gallen, PV St. Gallen.

Blättler Rosmarie; JG 1928; Witwe des Karl, Muhen, PV Olten und Umgebung.

Blum Enrico; JG 1945; Spezialhandwerker, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Devaud Gilbert; JG 1933; Lokomotivführer, Fribourg, PV Fribourg.

Dübendorfer Hans; JG 1935; Gruppenchef, Otelfingen, PV Zürich.

Gautschi Rosa; JG 1930; Witwe des Andres, Suhr, PV Aargau.

Geissbühler Hans; JG 1933; Zugführer, Reichenburg, PV Zürich.

Güntert Erna; JG 1931; Witwe des Eugen, Schaffhausen, VPT Deutsche Bahn.

Gygax Jean-Pierre; JG 1939; Sachbearbeiter, Melchnau, PV Bern.

Herzig Ernst; JG 1937; Dienstchef des Betriebs, St. Margrethen SG, PV St. Gallen.

Knöpfel Emil; JG 1932; Sekretär, Sempach Station, PV Luzern.

Kuhn Fritz; JG 1929; Handwerkermeister, Orpund, PV Biel.

Moll Grete; JG 1927; Witwe des Hans, Lorstorf, PV Olten und Umgebung.

Schibli Theres; JG 1939; Witwe des Kurt, Kleindöttingen, PV Aargau.

Schlöpfer Richard; JG 1963; Teamleiter Betrieb, Andermatt, VPT Matterhorn Gotthard.

Schrofer Anna-Maria; JG 1928; Witwe des Lorenz, Trimmis, PV Buchs-Chur.

Schütz Hans; JG 1944; Bern, VPT BLS.

Utiger Edith; JG 1934; Witwe des Otto, Bern, PV Bern.

Zentilin Giulio; JG 1939; Amriswil, PV Thurgau.

Zraggen Jakob; JG 1934; Betriebsangestellter, Arcegno, PV Ticino.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen. **ISSN** 2624-7801
Auflage: 22 841 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 34 546 Ex.), WEMF-beglaubigt 1. September 2021
Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch
Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Anita Merz, Yves Sancey, Michael Spahr, 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 2. September 2022.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 23. August 2022, 12 Uhr.

Inserateschluss: 22. August 2022, 12 Uhr.

Agenda 9/22

TEUERUNG UND STELLENABBAU

Bahnstreik in Grossbritannien



Yves Sancey mit verschiedenen Medien, darunter «The Guardian» und «Le Monde»/Übersetzung: Markus Fischer yves.sancey@sev-online.ch

Vor dem Hintergrund einer galoppierenden Inflation und drohendem Stellenabbau durch Restrukturierungen und Bahnschalterschliessungen haben in Grossbritannien am 21., 23. und 25. Juni mehr als 40 000 Eisenbahner:innen die Arbeit niedergelegt. Wird Boris Johnsons angekündigter Rücktritt als Vorsitzender der Konservativen, wenn auch noch nicht als Premierminister, die Lage ändern? Fortsetzung folgt.

An drei heissen Sommertagen blieben die Bahnhöfe im ganzen Land leer, die Londoner U-Bahn stand praktisch still und wer konnte, arbeitete zu Hause. Am Dienstag, Donnerstag und Samstag nach Sommeranfang erlebte das Vereinigte Königreich den grössten Bahnstreik seit 1989. Mehr als 40 000 Eisenbahner:innen legten England, Schottland und Wales lahm, kaum einer von fünf Zügen fuhr. Ein historischer Streik.

Mick Lynch, der Generalsekretär der Rail and Maritime Transport Union (RMT), besuchte die Streikposten in den Bahnhöfen und gab TV-Interviews, die in den sozialen Medien viral gingen. So wurde der zuvor weitgehend Unbekannte in einer Woche zu einer nationalen Figur. Und je höher in den Umfragen seine Popularitätswerte und die des Bahnpersonals stiegen, desto tiefer fielen jene von Premierminister Boris Johnson.

Die RMT vertritt ausser dem Lokpersonal, das seine eigene Gewerkschaft ASLEF hat, all die vielen anderen Bahnberufe: das Schalterpersonal, die Kontrolleure und Zugchefinnen, das Empfangspersonal, das Instandhaltungs- und anderes technisches Personal, die Fahrdienstleiter:innen, das Reinigungspersonal usw. Viele Bahnangestellte sind in Grossbritannien schlecht bezahlt, verdienen weniger als das Durchschnittseinkommen. Die Streikbewegung ging von den RMT-Mitgliedern beim Infrastrukturbetreiber Network Rail aus, der den Grossteil des britischen Eisenbahnnetzes besitzt, und weitete sich auf die anderen 13 englischen Eisenbahnbetreiber aus. Wie konnte es dazu kommen?

Sinkende Kaufkraft

Das Bahnpersonal hat vor allem rasch viel Kaufkraft verloren. In Grossbritannien lag die Inflation im Mai bei 9,1% und soll im Herbst laut Prognosen der Bank of England 11% erreichen. Gleichzeitig sind im privaten Sektor auch die Löhne stark gestiegen (8%), hauptsächlich aufgrund von Bonuszahlungen, im öffentlichen Sektor aber nur um 1,5%. Für die rund 5,7 Millionen Beschäftigten im öffentlichen Dienst bedeutet dies eine massive Reallohnsenkung nach einem Jahrzehnt von Sparmassnahmen. Als Ausgleich fordert die RMT eine Lohnerhöhung von 7%. Doch die 13 Eisenbahnunternehmen, die privatrechtlich organisiert sind, aber von der öffentlichen Hand reguliert werden, bieten nur 3% an.

Ein weiterer Grund für den Unmut des Bahnpersonals sind die Pläne zur Umstrukturierung

der Standorte für die Instandhaltung und zur Schliessung von Bahnschaltern, womit Tausende von Arbeitsplätzen wegfallen würden.

Drastische Umstrukturierungspläne

Die RMT warnt, dass Network Rail in der Instandhaltung mindestens 2500 Stellen streichen will, um 2 Milliarden Pfund einzusparen, was nach Ansicht der RMT die Sicherheit des Netzes gefährdet. Zusätzlich sollen unzählige Schalter geschlossen werden. Mick Lynch dazu in der Gewerkschaftszeitung: «Wenn wir diese Massnahmen nicht bekämpfen, dann haben die Bahnchefs freie Hand, Arbeitsplätze zu streichen, Schalter zu schliessen, Tarifverhandlungen abzuschaffen und die über Generationen erkämpften Errungenschaften bei den Arbeitsbedingungen zu beseitigen, um noch mehr Profit zu erzielen und das Geld aus der Branche abzuschöpfen.» Die Eisenbahngesellschaften haben im letzten Jahr Gewinne von mindestens 500 Millionen Pfund erzielt.

Entgegen der Hoffnung der Regierung, die Eisenbahner:innen als verlorene Dinosaurier im digitalisierten 21. Jahrhundert darzustellen, bissen sich Minister und Leitartikel die Zähne an einem ruhigen, gewandten und geistreichen Mick Lynch aus, der die lächerlichen Klischees seiner Widersacher umzudrehen wusste und die Forderungen seiner Mitglieder gut begründete. Umfragen bestätigten, dass eine Mehrheit der Bevölkerung die Forderungen der RMT unterstützt und einen starken Abbau beim Bahnpersonal ablehnt. Verkehrsminister Grant Shapps überbot sich mit asozialen Äusserungen. Er erklärte, die Streiks seien «un-

nötig und das Werk von Gewerkschaftsführern, die auf Streit aus sind», und beschuldigte die RMT, sie wolle «Millionen von Unschuldigen bestrafen».

Wie geht es weiter?

Der Kampf der Eisenbahner:innen ist populär, ihr Unmut über die sinkende Kaufkraft wird von vielen geteilt. So könnten im Verlauf des Sommers auch die Bus- und Strassenbahnfahr:innen die Arbeit niederlegen und die Angestellten im Bildungs- und Gesundheitswesen ebenfalls nachziehen, ebenso die Postangestellten oder die Rechtsanwälte. Unterdessen hat die Bewegung eine 14-tägige Pause eingelegt, die für eine neue Streikankündigung nötig war.

Zugleich scheint sich die politische Entwicklung zu beschleunigen. Premierminister Boris Johnson ist mit seiner Akrobatik schliesslich über seine eigenen Füße gestolpert und musste nun seinen Rücktritt als Chef der Konservativen ankündigen. Doch die Downing Street 10 wird er wahrscheinlich nicht vor dem Oktober verlassen. «Die gute Nachricht ist, dass der schlechteste Premierminister der modernen britischen Geschichte abtritt. Die schlechte Nachricht ist, dass er noch nicht weg ist», schrieb der «Guardian». Wird die Bahnrestrukturierung trotzdem umgesetzt? Kommt trotzdem das geplante Gesetz, das den Einsatz von Temporärarbeitenden als Ersatz für Streikende ermöglichen soll – und nicht nur die Gewerkschaftsrechte gefährden würde, sondern auch die Sicherheit der Reisenden? Die kommenden Wochen werden es zeigen.



WEM GEHÖRT DER KÖRPER EINER FRAU?

Eric Roset

Die Aufhebung des Bundesrechts auf Abtreibung in den USA mobilisiert bis nach Genf. Unter dem Slogan «Mein Körper, meine Wahl» demonstrierte das Genfer Kollektiv des feministischen Streiks am 28. Juni auf der Place des Nations. Der Oberste Gerichtshof

der USA hat das Urteil gekippt, das seit 1973 das Recht auf Abtreibung anerkannte. Der freiwillige Schwangerschaftsabbruch soll in 26 Staaten verboten werden. Damit werden die Frauen 50 Jahre in die Vergangenheit zurückgeworfen. Mit Kleiderbügeln in

der Hand klagten die Demonstrantinnen diesen Angriff auf die Grundrechte an. Sie warnten, dass auch in der Schweiz, wo das Recht auf Abtreibung nicht in der Verfassung steht, versucht werden könnte, den Zugang zur Abtreibung zu erschweren. *Le Courrier.*



QUIZ

Weisst du's?

1. **Wie viele Busfahrer:innen haben keine gesundheitlichen Probleme?**
 - a. 25%
 - b. 3,9%
 - c. Es geht allen gut
 - d. 15,7%
2. **Die Reform AHV 21 bringt den Frauen einen Einkommensverlust von ...**
 - a. 26 000 Franken
 - b. Keine negative Auswirkung
 - c. 7000 Franken
 - d. Die Revision ist noch im Gang
3. **Im Jahr 2019 verzeichnete die SBB einen Überschuss von ...**
 - a. 338 Millionen
 - b. 463 Millionen
 - c. 436 Millionen
 - d. 827 Millionen
4. **Gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer:innen sammelte der VPT ...**
 - a. Es gab keine Petition
 - b. 3000 Unterschriften
 - c. 4400 Unterschriften
 - d. 2515 Unterschriften

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 23. August 2022** an:

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch
Im Internet: www.sev-online.ch/quiz
Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

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

Lösung des Quiz aus Nr. 8/2022:
b/c/a/c

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Ivo Pifferi** aus Vacallo, Mitglied PV Ticino e Moesano.

AUF DEN SPUREN VON ...

Philippe Schibli, Triebfahrzeugführer B100

Michael Spahr
 michael.spahr@sev-online.ch

Bei der SBB Infrastruktur ist Philippe Schibli zuständig für die Betreuung von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern B100. Im SEV ist er Sekretär des Zentralausschusses des Unterverbands BAU.

Wenn Philippe Schibli beginnt, von seiner Arbeit oder von seinem Engagement für die Gewerkschaft zu erzählen, spürt man sofort das Feuer, das in ihm lodert. Er ist der perfekte Botschafter für den SEV. In den letzten Wochen war er oft schon in den frühen Morgenstunden für den SEV unterwegs. Dort hat er Flyer verteilt, auf denen man ihn sieht, wie er in einem Triebfahrzeug posiert und Werbung für die Mitgliedschaft bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals macht. Aktiv bei der Gewerkschaft ist er seit rund einem Jahrzehnt. Seit 2016 ist er Sekretär des Zentralausschusses des Unterverbands BAU.

«Ich wurde erst nach ein paar Jahren bei der SBB auch Mitglied beim SEV. Damals habe ich gemerkt, dass viele Kolleginnen und Kollegen keine Ahnung von den Vorzügen einer Mitgliedschaft bei der Gewerkschaft hatten. Bald einmal wurde ich zur Ansprechperson für gewerkschaftliche Fragen», erzählt er. Gewerkschaftsarbeit in seinem Bereich ist äusserst wichtig. Die Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführe-

rinnen B100 müssen immer mehr Aufgaben übernehmen, die nötige Wertschätzung hingegen fehlt oft. «Dank der Gewerkschaft konnten wir einiges verbessern. Wir erreichten zum Beispiel, dass unsere Leute eine jährliche Marktzulage von 3000 Franken erhalten. Für mich ist es ein grosses Anliegen, dass junge Mitarbeitende eine bessere Perspektive bei der SBB erhalten, auch was die Entlohnung betrifft.» Sonst wandern die Leute zu externen Unternehmen ab, wo sie besser verdienen. Das passiere in letzter Zeit oft, sagt Philippe Schibli. Folglich engagiert er sich weiterhin dafür, dass seine Kolleginnen und Kollegen mehr Respekt erhalten, zum Beispiel dass sie als echte Lokführerinnen und Lokführer anerkannt werden.

Engagement für die B100

Nicht nur gewerkschaftlich engagiert sich Philippe Schibli für Kolleginnen und Kollegen, sondern auch beruflich. Er betreut die Triebfahrzeugführerinnen und -führer in der Zentralschweiz. Er bildet sie aus und weiter. Während rund einem Drittel seiner Arbeitszeit fährt er selbst als B100-Lokführer Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Folglich weiss er genau, wo die Tücken des Berufsalltags liegen, beispielsweise dann, wenn neue Fahrzeuge eingeführt werden. Dass sein Alltag nie gleich aussieht und er immer wieder vor neuen Herausforderungen steht, liebt er an seinem Beruf.



© MANU FRIEDERICH

Der 46-jährige Vater von zwei erwachsenen Kindern lernte ursprünglich Maurer. Nach der Lehre arbeitete er meist selbständig. Als er bei einer Tiefbauunternehmung angeheuert wurde, die auch im Gleisbau tätig war, kam er zum ersten Mal mit dem öffentlichen Verkehr in Berührung. Seine Begeisterung wuchs und vor ziemlich genau 20 Jahren wurde ihm eine Stelle bei der SBB angeboten. Zuerst arbeitete er im Rangierbahnhof in Spreitenbach. Nach fünf Jahren landete er in Zürich beim Baustellenteam, wo es ihm jedoch nicht so gefiel. «Jeder schaute nur für sich. Ich vermisste die Team-Arbeit.»

Mittendrin beim Jahrhundertbauwerk

Dann kam das grosse Glück. Er begann zuerst befristet und bald fest in Erstfeld zu arbeiten, wo in dieser Zeit ein Jahrhundertbauwerk entstand. Philippe Schibli steckte plötzlich mittendrin bei den neuen Ausbildungen rund um die Führerstandssignalisation, dem ETCS und den Prozessen des Gotthard-Basistunnels: «Wir hatten mehrere Herausforderungen gleichzeitig zu meistern. Doch wir hatten ein Super-Team, bei dem jeder jedem half. Alle zogen am gleichen Strick. Ingenieurinnen, Gleisbauer, die Fachführung und natürlich wir Lokführer.» Seine Augen glänzen und man spürt seine Leidenschaft für die Bahn, wenn er über diese Zeit schwärmt: «Ich durfte zum Beispiel Testfahrten durch den Tunnel machen. Bei einer Testfahrt vom Süden von

Biasca her, wussten wir, dass in der Weströhre erst etwa 17 Kilometer fertig ausgebaut waren. So standen wir am Ende vor einer Holzwand.»

Obwohl Philippe Schibli heute offiziell in Zürich angestellt ist, trifft man ihn eher an den sechs Standorten in der Zentralschweiz oder in Olten an. Noch immer fährt er in den Gotthard-Basistunnel und bringt die Mitarbeitenden der Spühl-Equipe oder die Telekom-Fachleute an ihre vorgesehenen Arbeitsstellen. Die Arbeiten finden meist am Wochenende in der Nacht statt, wenn der längste Eisenbahntunnel der Welt nicht oder kaum befahren wird. Die Arbeiten im Tunnel sind abwechslungsreich und es ist das ganze Jahr über 40° heiss. Die Kolleginnen und Kollegen vor Ort arbeiten manchmal drei oder sogar vier Wochenende hintereinander im Gotthard-Basistunnel sowie auch in den restlichen Gebieten von Göschenen bis Zug.

Genau da kommt wieder die Gewerkschaft ins Spiel, die dafür sorgen muss, dass die unregelmässig arbeitenden Triebfahrzeugführerinnen und -führer die verdiente Anerkennung und hoffentlich bald eine bessere Entlohnung erhalten. Dazu gehört auch, dass sich die SBB an die Vorgaben des Gesamtarbeitsvertrages halten muss, oder wie es Philippe Schibli auf dem SEV-Werbeflyer ausdrückt: «Ich bin SEV-Mitglied, weil die Gewerkschaft dafür sorgt, dass wir einen GAV haben, und sicherstellt, dass dieser eingehalten und durchgesetzt wird.»

DIE TÜCKEN DER SYNCHRONISIERUNG

Bertschy

