

Neues aus dem SEV-Vorstand

Der Vorstand SEV hat das Budget 2018 bewilligt und den Lausanner Gewerkschaftssekretär Tony Mainolfi offiziell gewählt.

Seite 2

«Mobilität 4.0»

Die Digitalisierung kommt. Der SEV will sie mitgestalten. Daniela Lehmann ist zuständig.

Interview Seiten 6 & 7



Was bedeutet «Treu und Glauben»?

Auch im rechtlichen Bereich ist nicht alles bis zum letzten Komma geregelt. Im Zweifelsfall kann man sich auf Treu und Glauben berufen.

Link zum Recht, Seite 15

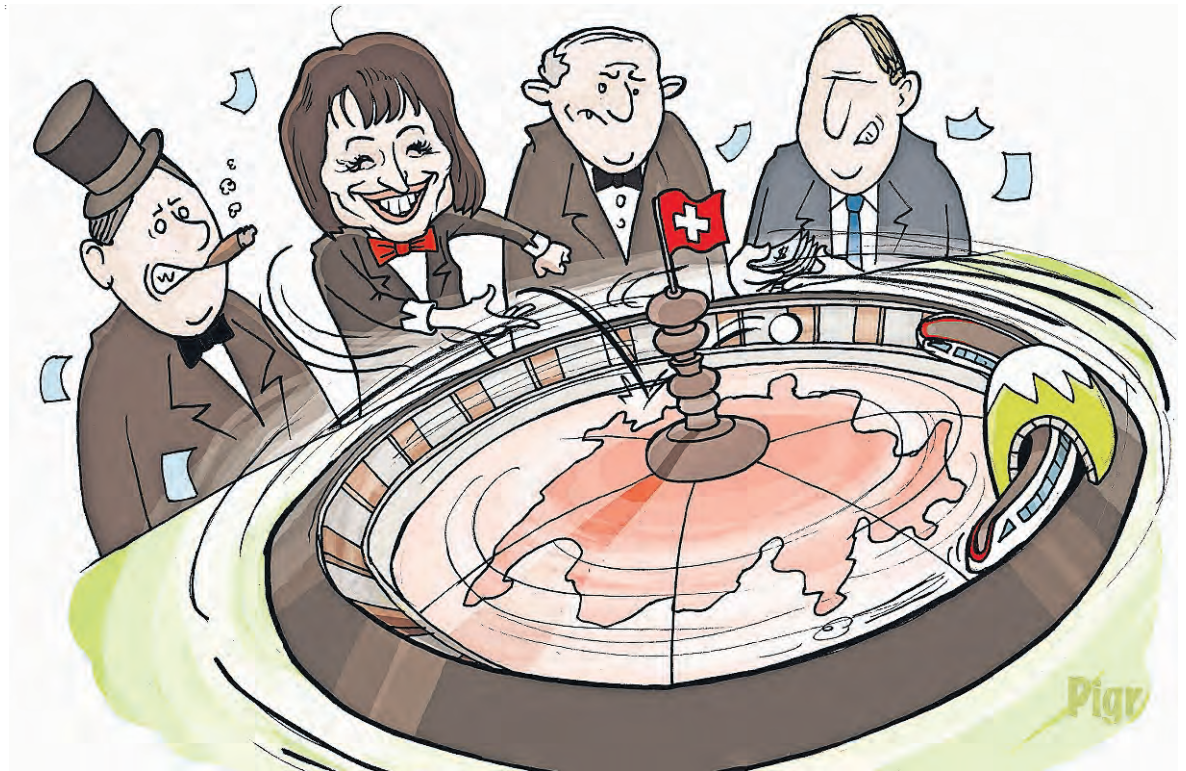
Der Bund will mehr Konkurrenz

Her mit den vielen Millionen!

Der Bund will Fernbusse in das Angebot des öffentlichen Verkehrs einfügen und denkt darüber nach, den grenzüberschreitenden Personenverkehr der Konkurrenz zu öffnen.

Die aktuelle liberale Politik geht weiter. Schritt für Schritt öffnet das Bundesamt für Verkehr unter der Führung von Doris Leuthard den Markt für die Konkurrenz. Indem sie auf Fernbusse setzt, während enorme Summen in den Schienenverkehr investiert werden, sägt die Eidgenossenschaft am Ast, auf dem sie sitzt. Wenn sie darüber nachdenkt, den grenzüberschreitenden Personenverkehr zu öffnen, regt die Eidgenossenschaft den Appetit der Eisenbahnunternehmen an, die gierig sind auf den Profit, den die Fernverkehrslinien versprechen. Für den SEV ist der Schweizer Schienenverkehr in Gefahr.

Edito Seite 3



Lokführer unter Druck

Die Lokführer – und natürlich genauso die Lokführerinnen – sind nur eine der Berufskategorien, die bei den Bahnen unter zunehmenden Druck geraten. Produktivitätssteigerung steht auf der einen Seite, auf der andern Seite wird versucht, die Arbeitsbedingungen auf keinen Fall zu verbessern. Die im SEV organisierten Lokführer/innen tauschten sich über die Problematik aus.

Dossier Seiten 8 & 9

Navigazione Lago Maggiore (NLM)

Das NLM-Personal fordert Sicherheit

Der beispielhafte Streik des NLM-Personals auf dem Langensee ist schon mehrere Monate her, doch die Situation ist nach wie vor angespannt. Bei einem Treffen zwischen den Unternehmensspitzen des künftigen Konsortiums und einer Delegation des Tessiner Staatsrates wurde ein Businessplan präsentiert. Die zentrale Frage nach den Lohnbedingungen bleibt jedoch ungeklärt.

Das BAV hat inzwischen Stellung bezogen: Eine Weisung soll die Schifffahrt auf dem Luganer- und dem Langensee regeln. Dieses Dokument soll Klarheit schaffen, doch das Personal fordert mehr als das: Es will sichere Löhne und Arbeitsplätze. Ein Update zur Situation bei der NLM.

Fokus Seite 16



NEWS

Her mit mehr Lohn!

■ Drei Jahre ist es her, seit die Bauarbeiter eine generelle Lohnerhöhung erhalten haben, und auch bei den diesjährigen Verhandlungen ist kein Lohnabschluss in Sicht. Deshalb gingen sie am letzten Samstag gemeinsam mit ihrer Forderung in Olten und Lausanne auf die Strasse.

Die Gewerkschaften Syna und Unia sind überzeugt: Es braucht eine Lohnerhöhung, um die Kaufkraft zu erhalten. Diese sei auch dringend nötig, damit die Bauarbeiter und ihre Familien «anständig über die Runden kommen» können.

Ausbau Olten–Aarau

■ Auf dem Weg zur Vierspurigkeit zwischen Däniken West und Gretzenbach auf der Strecke Olten–Aarau ist die SBB einen Schritt weiter. Am Wochen-



Das neue Gleis ist befahrbar.

ende vom 7./8. Oktober konnte das neue dritte Gleis in Betrieb genommen werden. Nun werden die restlichen Gleise der alten Stammlinie von Däniken bis Gretzenbach abgebrochen, um Platz für die Zufahrt zum neuen Eppenbergtunnel zu schaffen. Südlich der Alpen ist die Strecke Stabio-Arcisate fertiggestellt worden, sie wird – nach vielen Verzögerungen – auf den Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb genommen, vor allem zum Wohl der Pendler/innen.

Korrigenda

■ In der kontakt.sev-Ausgabe Nr. 16 vom 12. Oktober 2017 wurde im Bericht des PV Biel ein Jubilar mit falschem Namen genannt. Der Rangiermeister aus Biel, der dem SEV seit 70 Jahren treu ist, heisst richtig **Walter Stoll**, nicht Walter Steiner. Die Sektion PV Biel entschuldigt sich für diesen Fehler.

SEV-Vorstandssitzung vom 13. Oktober

Grünes Licht für ein leicht rotes Budget

Hauptthema der Vorstandssitzung vom 13. Oktober war das SEV-Budget 2018. Der Vorstand hat das Budget von rund 13 Millionen, welches ein Defizit von 41 000 Franken vorsieht, einstimmig angenommen. Die Mitgliederbeiträge bleiben unverändert.

Finanzverwalter Aroldo Cambi hat seinen Entwurf anhand eines Vergleichs der Zahlen mit den Ergebnissen von 2016 – nicht mit dem Budget 2017 – präsentiert. Denn in Anbetracht des negativen Ergebnisses von 2016 (–800 Fr.) kann das im nächsten Jahr vorgesehene Defizit (–41 000 Fr.) als stabil betrachtend werden. Wegen der sinkenden Mitgliederzahlen und den schlechten Zinsen auf den Finanzmärkten ist es unmöglich, einen Gewinn zu erzielen. «Der Mitgliederverlust ist dieses Jahr aufgrund der Integration der rund 500 PUSH-Mitglieder ab dem ersten Juli weniger gravierend als in anderen Jahren», erinnert Aroldo Cambi. Ein wichtiger Aspekt sind auch die höheren Anwaltskosten, die entstehen, «weil die



Danilo Tonina und Peter Kämpfer, Präsident und Vizepräsident des Vorstands, mit Tony Mainolfi (links).

Verfahren immer komplexer werden, länger dauern und durch Railfit 20/30 mehr Dossiers zu bearbeiten sind». Trotz schwieriger Ausgangslage steht der SEV finanziell auf stabilen Beinen. Die grosse Disziplin bei der Umsetzung des Budgets kann den fehlenden Einnahmen entgegenwirken, «aber das Sparpotential ist nicht unendlich», betont der Finanzverwalter. Eine solche Strenge beim Budget ist weiterhin angesagt, um strukturelle Defizite zu vermeiden, die zu einem Kapitalverlust führen würden. Deshalb wird vermehrt nach Kollaborationsmöglichkeiten gesucht, so wie beispielsweise

mit dem Personalverband des Bundes (PVB) oder Kapers, der Gewerkschaft des Kabinenpersonals. Die grösste Herausforderung besteht darin, die Mitgliederzahlen zu stabilisieren und die Basis zu verjüngen.

Nein zur AV 2020: Wie weiter?

Der Vorstand hat das Nein zur Altersvorsorge 2020 analysiert. «Die Vorlage war komplex; es gab zahlreiche Gegenargumente», rief Giorgio Tuti in Erinnerung. «Die CVP, welche die AV 2020 bisher unterstützt hatte, hat nun das Lager gewechselt. Wir befinden uns in einer defensiven Position und wir wer-

den vom Referendum Gebrauch machen müssen, um den Status quo zu wahren. Gleichzeitig schmilzt das Kapital der AHV dahin, vor allem weil die Baby-Boomer jetzt in Pension gehen.» Die SGB-Delegiertenversammlung wird sich am 3. November auch mit dem Resultat befassen. Jetzt gilt es, die Kräfte zu bündeln statt nach den Schuldigen zu suchen. Denn eins ist klar: Der SEV wird weiterhin für eine Stärkung der AHV kämpfen und sich gegen ihre Demontage, wie sie die Bürgerlichen wollen, einsetzen.

Vivian Bologna/kt

DER VORSTAND IN KÜRZE

Eine Schweigeminute für Andrea Sabetti

In einer Schweigeminute gedachte der SEV-Vorstand Andrea Sabetti. Der Präsident der VPT-Sektion Locarno starb Ende September an den Folgen einer schweren Krankheit. VPT-Vizepräsident Peter Bernet war sehr bestürzt und ehrte den unermüdeten Gewerkschafter.

Tony Mainolfi gewählt
Nach zwei Jahren beim SEV

wurde Gewerkschaftssekretär Tony Mainolfi (Regionalsekretariat Lausanne) vom Vorstand gewählt. Giorgio Tuti lobte ihn mit diesen Worten: «Seine Arbeit wird von den Kollegen und Mitgliedern geschätzt. Vor seiner Anstellung habe ich nur Gutes von ihm gehört. Und ich kann bezeugen: Es stimmte!

Mainolfi beschäftigt sich vor allem mit den Unternehmen

CGN, VMCV, TMR und MOB. Danilo Tonina wollte wissen: «Was gefällt dir beim SEV und was nicht?» Tony Mainolfi antwortete, dass er beim SEV ein Arbeitsklima vorgefunden habe, das ganz im Dienste unserer gemeinsamen Ziele steht. «Mir gefällt vor allem die Nähe zu den Mitgliedern und die Arbeit in einem Team, das so gut zusammen funktioniert. Trotz langem Nachden-

ken versicherte er, dass ihm nichts Negatives über den SEV einfallen.

Migrationstagung

Die Migrationstagung musste abgesagt werden, weil sich nicht genügend Teilnehmer/innen angemeldet haben. Giorgio Tuti sieht darin zwar kein Drama, betont aber, dass man seine Lektionen für die Zukunft daraus ziehen müsse.

Bericht des Bundesrats

Liberalisierung wird im Fernverkehr Tatsache

Wenig überraschend hat der Bundesrat am Donnerstag, 19. Oktober, den neuen Kurs in der Verkehrspolitik bekannt gegeben: Fernbusse sollen als Konkurrenz zur Bahn erlaubt und der grenzüberschreitende Personenverkehr geöffnet werden.

Der Bundesrat plant, den nationalen und internationalen Fernbusverkehr im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen zu «entwickeln». Nationale Fernbuslinien sollen ins aktuelle ÖV-System integriert werden. Somit ist der Weg frei für Unternehmen wie Domo Reisen, auch wenn das Bundesamt für Verkehr (BAV) noch keine Konzession erteilt hat, was jedoch noch vor dem Fahrplanwechsel geschehen soll.

Der Bundesrat will, dass die Fernbusunternehmen Halbtax- und Generalabonnemente anerkennen. Ferner müssen sie eine Konzession haben. Dies sind die einzigen guten Nachrichten. Das Kabotageverbot im internationalen Busverkehr bleibt, doch ist es leicht zu umgehen.

Liberalisierung im internationalen Personenverkehr

Der Bundesrat untersucht ausserdem die Möglichkeit, den grenzüberschreitenden Personenverkehr zu liberalisieren. Zum Ausgang dieser Untersuchung muss man sich keine Illusionen machen ...

Die heutigen internationalen Verbindungen im Personenverkehr funktionieren nur deshalb so gut, weil ein Schweizer und ein ausländisches Unternehmen kooperieren. In Zukunft können Eisenbahnunternehmen im Alleingang internationalen Personenverkehr anbieten. Auch Kabotage wird

möglich sein, und das Hauptziel besteht in der Beförderung von Personen zwischen den Bahnhöfen verschiedener Mitgliedsstaaten. Das heisst, dass Schweizer Unternehmen in der Schweiz wie auch in anderen Ländern Leistungen im öffentlichen Personenverkehr erbringen dürfen. Der Bundesrat betont, dass «die vorgesehene Liberalisierung nur zu wenigen neuen Angeboten führen wird». Diese habe man in Europa festgestellt. Aber es ist klar, dass der Wettbewerb auf den rentablen Linien der SBB stattfinden wird, mit denen sie die unrentablen Linien querfinanziert.

Nach der Bekanntgabe befürwortete der Grossteil der Medien die Liberalisierungsstrategie des Bundesrats. Sie sind der Ansicht, dass ein bisschen Druck auf die SBB nur guttut – und was ist mit dem Druck auf die Löhne des Personals?

vbo/kt

Bild der Woche



Die neue Zehnernote zeigt auf ihrer Rückseite den Eingang eines Eisenbahntunnels. Die Note ist dem Thema «Die organisierende Schweiz» gewidmet, die durch eine Uhr auf der Vorderseite und den Tunnel symbolisiert wird. «Der Tunnel ist Teil des weitverzweigten Schweizer Bahnnetzes, das dank guter Organisation und zeitlicher Präzision funktioniert», so die Nationalbank.

EDITO

Um nationale und internationale Fernbuslinien zu entwickeln setzt die Eidgenossenschaft auf die Konkurrenz zur Schiene – zum Schienenverkehr, in den sie enorme Geldmittel investiert. Es handelt sich um ein wirkliches und wahrhaftiges Eigen-goal. Der Entscheid ist völlig unbegreiflich, denn das Schweizer System des öffentlichen Verkehrs geniesst eine sehr grosse internationale Reputation und erhält Lob und Anerkennung aus ganz Europa. Die Fernbusse sind eine unlautere Konkurrenz zur Schiene, da sie sich nicht an den Kosten der Infrastruktur beteiligen. Die konkurrenzlos niedrigen Preise, mit denen sie loslegen, sind nur möglich durch massiven Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen des Personals. Welche Arbeitsbedingungen werden die Fernbusfahrer ausgesetzt sein? Dazu äussert sich das Bundesamt für Verkehr nicht. Für uns aber ist klar, dass die branchenüblichen Arbeitsbedingungen jene des Schienenfernverkehrs sind.

«Welches sind die Arbeitsbedingungen der Fernbusfahrer? Für uns ist klar, dass die branchenüblichen Arbeitsbedingungen jene des Schienenfernverkehrs sind.»

Giorgio Tuti, Präsident



Der Bund hat dazu einmal mehr ein Signal zugunsten der Verkehrsliberalisierung ausgesandt, indem er die Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs näher prüfen will. Damit würde die Notwendigkeit zur Zusammenarbeit von Unternehmen beispielsweise beim Betrieb einer Verbindung von Mailand nach Zürich unnötig. Irgendein Akteur könnte sein Angebot lancieren und dem inländischen Verkehr Konkurrenz machen. Die Schweiz ist wahrlich weltweit das einzige Land, das ein derart leistungsfähiges System zerstören kann! Das Eisenbahnsystem der Schweiz braucht Stabilität, keine Umwälzungen. Die Länder, die auf Konkurrenz gesetzt haben, bezahlen heute den Preis dafür. Das Beispiel Schwedens ist in dieser Beziehung bezeichnend.

Etwas weiteres muss beachtet werden: Der Bundesrat kann den grenzüberschreitenden Personenverkehr unter Umgehung des Parlaments durchsetzen – dieses würde zum passiven Zuschauer. Obschon die Medien mehrheitlich zustimmend berichtet haben – ein bisschen Druck auf die SBB ist für sie immer von Gutem – wird der SEV seine politische, juristische und gewerkschaftliche Arbeit weiterführen, um eine Zerschlagung des Bahnsystems zu verhindern, die für die Arbeitsplätze eine Katastrophe wäre.

Der VPOD gratuliert «seinem» Nobelpreisträger Jacques Dubochet

Auch Biophysik ist politisch

Die Auszeichnung seines Mitglieds Jacques Dubochet mit dem Nobelpreis erfüllt den VPOD mit Freude: Der Kollege aus Morges ist nicht nur ein herausragender Wissenschaftler, sondern auch ein politischer Mensch – dessen Herz links schlägt.

Routinemässig schauen wir beim VPOD jeweils nach, ob frischgebackene Schweizer Nobelpreisträger oder Olympiasiegerinnen oder Oscargewinner zufällig in unserer Mitgliederdatenbank verzeichnet sind. Bei Jacques Dubochet, dem Biophysiker aus Morges, der zusammen mit zwei Fachkollegen den diesjährigen Nobelpreis für Chemie erhält, wurden wir fündig – dies war allerdings kein Zufall: weil er als Lausanner Honorarprofessor Staatsangestellter ist, ist

er selbstverständlich Gewerkschaftsmitglied im VPOD.

Ein politischer, ganz praktischer Einsatz

Kollege Dubochet ist nicht nur wissenschaftlich, sondern auch politisch überaus engagiert. Seit vielen Jahren sitzt er für die SP im Gemeindeparlament von Morges. Bekannt ist auch seine Arbeit für Flüchtlinge, die nicht nur theoretischer, sondern ganz praktischer Natur ist und die Beherbergung von Flüchtlingen in seinem Haus umfasst. Zudem unterrichtet er als Ehrenamtlicher unbegleitete jugendliche Flüchtlinge in Mathematik.

Die Welt entdecken mit Nadel, Schnur, Streichhölzer ...

Dass Jacques Dubochet ein aussergewöhnlicher Forscher und Mensch ist, geht auch aus seinem Curriculum vitae hervor, das er auf der Website der Uni Lausanne aufgeschaltet

hat, wo er (auch mit 75 noch) unterrichtet. «Empfangen von optimistischen Eltern» lautet der erste Eintrag vom Oktober 1941 (die Geburt im Juni 1942 ist ausgespart). Dann ist vom ersten Teil der «experimentellen Ausbildung» im Wallis und in Lausanne die Rede – der Primarschüler experimentierte «mit Messern, Nadeln, Schnur und Streichhölzern».

Legasthenie schafft Verständnis für Leute mit Schwierigkeiten

In der Presse oft kommentiert: Dubochet war das erste Schulkind im Waadtland, dem offiziell Legasthenie bescheinigt wurde. «Das erlaubte mir, schlecht in allem zu sein – und schuf Verständnis für Leute, die Schwierigkeiten haben», heisst es zu diesem Punkt. Tatsächlich mussten seine Eltern sich mit der Schulpflege anlegen, um den Verbleib ihres Sohnes an der Regelschule durchzusetzen.

Vernetzter Forscher

Die wohl wichtigste Etappe der Forschungstätigkeit fand in den 1970er und 1980er Jahren am European Molecular Biology Laboratory in Heidelberg statt, wo Jacques Dubochet mit Kollegen das Kryo-Elektronen-Mikroskop entwickelte, das es erlaubt, komplexe biomolekulare Strukturen (also zum Beispiel Eiweisse) genauer als je zuvor darzustellen. Diese seither stetig weiter verbesserte Technologie hilft beispielsweise bei der Entwicklung von neuen Medikamenten: Sie macht es möglich, dass man die Interaktion der pharmazeutischen Wirkstoffe mit den Biomolekülen quasi «live» beobachten kann. Der Trick besteht in einer Art Schockgefrieren.

Was für ein Durcheinander!

Unter «1968» steht im Lebenslauf «sehr wichtig». Als «Vorlieben» bezeichnet der Kollege unter anderem Berge, Natur,

Interdisziplinarität und «(linke) Politik». Auch auf seinem «Blog de Jacques» geht es immer wieder um politische Themen, namentlich auch um die gesellschaftlichen Folgen wissenschaftlicher Erkenntnisse. So diskutiert Dubochet in einem Eintrag vom März 2017 die Frage, ob grüne Biotechnologie die Ernährung der Weltbevölkerung sicherstellen könnte. Er glaube an das Potenzial, schreibt er, aber nicht daran, dass es in den Händen von grossen Konzernen der Welt zum Guten gereiche. Er schliesst den Eintrag mit der folgenden Überlegung: «Im Klassenkampf haben die Reichen eine grosse Schlacht gewonnen. Auf lange Sicht räume ich ihnen wenig Chancen ein, den Krieg zu gewinnen – aber was für ein Durcheinander sie anrichten!»

Christoph Schlatter, VPOD-Magazin
Weitere Infos auf der Website www.dubochet.ch

MEINE MEINUNG

Schwarzer SBB-Tag

Am 10. Oktober kehrten wir von einem Ausflug nach Schafisheim mit Besichtigung der Coop-Bäckerei um etwa 16 Uhr nach Basel zurück. Um 16.37 Uhr fuhr unser Zug, die S3 nach Pruntrut, ab. Per Lautsprecher, dann auch an der Anzeigetafel, wurde eine Gleisänderung bekanntgegeben. Geleise 15, statt wie üblich 16. Ohne Vormeldung fuhr dann der Zug gleichwohl auf Geleise 16 ein. Knapp schafften wir den Wechsel zum anderen Perron. Da die Strecke Laufen–Delsberg wegen Geleisearbeiten unterbrochen ist,

wird in Laufen ins Postauto umgestiegen. Das letzte Mal fuhr der Zug von Basel auf Geleise 1 ein. Und hielt auf Augenhöhe mit dem Postauto an. Ergo stiegen wir in Basel ganz vorne ein. Die böse Überraschung: Er hielt in Laufen auf Geleise 3. Die Unterführung liegt ganz hinten. Hinter dem letzten Wagen der Doppel-Kombination. Natürlich verpassten wir das Postauto. Wir erreichten das nächste. Für den Anschluss des Zuges Basel ab 17.03 Uhr. Um in Delsberg auf den Zug nach Boncourt-Delle, Abfahrt 17.50, um-

zusteigen. Das Postauto traf um 17.43 Uhr ein. Normalerweise fährt der Zug auf Geleise 1 ab. Diesmal auf Geleise 3. Wir schafften die Unterführung, sahen dann nur noch das Schlusslicht. Er fuhr auf die Sekunde pünktlich davon. Nach einer Stunde Wartezeit traf der Zug mit zweieinhalb Minuten Verspätung ein. In Pruntrut hatte er sie aufgeholt. Und wartete wie immer vier Minuten. Endlich stiegen wir 19.27 Uhr in Courtemaître aus. Nach drei Stunden Eisenbahn- und Postautofahrt mit Überraschungen. Nicht viel länger dauert die Fahrt Basel-Paris.

«Was mich störte: Die Information war ungenügend bis irreführend.»

Helmut Hubacher



Was mich störte: Die Information war ungenügend bis irreführend – Geleisänderung in Basel. In Laufen sind SBB-Beamte für Auskünfte eingesetzt worden. In Delsberg nicht. Dort stand nicht einmal eine Anzeigetafel für das Postauto. Dafür wurde auf Geleise 1 eine Kombination der S3 abgestellt. Volle 45 Minuten lang. Damit man auf Geleise 3 umstei-

gen muss. Gerade kundenfreundlich ist das nicht. Ich habe selten so viel geflucht. Es läuft sich mit dem Stock in solchen Situationen halt nicht mehr schnell genug. Tröstlich immerhin: Es war die Ausnahme, nicht die SBB-Regel.

Personal und Gewerkschaften machen Druck auf die Politik

Officine: Taten statt Worte!

Personalvertreter des SBB-Werks Bellinzona übergaben dem Präsidenten des Kantonsparlaments am 17. Oktober eine Petition und sprachen anschliessend bei der Tessiner Regierung vor. Beide Male forderten sie die Politiker auf, bei der SBB energischer als bisher darauf zu pochen, dass sie ihre Versprechen einhält.



Die Personalvertreter mit SEV-Gewerkschaftssekretär Pascal Fiscalini (rechts) auf dem Weg zum Regierungsgebäude in Bellinzona.

Bei beiden Treffen stellten die Personalvertreter die Arbeitsplätze ins Zentrum. «Diesbezügliche Sorgen sind mehr als berechtigt, denn seit 2013 hat das SBB-Werk 130 Stellen und 90 000 Stunden an Arbeitsvolumen verloren», sagt Gewerkschaftssekretär Pascal Fiscalini, der in der Personaldelegation den SEV vertrat. «Bei der ganzen Diskussion über die Zukunft der Officine ist der Erhalt der Arbeitsplätze der entscheidende Punkt, nicht die Standortfrage. Das Personal erwartet von der Regierung, dass sie sich für seine Interessen und die des ganzen Kantons einsetzt. Leider hat sie am 18. Ok-

tober bei ihrem Treffen mit der SBB noch nicht die Garantien erhalten, die das Personal und die Gewerkschaften beruhigen könnten: nämlich dass die SBB die Verträge einhält, die sie bei der Gründung des Kompetenzzentrums für Bahntechnologie abgeschlossen hat. Und dass sie explizite Garantien zum Arbeitsvolumen in den Officine bis 2026 abgibt.»

Vor dem Treffen mit der Regierung überreichten die Personalvertreter dem Präsidenten des Tessiner Grossen Rats, Walter Gianora, die Petition mit dem Titel «Die SBB muss die Verträge einhalten», unterschrieben von 347 Mitarbei-

tenden der Officine. «Die Zeit, in der die politischen Instanzen der SBB Fragen stellten, ist abgelaufen. Nun ist es an der Zeit, dass die Politik die offenkundigen Widersprüche des Ex-Regiebetriebs verurteilt und konkret etwas dagegen unternimmt», erklärte Gianni Frizzo, Präsident des Vereins «Hände weg von den Officine», bei der Petitionsübergabe.

Das Personal erwartet vom Parlament und von der Regierung auch, dass sie zum künftigen Standort des Kompetenzzentrums für Bahntechnologie rasch die bestellten Kommissionsberichte vorlegen und eine Entscheidung treffen. **frg/Fi**

Fernverkehrskonzession

Eine gemeinsame Lösung von SBB und BLS bleibt möglich

Das BAV hat die Fernverkehrskonzession der SBB um zwei Jahre verlängert und will bis Mitte 2018 entscheiden, wer danach welche Linien betreiben darf.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Verschiebung seines Entscheids über die Fernverkehrskonzessionen bekannt gegeben. Wie der SEV, schon immer betonte, würde eine allfällige Veränderung in diesem Bereich schwerwiegende Konsequenzen mit sich bringen und eine vertiefte Analyse erfordern.

Der SEV ist der Ansicht, dass der SBB und der BLS bis Juli 2018 genügend Zeit bleibt, um eine einvernehmliche Lösung zu finden und so die Fragmentierung des Fernverkehrs zu verhindern.

«Das Schweizer Bahnsystem verdankt seinen Erfolg der Kooperation. Der Wettbewerb kann diesem System nur schaden», findet SEV-Präsident Giorgio Tuti. Die Tatsache, dass das BAV mit seinem Entscheid bis im Juli 2018 zuwarten will,

zeigt, dass man die Erteilung einer Fernverkehrskonzession nicht auf die leichte Schulter nehmen kann. «Im Falle einer Aufteilung der Konzession wären die Konsequenzen enorm – für die Unternehmen wie auch für das Personal», betont Giorgio Tuti.

Der SEV appelliert noch einmal an die Unternehmensspitzen von SBB und BLS und ersucht sie, eine kooperative Lösung zu finden. «Eine Aufteilung der Fernverkehrskonzession hätte langwierige Folgen für das Schweizer Bahnsystem, denn sie würde das Interesse all jener Unternehmen wecken, die im Fernverkehr nur profitable Linien betreiben wollen. Auch der Betrieb des Regionalverkehrs ist gefährdet», erklärt Tuti.

Der SEV ist überzeugt, dass Wettbewerb im Fernverkehr dem Schweizer Bahnsystem, das wegen seiner guten Qualität internationales Ansehen genießt, nichts ausser Problemen bringt. Es wäre ein fataler Fehler, den gleichen Weg wie andere Länder – zum Beispiel Schweden – einzuschlagen.

SEV

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte den Gratis-Korblift für Schlittler auf der Fräkmüntegg, erreichbar per Gondel von Kriens.

Ein grösserer Bildausschnitt ist unter www.sev-online.ch zu finden.

Das Taschenmesser «Outrider» im SEV-Look gewonnen hat

Miriam Minder-Roth, Schwarzenberg, Mitglied VPT BLS.

Erneut fragen wir: Wo ist das? Unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **ein Garan d'Ache Schreibset**. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Ausgabe.

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

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

bis Mittwoch, 1. November an:

**SEV – Photomystère
Postfach
3000 Bern 6**

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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

Die Digitalisierung soll dem Personal nützen, nicht schaden



Daniela Lehmann, hier am Kongress 2017, ist seit 1. August SEV-Koordinatorin Mobilität 4.0.

«Wir wollen die Mobilität 4.0 mitgestalten»

Die Digitalisierung hat auch den öffentlichen Verkehr in der Schweiz längst erfasst und ist nicht aufzuhalten. Sie birgt für das Verkehrspersonal Gefahren und Chancen. Erstere gilt es zu kanalisieren und letztere zu nutzen. Diese Arbeit koordiniert im SEV Daniela Lehmann. kontakt.sev hat mit ihr gesprochen.

■ **kontakt.sev:** Was ist die Digitalisierung? Und warum ist sie für den SEV so wichtig, dass er sich dazu am Kongress im Mai ein neues Positionspapier gab, neben den bisherigen zu Verkehrs- und Vertragspolitik usw.?

Daniela Lehmann: Die Digitalisierung ist für den SEV ein sehr wichtiges Thema, weil sie seine Mitglieder in vielen Bereichen zugleich betrifft. Wir erleben zurzeit die vierte industrielle Revolution – nach der Mechanisierung mit Wasser- und Dampfkraft (erste Revolution), nach der Massenfertigung mithilfe von elektrischer Energie und von Fließbändern (zweite Revolution) und nach der Automatisierung der Produktion durch elektronische, speicherprogrammierte Steuerung (dritte Revolution). Dazu

kommt nun die Vernetzung über Internet und Handys etc. Diese ermöglicht weitgehend selbst organisierte Produktionsketten, in denen Menschen, Maschinen, Anlagen, Logistik und Produkte direkt miteinander kommunizieren und kooperieren. Neben dem Inhalt der Arbeit («was tue ich») verändert sich auch ihre Struktur in Bezug auf Ort und Zeit («wo und wann arbeite ich»). Daraus folgen losere Arbeitsverhältnisse, mehr Selbstverantwortung der Mitarbeitenden, weniger Sicherheit hinsichtlich Lohn und Vorsorgeleistungen, höhere Erwartungen bezüglich der Leistung und der Flexibilität, hinsichtlich Arbeitsort, Arbeitszeit und Arbeitsinhalt, verstärkte internationale Konkurrenz sowie Verschiebungen und Abbau von Arbeitsplätzen.

Diese Entwicklung birgt für die Berufstätigen Gefahren, die es durch gesetzliche und sozialpartnerschaftliche Regulierungen zu entschärfen gilt, aber auch Chancen wie zum Beispiel eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

■ **Wie wirkt sich die Digitalisierung im öV aus?**

Im Mobilitätsbereich können heute dank der Digitalisierung zum Beispiel Reisen mit verschiedenen Verkehrsmitteln von Tür zu Tür über eine Internet-Plattform organisiert und vermarktet werden, wobei die Grenzen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr verschwimmen. Diese Entwicklung wirft Fragen auf betreffend Eigentumsverhältnissen, die Verteilung des Profits und Regulierungen. Es ist zu hoffen, dass die Schweizer Verkehrsunternehmen zusammen eine Plattform entwickeln und nicht durch einen internationalen Konzern ausgebootet werden, wie die Taxi-Unternehmen durch Uber. Homeworking kann letztlich den Verkehr reduzieren. Daheim und unterwegs arbeiten zu können ist eine Chance, darf aber nicht bedeuten, dass man permanent erreichbar sein muss.

■ **Kannst du Beispiele nennen, wie einzelne Berufe im öV betroffen sind?**

Die Automatisierung des Verkaufs und der Kontrolle der Ti-

ckets durch Apps auf dem Handy hat natürlich Folgen für das Schalter- und das Zugpersonal.

Angst gemacht. Der SEV will weder in eine Schockstarre fallen noch hyperaktiv reagieren.

«Wir können und wollen die Digitalisierung nicht verhindern. Aber wir wollen sie mitgestalten, damit sie uns nützt statt schadet.»

Die Weiterentwicklung der teilautomatischen Assistenzsysteme im Führerstand bis hin zu selbstfahrenden Zügen verändert die Berufe des Lok-, Rangier- und Zugpersonals. Die Selbstfahrtechnik betrifft auch die Busfahrer/innen. Den Rangierern nehmen zudem irgendwann automatische Kupplungen einen Teil der Arbeit ab oder weg. Dank GPS wissen SBB Cargo und ihre Kunden künftig laufend, wo sich jede Ladung gerade befindet. Die Zugaufgeber und technischen Kontrolleure erhalten Hilfe von Sensoren in «intelligenten Wagen» und das Reinigungspersonal von Reinigungsrobotern. Eine Handy-App gibt Reinigern schon heute Ort und Dauer der Arbeitseinsätze auf die Minute genau vor, schickt sie von Bahnhof zu Bahnhof. Eine permanente Steuerung und Überwachung der Mitarbeitenden in Echtzeit ist heute in vielen Bereichen möglich. Das alles ist mit dem Begriff «Mobilität 4.0» mitgemeint.

■ **Was hat der SEV seit der Verabschiedung des Positionspapiers zur Mobilität 4.0 konkret unternommen?**

Ich bin von der Geschäftsleitung beauftragt worden, die Aktivitäten in diesem Bereich zu koordinieren, neben meiner Tätigkeit als Koordinatorin Verkehrspolitik und als Koordinatorin Internationales mit insgesamt 80 Stellenprozenten. Analog zu den Kompetenzzentren Arbeitszeit und Lohn wollen wir im SEV-Zentralsekretariat ein Kompetenzzentrum Mobilität 4.0 aufbauen. Zu diesem gehört auch eine Begleitgruppe, die bereits das Positionspapier verfasst hat und die sich am 5. Oktober als «Arbeitsgruppe Mobilität 4.0» konstituiert hat. Ihr gehören neben mir sechs weitere SEV-

■ **Wie steht der SEV dazu?**

Zwar bringt die Digitalisierung tatsächlich viel Ungewisses, doch wird damit auch viel



Daniela Lehmann an ihrem PC im SEV-Sekretariat in Bern: «Ich bin dankbar für alle Informationen, die ich zur Mobilität 4.0 erhalte.» E-Mail: daniela.lehmann@sev-online.ch

Gewerkschaftssekretär/innen an, die die Bereiche SBB, KTU, Jugend, Frauen, Mitgliederwerbung und soziale Medien abdecken. Ein Mitglied vertritt zudem die Romandie. Ich selber gehöre auch der neu gegründeten Arbeitsgruppe Digitalisierung des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds (SGB) an.

■ **Was habt ihr vom SEV-Kompetenzzentrum Mobilität 4.0 als Nächstes vor?**

Als Nächstes erarbeiten wir eine Musterpräsentation, mit der man an Versammlungen in die Mobilität 4.0 einführen und die Mitglieder dafür sensibilisieren kann. Grundsätzlich sollen alle unsere Profi- und Milizgewerkschafter/innen bei der SBB und bei allen Verkehrsunternehmen ein Auge auf die laufenden Projekte im Bereich Mobilität 4.0 haben, Informationen und Unterlagen dazu sammeln und mir als Anlaufstelle zukommen lassen. Diese Informationen wollen wir dann

auswerten und passende Antworten und (Re-)Aktionen des SEV entwickeln. Als Koordinatorin Mobilität 4.0 bin ich allen Mitgliedern für Informationen zum Thema sehr dankbar, auch wenn ich kaum sofort alles lesen kann. Um die Position des SEV zur Mobilität 4.0 zu vertiefen, wollen wir ausserdem Diskussionsgruppen lancieren mit Mitgliedern aus den SEV-Kommissionen Jugend, Frauen und Migration und aus den verschiedenen Berufsgruppen zu den vier Themen «GAV der Zukunft», «Arbeit und Freizeit», «Mobilitätsberufe der Zukunft» und «Weiterbildung ja, aber wie?».

■ **Das erste Thema ist wegen der anstehenden GAV-Verhandlungen bei der SBB sehr aktuell. Was gilt es wegen der Mobilität 4.0 zu fordern?**

Einzelne Forderungen sind der GAV-Konferenz schon beantragt worden, doch die konkreten Forderungen werden in die-

sem Gremium zu diskutieren sein. Es stellt sich die Frage, ob man sich während der Laufdauer des GAV etwas mehr Zeit nehmen könnte, um Probleme im Zusammenhang mit der Digitalisierung sozialpartnerschaftlich zu regeln. In den GAV gehören entsprechende Schutzbestimmungen, etwa zum Datenschutz. Denn mit der Digitalisierung fallen unzählige personenbezogene Daten an. Auch die Benutzung der Datenquellen für die Überwachung der Mitarbeitenden oder für

gentlich verpflichtet, Personal korrekt anzustellen und Beiträge an die Sozialversicherungen zu leisten. Einzig im Bereich Homeoffice braucht es wohl neue gesetzliche Grundlagen, damit dem Personal zu seinem Recht verholten werden kann.

■ **Damit sind wir beim Thema «Arbeit und Freizeit»...**

Da müssen wir darauf pochen, dass das Recht der Mitarbeitenden, nicht immer erreichbar zu sein, durchgesetzt wird. Es braucht eine klare Trennung

«Die Unternehmen müssen das Personal in die Weiterentwicklung der Berufe und in die Digitalisierungsprojekte einbeziehen.»

Leistungs- und Verhaltenskontrollen ist klar zu regeln. Die meisten Fragen im Zusammenhang mit der Digitalisierung sind im Schweizer Recht eigentlich schon geregelt und müssen nur noch durchgesetzt werden. Zum Beispiel sind Plattformfirmen wie Uber ei-

von Arbeit und Freizeit. Zugleich gilt es die Chance neuer Kommunikationsmittel zu nutzen, damit auch nicht konventionelle Familienmodelle besser gelebt werden können. Weiter stellen sich Fragen zur Finanzierung der Infrastruktur und zur Arbeitsplatzqualität.

■ **Was forderst du zu den Mobilitätsberufen der Zukunft?**

Die Unternehmen stehen in der Verantwortung, ihre Angestellten zu befähigen, mit den neuen Anforderungen Schritt zu halten, indem sie sie permanent aus- und weiterbilden oder auf andere Berufe umschulen, falls Berufe ganz verschwinden. Die Unternehmen sind auch gut beraten, die Mitarbeitenden und ihr Wissen in die Weiterentwicklung der Berufe einzubeziehen, da sie dann die neuen Berufsbilder besser mittragen. Aber auch in Digitalisierungsprojekte gilt es das Personal einzubeziehen, etwa zur Automatisierung der Zugsteuerung. Das geschieht zum Beispiel aktuell in Österreich bei Versuchen auf einer 25 km langen Strecke sehr vorbildlich (www.openraillab.at). Klar ist auch, dass ein menschlicher öV ohne Personal in Zügen und Bahnhöfen nicht kundenfreundlich und sicher sein kann. **Markus Fischer**

SEV ZUR MOBILITÄT 4.0

- Digitalisierung als Chance für die Mitarbeitenden nutzen
- GAV weiterentwickeln, Berufsbilder mitgestalten
- Berufliche Qualifizierung durch Aus- und Weiterbildung und Umschulungen
- Flexibilisierung im Sinne der Mitarbeitenden gestalten
- Datenschutz gewährleisten
- Zugang der Gewerkschaft zu den Mitarbeitenden muss gewährleistet bleiben
- Produktivitätsgewinne aus der Digitalisierung an Arbeitnehmende und Allgemeinheit weitergeben
- «Entmenschlichung» des öffentlichen Verkehrs verhindern

«Produktivitätssteigerung» und schwierige Arbeitsbedingungen

Das Lokomotivpersonal steht unter steigendem Druck

Die im LPV und damit im SEV organisierten Lokomotivführer waren sich anlässlich der Ressortversammlung in Brig einig, dass ein Branchen-GAV Personenfernverkehr – analog dem Nahverkehr – verhandelt werden sollte. Bei der «Chropfleerete» wurde von den Vertretern verschiedener Unternehmen über Versuche berichtet, die «Produktivität» zu erhöhen und über andere Erschwernisse bei der Arbeit.

■ **Hans-Ruedi Schürch, was muss man sich unter dem vom LPV geforderten Branchen-GAV für den Personenfernverkehr vorstellen?**

Ein GAV, der für eine Branche allgemeinverbindlich erklärt wird, regelt die in dieser Branche einzuhaltenden Arbeitsbedingungen – soweit sie nicht in einem Gesetz festgeschrieben sind – und insbesondere die Übernahmebedingungen, wenn der Verkehr nach Ablauf einer Konzession von einem Unternehmen an ein anderes übergeht.

Das ist jetzt aktuell: SBB und BLS haben sich um Fernverkehrskonzessionen in der Schweiz beworben, doch die BLS hat gar nicht genügend Personal, um diesen Verkehr zu fahren. Das gleiche gilt übrigens auch für die SOB. Deshalb muss für einen solchen Fall festgeschrieben werden, dass nicht nur die Konzession oder der Verkehr übernommen werden kann, sondern dass auch das Personal während mindestens zwei Jahren zu den gleichen Bedingungen, die im früheren Unternehmen Gültigkeit hatten, weiterbeschäftigt werden muss. Das gibt den Beschäftigten eine gewisse Sicherheit, sich nach der Übernahme eine neue Anstellung suchen zu können, wenn sie mit den Bedingungen im neuen Unternehmen nicht einverstanden sind.

■ **Der LPV verspricht sich von einem solchen allgemeinverbindlich erklärten Branchen-GAV mehr Sicherheit?**

Ja, zumindest für eine gewisse Übergangszeit. Im Moment haben wir ja noch kein grosses Problem in diesem Bereich. Doch wenn in Europa der Personenfernverkehr vollständig liberalisiert wird, kann das Schweizer Netz in hundert Teile zersplittert werden und die Arbeitsbedingungen werden kaum mehr kontrollierbar sein. Deshalb muss jetzt, solange der Fernverkehr noch nicht aufgesplittet ist, ein solcher Branchen-GAV geschaffen werden, damit nachher die Bedingungen klar sind.

■ **Dann hat der LPV vor allem Angst vor schlechteren Bedingungen in den Firmen-GAVs solcher neuer Betreiber, vor Dumpinglöhnen zum Beispiel?**

Wir haben vor allem Angst vor den ausländischen Firmen, die den Verkehr mit ausländischem Personal fahren. Da

BIO

Hans-Ruedi Schürch ist Präsident des LPV. Der 51-jährige Lokomotivführer lebt in eingetragener Partnerschaft in Winterthur. Er steht seit 35 Jahren in Diensten der SBB.



Anspruchsvolle Arbeit: Ein Lokomotivführer im Führerstand einer Flirt-Komposition.

spielen dann auch Sicherheitsüberlegungen herein, nicht nur die Angst vor Dumping-Arbeitsbedingungen. In Deutschland gibt es hundertdreissig «Lokführerschulen», sogar die katholische Kirche bildet Lokomotivführer aus – fragt sich nur, was diese dann taugen. In Österreich ist es möglich, nach 32 – theoretischen – Lektionen den Fahrausweis für Lokomotiven zu erhalten, ohne dass man je mit einer Lokomotive gefahren wäre. Alles weitere wird in einer «Bescheinigung» festgeschrieben: welche Strecken, welche Fahrzeuge der Inhaber fahren darf. Unsere Bestrebung ist es, möglichst viel im Fahrausweis festzuhalten. Die Ausbildung dafür muss auf einem hohen Niveau bleiben, sonst bekommen wir ein Sicherheitsproblem. Die ganze Problematik ist recht komplex.

■ **Es gibt in der Schweiz sehr unterschiedliche Berufe, die alle Lokführer heissen: vom Nahverkehrpendelzugfahrer über den Rangier- und den Güterverkehrlokomotivführer bis zu den Leuten, die Dampf-, Schmalspur- und Zahnradlokomotiven pilotieren. Du bist der Präsident all dieser Lokomotivführer, wie steht es eigentlich mit dem gegenseitigen Verständnis?**

Zuerst eine Einschränkung: Hauptsächlich sind im LPV «nur» die Lokomotivführer von SBB, BLS und RhB organisiert,

die meisten anderen sind beim VPT. Doch das Verständnis unter und zwischen den Lokführern geht sehr weit und ist in letzter Zeit noch gewachsen, weil das Wechseln zwischen oder innerhalb der Unternehmen einfacher geworden ist. Der Markt der Lokomotivführer ist ausgetrocknet, praktisch alle Unternehmen haben Mühe, genug Personal zu finden. Zusätzlich zu den unterschiedlichen Arbeitsbedingungen, die dafür sorgen, dass Leute bald nach der Ausbildung zu einem andern Unternehmen wechseln, hat das Personal heute eine viel schwächere Bindung zum «ursprünglichen» Unternehmen.

■ **Kommt die Idee eines Branchen-GAV bei den Lokführern gut an? Was hast du für Rückmeldungen gekriegt?**

Bisher hat es noch kaum Rückmeldungen gegeben, da die Idee erst im Vorstand des LPV vorgedacht worden ist. Im Güterverkehr ist die Situation ja ganz anders und die Regulation ist viel dringender, wie auch das Beispiel des Unternehmens Crossrail gezeigt hat. Auch der grenzüberschreitende Regionalverkehr wirft andere Fragen auf als die Übernahme eines Verkehrs.

■ **Wie sieht es auf der andern Seite aus? Auch die Arbeitgeber würden ja letztlich von einem Branchen-GAV**

profitieren, weil sie durch ihn vor Dumping-Konkurrenz geschützt würden.

Durchaus, dasselbe hat man auch schon beim Güterverkehr gesehen. Doch einige Unternehmen haben die Crossrail-Geschichte zwar mitverfolgt, wollen jetzt ihre Lehren aber nicht ziehen. Durch die Neuvorgabe der Konzession haben sie auch das Gefühl, die nächsten 15 Jahre Ruhe zu haben. Nur die vier Linien am Jurasüdfuss laufen 2019 aus.

■ **Was steht denn im Branchen-GAV Personennahverkehr? Sind da andere Vorgaben drin als bei den GAV der beteiligten Firmen?**

Der Nahverkehrs-GAV geht nicht sehr weit. Der Medianlohn ist, soweit mir einleuchtet, darin festgelegt, aber die Lohnbänder der einzelnen Unternehmen können durchaus unterschiedlich sein. In den letzten Jahren haben wir diesen GAV fast nie gebraucht, denn im Nahverkehr kann man bekanntlich keine Gewinne machen, und deshalb reisst sich auch niemand um diesen Verkehr. Zudem ist die S-Bahn Zürich, um nur ein Beispiel zu nennen, derart komplex, dass andere Unternehmen das gar nicht hinbrächten. Auf dem gleichen Netz fahren da Güterzüge, Nahverkehrszüge und Fernverkehrszüge, das ergibt einen extrem dichten Takt, der für andere unmöglich zu bewältigen wäre.

Fragen: Peter Anliker

Von den Sprachkompetenzen über Fäkalientanks bis zum Berufsbild

Nicht nur der von den Lokführer/innen im Zusammenhang mit der geplanten Ausschreibung von Fernverkehrsstrecken des Personenverkehrs geforderte Branchen-GAV gab bei der Ressortversammlung des LPV zu reden. Hier ein Querschnitt durch die besprochenen Themen.

Dass ein Lokführer je nachdem, welche Strecken er fährt und für welche er ausgebildet ist, auch über Fremdsprachenkenntnisse verfügen muss, leuchtet wohl unmittelbar ein. Doch wie gut müssen diese Sprachkenntnisse sein?

Die SBB verlangt von (angehenden) Lokführern Fremdsprachenkenntnisse auf Niveau A1. Im Fremdsprachenunterricht werden webbasierte Kurse der Firma Speeex eingesetzt. Von den Lokomotivführer/innen wird kritisiert, dass die angewendeten Kurse ein höheres Niveau lehren. Fraglich ist, ob die Zeit, die fürs Durcharbeiten des Lernprogramms vorgegeben wird, überhaupt ausreichend ist. Und schliesslich ist auch nicht klar, wie die Lokführer die Zeit fürs Aufdatieren ihrer Sprachkompetenz verbuchen können. Mittels «Testprüfungen» sollen noch Verbesserungen erzielt werden, bevor, frühestens im ersten Halbjahr 2018, die ersten Prüfungen stattfinden werden.

Unsicherheit in Brig

In Brig gibt es im Personenverkehr Leistungsverschiebungen zwischen der SBB und der BLS. Wie sieht die Situation für das betroffene Personal aus?

Problemfeld Fanzüge

Seit längerem belastet das Führen von Fanzügen das Lokomotivpersonal. Die Lokomotivführer diskutierten, wie sich der LPV in dieser Frage positionieren soll.

Permanenter Druck bei Cargo

Doch nicht nur das Lokpersonal des Ressorts P, sondern auch jenes von Cargo steht unter permanentem Druck. Aktuell waren bei der Tagung Mitte September die Auswirkungen der Sperre der Rheintalstrecke, die vorab dem Lok- und dem Dispositionspersonal die letzten Reserven abverlangte. Weitere Problembereiche sind die Handhabung des TAT-Kontos, die Einmietung von Lokpersonal von Privatdienstleistern, Verstösse gegen AZG, AZGV und BAR bei den Einteilungen in Brig, Touren- und Kalenderveränderungen im RBL, in Basel das Nichtkorrigieren von Touren und Übergängen sowie der Dauerbrenner Caros.

Fäkalien und Frontview

Bei der BLS gab die geplante «Produktivitätssteigerung» der Lokomotivführer zu reden: Das Lokpersonal sollte in Zukunft die Fäkalientanks entleeren. Zum Glück reifte, nach einer Intervention des LPV, bei der GL der BLS die Einsicht, dass das Geschäft gescheiter begraben wird. Auch die Beschaffung von Fahrzeugen mit «Frontview» konnte abgewendet werden. Soll sich das Lokpersonal während der Arbeit ständig über die Schulter schauen (sowie filmen und fotografieren) lassen müssen?

Zu tiefer Personalbestand bei der RhB

Bei der RhB ist der Personalbestand weiterhin sehr tief und die Belastung der Lokführer/innen deshalb entsprechend hoch. Die Einführung einer neuen Zugsicherung führt in der Einführungsphase ebenfalls zu Erschwernissen. Der LPV-RhB hat entsprechend interveniert und hofft auf eine Verbesserung.

Marjan D. Klatt/pan.

■ Unterverband PV

Gute Kameradschaft im PV



Am 10. Oktober führte der Zentralausschuss seine 7. Sitzung in der Casa del Popolo in Bellinzona durch. Sie galt den Vorbereitungen des Bildungskurses und der 2. Zentralvorstandssitzung. Am Bildungskurs vom Folgetag standen Informationen von Gian-Luca Pardini, wissenschaftlicher Mitarbeiter SGB (siehe Foto) im Zentrum. Für das Referat «Die Rentenpolitik der Schweiz» hatte Zentralpräsident Roland Schwager, mit Gian-Luca Pardini einen ausgewiesenen Fachmann dieser Materie gewonnen. Die Themen AHV und Pensionskasse könnten aufgrund der verlorenen Abstimmung Altersvorsorge 2020 nicht aktueller sein. Weiter steht die Rentenpolitik der Schweiz im Spannungsfeld zwischen Überalterung und Digitalisierung. Mit 70 Folien wurden wir in die anspruchsvollen Geheimnisse eingeweiht. Die interessanten Ausführungen des Referenten boten Einblick in die Komplexität der Materie. Die grossen Unsicherheiten und teilweise auch verständlichen Bedenken lösten viele Fragen aus, die Gian-Luca Pardini kompetent beantworten konnte. Eines kam ganz klar zum Ausdruck: Die AHV stärkt die Armen auf Kosten der Reichen. Darum müssen wir zu ihr Sorge tragen. Erfreulich war, dass der Referent bei den auf uns zukommenden vielseitigen Herausforderungen durchaus Positives erkennen kann.

Am 12. Oktober stand die zweite Zentralvorstandssitzung auf dem Programm. Während fast vier Stunden wurde intensiv gearbeitet. Nebst den statutarischen Traktanden waren die wichtigsten Themen: Finanzplanung PV, Pensionskasse SBB, Altersvorsorge, Fahrvergünstigungen und Mitgliederbetreuung. Vor allem das Traktandum

Finanzplanung löste einige Diskussionen aus. Ein Antrag für 3% gegenüber 10% jährlicher Budgetkürzung ab 2019 siegte relativ deutlich. Für das Jubiläum «100 Jahre PV» sind Ideen gefragt. Die Vorschläge werden im kommenden Jahr von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus ZA- und ZV-Mitgliedern, geprüft und zusammengefasst.

Auf der reichhaltigen Traktandenliste standen auch die Berichte des Zentralpräsidenten, Zentralkassiers, der Frauenkommission und aus VASOS/SSR. Esther Geiser, unsere langjährige Vertreterin in der SEV-Frauenkommission und Brigitte Geser, Mitglied der GPK SEV wurden mit kräftigem Applaus und einem kleinen Präsent verabschiedet. Der Zentralpräsident fand für die langjährigen, äusserst pflichtbewussten Frauen die richtigen Anerkennungs- und Dankesworte.

Allen, die mit konstruktiven Beiträgen und guten Vorschlägen, zum Gelingen der Herbsttagung beigetragen haben, sei herzlich gedankt. Das Hotel Brenscino, heute im Besitz der Reka, kann jedermann bestens empfohlen werden. Schade, dass es nicht mehr «uns» gehört. Viele können den Entscheid des Hotelverkaufs auch heute noch nicht verstehen. Nach dem letztjährigen wechselhaften und kühlen Wetter, war es dieses Jahr meist sonnig und mild. Auf Wiedersehen im Centre Loewenberg Ende September 2018. **Otto Huser**



Das aufgestellte Team des Hotels Brenscino.

■ Sektion VPT MOB

Zum Sektions-Jubiläum: eine VPT-Tagung und ein GAV

Die Sektion VPT MOB kann ihren 110. Geburtstag feiern. Eine gute Gelegenheit, die VPT-West-Versammlung vom 4. November zu organisieren. Heinrich Disch, einer der beiden Co-Präsidenten, spricht über die Sektion.

Es wäre schönfärberisch, würde man sagen, die zweisprachige Sektion stünde vor schönen Herausforderungen. «Die Neuverhandlung des GAV ist zweifellos die grösste Baustelle, die wir gegenwärtig haben», sagt Heinrich Disch. Er ist einer der beiden Sektions-Co-Präsidenten. «Die Verhandlungen verlaufen bisher gut, in einem konstruktiven und positiven Klima. Der grundlegende Text ist bereinigt, nächster Verhandlungspunkt ist Anhang 5, «Gehalt und Spesen». Noch ist nicht klar, ob die Gespräche bis Ende Jahr beendet werden können.»

Der zweite grosse Brocken ist die Pensionskasse. Ist die Direktion bereit, das nötige Geld einzuschliessen, um Zusatzzahlungen des Personals abzuwenden?

«Es gibt weitere heisse Punkte wie die Zukunft der Überwachung in Zweisimmen und die Sicherheitsbekleidung des Personals – ein Thema, das bei unseren Mitgliedern immer wieder zu Diskussionen führt», fügt Heinrich Disch hinzu.

Die Ungewissheit bei diesen Themen führt manchmal zu schwierigen Situationen bei der Arbeit, was die Mitglieder der Sektion in der Fläche spüren. «Innerhalb der Sektion ist die Stimmung ausgezeichnet, familiär.»

Die Sektion ist nicht nur zweisprachig, sie hat auch zwei Co-Präsidenten, der eine deutschsprachig, der andere, Daniel Gfeller, französischsprachig. Wie funktioniert die Zusammenarbeit? «Zu Beginn gab dieses Co-Präsidium viel zu reden. Aber nach kurzer Zeit hat die gelebte Realität die Fra-

VORSTAND

Den Vorstand der zweisprachigen Sektion VPT-MOB bilden Heinrich Disch und Daniel Gfeller (Co-Präsidenten), Fritz Reichenbach (Kassier) und Corinne Haldi (Sekretärin).

Sektordelegierte: Roland Fuhrer (Bahnhöfe-Überwachung), Jean Louis Tena (Bahndienst 1, Chexen/Montbovon), Philippe Petitpierre (Pensionierte), Gil Greppin (elektrischer Dienst), Gerhard Baumann (Bahndienst 2, Zweisimmen/Gstaad), Martin Gussset (Lokomotivführer MOB Zweisimmen), Isabelle Spagaglia (Verkauf Bahnhof), Alain Jeckelmann (Lokomotivführer MOB Montreux).

Es fehlen Vertreter/innen für die Sektoren Zugpersonal, Lokomotivführer MVR und Administration.

gen weggewischt. Es klappt hervorragend und wir haben Lust, unser Co-Präsidium fortzuführen.» **vbo/pan.**



Heinrich Disch und der OK-Präsident der VPT-Tagung, Ex-Sektionspräsident Daniel Monod.

■ Unterverband AS

«Die Probleme gehen uns nicht aus»

Der Zentralvorstand AS gratuliert René Zürcher ganz herzlich zur Wahl als SEV-Sekretär in Lausanne und wünscht ihm alles Gute im neuen Job. Nach einem kurzen Blick ins Budget 2018, das die Anwesenden genehmigten, wurde die Traktandenliste der kommenden DV besprochen. Unter anderem muss ein/e DV-Vizepräsident/in gewählt werden, zudem finden die Wahlen der AS-Gremien für die nächste Amtsperiode statt.

Unser Vertrauensleutenetz in den Regionen ist weiter im Aufbau. Es ist wichtig, dass wir «draussen» präsent sind. Wir heissen Vertrauensleute willkommen, die Informationen des SEV in den Aushang bringen. Idealerweise stellen sie sich auch als Ansprechpartner für die Mitglieder zur Verfügung. Das Geschäftsreglement bedarf einer Aktualisierung, die als Anpassung an die gelebte Struktur des AS sowie Digitalisierung zu verstehen ist.

Die Berichte aus den Branchen und Regionen zeigten wiederum auf, dass uns die Probleme nicht ausgehen. Für die Branchentagung Personenverkehr vom 28. Oktober gibt es noch Plätze, Mann und Frau können sich gerne anmelden. Zur Diskussion Anlass gab die Umsetzung des Bezugs von Flexa. Wenn ein Gesuch im Folgejahr nicht bewilligt werden kann, so muss es im nachfolgenden Jahr bewilligt werden. Geht dies zu Lasten der Ferienbänder und welche Priorität haben sie bei der Eingabe? Bei P stellten wir auch fest, dass sogenannte «Chäslü»-Pausen gestrichen und Pau-

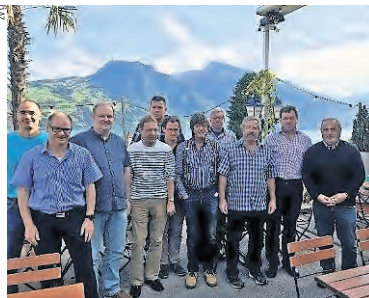
sen von 30 Minuten eingeteilt werden. Auch sollen in einigen Regionen Kurz-touren mit CTS-Minuten aufgefüllt werden, um den täglichen Arbeitsdurchschnitt von 492 Minuten zu erreichen. So kann man die Mitarbeitenden auch «unzufrieden» machen. Weiter wird bemängelt, dass man in der «Defect-App» das eigene Personal anprangern kann. Der Unterbruch in Rastatt sorgte nicht nur bei den Güterverkehr-EVU für ein Durcheinander. Während in Schaffhausen Verstärkung nötig war, wurden im Rangierbahnhof Basel Touren gestrichen, um Rückstände abzubauen. Die Mitarbeitenden zeigten dabei eine grosse Flexibilität, die auch von den Vorgesetzten verdankt wurde. Ein gutes Argument für die kommenden GAV-Verhandlungen – das Personal ist schon jetzt flexibel, ein weiterer Abbau von gewissen Arbeitszeitgrenzen ist also nicht nötig. Statt dessen sollte sich die SBB flexibel zeigen bei der Laufbahnentwicklung in verschiedenen Bereichen, die Aufstiegsmöglichkeiten für die jüngeren Mitarbeitenden müssen schneller werden.

Bei den Sicherheitswärtern bestehen nach wie vor Befürchtungen, dass während des Winters nicht genügend Baustellen betrieben werden und dadurch keine Arbeit für sie vorhanden ist. Die Traktanden Werbung und Mutationen konnten am Schluss wieder nur kurz gestreift werden. Erwähnt wurden einige Werbeaktionen für den Herbst.

Alex Bringolf

■ Unterverband AS, Branche Infrastruktur

BZ: Spürbar höhere Arbeitslast nach Zusammenlegung von Bereichen



Dank guter Organisation von Kollege Michael Streit konnte die Sitzung im schönen Spiez abgehalten werden.

Die Aus- und Weiterbildung der Verkehrssteuerung (VSG) in den Betriebszentralen (BZ) ab 2018 gab Anlass zu Diskussionen. In Modulen sollen die Mitarbeitenden in den Rollen weitergebildet werden. Wir sehen sicher auch Vorteile darin, haben aber doch auch Zweifel. Ist man nach einem vierstündigen Frühdienst noch aufnahmefähig? Auch die Einbindung in die BZ-Learnings lässt die Frage offen, ob dann alle Mitarbeitenden gehen können. Wir befürchten weiter, dass einiges Wissen ausserhalb der Rolle verloren geht und die Bandbreite des ZVL weiter eingeschränkt wird. Was bedeutet die Weiterentwicklung von Dispo-OP für die Mitarbeitenden in den BZ? RCS als Planungstool für die DBV soll dann auf Ittis übergreifen können. Ist der ZVL dann genügend geschützt, damit die Sicherheit auch im Störfall gewährleistet ist? Damit

meinen wir nicht nur systemmässig, sondern auch nach den Vorschriften. Sind die DBV bis zur Einführung auch «fit» gemacht, kennen sie die örtlichen Spezialitäten? Wir erwarten entsprechende Infos nicht erst im Nachhinein. Wo bleibt dabei der ZVL im Rangierbahnhof – unseres Erachtens leidet die Durchlässigkeit zu den BZ. Ist eine Änderung der Prüfungsordnung zu erwarten? Es scheint uns wichtig, dass wir uns einbringen können, denn es geht auch um die Gesundheit der Mitarbeitenden. Eine Verbesserung der Qualität bei den Sprachkompetenzprüfungen soll dazu beitragen, dass die Durchfallquote gesenkt werden kann. SEV-AS hat bereits zu Beginn Fragen zur Durchführung gestellt, da auch zweisprachige Mitarbeitende nicht bestanden haben. Eine aus unserer Sicht etwas komische Geschichte ist auch die Reorganisation bei FN. Es wurden Stellen abgebaut. Zwischenzeitlich sollen Stagiaires und Aushilfen die Arbeitsrückstände wieder abbauen helfen. Da bleiben Fragen der Seriosität der Abklärungen um den Personalbedarf offen, aber der Scherbenhaufen ist angerichtet. Mit der Zusammenlegung von Bereichen in den BZ Ost und Mitte wurde die Arbeitslast spürbar höher. Eine gute Qualität in der Verkehrssteuerung zu halten, leidet darunter ab und zu. Die vor einiger Zeit «Excellence» genannte Qualität wurde auf «Gut» zurückgestuft. Alex Bringolf

Die Bildungskurse 2018 sind online.
Anmeldungen ab sofort möglich!

sev-online.ch/bildung-sev
movendo.ch



■ PV Bern

Sänger gesucht – auch Jungpensionierte

Mitte des nächsten Jahres würde der Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern mangels Sängernachwuchs aufgelöst, wenn nicht... ja, wenn nicht ca. zehn Männer neu zum Chor stossen. So könnte er, evtl. unter einem andern Präsidenten und anderer Leitung, weiterbestehen. Hier deshalb der Aufruf von Hans Junker, aktueller Präsident – mit ihm wünschen wir uns, dass sich einige geübte Sänger melden:

«Auso Manne, aui wo imene Männerchor oder Gmischtechor oder Chiuchechor oder Jodlerclub singe oder gsungehei, si härzlech iglade, bi üs cho

z'schnuppere. Mir probe am Mäntig vom zwöi bis am vieri im Restaurant Union a der Brunnngass 36 z'Bärn. Geng am erschte Mäntig vom Monet isch der Saal bsetzt, de singe mir imne Altersheim oder probe am Zischtig. Auso, gät nech e Ruck, chömet cho iche luege!»

Kontaktpersonen sind Hans Junker, Präsident Männerchor, 031 991 80 16, hansjunker@bluewin.ch oder Max Krieg, Präsident PV Bern, 031 381 24 55, 079 704 31 18, praesi.sev-pv-bern@bluewin.ch. Meldet euch möglichst bis Ende November, damit der Chor weiterbestehen kann!

Andreas Lüthi

■ PV Bern

Positiver Rückblick auf das Jubiläum

Vor der Herbstversammlung konnte Präsident Max Krieg 45 Jubilar/innen mit 40-, 50-, 60-, 70- oder 80-jähriger SEV-Mitgliedschaft bei einem Apéro das Dankesdiplom überreichen. Er bedankte sich bei ihnen für die langjährige Mitgliedschaft.

An der Versammlung referierte Georg Klingler von Greenpeace über die Folgen der Klimaveränderung und was zu tun wäre, um die Erwärmung aufzuhalten. Er bemerkte, dass es besonders ältere Personen und Kleinkinder seien, die unter den veränderten Verhältnissen zu leiden hätten. Die Rekordanstiege der Temperatur seien dabei fast alle nach dem Jahr 2000 aufgetreten. Ziel wäre, den Anstieg auf höchstens zwei Grad zu begrenzen. Grösste Verursacher/innen seien die Ölheizungen, Flugzeuge, Meerschiffe und der Finanzfluss. Auch unser luxuriöses Leben trage dazu bei.

Der Rückblick auf das Jubiläum 100 Jahre SEV Sektion Bern PV fiel positiv aus. Es war eine schöne Feier bei prachtvolem Wetter. Nur schade, dass nicht noch mehr Mitglieder daran teilgenommen haben. Das Budget 2018, das wiederum einen Ausgabenüberschuss vorsieht, wurde einstimmig angenommen. Eine Diskussion ergab sich bei der Behandlung der Besteuerung der GA-Vergrünstigung. Man war der Ansicht, dass man diese gewerkschaftlich verhandeln sollte. Hans Junker, Präsident Männerchor der Pensionierten Eisenbahner Bern, gab bekannt, dass sie beschliessen hätten, diesen mangels Nachwuchs im nächsten Jahr aufzulösen. Immerhin will man vorher noch einen Aufruf in *kontakt.sev* starten. Mit den Veranstaltungen in den kommenden Monaten und mit dem Dank an alle Teilnehmenden schloss der Präsident die Versammlung.

Andreas Lüthi

■ Unterverband RPV – Präsidentenkonferenz Intensive Tage mit vielen Infos



Topp motivierte Teilnehmer.

Mit der Anreise am 8. Oktober ins Hotel Brenscino in Brissago und dem gemeinsamen Nachtessen begann die RPV-Zentralvorstandssitzung vereint mit der Präsidentenkonferenz.

Pünktlich begrüsst Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger am Montagmorgen die Teilnehmer und die ersten Traktanden waren rasch erledigt. Viel zu reden gab das Thema Berufsbilder ZBS. Das Mittagessen genossen die zahlreichen Teilnehmer bei schönstem Tessinerwetter auf der Terrasse. Mit Unterstützung von SEV-Sektionscoach Elena Obreschkow aus dem Zentralsekretariat Bern wurde am Nachmittag intensiv das Thema Werbung im SEV behandelt. Dabei entstanden einige tolle Ideen, die umzusetzen nun versucht wird. Es ist nun mal so, das es nicht einfacher wird, neue Mitglieder zu werben. Im Zentralausschuss (ZA) ist leider immer noch ein Unterbestand zu beklagen: Vorstandsmitglieder werden nach wie vor gesucht. Man darf unverbindlich im ZA reinschnuppern, um zu se-

hen, was auf einen zukommt. Dies war die letzte Sitzung im Parkhotel Brenscino. Nach ausführlicher Diskussion wurde ein neuer Sitzungsort gefunden: Die nächste Sitzung findet im Seehotel in Bönigen bei Interlaken statt. Ein wichtiges Datum für das nächste Jahr ist die Rangiertagung vom 14. April 2018 in Olten. Der Montagabend stand ganz im Zeichen des Lottos. Herzlichen Dank an den Kassier fürs Organisieren.

Gut ausgeruht nahmen die Teilnehmer den Dienstag in Angriff. Beim Thema Sicherheit gab der Rangierfunk Lisa wieder zu diskutieren. Leider ist das Thema «Beschluss 25» noch immer nicht abgeschlossen. Es wäre wünschenswert, dass da endlich ein Abschluss gemacht werden könnte. Angeregte Diskussionen fanden unter «Verschiedenes» statt. Auch aus der Geschäftsprüfungskommission gab es einige Fragen, die zu klären waren.

Abgeschlossen wurde die Sitzung mit einem Mittagessen. Es waren intensive Tage mit vielen Infos. **Markus Schmid**

■ Unterverband ZPV Die Sicherheit hat Priorität

Sicherheit kennt keine Grenzen und in jedem Land leisten die Gewerkschaften ihren eigenen Betrag dazu, dass das Personal auf den Zügen sicher ist.

Die Gewerkschaftsvertretenden aus Luxemburg, Österreich und Deutschland trafen sich dieses Jahr mit dem ZPV in der Schweiz. Es gab viel zu bereden, die Sitzung fand im SEV-Zentralsekretariat in Bern statt. SEV-Vizepräsidentin Babara Spalinger überbrachte den Gesandten eine Grussbotschaft.

Jede Delegation berichtete aus ihrem Land, dass das Zugpersonal immer

mehr allein für die Kundinnen und Kunden unterwegs ist oder Züge sogar unbegleitet fahren. Das ist ein hohes Risiko für die Gesundheit und die Sicherheit des Zugpersonals. Deshalb werden wir uns Massnahmen überlegen, wie wir aufzeigen können, wie wichtig begleitete Züge sind.

Höchst erfreulich war die Anwesenheit zweier Kollegen der ETF aus Norwegen und Belgien, die um die Nachfolge dort bemüht sind, damit auch weiterhin jedes Land Einsitz in diesem Gremium hat. **Sabrina Tessmer**



■ Unterverband TS – Zentralvorstand «Es ist fünf vor zwölf!»

Der Zentralpräsident (ZP) und Werbeverantwortliche Claude Meier präsentierte zu Beginn der Zentralvorstandssitzung vom 2./3. Oktober in Eggwil die Werbebilanz von 2017. Insgesamt haben die Regionen des Unterverbands (UV) TS bis heute 110 Neumitglieder geworben. Somit beläuft sich der Mitgliederbestand auf 2329 Mitglieder. Gleichzeitig zeigte der ZP die demographische Entwicklung des UV TS auf. Bis 2019, mit Berücksichtigung der Zukunftsmodelle, könnte der UV TS schlimmstenfalls ca. 341 Mitglieder verlieren. Das bedeutet, dass diese altersbedingten Abgänge in den kommenden Jahren aufgefangen werden müssen. Aus diesem Grund war mit Tania Wenig-Bornholt eine Spezialistin in Sachen Mitglieder- oder Kundenwerbung eingeladen. Sie zeigte auf, dass die Schweizer Gewerkschaften in den letzten zehn Jahren in etwa fünf Prozent an Mitgliedern verloren haben. In der Tat ist bei einer solch schwindenden Mitgliedersituation eine gute Werbestrategie von Nöten. Im Referat von Tania Wenig-Bornholt kam klar zum Ausdruck, dass der alte Slogan «Tue Gutes und sprich darüber» immer noch seine Gültigkeit und erfolgreiche Wirkung hat. Wir müssen unsere guten Verhandlungsergebnisse und den besten GAV im öV auch für die Werbung von Neumitgliedern nutzen. Im Moment herrscht eine kulturelle Revolution der Generationen. Es ist wichtig, den jungen Generationentypen Y und Z höchste Bedeutung zu schenken, denn sie sind unsere zukünftigen Mitglieder. Um diese zwei Generationen zu erreichen, ist es zwingend, künftig auch die modernen digitalen Informationsplattformen zu nutzen. Bekanntlich sind die Erwartungen der Mitgliedschaft an ihre Gewerkschaften sehr hoch, deshalb müssen die Kollektivleistungen für die Mitglieder attraktiv sein. Denn erwiesenermassen ist die Mitgliederbindung

schwieriger als die Anwerbung von Neumitgliedern. Nach dem Referat vertieften die Sektionspräsidenten in Gruppenarbeiten die Umsetzung der Werbeschwerpunkte und künftige Werbeaktionen.

Regionen: Zurzeit besteht bei allen Mitarbeitenden von P-OP-ZBS/Kaizen/FZI & MLO eine grosse Verunsicherung, weil die Umsetzung der neuen Berufsbilder an den verschiedenen Standorten unterschiedlich angegangen wird. Unklar ist auch, ob und wie die bestehenden Teams umgebaut werden sollen. Grosse Frustration besteht insbesondere bei den Mitarbeitenden, die in ein tieferes Anforderungsniveau zurückgestuft wurden. Zu Recht beklagen sie sich über die völlig fehlende Wertschätzung und Respektlosigkeit. In der Tat sind mehrheitlich die Kolleg/innen von ZBS von den Rückstufungen betroffen. In *kontakt.sev* hat der UV TS bereits in diversen Beiträgen detailliert über die inakzeptable Umsetzung dieses Projekts berichtet. Wir werden den verantwortlichen Leiter mit einer weiteren Protestaktion auffordern, die 226 Rückstufungen der Kolleg/innen noch zu korrigieren.

Der TS-Bildungskurs für die Vertrauensleute der Regionen findet am 24. November statt. Die Vorbereitungsarbeiten sind bald abgeschlossen. Als Referenten eingeladen sind SEV-Präsident Giorgio Tuti und Goran Truijck, von der Gewerkschaft Unia, der über seine Aufgabe und Möglichkeiten als Vertrauensmann bei der Baubranche informieren wird.

Kassier Kurt Wyss informierte über die Finanzen und stellte das Budget 2018 vor, das einen unvermeidlichen Verlust ausweist. Nach einer intensiven Diskussion wurde das vorgelegte Budget genehmigt. Auch aus finanzieller Sicht ist die Mitgliederwerbung für den UV von grosser Bedeutung.

Medienstelle TS

■ Unterverband ZPV «Dangge Basel»

Am 28. September führte unsere Tour de Suisse der Dankeschön-Aktionen in die schöne Region am Rheinknie, ins Depot Basel. Im neuen Personalzimmer trafen wir auf viele neue und alte Gesichter. Wir boten allen Mitarbeitenden Kaffee und Kuchen an. Dabei fanden wir heraus, wo der Schuh drückt. Der Tag an sich war sehr spannend. Da an jenem Nachmittag auch die neuen Vorgesetzten bei VM vorgestellt wurden, konnten wir die Befürchtungen und Wünsche der Mitarbeitenden direkt ab-



holen. Im Laufe des Tages bekamen wir Besuch von SEV-Sektionscoach Elena Obreschkow, Carmine Cucciniello, Präsident ZPV Basel sowie Roman Schefer, Vertreter der ZPV-Jugend. Es war ein interessanter Tag mit intensiven Gesprächen. Der nächste Anlass findet im Oktober in Zürich statt, wir hoffen dann auch viele von euch zu sehen. **Carlo Dürr**

■ PV Thurgau

Gut besuchte Herbstversammlung

Präsident Albert Mazenauer durfte 48 Mitglieder und Peter Peyer, SEV-Gewerkschaftssekretär aus Chur, zur Herbstversammlung im Restaurant Usblick begrüßen. Der Sängerbund Romanshorn eröffnete die Versammlung mit einigen Liedern. Die Sektion PV Thurgau hat der SEV neu dem Regionalsekretariat Chur zugeteilt, daher wurde Peter Peyer eingeladen. Peter stellte sich in einem Kurzporträt vor und erläuterte, warum er nun für unsere Sektion zuständig ist. Die SBB-Sektionen der Ostschweiz wurden nach Chur verlegt und die KTU-Sektionen verbleiben in St. Gallen. Über die Einladung nach Romanshorn habe er sich richtig gefreut. Einige Worte über den Gesamtarbeitsvertrag SBB und die Zufriedenheit des Personals gab er zudem weiter. Fragen zum FVP und dem Klassenwech-

sel 2.–1. Klasse, die ab Fahrplanwechsel geändert werden, beunruhigten die Versammelten. Mit einem Präsent und Applaus wurde Peter verabschiedet. Ueli Aebersold verlas die Mutationen. Den Verstorbenen wurde mit einer Schweigeminute die letzte Ehre erwiesen. Die Geburtstagsbetreuerin Elfriede Müller hat auf Ende Jahr den Rücktritt eingereicht. Die Sektion Thurgau ist auf der Suche nach zwei neuen Betreuer/innen und hofft auf Mitglieder, die das schöne Amt übernehmen möchten. Es kann nicht sein, dass die Vorstandsmitglieder auch diese Ämter übernehmen müssen. Toni Arnold durfte den Jahresausflug 2018 vorstellen, der nach Dornbirn auf den Karren führt. Für zehn Jahre Vorstandsarbeit wurde Albert Schmid geehrt. Am Schluss gab es noch Kaffee und Kuchen. **Toni Arnold**

■ PV Bern

Wanderung Fiescheralp–Riederalp

Bei prachtvoller Herbstwetter reisten Anfang Oktober 15 Personen zur Wanderung ins Goms. Nach Kaffee und Gipfeli wurde die gut 2½-stündige Wanderung auf der Fiescheralp in Angriff genommen. Auf einer Höhe von 2212 Metern schlugen wir die Route über den «Herrenweg» ein. Auf einem vorerst ziemlich breiten Wanderweg, der stets leicht abwärts verlief, querten wir die Bettmeralp oberhalb des Dorfes. Die herbstlich gefärbten Stauden beidseits des Weges passten zur Fernsicht ins Tal und zu den Hochalpen bis zum Matterhorn. Mit Blick

auf den Bettmersee wanderten wir dann über einen schmalen und steinigen Weg dem Wanderziel entgegen. Nach rund zwei Stunden wurde ein kurzer Halt eingeschaltet und wir genossen erstmals die Sicht auf die Riederalp. Nun ging's etwas steiler abwärts und über ein kurzes Waldstück erreichten wir hungrig den Kurort auf 1925 Meter über Meer. Nach einem feinen und zügig servierten Mittagessen benutzten wir die Luftseilbahn zur Rückfahrt nach Mörel. Auf der Heimreise ins Bernbiet klopfen einige noch einen Jass. **Andreas Lüthi**

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 28 101 Ex. (Gesamtauflage 42 010 Ex.), WEMF-beglaubigt 24.10.2016

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

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

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

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

Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 9. November 2017.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 2. November 2017, 8 Uhr.

Inserateschluss: 30. Oktober 2017, 10 Uhr.

SEV und Unterverbände

9. November

9.30 Uhr, Delémont, Zentrum La Croisée

■ Unterverband ZPV (ZPV Jura)

ZPV-Regionalversammlung West

Die ZPV-Regionalversammlung West findet dieses Jahr im Jura statt. Weitere Infos folgen. Das Zentrum La Croisée ist ab Bahnhof Delémont in 5 Minuten zu Fuss erreichbar.

Sektionen

28. Oktober

18 Uhr, Hunzenschwil, Restaurant Kastanienbaum

■ RPV Aargau

Herbstversammlung

Info von der RPV-Präsidentenkonferenz. Aktuelles aus dem SEV. Nach der Versammlung offeriertes Nachtessen. Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt. Anmeldung bitte an m_engerschwiler@bluewin.ch, 079 253 71 95.

1. November

17 Uhr, Nidau, Genosaal (Genossenschaftsstrasse 18)

■ ZPV Biel/Bienne

Herbstversammlung

Es gibt einen Umtrunk und eine kalte Platte. Wir erwarten euch zahlreich! Auch die pensionierten Kollegen sind herzlich willkommen. Anmeldung bis 30. Oktober: Bitte einschreiben auf der Liste im Lokal, biel-bienne@zpv.ch, 079 402 89 75.

11. November

16 Uhr, Dietikon, Restaurant Sommerau

■ RPV Zürich

Herbstversammlung (mit offeriertem Nachtessen)

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, Thema «Berufsbild ZBS und News aus dem SEV»; Roger Amsler, Tagespräsident Rangiertagung Mitte/Ost, Thema «Teilnahme der Sektion». Traktandenliste vor Ort ausgehängt. Anmeldung bis 5. November an die Platzvertreter oder 079 331 43 11 (Kassier).

13. November

9.15 Uhr, Basel, Basel SBB

■ AS Branche Personenverkehr

www.as-online.ch
Versammlung

16. November

14 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof Gleis 13 (Saal 1. Stock)

■ LPV Mittelland

Sektionsversammlung

Referent: Peter Schafer, Verwaltungsratspräsident Bus Betrieb Olten–Gösgen–Gäu; Thema: öV/Buskonzept 19 (Region Olten), Stand neuer Bahnhofplatz, möglicher Busbetrieb Olten–Sis-sach. Wir freuen uns auf viele Kolleg/innen.

18. November

9.30 Uhr, Flawil SG, Postautohaltestelle (Abfahrt: 9.38 Uhr)

■ AS Ost

1. Herbstversammlung in Flawil und Besuch Maestrani's Chocolarium

10 Uhr: Geführter Rundgang im Maestrani's Chocolarium. 12.30 Uhr: Mittagessen im Restaurant Rössli in Flawil. 13.30 Uhr: Herbstversammlung. 15 Uhr: Kaffee und Dessert. 17 Uhr: Ende. Anmeldung bis 31. Oktober an: ost@as-online.ch.

18. November

Windisch, Stiftung Historisches Erbe der SBB

■ BAU Zentralschweiz

Herbstanlass: Historisches Erbe der SBB

Der diesjährige Herbstanlass findet im Kanton Aargau, in Windisch statt. Dort besuchen wir die Stiftung Historisches Erbe der SBB.

20. November

17.30 Uhr: Apéro, 18 Uhr: Beginn Versammlung; 20 Uhr: Reichhaltiger Stehlunch, Bern, Hotel Bern

■ AS Bern

www.as-online.ch

Herbstversammlung

«SmartRail 4.0», was steckt wirklich hinter diesem Begriff? Wohin führt die Digitalisierung die SBB? Yves Zischek, SBB-Gesamtprojektleiter SmartRail 4.0 gibt Auskunft über ein Thema, das uns die nächsten Jahre intensiv beschäftigen wird. Anmeldung bis 16. November bei Manfred Schaffer, m.schaffer@gmx.ch, 076 542 24 96.

20. November

17 Uhr, Winterthur, Bistro Gate 27 (ab Bahnhof Bus 3 oder 10 bis «Bezirksgebäude»)

■ AS Ost

2. Herbstversammlung in Winterthur

17 Uhr: Apéro. 17.30 Uhr: Versammlungsbeginn mit Referat von SEV-Präsident Giorgio Tuti zum Thema «SEV – Gewerkschaft mit Zukunft». 18.30 Uhr: Herbstversammlung. 19.30 Uhr: Nachtessen im Bistro. 23 Uhr: Ende. Anmeldung bis spätestens 31. Oktober an ost@as-online.ch.

Sektionen VPT

2. November

17 Uhr, Wollishofen, Kantine Werft

■ VPT Zürichsee

Herbstversammlung

Wir treffen uns zur Herbstversammlung in der Kantine. Die Traktandenliste wird aufliegen und ist am Infobrett angebracht.

3. November

19 Uhr, Menzingen, Hotel Restaurant Ochsen

■ VPT Zug

Herbstversammlung

Gastreferentin: Manuela Weichelt-Picard, Zuger Politikerin.

11. November ■ VPT BLS, Pensionierte

Treffpunkt: 9 Uhr in Fiesch; Burgdorf ab 6.38, Bern ab 7.06, Spiez ab 7.36, Brig (Bus) ab 8.23 Uhr

VPT-Tagung in Fiesch (durchgeführt von der Sektion VPT MGB)

Beginn um 9.30 Uhr (Fiesch-Sportzentrum). Kosten für Mittagessen CHF 35 (ohne Getränke). Die VPT-BLS-Kasse übernimmt CHF 15, bleiben CHF 20 für Teilnehmende. Anmeldung wegen Busbetrieb ab Brig erforderlich an Walter Holderegger, 033 654 63 26, holdereggerw@bluewin.ch oder Samuel Hug, 062 962 18 02, samuel.hug@bluewin.ch.

14. November ■ VPT RBS, Pensionierte

(kein Verschiebedatum); 8.19 ab Solothurn, 9.08 ab Bern; 9.00 ab Worb Dorf; Rückfahrt: 16.58 Bern, bzw. 16.57 Thun

Schlusswanderung (bei jedem Wetter): Muri-Kleinhöchstetten-Rubigen (Gruppe 1) oder Allmendingen-Rubigen (Gruppe 2)

Treffpunkt: 9.15 Uhr, Restaurant Sternen, Muri (Kaffee/Gipfeli); Nichtwanderer: 12.30 Uhr, Restaurant Krone in Rubigen. Einfache Wanderung; Gruppe 1: 2 Stunden; Gruppe 2: 1 Stunde. Mittagessen im Restaurant Krone, Rubigen, wo wir das Wanderjahr 2017 ausklingen lassen. Anmeldung (bitte rechtzeitig) bis spätestens 10. November an Kurt Bühler, 031 839 11 15, kurtbu@bluewin.ch.

15. November ■ VPT Südostbahn

18.10 Uhr, Wattwil, Restaurant Thurpark

www.sevsob.ch
Herbstversammlung

GAV und Lohn sind das Ergebnis gelebter Gewerkschaftsarbeit. Information und Beschlussfassung zu den GAV- und Lohnverhandlungen.

16. November ■ VPT BLT

18 Uhr, Basel, Bowling-Center Dreispitz

Bowlingplausch

Kostenbeteiligung: 10 Franken. Keine Anmeldung notwendig.

16. November ■ VPT RhB, Gruppe Pensionierte

14 Uhr, Thusis, Restaurant Zur alten Brauerei

Gruppenversammlung

Statutarische Traktanden, Wahlen, Ehrungen, Ausflüge(!). Neues aus dem SEV von Gewerkschaftssekretär Peter Peyer. Gemütlicher Teil mit süßem Imbiss. Hinweis: Bitte für die VPT-Tagung Ostschweiz vom 19. November in Rebstein noch beim Obmann anmelden.

27. November ■ VPT TPF réseau urbain

19 Uhr, Fribourg, Depot Chandolan

Herbstversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Pensionierte SBB**1. November ■ PV Zürich**

10 Uhr, Zürich, Restaurant Rheinfelder Bierhalle

www.sev-pv.ch/zuerich
Stamm

Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

2. November ■ Pensioniertes Rangierpersonal Basel

Ab 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn

Höck

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zu einem Höck mit einem «Zvieri-Plättli». Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

2. November ■ Pensioniertes Zugpersonal Olten

14 Uhr, Olten, Rest. Bahnhof (Gleis 13)

Stammtisch

Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen von auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.

7. November ■ Pensioniertes Zugpersonal Basel

Basel, Restaurant Bundesbahn

Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

7. November ■ PV Buchs-Chur

14.15 Uhr, Chur, Restaurant Rheinkrone

www.sev-pv/bu-ch
Herbstversammlung

Musikalische Einstimmung mit dem Trio Grischuna. Statutarische Traktanden mit Ehrungen langjähriger SEV-Mitglieder. Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV, Regionalsekretariat Chur, informiert über Neues und Aktuelles vom SEV. Schluss der Versammlung mit dem obligaten Imbiss. Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich eingeladen.

8. November ■ PV Luzern

10.30 Uhr, Luzern, Rest. Kegelsport-halle Allmend

www.sev-pv.ch/luzern
PV-Jass

Wir treffen uns zum PV-Jass. Anmeldung bitte bis Samstag, 4. November an Gertrud Hofstetter, 041 758 18 19 oder gertrud.hoefi@bluewin.ch.

Bildung**■ Movendo – das Bildungsinstitut der Gewerkschaften**

www.movendo.ch

Alle Kurse (inkl. Verpflegung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

14. bis

16. November
Vitznau, Hotel FloraAlpina

Führungseminar für Präsident/innen und Vizepräsident/innen von Personalvertretungen
Kurs Nr. D1.7.1709

Inhalt: Rollenverständnis als Führungsperson, Führen ohne Weisungsrecht, Teamführung, Umgang mit schwierigen Situationen, Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften.

17. November
Olten, Restaurant Aarhof

Seminar «Sitzungen leiten und gestalten»
Kurs Nr. D1.8.1714

Inhalt: Verschiedene Sitzungsarten, Leitungsrolle, Verfahren zur Problemlösung und Entscheidungsfindung.

22. bis

24. November
Vitznau, Hotel FloraAlpina

Aufbaukurs für Mitglieder von Stiftungsräten und Vorsorgekommissionen
Kurs Nr. D1.8.1704

Inhalt: Freizügigkeit, Wohneigentumsförderung, Risikobetrachtung, Jahresrechnung, Anlageorganisation BVV 2, Teilliquidation, Stiftungswechsel, Frühpensionierung.

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

**Unsere Verstorbenen**

Aebischer Carmelina, Zürich; gestorben im 100. Altersjahr. PV Zürich.

Ammann Ernst, pensionierter Lokomotivführer, Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Convertini Pasquale, Handwerkermeister, Schlatt ZH; gestorben im 57. Altersjahr. LPV Nordostschweiz.

Frei Hans, pensionierter Werkführer, Läufelfingen; gestorben im 78. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Genoud Pierre, pensionierter Technischer Assistent, Gletterens; gestorben im 73. Altersjahr. PV Fribourg.

Glauer Grete, Witwe des Marcel, Regensdorf; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Hüberli Berta, Witwe des Ernst, Romanshorn; gestorben im 97. Altersjahr. PV Thurgau.

Iseli Fritz, pensionierter Güterverwalter-Stellvertreter, Zürich; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Jossen Alba-Maria, Witwe des Ephraim, Naters; gestorben im 89. Altersjahr. PV Wallis.

Jossen Moritz, pensionierter Wagenkontrollleur, Naters; gestorben im 74. Altersjahr. PV Wallis.

Juvet Willi, pensionierter Barrierenwärter, Biberist; gestorben im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Kälin-Maag Alice, Witwe des Josef, Einsiedeln; gestorben im 92. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Knöpfel Peter, pensionierter Handwerker / Lokomotivführer C.TB, Speicher; gestorben im 71. Altersjahr. VPT Appenzellerland.

Lippuner Margrit, Witwe des Hans, Egnach; gestorben im 77. Altersjahr. PV Thurgau.

Löffel Arthur, pensionierter Kraftwerkmeister, Ruppertswil; gestorben im 93. Altersjahr. PV Aargau.

Messerli Maria, Witwe des Rudolf, Schliern bei Köniz; gestorben im 89. Altersjahr. PV Bern.

Meyer Ulrich, pensionierter Spezialhandwerker, Zürich; gestorben im 69. Altersjahr. PV Zürich.

Mühlethaler Hansueli, pensionierter Bahnhofvorstand-Stellvertreter, Oftringen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Müller Hans, pensionierter Betriebssekretär, Luzern; gestorben im 81. Altersjahr. PV Luzern.

Niederhauser Heinz, pensionierter Zugchef, Eger (Ungarn); gestorben im 73. Altersjahr. PV Ticino e Moesano.

Nussbaum Hans, pensionierter Betriebsdisponent, Gurzelen; gestorben im 93. Altersjahr. VPT BLS.

Ogg Hermann, pensionierter Bahnhofsvorstand, Aarburg; gestorben im 86. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Schlosser Erika, Witwe des Hans, Zürich; gestorben im 99. Altersjahr. PV Zürich.

Schneider Jutta, Speisewagen-Stewardess, Genève; gestorben im 58. Altersjahr. VPT Bahndienstleistungen.

Thommen Heinrich, pensionierter Sekretär, Lupfig; gestorben im 93. Altersjahr. PV Aargau.

Uebersax Willy, Givisiez; gestorben im 91. Altersjahr. PV Fribourg.

Zentner Kaspar, pensionierter Zugchef, Einsiedeln; gestorben im 92. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Zimmerli Hans, pensionierter Zugchef, Erlinsbach; gestorben im 74. Altersjahr. PV Aargau.

Link zum Recht

Handeln nach Treu und Glauben

Auch wenn es sich nicht um einen festen Begriff handelt, ist es manchmal nützlich, sich auf Treu und Glauben – oder ihr Fehlen – zu berufen.

Sich auf «verbriefte Rechte» zu verlassen, ist sicher nicht falsch. Man kann sich aber auch auf den gesunden Menschenverstand berufen.

In unserer heutigen Welt ist vieles schriftlich geregelt. Niemandem käme es in den Sinn, etwa ein Haus ohne notariellen Kaufvertrag zu kaufen oder zu verkaufen. Für den Kauf einer Glace an einem Sommertag wäre ein schriftlicher Vertrag aber reichlich übertrieben – ob schon auch der Erwerb einer Glace ein «Rechtsgeschäft» ist. Vieles in unserem Leben läuft auch ohne Paragrafen ganz gut.

In vielen Fällen geht es deshalb – und nur dann – gut, wenn alle Beteiligten «nach Treu und Glauben» handeln. Was bedeutet das aber im

einzelnen? Wo ist definiert, worin «Treu und Glauben» bestehen?

Unbestimmter Begriff

Es handelt sich dabei um einen sogenannten «unbestimmten Rechtsbegriff», welcher, um in einem bestimmten Fall Anwendung zu finden, der Auslegung bedarf. In den meisten Fällen handeln die Menschen «nach Treu und Glauben», ohne sich dessen überhaupt bewusst zu sein. Sie sind anständig, redlich, aufrichtig, zuverlässig, rücksichtsvoll usw. Und wir verlassen uns darauf, dass unser Gegenüber sich so verhält: mit einem «Bschyssung» will niemand jassen. Damit kommen wir zur Anwendung – auch im Arbeitsbereich sind wir darauf angewiesen, dass alle Beteiligten sich so verhalten wie beschrieben. Ein konkretes Beispiel: Kollege A. erhielt für

einen Auftrag, den er nebenberuflich für den Kanton erfüllte, eine Entschädigung. Nach mehreren Jahren war der Kanton der Meinung, er habe zuviel bezahlt und A. müsse Geld zurückbezahlen. Als A. sich weigerte, stellte der Kanton eine Verfügung in Aussicht. Die Verfügung kam nicht, stattdessen «verrechnete» der Kanton die Entschädigung mit seiner Forderung und bezahlte nicht mehr. Man könnte fast von einem «Musterbeispiel» sprechen. Kollege A. konnte davon ausgehen, dass er das Geld zu Recht erhielt – und er hat es auch bestimmungsgemäss verwendet. Er konnte danach auch damit rechnen, eine Verfügung zu erhalten, gegen die er sich hätte wehren können. Das Verhalten, eine strittige Forderung einfach zu verrechnen, widerspricht dagegen einem Verhalten nach Treu und

Glauben. Der Fall nahm ein gutes Ende: Als sich A. wehrte – er warf dem Kanton schriftlich (unter anderem) vor, gegen Treu und Glauben verstossen zu haben – lenkte der Kanton ein und zahlte das zurückbehaltene Geld nach. Explizit ist der Grundsatz bei Kündigungen: Missbräuchlich ist eine Kündigung u.a. dann, wenn sie ausgesprochen wird, «weil die andere Partei nach Treu und Glauben Ansprüche aus dem Arbeitsverhältnis geltend macht» (OR Art. 336).

Verpflichtende Handlungsnorm

«Treu und Glauben» haben in der Schweiz einen hohen Rang, der Grundsatz ist sogar in der Bundesverfassung verankert: «Staatliche Organe und Private handeln nach Treu und Glauben», so steht es in Artikel 5. In Artikel 2 des Zivilgesetzbuches, also im allgemeinen Teil,

steht ebenfalls «Jedermann hat in der Ausübung seiner Rechte und in der Erfüllung seiner Pflichten nach Treu und Glauben zu handeln.» Leichtfertig sollte man sich allerdings nicht auf «Treu und Glauben» berufen, denn im gleichen Artikel des Zivilgesetzbuches steht auch, gleichsam als Einschränkung des ersten Abschnittes: «Der offenbare Missbrauch eines Rechtes findet keinen Rechtsschutz.» Wird man sich in einem konkreten Fall nicht einig, wird der Richter (oder, im Bereich des Arbeitsrechtes, das paritätische Richterergremium) darüber befinden müssen, welche Seite die besseren Argumente auf ihrer Seite hat.

Auf Deutsch gesagt: Man darf und soll guten Glaubens sein. Aber man soll den guten Glauben nicht überstrapazieren. **Rechtsschutzteam SEV**

Leserbrief

Fahrt im Speisewagen

Als ich neulich nachmittags im Speisewagen der Zentralbahn über den Brünig mein Essen und mein Getränk bezahlen wollte, staunte ich nicht schlecht. Der Kellner teilte mir nämlich mit, dass die 20% Personalrabatt für SBB-Mitarbeitende und SBB-Pensionierte entfallen. Die Mitarbeiter der Zentralbahn erhielten diesen Rabatt im SBB-Speisewagen auch nicht mehr.

Dies ist für mich unverständlich, denn die Zentralbahn ist ja eine Tochterfirma der SBB. Schon wieder muss das Personal eine Reduktion seiner wohlverdienten Personalrabatte hinnehmen. Man erinnere sich nur an die Rail Cheques der SBB-Pensionierten. Ich meine: arme SBB, wenn sie im Sparen bei den Kleinen den grossen Wurf

sieht. Ich glaube, es gäbe da andere Möglichkeiten, um die Finanzen ins Lot zu bringen.

Franz Plass, Therwil

Anmerkung der Redaktion:

In der Tat erhalten die Mitarbeitenden und Pensionierten der SBB im zb-Speisewagen seit rund zwei Jahren keinen Personalrabatt mehr, wie die Medienstellen von SBB und zb gegenüber kontakt.sev bestätigten. Hingegen erhalten Mitarbeitende und Pensionierte von SBB und zb in Zügen der eigenen Unternehmung den Speisewagen-Rabatt weiterhin, sofern sie sich schon beim Bestellen mit dem FVP ausweisen. Auch Mitarbeitende und Pensionierte von Elvetino haben Anrecht auf den Rabatt, wenn sie sich entsprechend ausweisen.

Letzter Wille – mit Überraschungspotenzial

Unsere kürzlich verstorbene Tante hat eine Lebensversicherung hinterlassen. Wer erbt die?

Eigentlich niemand. Eine Lebensversicherung wird nicht vererbt, sondern löst die mit Ihrer Tante vereinbarte Leistung aus. Wer in den Genuss einer solchen Leistung kommt, hängt von der Art der Versicherung und der darin vorgesehenen Begünstigung ab. Zunächst ist zu klären, ob es eine rückkaufsfähige Lebensversicherung war und ob sie im Rahmen der gebundenen Vorsorge in der Säule 3a oder im Rahmen der freien Vorsorge abgeschlossen wurde. Dann muss auch geklärt werden, ob es sich um eine Lebensversicherung mit einer Kapitalleistung oder um eine solche mit einer Rentenleistung handelte.

Bei einer Rentenversicherung ist das verfügbare Kapital nach einer

bestimmten Anzahl Jahre gebraucht. Hat Ihre Tante das Leben länger geniessen können, wird für die Hinterbliebenen keine Erbschaft aus dieser Versicherung mehr anfallen. Verstarb sie vorher, geht das Restkapital an die Begünstigten – allenfalls die Hinterbliebenen. Wurde jedoch die Versicherung auf zwei Leben abgeschlossen, erhält fortan die zweite im Vertrag begünstigte Person die Rentenzahlung. In der Regel ist das der Ehepartner. Muss aber nicht sein.

In der Säule 3b, also der freien Vorsorge, geht die Kapitalleistung an die Person, die im Vertrag begünstigt worden ist. Handelt es sich um eine reine Risikoversicherung, spielt die Pflichtteilsregelung dabei keine Rolle. Die ist nur bei rückkaufsfähigen Lebensversicherungen zu beachten. Übrigens steht die Kapitalleistung den ge-

setzlichen Erben wie der Ehefrau oder den Kindern selbst dann zu, wenn sie das Erbe ausschlagen.

In der gebundenen Vorsorge der Säule 3a geht das Todesfallkapital an den Ehepartner oder die Personen, die von der Verstorbenen in erheblichem Mass unterstützt worden sind. Das kann beispielsweise auch der Konkubinatspartner sein und dessen minderjährige Kinder, falls sie während mindestens fünf Jahren vor dem Tod eine Lebensgemeinschaft geführt hatten. Erst dann folgen Eltern, Geschwister und übrige Erben, wobei die versicherte Person hier die Erbfolge selbst bestimmen kann. Wichtig ist, dass eine entsprechende Begünstigungserklärung der Tante vorliegt.

Ihr Helvetia Beratungsteam

Weitere Informationen erhalten Sie über www.helvetia.ch/sev

NLM: Das BAV befasst sich mit der zukünftigen Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee

Löhne und Arbeitsplätze sichern

Bei einem Treffen zwischen den Unternehmensspitzen des künftigen Konsortiums und einer Delegation des Tessiner Staatsrates wurde ein Businessplan präsentiert – ein strategisches Dokument des künftigen Konsortiums zur Planung der «neuen» Schifffahrt auf dem Langensee. Die Gewerkschaften SEV, Unia und OCST nahmen dies zur Kenntnis.

Im Dokument, das nun von der Regierung vertieft werden soll, ist der Wille verankert, das bestehende Personal der NLM mit Wohnsitz in der Schweiz ins neue Konsortium zu integrieren. Dieser Entscheidung entspricht einer der Forderungen der Gewerkschaften, die sofort nach der Kündigung die Weiterbeschäftigung der Betroffenen verlangten. Die zentrale Frage nach den Lohnbedingungen bleibt jedoch ungelöst. «Diese zwei Punkte stehen klar in der Vereinbarung, die am 15. Juli, dem Tag nach Streikende, mit dem Staatsrat unterzeichnet wurde», betont SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini.

Im Moment kennen die Gewerkschaften die Details im Businessplan nicht. Deshalb haben sie vom Staatsrat eine Offenlegung des Dokuments verlangt, vor allem in Bezug auf die Beschäftigung des Personals. Dazu soll es ein Treffen geben wie am vergangenen 2. August, als die Lancierungsprojekte des Konsortiums vorgestellt wurden.

Jetzt ist also der Staatsrat am Zug, um das Dokument zu konsolidieren – er wird bis Ende



Die NLM-Belegschaft marschiert während des Streiks mit ihren Unterstützer/innen zum Rathaus von Locarno.

Oktober Position beziehen und die Sozialpartner zu einem runden Tisch einberufen. Bis dahin unterstützen die Gewerkschaften weiterhin die betroffenen Mitarbeitenden, denn diese machen sich grosse Sorgen. Sie wissen bis heute nicht, unter welchen Bedingungen sie übernommen werden. So geht es auch den Saisoniers, die gerade die Saison beendet haben.

Die Gewerkschaften sind bereit, mit einem konstruktiven Geist in die Verhandlungen zu gehen; sie sind aber auch ent-

schlossen, sich vehement für die Interessen des Personals einzusetzen. Der Weg hat gerade erst begonnen.

Das BAV hat inzwischen Stellung bezogen: Eine Weisung soll die Schifffahrt auf dem Luganer- und dem Langensee regeln (siehe untenstehenden Kasten). «Das Dokument des BAV soll Klarheit schaffen», erklärt Stroppini. «In Bezug auf das Personal beschränkt sich das Dokument auf die Aussage, dass das Konsortium eine Möglichkeit sei. In diesem Konflikt hat die Bundesbehör-

de bei der Sicherstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen nie eine wirkliche Rolle gespielt, obwohl diese für die Belegschaft sehr wichtig sind. Die Rolle der Hauptakteure im Konsortium», so Stroppini, «scheint geschützt zu sein. Was also noch zu klären bleibt, sind alle rechtlichen Aspekte, die in Zusammenhang mit dem Arbeitszeitgesetz stehen, sowie die Anforderungen an andere Unternehmen, die auf dem Langensee Schifffahrt betreiben könnten.»

Françoise Gehring/kt



SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini

DAS BAV SCHAFFT RAHMENBEDINGUNGEN

Die gemischte Arbeitsgruppe Schweiz-Italien zur Umsetzung der Absichtserklärung aus dem Jahr 2016 zur Förderung der touristischen Schifffahrt auf den beiden Seen hat ein Dokument erarbeitet, das darlegt, unter welchen Bedingungen private Schifffahrtsunternehmen ihre Dienstleistungen auf den beiden Seen anbieten dürfen. Das Abkommen zwischen der Schweiz und Italien von 1992 sieht vor, dass vor Erteilung von Bewilligungen an private Unternehmen zur Durchführung von Fahrten auf den Seen geprüft werden muss, ob das private Angebot einem effektiven Bedürfnis entspricht und dieses für die konzessionierten Unternehmen keine erhebliche Konkurrenz darstellt. Die Arbeitsgruppe hat eine erste Version einer gemeinsamen Interpretation dieser Begriffe erarbeitet. Die Bedingungen des «effektiven Bedürfnisses» und der nicht «erheblichen Konkurrenz» können dann erfüllt werden, wenn

die konzessionierten Gesellschaften entweder gar keine Angebote fahren oder wenn ein genügender zeitlicher Abstand zu deren Linienverkehr eingehalten wird. Bereits heute angebotene Dienstleistungen wie Taxifahrten oder touristische Rundfahrten bleiben gemäss dem gemeinsamen Dokument weiterhin möglich. Im Dokument wird präzisiert, was genau darunter verstanden wird. Das Dokument soll in Ergänzung des Abkommens für ein Jahr probeweise angewendet werden. Nach dieser Testphase werden die Gespräche wieder aufgenommen. Aufgrund der Erfahrungen soll bei Bedarf bis Ende 2018 eine neue Version (für die Anwendung ab Januar 2019) erarbeitet werden.

Mit dem gemeinsamen Dokument hat die Arbeitsgruppe einen weiteren Auftrag der Verkehrsminister erfüllt, neue Lösungen und Modelle innerhalb des bestehenden gesetzlichen Rahmens zu suchen, um damit die

touristische Schifffahrt zu verbessern. Ein weiteres Resultat der Arbeitsgruppe ist die Entwicklung einer Zusammenarbeit zwischen den Gesellschaften GGNL und SNL. Die beiden konzessionierten Unternehmen wurden beauftragt zu analysieren, wie der Linienverkehr und die touristische Schifffahrt auf dem Luganersee und dem Langensee weiterentwickelt werden kann. Als Schlussfolgerung beabsichtigen die beiden Unternehmen, ein Konsortium zu bilden, um die in der Absichtserklärung festgelegten Ziele zu erreichen. Eine solche Zusammenarbeit bietet den Arbeitnehmenden der GGNL die Möglichkeit für eine Weiterbeschäftigung auf den beiden Seen. Die Arbeitsgruppe unterstützt entsprechende Bestrebungen der Unternehmen, sofern diese wirtschaftlich verantwortlich und die Kosten gedeckt sind.

BAV

MYSTÈRE

Das Foto-Mystère-Rätsel «Wo ist das?» befindet sich in dieser Ausgabe auf Seite 5.