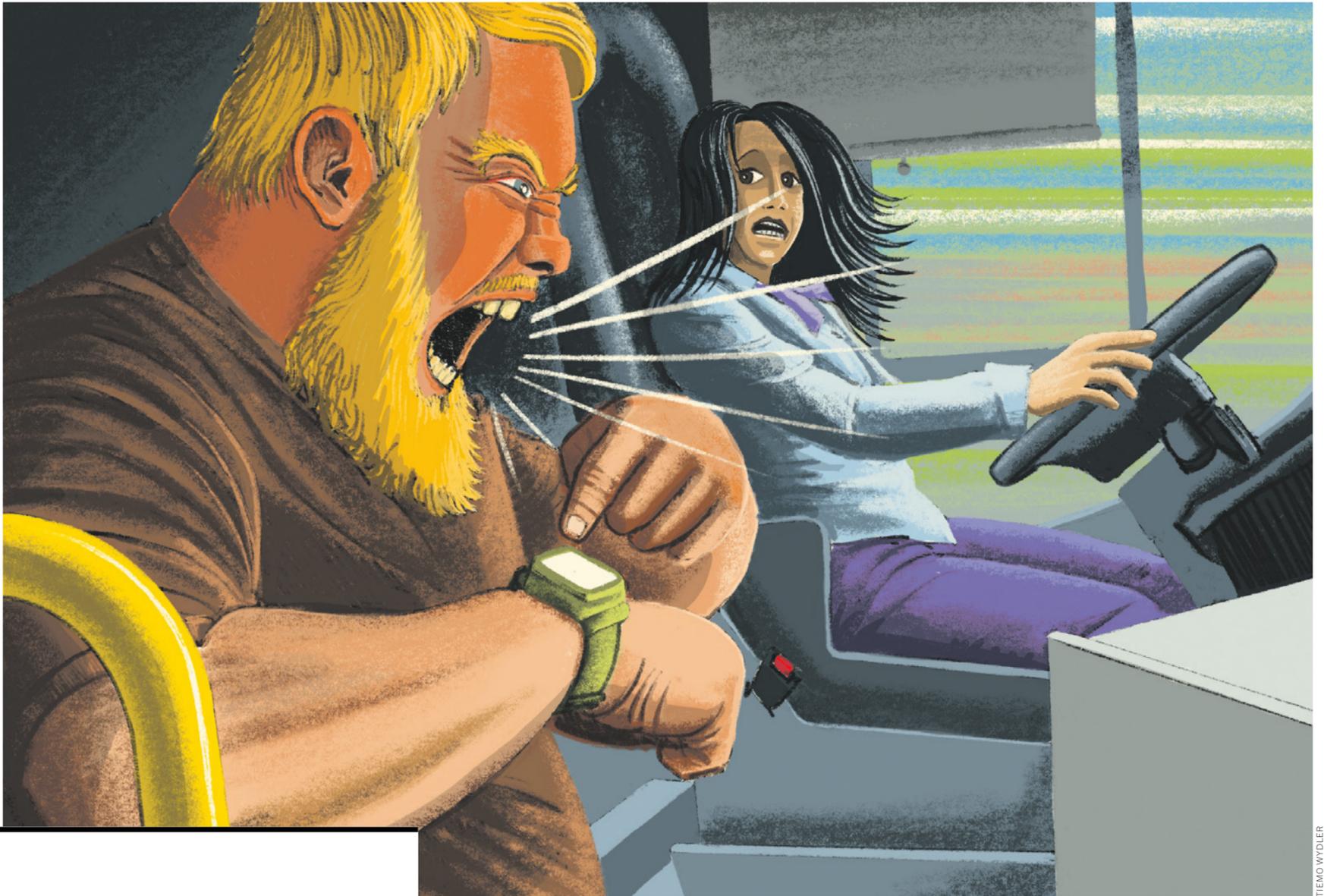




SEV Nr. 8

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



UN SICHERHEIT

Jeder Übergriff ist einer zu viel

Edito von Valérie Boillat
Vizepräsidentin SEV

► S. 2

Jemand ohrfeigt einen Kundenbegleiter im Zug. Eine Busfahrerin wird heftig von einer Reisenden beschimpft, weil sie ihren Anschluss verpassen könnte, da der Bus wegen Stau Verspätung hat. Das Zugpersonal muss Reisende in die 1. Klasse in Sicherheit bringen, weil Jugendliche mit Messern aufeinander losgehen. In den letzten Monaten wurden Kolleginnen und Kollegen aus dem ZPV, LPV, AS und VPT immer wieder mit verbalen Drohungen und teilweise körperlichen Übergriffen konfrontiert. Es ist legitim, dass sie sich weigern, mit Angst im Bauch zur Arbeit zu gehen. Die Antwort auf diese Situation, auch für Reisende, liegt vor allem in zusätzlichen Mitteln: mehr Geld ist nötig, um mehr Präsenz in Zügen, Bussen und Bahnhöfen zu gewährleisten.

Allein im ersten Quartal 2024 wurden der SBB 400 Übergriffe von

Mitarbeitenden gemeldet (siehe unsere letzte Zeitung). In der Kriminalstatistik 2023 wurden fast 700 Straftaten in öffentlichen Verkehrsmitteln, an Haltestellen oder in Bahnhöfen erfasst, die von Amtes wegen nach Artikel 285 des Strafgesetzbuches verfolgt werden. Dies ist nur die Spitze des Eisbergs.

Jeder Übergriff ist einer zu viel. Das Recht, sicher zu arbeiten, ohne an die eigene körperliche oder psychische Unversehrtheit oder Gesundheit denken zu müssen, ist ein Grundrecht. Es ist ein Grundbedürfnis eines jeden Menschen, das seit dem 19. Jahrhundert im Mittelpunkt der Gewerkschaftskämpfe steht.

Heute verlangen das Arbeitsgesetz, das Arbeitszeitgesetz, das OR und die Gesamtarbeitsverträge von den Arbeitgebern, Massnahmen zum Schutz der persönlichen Integrität der Kolleginnen und Kollegen zu ergreifen. Die Arbeitgeber haben

auch die Pflicht, Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung zu bekämpfen.

Im Jahr 2000 unterzeichneten die Unternehmen eine Charta gegen Gewalt, mit der Verpflichtung für mehr Sicherheit für das öffentliche Personal zu sorgen. Es ist an der Zeit, diese Charta zu erneuern.

Im Kampf für einen besseren Gesundheits- und Sicherheitsschutz ist das Know-how des Personals, wie vor Ort gehandelt werden muss, von grundlegender Bedeutung. Unsere Kolleginnen und Kollegen sind oft am besten in der Lage, Lösungen für mehr Komfort und mehr Sicherheit beim Fahren vorzuschlagen.

Gegen das Gefühl von Angst, Rückzug, Resignation und Ohnmacht gibt es ein mächtiges Gegenmittel: die Gewerkschaft, die uns verbindet und Solidarität schafft. Sie kämpft mit dir für deine Rechte und deine Sicherheit.

Absurde Bahnpolitik

Wettbewerb und Liberalisierung haben in der EU viel Schaden angerichtet.

3

Fehlende Weitsicht

Personalunterbestände sind Thema der B100-Tagung sowie der DV BAU und AS.

4 und 5

Unsinniges Sparen

SBB bläst Unterhaltsarbeiten nach umfassender Vorbereitung kurzfristig ab.

8

Kundgebung 21. September

Am 21. September 2024 gehen die Gewerkschaften in Bern auf die Strasse, um höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen zu fordern. Der SEV beteiligt sich solidarisch an der Demonstration. Er fordert mehr Sicherheit für das Verkehrspersonal und den Verzicht auf Sparmassnahmen im regionalen Personenverkehr. Save the date!

Lohnregelung Thurbo

Bei Thurbo gilt für die Periode vom 1. Juli 2024 bis 30. Juni 2025 eine neue Lohnregelung. Die individuellen Massnahmen für das Lokpersonal werden nach dem neuen Lohnsystem gemäss GAV 2024 ausgerichtet, und das Zug- und Verwaltungspersonal erhält neu 60 Franken pro Matrixpunkt. Die Erfolgsbeteiligung beträgt 1 % der Lohnsumme. Uneinigkeit bestand einzig beim Teuerungsausgleich. Deshalb wurde vereinbart, dass der Teuerungsausgleich im Frühjahr 2025 neu verhandelt und die Teuerungsentwicklung von November 2023 bis Dezember 2024 miteinbezogen wird.

GAV erneuert

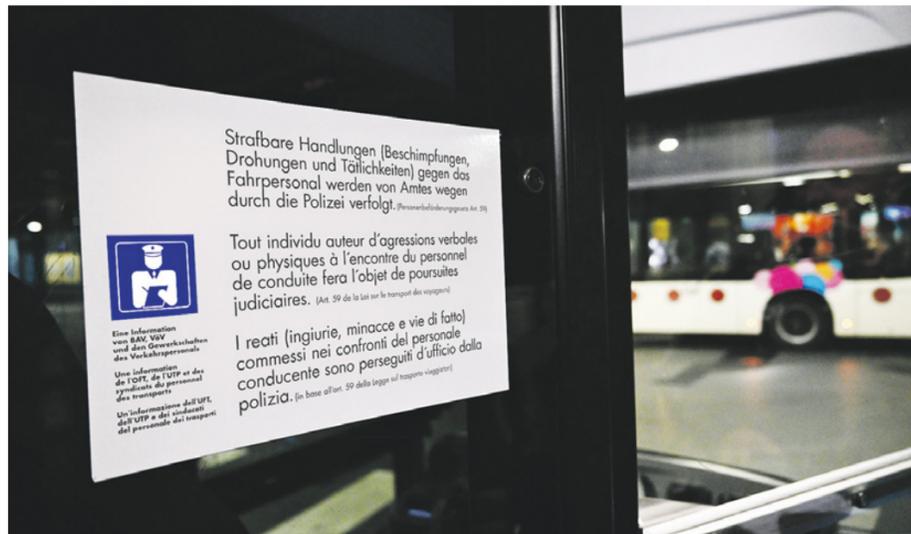
Der SEV hat mit TPN (öV in der Region Nyon) und NStCM (Nyon-St-Cergue-Morez-Bahn) erfolgreich einen neuen GAV abgeschlossen. Der neue GAV bringt verschiedene Verbesserungen mit sich und ein neues Lohnsystem. Die Mitglieder der SEV-Sektion müssen nun darüber abstimmen.

Gewerkschaftsfreiheit

Der internationale Gewerkschaftsbund IGB hat an der Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation ILO in Genf den neuen Index zur Gewerkschaftsfreiheit und zum Schutz der Arbeitsrechte veröffentlicht. Die Schweiz schneidet dabei schlecht ab und ist im internationalen Vergleich um eine ganze Stufe abgestiegen. Hauptgrund für diese Abwertung ist der seit Jahren unzureichende Schutz vor missbräuchlichen, antigewerkschaftlichen Kündigungen. Die Schweiz hält ihre internationalen Verpflichtungen nicht ein und lässt es zu, dass Arbeitnehmende, die sich für ihre Kolleginnen und Kollegen engagieren, willkürlich bestraft werden und ihren Job verlieren. Der SGB fordert den Bundesrat auf, rasch zu handeln.

GEWALT IM ÖV

Aggressives Verhalten? Immer melden



In den meisten Bussen weist ein Kleber darauf hin, dass jede Aggression gegen das Personal von Amtes wegen verfolgt wird.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Verbale und körperliche Übergriffe auf das Personal des öffentlichen Verkehrs kommen immer noch viel zu oft vor. Dies, obwohl das Gesetz seit 2007 vorsieht, dass diese als Offizialdelikt verfolgt werden. Behörden und Unternehmen müssen die Sicherheit des Personals wieder in den Mittelpunkt stellen. Interview mit Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident des VPT SEV.

Machst du dir Sorgen wegen der Gewalt, der unsere Kolleginnen und Kollegen in den Bussen, Trams, Zügen und an den Schaltern ausgesetzt sind?

Eindeutig. Jede Aggression ist eine zu viel. In diesem Punkt gibt es nichts anderes als Nulltoleranz. Eine Verletzung der Integrität wirkt oft traumatisch. Man darf eine Aggression nicht verharmlosen. Gewalt ist immer Gewalt, bei den KTU und bei der SBB.

Verbale oder körperliche Gewalt, Aggression, Unhöflichkeit, Einschüchterung, Anspucken, Beleidigungen - die Formen sind vielfältig...

... und es kommen noch heimtückischere Formen hinzu, wie die unermüdlichen Forderungen nach Einhalten des Fahrplans, die dauernd wiederholt während des ganzen Tages auch eine Form von Gewalt sind. Ein anderes Beispiel sind die Baustellen. Die Unternehmen müssten sich viel mehr darum kümmern, mit dem Personal im Voraus die kritischen Stellen zu besprechen, besonders wenn es zu Verengungen kommt und Probleme mit Kreuzen und Vortritt auftauchen.

Hast du konkrete Beispiele von Massnahmen, um Spannungen zu vermeiden, die zu Aggressionen führen?

In Freiburg haben wir recht gute Absprachen zwischen der Stadt und dem Personal, um diesen Problemen vorzubeugen. Die TPF plant für stark belastete Wochenenden im Voraus zusätzliche Securitas ein. Bei tl in Lausanne hat es am Wochenende in jedem Nachtbus Sicherheitspersonal. Das kostet die Unternehmen etwas, aber es wird vom Personal sehr geschätzt. Es gibt also gute Beispiele, aber leider werden sie nicht von allen Unternehmen und Kantonen übernommen.

Aber reicht das?

Natürlich nicht. Auch unter der Woche müsste das Personal in den Bussen und Zügen ab einer gewissen Uhrzeit von der Bahnpolizei begleitet werden. Das verursacht Kosten, klar, aber es

nicht zu tun auch. Alle Transportunternehmen sollten selbst geschultes Sicherheitspersonal haben, das die besondere Situation im öffentlichen Verkehr kennt – so wie Securitrans bei der SBB.

Was tun, wenn man im Dienst beleidigt wird?

Man muss sofort den Arbeitgeber informieren (siehe Box). Alle KTU müssen ein internes Formular haben, mit dem man dies anzeigen kann. Jenes der TPF ist sehr gut und könnte für andere KTU ein Beispiel sein. Das muss man jedes Mal machen, auch für Vorfälle, die relativ banal erschienen. Innert 24 Stunden muss man dann den Vorgesetzten anrufen. Dieser kann verlangen, dass die Aufzeichnung gesichert wird, wenn es im Fahrzeug eine Kamera hat. Danach wird das Unternehmen den oder die Betroffene befragen um zu wissen, was genau passiert ist. Schliesslich entscheidet die betroffene Person, ob sie klagt oder nicht. Wenn sie das Feld ankreuzt, bei dem steht «Ich wünsche, dass das Unternehmen den Verstoss nach Art. 59a des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) bei der zuständigen Stelle anzeigt» handelt das Unternehmen als Übermittler und der Angriff wird von Amtes wegen verfolgt. Gewisse Unternehmen meinen immer noch, dass sie das selbst entscheiden können, aber das stimmt nicht. Man kann in diesem Moment auch entscheiden, dass es nicht weitergehen soll. Aber damit wurde der Vorfall auf jeden Fall gemeldet. Ohne Spuren bleiben Übergriffe unsichtbar.

Woher kommt der Artikel 59 PBG?

Er ist das Resultat eines langen gewerkschaftlichen Kampfs der Fahrerinnen und Fahrer im SEV, insbesondere von Johan Pain, und hartnäckiger Arbeit im Parlament, angeführt vom Freiburger Erwin Jutzet. Artikel 59 PBG sagt seit 2007 klar: «Nach dem Strafbuch strafbare Handlungen werden von Amtes wegen verfolgt, wenn sie gegen Angestellte von Unternehmen mit einer Konzession oder Betriebsbewilligung während deren Dienstaussübung begangen werden». Das gilt ebenso für beauftragtes Personal von Drittunternehmen. Der Grundsatz der Verfolgung von Amtes wegen findet sich auch in Artikel 88 des Eisenbahngesetzes für konzessionierte Bahnunternehmen. Zuvor mussten die Kolleginnen und Kollegen selbst Anzeige erstatten, was eine zusätzliche Belastung über die Aggression hinaus war.

Was tun bei einem körperlichen Angriff?

Dasselbe wie bei einem verbalen Übergriff, aber ein solcher Angriff wird auf jeden Fall von Amtes wegen verfolgt, wenn er dem Unternehmen gemeldet ist. Während der Arbeit muss man das Fahrzeug anhalten oder die

Kontrolle abbrechen. Es sollte obligatorisch sein, dass die Unternehmen ihre Fahrzeuge mit einem Notfallknopf oder einem Handy mit GPS ausstatten. Bei der TPF heisst das System Houston.

Nächstes Jahr feiern wir 25 Jahre der Charta gegen Gewalt im öffentlichen Verkehr. Worum handelt es sich da genau?

Gewalt gegen das Personal des öffentlichen Verkehrs ist leider nichts Neues. Vor 25 Jahren hat die Gatu, damals ein Teilverband des VPT, sich diesem Thema angenommen und dafür gekämpft, dass Gewalt von Amtes wegen verfolgt wird. Mit der Charta haben sich Unternehmen, Mitarbeitende und Gewerkschaften verpflichtet, miteinander Massnahmen zur Vorbeugung und zum besseren Umgang mit Gewalt und Übergriffen zu entwickeln, um die Risiken zu vermindern und die Unterstützung der Opfer zu verbessern. Sie haben insbesondere paritätische Gruppen eingesetzt, die Übergriffe und Gewalt erfassen und untersuchen und den Unternehmen entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Was ist weiter geplant?

Im Rahmen des 25-Jahre-Jubiläums der Charta führen wir nächstes Jahr eine Kampagne durch, um die Problematik wieder ins Zentrum unserer Aktivitäten zu rücken. Wir wollen die Gelegenheit nutzen, um die paritätischen Kommissionen zu reaktivieren und weitere zu schaffen, wo es sie noch nicht gibt. In Freiburg hatten wir auch Vertretungen der Polizei und der Schulen einbezogen, das müssen wir wieder in Gang bringen.

Viel zu tun in den nächsten Monaten...

... Oh ja, wir haben noch viel Arbeit vor uns! Wir müssen auch unsere Kolleginnen und Kollegen besser informieren, damit sie wissen, was sie im Fall einer Aggression tun müssen. Und bei der Polizei und den Untersuchungsbehörden den Gesetzesartikel in Erinnerung rufen, der viel zu wenig bekannt ist. Wir haben keine Statistiken. Bei der Ausbildung der neuen Fahrerinnen und Fahrer kommt diese Information zu kurz, und zudem müsste die Deeskalation geschult werden. Kampagnen für die Reisenden, die Velo- und Autofahrerinnen und -fahrer sollten aufzeigen, dass es etwas anderes ist, einen Bus oder ein Tram zu führen, die nicht anhalten wie ein Velo.

Was tun bei Aggression?

Der SEV hat eine Broschüre herausgegeben, die Ratschläge für den Umgang mit Aggressionen gibt. Kurz gefasst:

Ruhe bewahren und sich schützen. Das fahrende Personal soll bei einer Aggression den Notfallknopf drücken, damit die Zentrale den Ton in der Fahrkabine aufzeichnen und das Ausmass des Vorfalls einschätzen kann, um bei Bedarf die Polizei aufzubieten.

Die Polizei und gegebenenfalls die Ambulanz (144) benachrichtigen. Falls nötig, psychologische Hilfe beanspruchen.

Die Vorgesetzten benachrichtigen und sich falls nötig ablösen lassen. Sicherstellen, dass alle Beweismittel aufgenommen sind (Zeugenaussagen, Videos, Fotos).

Den Vorgesetzten anrufen, um die Bild- und Tonaufnahmen zu erhalten – dies innert weniger als 24 Stunden, da sie sonst eventuell überschrieben worden sind. Das interne Formular ausfüllen, um über die Aggression zu informieren. Das Unternehmen ist verpflichtet, die Aggression der Polizei zu melden und verantwortet das weitere Vorgehen. Man kann zur Verfolgung von Amtes wegen innert drei Monaten eine Strafanzeige oder eine Zivilklage hinzufügen. Bei Bedarf den Rechtsschutz des SEV beiziehen.

STUDIE ZUR BAHNPOLITIK DER EU

Liberalisierung und Wettbewerb haben sich nicht bewährt

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Tim Engartner, Professor für Sozialwissenschaften an der Universität Köln, hat am 24. Mai an einer Podiumsdiskussion in Wien Zwischenergebnisse seiner Studie zur neoliberalen Bahnpolitik der EU vorgestellt.

Engartner erarbeitet die Studie im Auftrag der österreichischen Bahngewerkschaft Vida, des SEV und weiterer Partner vor dem Hintergrund des Versuchs der EU-Kommission, Ausschreibungen von Bahnleistungen obligatorisch zu erklären, bzw. sollen Direktvergaben unzulässig werden. Dagegen wehrt sich Vida in Österreich, wo sich Direktvergaben wie in der Schweiz bisher bewährt haben. Ausserdem geht es in Engartners Studie um die Erfolge und Misserfolge der europäischen Bahnliberalisierung.

Im Summary Paper «Verfehlte Weichenstellungen in Richtung Wettbewerb – oder: Warum die EU-Kommission die Bahn nicht auf die Erfolgsschiene bringt» zieht Engartner eine ernüchternde Bilanz der EU-Politik der letzten 20 Jahre. So lag im Jahr 2021 der Bahnanteil beim Güterverkehr in den 27-EU-Ländern nur bei 17% und der Strassenanteil bei 77%. Das sind 3% mehr als 2011. Im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr wurden 2021 pro EU-Einwohner:in nur 23 Kilometer zurückgelegt und

auf nationalen Zugfahrten 560. Gemäss Litrawaren es 588 km pro Einwohner:in in den berücksichtigten europäischen Ländern, darunter die Schweiz auf Platz 1 mit 1628 km, vor Frankreich mit 1118 km und Österreich mit 933 km.

Fatale Fragmentierung

Der Misserfolg der Bahn in der EU ist gemäss Engartner auf die Politik der EU in Richtung Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung zurückzuführen. Bis in die Neunzigerjahre wurde das Bahnwesen nämlich noch umfassend reguliert, was eine langfristige Planung und Steuerung erlaubte. Als Beispiel nennt er die Fragmentierung des britischen Bahnsystems: «Nach wie vor bilden die Betreibergesellschaften gemeinsam mit den Zugleasingfirmen, mit dem 2002 gegründeten Infrastrukturbetreiber Network Rail sowie mit den zwischenzeitlich mehr als 2000 Subunternehmen ein kaum zu durchschauendes Interaktions- und Aufgabengeflecht», schreibt Engartner. «Wären die Verantwortlichkeiten zu Zeiten von British Rail eindeutig zu benennen, gab es infolge der Fragmentierung einen zusätzlichen Bedarf an bürokratischen Abläufen (...). Mindestens einen Impuls erhielt die britische Regierung dabei über die EU-Richtlinie 91/440/EWG: Diese forderte eine vom Staat unabhängige Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen (EVU) ein, schrieb sowohl die buchhalterische Trennung von Eisenbahninfrastruktur und (Ei-



Gegen die Bahnpolitik der EU demonstrierten am 28. Mai in Paris 8000 Menschen – auch vom SEV.

senbahn-)Dienstleistungen als auch den wettbewerbsorientierten Zugang zu den Netzen der Mitgliedsstaaten für internationale EVU vor. (...) Eine Studie aus dem Jahr 2019 etwa hat ergeben, dass jeder Kilometer, den ein Fahrgast mit der Bahn zurücklegt, in Grossbritannien Gesamtkosten von umgerechnet 38,1 Eurocent verursacht, während die Kosten in der Schweiz mit umgerechnet 19 Eurocent knapp halb so hoch ausfallen.» Nun will die britische Regierung das Bahnsystem wieder stärker zusammenführen.

Kostspielige Ausschreibungen

Engartner verweist auch auf die negativen Folgen des von der EU-Kommission propagierten intermodalen Wettbewerbs zwischen EVU und die Ausschreibungswettbewerbe im Besonderen: Diese verursachen im Vergleich zu Direktausschreibungen mehr Aufwand und Kosten für Auftraggeber und Auftragnehmer. Dazu kommen häufige juristische Anfechtungen der Verfahren. Kund:innen müssen oft eingeschränkte Angebote hinnehmen. Mitarbeitende der unterlegenen Bahnen rutschen vielfach in die «frikzionelle» Arbeitslosigkeit. Und weil Trassengebühren und die Kosten für Energie und Rollmaterial für die EVUs weitgehend identisch sind, tragen sie den Wettbewerb vor allem über die Personalkosten aus. Zudem spielt der Wettbewerb oft nicht richtig: So wurden im Jahr 2022 in Deutschland bei 17 Bahnausschreibungen gerade mal 24

Offerten eingereicht, also 1,4 pro Ausschreibung, Tendenz weiter sinkend.

Ferner können Vergaben an Billigstanbieter, die nur an kurzfristigem Gewinn interessiert sind, für Besteller und Kunden zum Desaster werden, wie das Beispiel von Abellio Rail in Deutschland zeigt: Das Tochterunternehmen der niederländischen Staatsbahnen ergatterte vor einigen Jahren mit Dumpingangeboten den Zuschlag für etliche Regionalverkehrslinien. Es ging absurde Vertragsbedingungen ein, die ihm Strafzahlungen für Zugsausfälle und -verspätungen einbrockten, die es nicht bezahlen konnte, zumal der Mutterkonzern nicht einsprang. Das führte zu Gerichtshändeln mit den Verkehrsverbänden, und das Land Nordrhein-Westfalen musste für viel Geld Verkehrsleistungen bei anderen EVU einkaufen.

Doch statt aus solchen Erfahrungen zu lernen, will die EU-Kommission Ausschreibungen zur Pflicht machen, obwohl das vierte Eisenbahnpaket weiterhin Direktvergaben gleichberechtigt zulässt. «Angesichts der herausragenden Fahrgastzuwächse im österreichischen und schweizerischen Schienenverkehr stellt sich die Frage, warum das Erfolgsmodell der verkehrspolitischen Steuerung mittels Direktvergaben aufgegeben werden sollte», hält Engartner fest. Und er unterstreicht: Um die Bahn als klimafreundlichen Verkehrsträger in Europa voranzubringen, braucht diese vor allem mehr Investitionen.

+

-

Am 11. Juni hat der Nationalrat drei Vorstösse der Verkehrskommission zur **Verlagerung des Güterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse von der Strasse auf die Schiene** überwiesen. Damit stärkt der Rat das in der Verfassung verankerte Verlagerungsziel für den Güterverkehr durch die Alpen. Ausbaumassnahmen und Puffergleise sollen eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindern. Mit zusätzlich 15 Mio. Franken sollen auch auf mittleren Distanzen mehr Güter auf Züge verladen werden.

Nach dem **Sicherheitsbericht 2023** des Bundesamts für Verkehr (BAV) verkehren Züge, Busse, Trams, Schiffe und Seilbahnen in der Schweiz zwar sehr sicher, doch ist die Zahl der Arbeitsunfälle hoch. **Im gesamteuropäischen Vergleich hinkt die Schweiz hinterher** und befindet sich im Bereich der Arbeitssicherheit immer noch im hinteren Drittel. Das BAV will sich diesem Thema annehmen und bei der Umsetzung der Sicherheitsmanagementsysteme im Alltag einen Schwerpunkt setzen.



SIMON BURGUNDER antwortet

SBB braucht Tresoreriedarlehen des Bundes

? Mit dem Entscheid des Ständerats, der SBB eine Finanzhilfe von 1,15 Milliarden Franken zu gewähren für die Covid-bedingten Verluste im Fernverkehr, scheint die langfristige Finanzierung der SBB auf gutem Weg. Was braucht es nun noch?

Bloss eine hauchdünne Mehrheit mit einer Stimme Unterschied hat sich für den einmaligen Kapitalzuschuss ausgesprochen. Damit kann die durch die Einbussen im Fernverkehr aus den Pandemie Jahren entstandene finanzielle Schieflage entschärft werden. Der SEV begrüsst diesen Entscheid, denn als Eigner muss der Bund seine Verantwortung gerade in Krisenzeiten übernehmen.

Das allein reicht aber nicht, um die SBB langfristig finanziell abzusichern. Dazu muss die SBB auch weiterhin von Tresoreriedarlehen des Bundes profitieren können. Könnte die SBB nur noch an zusätzliches Kapital kommen, indem sie Haushaltsdarlehen bean-

tragt, die über den ordentlichen Bundeshaushalt bewilligt werden müssen und deswegen der Schuldenbremse unterliegen, würden ihre Finanzierungsmöglichkeiten massiv eingeschränkt. Das würde der langfristigen Planbarkeit schaden. Es ist deshalb wichtig, dass der Ständerat in dieser Frage dem Nationalrat folgt und auf eine Schuldenobergrenze für Tresoreriedarlehen verzichtet.

Ebenfalls befürwortet der SEV eine befristete Senkung des Trassenpreises für die SBB. Allerdings nur, wenn im Gegenzug die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert wird, indem der Bundesanteil der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vollumfänglich in den BIF fliesst und die Mindestreserve auf 300 Millionen Franken festgelegt wird. So kann die SBB langfristig gestärkt werden, nicht mit Kosten- und Effizienzmassnahmen zu Lasten der Mitarbeitenden.

Simon Burgunder ist Koordinator Verkehrspolitik des SEV. Hast du eine Frage an ihn oder den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch



2025 wird Andreas Lüdin die Nachfolge von Peter Käppler als Zentralpräsident antreten.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG AS

Nachfolger Zentralpräsident gewählt

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der Nachfolger von Peter Käppler heisst Andreas Lüdin. Er wurde an der Delegiertenversammlung des AS am 4. Juni ohne Gegenstimme gewählt. Die Delegierten diskutierten über verschiedene Themen. Sie stimmten über Finanzen ab und wählten neue Delegierte für die GAV-Konferenz.

Patrick Bellon, Präsident der Delegiertenversammlung, begrüsst die Delegierten im Hotel Olten. Das wichtigste Traktandum dieser DV ist die Wahl eines neuen Zentralpräsidenten. AS-Zentralpräsident Peter Käppler wird auf den 1. August 2025 in Pension gehen. Patrick Bellon orientiert als Präsident der Findungskommission über den Prozess der Stellenausschreibung. Zur Wahl steht als einziger Kandidat Andreas Lüdin, der bereits seit zwei Jahren im Zentralvorstand für die Kommunikation verantwortlich ist.

Andreas Lüdin stellt sich den Delegierten mit einem Video vor, das seine berufliche Reise durch die Schweiz dokumentiert. Er ist 41 Jahre alt und arbeitet im Moment als Zugverkehrsleiter bei der SBB in der Betriebszentrale Ost am Flughafen Zürich. Seine berufliche Laufbahn beginnt er 1999 mit einer Berufslehre als Koch. Die Arbeit im Gastgewerbe führt ihn quer durch die Schweiz, bis er schliesslich in Wila, im Zürcher Oberland, die Führung eines Restaurants übernimmt. 2014 beschliesst er, sich beruflich zu verändern und macht eine Ausbildung zum Zugverkehrsleiter. Er arbeitet in Rapperswil, Wetzikon und im Rangierbahnhof Limmattal. Laufend bildet er sich weiter, zuerst zum Fahrdienstleiter und schliesslich zum Disponenten Kundeninformation. Im Moment arbeitet er als Fahrdienstleiter und als Ausbildungscoach für angehende Spezialistinnen und Spezialisten Kundeninformation. Die Delegierten wählen ihn mit grossem Applaus.

Was steht an im Dossier SBB?

SEV-Vizepräsident Patrick Kummer informiert über das weitere Vorgehen bezüglich GAV SBB und SBB Cargo. Der SEV möchte den bestehenden GAV in einem ersten Schritt verlängern. In einem zweiten Schritt sollen dann Teilbereiche verbessert werden. Patrick Kummer spricht auch über die Zu-

kunft von SBB Cargo: «Der Schienengüterverkehr muss endlich als Service public verstanden werden, auch vom Parlament. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene gelingt nur, wenn nachhaltig genügend finanzielle Mittel in den Güterverkehr auf der Schiene investiert werden.»

Weitere Themen, die den SEV im Moment stark beschäftigen, sind der Fachkräftemangel und die Sicherheit des Personals in allen Bereichen. Für die Delegierten, die über die angesprochenen Themen engagiert mitdiskutieren, ist klar, die Zunahme von aggressivem Verhalten gegenüber dem Bahnpersonal betrifft nicht nur das Zug- und Lokpersonal, sondern alle Menschen, die mit Reisenden zu tun haben. Aggressionen erleben auch AS-Mitglieder, die beispielsweise am Schalter arbeiten. Der Tenor ist klar, es braucht dringend Massnahmen seitens Unternehmen.

Schwierige Europa-Politik

Der Politikkoordinator des SEV, Simon Burgunder, ist als Gastredner eingeladen, um über die EU-Verhandlungen der Schweiz zu sprechen. Der SEV unterstützt zwar Verhandlungen der Schweiz mit der EU, lehnt aber das aktuelle Verhandlungsmandat ab. Eine Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr (IPV) ist mit unwägbareren Risiken verbunden. Für den SEV ist das Schweizer Bahnsystem nicht verhandelbar. Der SEV fordert, dass die Schweiz am Kooperationsmodell und der Zuständigkeit der Trassenvergabe auf Schweizer Boden festhält.

Der Werbeverantwortliche des AS, Andrea Pace, hält einen kurzen Vortrag zum Thema «Mitgliedergewinnung». Er gibt Tipps, wie man erfolgreich neue SEV-Mitglieder gewinnen kann, und weist auf die Webseite hin, wo man verschiedene Hilfsmittel findet.

Die Delegierten genehmigen die Rechnung, mit kleinem Verlust. Anschliessend finden Ersatzwahlen für einzelne Ämter statt. Christophe Küng und Kevin Guidetti (AS Oest), Daniela Bilat, André Mathyer und Markus Zaugg (AS Bern) sowie Claudia Rütthemann-Schätzle (AS Ost) werden den Unterverband neu in der GAV-Konferenz SBB und SBB Cargo vertreten. Das Geschäftsreglement wird so angepasst, dass der Zentralvorstand in Zukunft Delegierte für die GAV-Konferenz bestimmen kann.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG BAU

Personalmangel macht zu schaffen

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Die Delegierten des SEV-Unterverbands BAU trafen sich am 5. Juni im Alten Tramdepot in Bern. Sie diskutierten über die Herausforderungen im Berufsalltag. Ausserdem bestimmten sie, wer den Unterverband in der Periode 2025 bis 2028 in verschiedenen Gremien vertreten wird.

«Bei den Arbeitsbedingungen des Personals ist SBB Infrastruktur meist nicht mehr konkurrenzfähig», sagt Zentralpräsident Jan Weber in seinem Eröffnungsreferat und nennt damit eines der grössten Alltagsprobleme im Infrastrukturbereich beim Namen. Es fehlt in vielen Bereichen an Personal. Aus Sicht vieler Delegierten, die an dieser lebhaften DV das Wort ergreifen, liegt das Problem häufig beim Management der SBB. «Die Führung beschäftigt sich zu sehr mit Organisieren und Reorganisieren und zu wenig mit dem eigenen Personal», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber. Keine Lösung ist es sicher, wenn die SBB eigene Aufgaben an Drittanbieter weitergibt. Statt ins eigene Personal zu investieren, wird viel Geld an Drittanbieter bezahlt, die dann wiederum gute Leute von der SBB abwerben. «Langfristig erhöht das die Kosten für die SBB. Statt ins eigene Personal zu investieren, fliesst das Geld an externe Unternehmen ab, eine absurde Situation», stellt SEV-Vizepräsident Patrick Kummer fest.

Gewerkschaftssekretärin und SBB-Verwaltungsrätin Edith Graf-Litscher verspricht, die Sorgen der Kolleginnen und Kollegen in den Verwaltungsrat zu tragen: «Massnahmen gegen den Fachkräftemangel haben eine hohe Priorität. Ich setze mich dafür ein, dass mehr junge Leute in handwerklichen Berufen ausgebildet werden. Es müssen nicht alle an die Uni.» Auch die Politik ist gefordert, sind sich die Delegierten einig. «Man kann nicht immer mehr Projekte starten, ohne das Personal einzubeziehen», sagt ein Kollege.

Unwort des Jahres «Repriorisierung»

Nicht nur der Personalmangel beschäftigt die Delegierten, sondern auch laufende Sparmassnahmen. «Man sollte das Wort «Repriorisierung» zum Unwort des Jahres erklären», schlägt ein Kollege vor. Es gehöre schon fast zum normalen Alltag, dass man an einer Baustelle beginnen wolle, und kaum sei man vor Ort, werde das Projekt abgebrochen, weil es plötzlich andere Prioritäten gebe. «Es ist unverständlich, dass Baustellen gestrichen werden, wo eigentlich alles schon fertig geplant und bereit ist», sagt Gewerkschaftssekretär Urs Huber. Die Situation, dass man ein Bau-

projekt plant ohne zu wissen, ob man es dann tatsächlich durchführen kann, sei sehr belastend für das Personal (mehr dazu auf Seite 8). Auch bei der Sicherheit besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Es ist wichtig, dass die SBB den konstruktiven Dialog mit dem SEV fortsetzt. «Jeder Unfall ist einer zu viel. Ihr seid alle bei eurer Arbeit gefordert und müsst wenn nötig Stopp sagen und als gutes Vorbild vorangehen», sagt Urs Huber.

Patrick Kummer gibt einen kurzen Einblick zum Stand der Dinge beim GAV. Im Moment ist noch immer offen, wie der GAV verlängert und weiterentwickelt werden soll. Für die Mitglieder der GAV-Konferenz ist klar, sie bevorzugen eine Verlängerung des bestehenden GAV. Einzelne Bereiche des GAV sollen jedoch verbessert werden.

Amtsperiode 2025 bis 2028

Die Delegierten bestimmen über die Finanzen des Unterverbands und führen Wahlen durch. In der letzten Rechnungsperiode gab es zwar einen ausserordentlichen Verlust, doch die finanzielle Situation ist stabil und eine Beitragserhöhung in den nächsten Jahren ist nicht nötig. Beim Budget wird etwas mehr Geld für die Mitgliedergewinnung geplant. Auch 2024 erhalten Kolleginnen und Kollegen eine Prämie, wenn sie besonders viele Neumitglieder werben. Der Werbeverantwortliche Philippe Schibli zahlt den anwesenden Topwerbern feierlich eine Prämie aus.

Bereits seit dem Sommer 2023 neu im Zentralausschuss dabei ist Sekretärin Karin Koller, die jetzt noch offiziell in ihr Amt gewählt wird. Ebenfalls seit 2023 im Zentralausschuss tätig, ist Kassier Urs Muff, der auch gewählt wird. Wiedergewählt werden Jan Weber (Zentralpräsident), Hubert Koller (Vizepräsident), Philippe Schibli (Werbeverantwortlicher), Memet Kaya (Beisitzer und Webmaster), Hans Ulrich Keller und Giuseppe Lanini (beide Beisitzer). Reto Vogt wird GPK-Präsident, Michaël Nussbaum und Daniel Lottaz werden GPK-Mitglieder. Zum Ersatzmitglied der GPK wird Bruno Blaser gewählt. In den anderen Gremien werden die Bisherigen bestätigt. Die Nachfolge von Urs Huber als zuständiger Gewerkschaftssekretär übernimmt Michael Buletti.

Beim Reglement werden kleine Anpassungen vorgenommen. Ein Antrag der Sektion Tessin wird abgelehnt, die Vertretung der Regionen zusätzlich zu fördern. Schon jetzt sieht das Reglement eine angemessene Vertretung vor. Zum Teil angenommen wird ein Antrag der Sektion Bern-Wallis, der eine Verbesserung beim Pensionierungsmodell Valida fordert. Die Sektion muss den Antrag nun noch konkretisieren bzw. detaillierter ausarbeiten.



Der neue Zentralausschuss BAU (von links): Philippe Schibli, Hans-Ueli Keller, Karin Koller, Hubert Koller, Jan Weber und Memet Kaya. Es fehlen Giuseppe Lanini und Urs Muff.

VIDA BUNDESJUGENDKONFERENZ

Jugend präsent in Wien



Vida-Bundesjugendkonferenz vom 26.5.2024 in Wien: Es lebe die internationale Solidarität!

Stefanie Fürst/Lars Benninger. 25. Mai 2024 wurden wir von der österreichischen Gewerkschaft Vida als Ehrengäste zu ihrer Bundesjugendkonferenz nach Wien eingeladen. Die Anzahl der jungen Delegierten war beeindruckend. Es wurde engagiert und mit viel Herzblut über gewerkschaftliche Themen diskutiert. Besonders hervorzuheben sind die verschiedenen Kommissionen und Gremien, wo bereits Lernende an die Gewerkschaftsarbeit herangeführt werden. Die Europawahlen waren allgegenwärtig, und es wurde viel Raum für den politischen Diskurs geboten, welcher mit einem Podium abgerundet wurde.

Folgende Gremien wurde gewählt: Bundesjugendpräsidium und Bundesjugendkontrollkommission. Die gesamte Veranstaltung wurde sehr interaktiv und abwechslungsreich gestaltet.

Die Premiere mit Open Slides (digitale Tagungsunterlagen und Wahltool) ist geglückt. Auch die zahlreichen Ehrengäste aus Gewerkschaften und Politik überzeugten mit spannenden Grussworten sowie Inputs. Ebenfalls wurde die neue Arbeitsgruppe «Vielfalt» vorgestellt.

Zahlreiche Anträge wurden im Vorfeld eingebracht, diskutiert, angenommen, aber auch abgeändert. Besonders hervorzuheben ist die Wortmeldung eines Lehrlings zum Thema Cybermobbing, welche den ganzen Saal sichtlich berührt hat. Auch der Abend bot Gelegenheiten für Diskussionen und Austausch.

Mit vielen Eindrücken und Inputs im Gepäck traten wir am nächsten Tag unsere Rückreise in die Schweiz an. Wir gratulieren Fabian Edlinger zu seinem hervorragenden Wahlergebnis von 97% als Bundesjugendpräsident von Vida.

LINK ZUM RECHT

Ich gebe dir meine Vollmacht



SEV Rechtsschutzteam

Heidi kennt das schon. Wenn sie im Internet etwas bestellt, dann muss sie Cookies bestätigen, die AGB zur Kenntnis nehmen, und dann hat sie selbstverständlich auch gesehen, dass sie jeden Newsletter wieder abbestellen kann oder gar nicht erst ihre Einwilligung geben muss. Das wäre alles soweit verständlich. Nun hat sie aber vom Arbeitgeber ein Formular erhalten. Es ist eine Vollmacht für den medizinischen Dienst. Dieses Formular ist nicht mehr so einfach zu verstehen, wie die Einwilligungen bei einer Internetbestellung.

Grundsätzlich muss zwischen Personendaten und sensiblen Daten unterschieden werden. Personendaten werden bei Bestellungen im Internet oder auf einem Arbeitsvertrag bekannt gegeben. Dabei handelt es sich in der Regel um Name, Vorname, Post- und/oder Mailadresse, Telefonnummer, Geburtsdatum und je nach dem um weitere Angaben, die es braucht, um eine Bestellung oder einen Vertrag abwickeln zu können. Solche Daten werden jeden Tag bekannt gegeben oder verwendet. In der Regel ist das problemlos möglich. Allerdings braucht es insbesondere bei der Weitergabe der Daten an Dritte eine Einwilligung.

Nun gibt es aber auch Daten bzw. Informationen, die wesentlich heikler sind, als eine Adresse. Zum Beispiel medizinische Daten, Steuer- und Finanzdaten oder Informationen zu einem Strafverfahren. Es sind also Informationen, die bei Bekanntgabe für die betroffenen Personen negative Konsequenzen oder die Verletzung der Persönlichkeit nach sich ziehen können. Auch in die Weitergabe von solchen sensiblen Daten kann eingewilligt werden. Wichtig dabei ist, dass der Zweck der Datenbearbeitung bzw. Datenweitergabe bekannt ist sowie der Datenempfänger.

Heidi hat sich schlau gemacht und hat herausgefunden, dass diese Vollmacht für den medizinischen Dienst eine Generalvollmacht darstellt. Mit einer Generalvollmacht kann der Vollmachttempfänger im Prinzip sämtliche Unterlagen von allen Ämtern und Stellen einsehen, die da aufgeführt sind. Das geht zwar sehr weit, ist aber üblich, da der medizinische Dienst zu Beginn einer Abklärung allenfalls nicht genau weiss, was er dafür alles an Unterlagen brauchen wird. Aus diesem Grund ist die Vollmacht sehr weit bzw. umfassend abgefasst. Gemäss dem eidgenössischen Datenschützer schränkt sie sich aber automatisch ein auf die medizinische Frage, also das abzuklärende medizinische Ereignis. Andere Stellen dürfen dann nicht mehr involviert werden.

Mit diesen Informationen kann Heidi diese Vollmacht nun unterschreiben.

B100-TAGUNG

Weiterhin zu viele Abgänge

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

An der dritten Tagung des SEV für B100 der SBB berichteten diese erneut über viele Abgänge zu anderen Unternehmen, Unterbestände und fehlende Wertschätzung.

Über 30 Triebfahrzeugführende B100, kamen am 3. Juni an die dritte B100-Tagung in Olten (siehe SEV-Zeitungen 8/2023 und 8/2022) – neben zwei Zentralpräsidenten, mehreren SEV-Gewerkschaftssekretären und als Gast dem Leiter SBB Infrastruktur Intervention der SBB. Die Hälfte der Teilnehmenden arbeiten bei Infrastruktur Verfügbarkeit und Unterhalt (VU), die anderen auf Lösch- und Rettungszügen der Intervention oder sonst bei Infrastruktur, bei Cargo oder beim Personenverkehr, der aber keine B100 mehr ausbildet. Im SEV sind die B100 auf die Unterverbände BAU, LPV, RPV, TS und AS aufgeteilt. Deshalb organisiert der SEV seit zwei Jahren Tagungen für alle B100 der SBB, die alle mit ähnlichen Problemen zu kämpfen haben: unattraktive Anstellungsbedingungen im Vergleich zu Privatfirmen und darum viele Abgänge, Unterbestände und Verlust von Knowhow. Zum Beispiel in vier VU-Teams im Raum Luzern können heute nur noch zwei der dortigen B100

auf mehr als zwei Dienstjahre zurückblicken, wie ein Teilnehmer sagte.

Nach der Einleitung und dem Referat von Tom Bettler am Morgen wurde am Nachmittag in Arbeitsgruppen über die Situation bei VU, Intervention und Cargo diskutiert. Zum Schluss wurden die Resultate im Plenum besprochen.

Infrastruktur Intervention

Der Leiter Intervention Infrastruktur Tom Bettler erhielt im Februar 2022 vom SEV-LPV eine Petition von 129 B100 der Intervention überreicht – als Protest gegen ihre Diskriminierung beim Lohn, nachdem sie keine Marktzulage von 3000 Franken pro Jahr erhielten, die der SEV bei VU für rund 320 B100 erreicht hatte. Tom Bettler sagte an der Tagung, die Marktzulage werde zwar nicht eingeführt, doch sei ein neues Laufbahnmodell ausgearbeitet worden, das im dritten Quartal vom Führungsteam Infra-FUB genehmigt und dann eingeführt werden soll. Es solle den B100 sehr wohl Lohnverbesserungen bringen. Der Entscheid sei aber noch nicht gefallen. Erfüllt werde auch die Forderung der B100, künftig beim Aufstieg zum Gruppenführer ihre Funktion als Triebfahrzeugführer weiter ausüben zu können, die sie bisher abgeben mussten – obwohl ihre Polyvalenz und ihr Bahnwissen bei den Einsätzen



An die Tagung kamen B100 der SBB aus der Deutsch- und Westschweiz und aller Altersgruppen.

wichtig sind. An manchen Standorten fehlt Personal (aller Funktionen), der Standort Brugg musste sogar per 1. Juni kurzfristig sistiert werden, um den Unterbestand in Zürich aufzufüllen.

Infrastruktur VU

Per 1. Juni 2023 hat VU ein neues Laufbahnmodell eingeführt, das neu drei Berufskategorien und zusätzliche Stellen vorsieht: neben den bisherigen B100 im Anforderungsniveau F, die neu Bauzugführer B100 Level 1 heissen, neu 30 Bauzugführer B100 Level 2 im AN G sowie 40 neue Bauzugbegleiter im AN E. Die genannten Bestände sollen bis 2027 aufgebaut werden. «Dieser Aufbau wäre positiv, ist aber bisher nicht gelungen: VU hat letztes Jahr 23 B100 neu ausgebildet, doch gleich viele haben VU verlassen», hielt Gewerkschaftssekretär Urs Huber fest. Kollegen verschiedener Standorte berichteten über Unterbestände, die mit Mitarbeitenden von Privatfirmen aufgefüllt werden müssen – zum Beispiel in Erstfeld seit Jahren und nicht erst seit der Sperrung einer Röhre des Basistunnels im August 2023. Die Einmietung eines B100 kostet unglaubliche Summen – das x-fache der Marktzulage von 3000 Franken, die keineswegs ausreicht, um die B100 zum Bleiben zu motivieren, wie die vielen Abgänge zeigen. Ein 34-jähriger Teilnehmer dazu: «Ich bin jetzt 7000 Franken

unter dem Maximum und Privatfirmen bezahlen 15 000 bis 30 000 Franken mehr pro Jahr plus Benützung eines Autos!» B100 können nicht nur zu Privatfirmen im Bereich Bau wechseln, sondern z. B. auch zu Regionalbahnen.

Eingemietete B100 müssen eingeführt werden und beherrschen selten alle Funktionen der Festangestellten (Kran, Sicherheitswärter, Fahrleitungsmonteur usw.). So müssen die Festangestellten viel Mehrarbeit leisten – und kündigen erst recht. «In den oberen Hierarchien fehlt noch immer die Wertschätzung für die B100, ihre Polyvalenz und Bedeutung», bedauert Urs Huber. «Sie zahlen lieber Drittfirmen ein Vermögen, als die eigenen Leute zu honorieren.»

SBB Cargo

Zur Sprache kamen die Gehörschutzpflicht, die Ablösung des Funks Lisa durch Raco und die Massnahmen, mit denen die Leitung Produktion Cargo auf die Häufung von Unfällen reagiert hat, die aber Unklarheiten und damit Unsicherheiten offenlassen, wie die Diskussion zeigte. Kollegen finden es zudem ungerecht, dass B100, die Touren der B-Lokführer fahren, keine Tagespauschale von 19 Franken bekommen wie diese und zum Teil weniger Arbeitszeit angerechnet erhalten, wie ein Beispiel von Lausanne Triage zeigte.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG SGB

5000 Franken nach der Lehre

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Wer eine berufliche Grundbildung abgeschlossen hat, soll mindestens 5000 Franken verdienen. Löhne waren das zentrale Thema der Delegiertenversammlung des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes in Bern. Die Delegierten verabschiedeten mehrere Resolutionen. Zudem erhielten mehrere Gewerkschaftssekretärinnen und Gewerkschaftssekretäre ihre eidgenössischen Fachausweise überreicht.

«Es droht ein verlorenes Jahrzehnt. Die Reallohne sind heute nicht wesentlich höher als im Jahr 2016. Zahlreiche Arbeitgeber waren in den letzten Jahren nicht bereit, ihrem Personal den vollen Teuerungsausgleich zu zahlen», hält SGB-Zentralsekretär David Gallusser in seiner Rede fest. Für die Delegierten des SGB, die sich am 31. Mai in der Unia versammelten, ist klar, es braucht eine Wende in der Schweizer Lohn- und Einkommenspolitik. 4500 müssen die Löhne

mindestens betragen. «Wer eine Berufslehre abgeschlossen hat, muss mindestens 5000 Franken erhalten», fordert der SGB.

Höhere Löhne sind ein wichtiges Mittel gegen den Fachkräftemangel

Rednerinnen und Redner aus verschiedenen Branchen zeigen anhand von Beispielen, warum es dringend nötig ist, dass hier ein Umdenken bei den Unternehmen passiert. «Viele Fachleute Betreuung, die in Kitas arbeiten und für die Kinderbetreuung verantwortlich sind, haben sehr schlechte Löhne, auch nach abgeschlossener Berufslehre», erzählt Natacha Wey, Generalsekretärin des VPOD. «Kein Wunder haben viele von ihnen keine langfristigen Perspektiven und verlassen den Beruf nach ein paar Jahren.» Auch in vielen anderen Branchen führt die unbefriedigende Lohnsituation zum Mangel an Fachkräften. Das passiert, obwohl Lohnerhöhungen betriebswirtschaftlich vielerorts möglich wären. Die Ertragslage und die Margensituation vieler Schweizer Unternehmen sind gut. «Den Unternehmen muss bewusst werden, dass



Simon Burgunder, Koordinator Politik des SEV, ist frischgebackener Gewerkschaftssekretär mit eidgenössischem Fachausweis und wird von den Delegierten des SEV gefeiert.

der soziale Frieden einen Preis hat», zitiert Natacha Wey den ehemaligen SEV-Vizepräsidenten Christian Fankhauser. Die Delegierten stimmen einer Resolution zu, die eine Aufwertung der Löhne nach der Lehre und substanzielle Lohnerhöhungen für alle fordert.

Solidarität mit Arbeitnehmenden in der Schweiz und international

Unbestritten ist auch eine Resolution, welche sich für eine Unterstützung des Personals der Glasfabrik von Vetropack in St-Prex (VD) ausspricht. Dieses führt im Moment einen intensiven Arbeitskampf für die Rettung seiner Arbeitsplätze (siehe auch Seite 11).

«Prekär ist auch die Situation von Kulturschaffenden. Nur Angestellte von Kulturinstitutionen können einigermaßen von ihrem Beruf leben. Die Hälfte aller professionellen Kulturschaffenden muss mit einem Jahreseinkommen von 25 000 Franken auskommen und höchst flexible Arbeitszeiten in Kauf nehmen», sagt Matthias Albold, Präsident vom Berufsverband Darstellende Künste SzeneSchweiz, der

selber Schauspieler am Theater St. Gallen ist. In einer Resolution hält der SGB fest, dass anständige Löhne mit der nationalen Kulturpolitik gefördert und die soziale Absicherung Kulturschaffender verbessert wird. Die Einhaltung ihrer GAV-Löhne, Gagen- und Honorarempfehlungen muss auch im Rahmen der staatlichen Kulturförderung garantiert sein.

Zwei weitere Resolutionen werden gegen den Krieg in der Ukraine und im Nahen Osten verabschiedet. Die Delegierten fordern einen Waffenstillstand in Palästina, die Freilassung der israelischen Geiseln und aller aussergerichtlich verhafteten Palästinenserinnen und Palästinenser sowie weitere Massnahmen für einen dauerhaften Frieden in der Region.

Am Schluss der Versammlung erhalten Gewerkschaftssekretärinnen und Gewerkschaftssekretäre, welche erfolgreich die Berufsprüfung abgelegt haben, ihren eidgenössischen Fachausweis. Unter den diplomierten Gewerkschaftssekretärinnen und Gewerkschaftssekretären ist auch Simon Burgunder, Koordinator Politik des SEV.

VIERLÄNDERTREFFEN

Evaluierung des vierten Eisenbahnpakets



Lokführerinnen und Lokführer aus Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz treffen sich in Wien.

SEV Lokführerinnen und Lokführer von deutschen, luxemburgischen, österreichischen und schweizerischen Gewerkschaften haben sich in Wien getroffen, um gemeinsam – an die Adresse der EU-Kommission – ihre Forderungen zum 4. Eisenbahnpaket zu formulieren: «Nach zehn Jahren Harmonisierung des europäischen Eisenbahnraums ist es an der Zeit, die Erreichung der politischen Zielsetzung zu evaluieren», sind sich die Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter einig.

Die Gewerkschaften fordern die EU-Kommission denn auch auf, eine Evaluierung in das Hearing der EU-Kommission vom Herbst 2024 aufzunehmen. Damit soll eine Grundlage geschaffen werden, die es den künftig zuständigen Kommissionsmitgliedern erlaubt, notwendige Kurskorrekturen rechtzeitig vorzunehmen. Gerald Trofaier, Sprecher der Gruppe, kritisiert die Verlagerung der Normgebung von den Infrastrukturbetreibern hin zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen. «Es widerspricht jeglichen europäischen Harmonisierungsbestrebungen, dass nun Eisenbahnunternehmen ihre Sicherheitsmethoden selbst bestimmen. Damit wird die Sicherheit auf der Schiene reduziert, und es

kommt zu einem Wildwuchs von Regelungen.»

Einheitliche Betriebsregeln gegen Lohndumping

«Die fehlende Harmonisierung des technischen Zugsicherungssystems «European Train Control System (ETCS)», das Fehlen von einheitlichen Betriebsregeln sowie die fehlende länderübergreifende Harmonisierung der ETCS-Infrastrukturen sind klare Versäumnisse der Europäischen Eisenbahnagentur», sagt Alexandre Ramos von der luxemburgischen Lokpersonalvertretung. Diese Versäumnisse zeitnah aufzuholen ist aus gewerkschaftlicher Sicht entscheidend: Denn so lange es keine verpflichtende digitale Aufzeichnung der Arbeitszeit gibt, sind die Eisenbahnbeschäftigten einem grenzenlosen Lohn- und Sozialdumping ausgeliefert, das gravierende Sicherheitsmängel mit sich bringt. Daher appelliert Karsten Ulrichs von der deutschen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) an die nächste EU-Kommission, die europaweite Standardisierung der Ausbildungen und Zertifizierungen sowie die Einführung einer digitalen Arbeitszeitaufzeichnung zum Schutz der Eisenbahnbeschäftigten in Angriff zu

nehmen, damit ein europäisch harmonisierter Eisenbahnraum realisierbar wird.

Gute Standards für die Bahnbranche der Zukunft

Für die Stärkung der interoperablen Eisenbahnverkehre braucht es gute europäische Standards, damit sich der Verkehr nicht weiter auf die Strasse verlagert. Die Zeit drängt, wenn die Bahnbranche eine attraktive Arbeitgeberin und das europäische Zugpferd zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor werden will.

Gerald Trofaier (Vida, Österreich), Karsten Ulrichs (EVG, Deutschland), Hanny Weissmüller (SEV, Schweiz) und Alexandre Ramos (OGB-L Landesverband, Luxemburg) fordern die nach den EU-Wahlen vom 9. Juni neu zusammengesetzte EU-Kommission daher auf, die bisherigen Liberalisierungsschritte im Eisenbahnbereich zu evaluieren, insbesondere hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der Beschäftigten, auf den intermodalen Wettbewerb sowie auf die notwendigen Schritte zur Erreichung der Klimaziele. Die neue Kommission soll dementsprechend sinnvolle Massnahmen ergreifen.

FLANKIERENDE MASSNAHMEN

Mehr Kontrollen nötig

SGB. Ein starker Lohnschutz ist wichtig für die Arbeitnehmenden. Das zeigt der vom SECO veröffentlichte Bericht zu den Flankierenden Massnahmen (FlaM). Überall, wo kontrolliert wird, werden Verstösse aufgedeckt und Löhne nachbezahlt. Leider bleibt der Lohnschutz lückenhaft. Viele Kantone tun zu wenig. Die Kantone müssen mehr kontrollieren und bei wiederholtem Lohndumping Mindestlöhne erlassen.

Im vergangenen Jahr haben die Kontrolleureinnen und Kontrolleure rund 150 000 Löhne bei Schweizer Arbeitgebern und bei Entsendebetrieben aus dem Ausland überprüft. In fast jedem fünften Betrieb haben sie zu tiefe Löhne oder eine Scheinselbstständigkeit entdeckt. In Branchen mit Gesamtarbeitsverträgen (GAV), wo die Mindestlöhne klar definiert sind, zahlen sogar 27 % der kontrollierten Betriebe zu wenig. In Branchen ohne GAV mit Allgemeinverbindlicherklärung (AVE) oder Normalarbeitsvertrag (NAV) setzen einzelne Kantone die Massstäbe für orts- und branchenübliche Löhne zu tief an. Dadurch kommen auch Arbeitgeber mit Dumping-Löhnen durch die Kontrollen.

In Branchen mit AVE-GAV und NAV werden fehlbare Arbeitgeber sanktioniert und Löhne müssen nachbezahlt werden. In Branchen ohne AVE-GAV und NAV werden die Arbeitgeber mit zu tiefen Löhnen in «Verständigungsverfahren» lediglich aufgefordert, die Löhne anzupassen. Vier von fünf Entsendebetrieben mit zu tiefen Löhnen tun dies. Bei den fehlbaren Schweizer

Arbeitgebern ist es dagegen nur jedes zweite Unternehmen. Die systematische Weigerung von Schweizer Arbeitgebern, korrekte Löhne zu zahlen, darf nicht mehr weiter hingenommen werden.

Viele Kantone kontrollieren kaum. Genf, Tessin, Zürich, Waadt und Neuenburg stemmen zwei Drittel aller Kontrollen von Arbeitgebern in Branchen ohne AVE-GAV und NAV. Das erklärt sich nicht allein mit der Grösse der Arbeitsmärkte: Im Tessin wird im Durchschnitt ein Schweizer Betrieb ohne AVE-GAV und NAV einmal alle vier Jahre kontrolliert. Im Kanton Zug dagegen werden die Betriebe nur alle 140 Jahre einmal kontrolliert. Auch in Bern, Freiburg oder St. Gallen haben Lohndumper wenig zu befürchten: Kontrollen finden dort alle 90, 80 bzw. 40 Jahre statt.

Der Bericht zeigt: Die flankierenden Massnahmen sind nötiger denn je. Zu viele Arbeitgeber respektieren die orts- und branchenüblichen Löhne nicht. Die Kantone sind hier in der Pflicht: Es dürfen nicht weiter Dumping-Ansätze zur Definition von Orts- und Branchenüblichkeit herangezogen werden. Dort wo kaum kontrolliert wird, müssen mehr Kontrollen durchgeführt werden. Bei wiederholtem Lohndumping müssen Mindestlöhne erlassen werden – wie es das Gesetz vorsieht. Bisher haben das nur wenige Kantone getan. In den meisten Kantonen passiert nichts. So wie heute darf es nicht weitergehen: Die FlaM müssen verbindlich durchgesetzt werden. Eine Schwächung des Lohnschutzes wäre fatal.

RESOLUTION BLS

Ja zu Nachtverbindungen, aber nicht auf Kosten des Personals

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Im Grossraum Zürich bestehen heute schon S-Bahn-Nachtverbindungen an Wochenenden. Per Fahrplanwechsel 2024/2025 sollen die Nachtverbindungen auf der Strecke Bern-Olten-Zürich versuchsweise ausgebaut werden. Die Ausdehnung der Zugverbindungen in die Nachtstunden wird nun auch im Kanton Bern geprüft. Die BLS-Kolleg:innen haben dazu eine Resolution verabschiedet.

Der Regierungsrat des Kantons Bern wurde durch ein erheblich erklärtes Postulat des Grossen Rates aufgefordert, den Ausbau von S-Bahn-Nachtverbindungen in der Region Bern zu prüfen. Als Vorbild wurde das bestehende Angebot im Grossraum Zürich genannt. In seiner Antwort anerkennt der Regierungsrat diese Forderung, da das gesellschaftliche Leben an den Wochenenden nicht um Mitternacht endet. Weiter schreibt die Kantonsregierung «Das Bedürfnis nach öffentlichen Verkehrsangeboten für einen sicheren Weg nach Hause geht über diese Zeitschwelle hinaus».

Der Regierungsrat wird auf den Angebotsabschluss 2027 – 2030 das Moonliner-Angebot (Nachtbus-Angebot) auf seine Zweckmässigkeit hin überprüfen und die Einführung von Nacht-S-Bahnen als Option prüfen.

Resolution für mehr Sicherheit im öV

Der SEV steht einem Ausbau des öffentlichen



Übergabe der Resolution «Mehr Sicherheit im öV in der Nacht für Passagiere und Personal».

Verkehrs – auch in den Nachtstunden – grundsätzlich positiv gegenüber. Im Hinblick auf diese mögliche Entwicklung und im Wissen um den heutigen Zustand, macht er sich jedoch Sorgen um die Sicherheit im öffentlichen Raum an den Bahnhöfen, in den Zügen und insbesondere auch um die Sicherheit des Verkehrspersonals. Die Sektionen LPV BLS und VPT BLS haben deshalb eine Resolution «Mehr Sicherheit im öV in der

Nacht für Passagiere und Personal» verabschiedet. Diese fordert,

- dass deutlich mehr Mittel in die Sicherheit an den Bahnhöfen und in den Zügen investiert werden,
- zusätzliche Massnahmen gegen Aggressionen und Gewalt auf dem Weg zur und von der Arbeit ergriffen werden, im Sinne der ETF-Kampagne «get me home safely», und dass
- Massnahmen ergriffen werden, um die ent-

stehende Mehrbelastung in der Nacht der öV-Mitarbeitenden auszugleichen.

Mit der Pandemie haben bekanntlich Aggressionen gegenüber dem Zug- und Lokpersonal deutlich zugenommen. Auch aktuell bewegen sich die Beschimpfungen, Drohungen und Angriffe auf hohem Niveau mit steigender Tendenz. Die Resolution will erreichen, dass die Sicherheit und der Gesundheitsschutz des Personals auf den Zügen, und damit natürlich auch die Sicherheit der Passagiere verbessert werden. Dies umso mehr, wenn künftig zusätzliche Nachtverbindungen angeboten werden sollen. Zusätzliche Nacht-S-Bahnen bedeuten zusätzliche Dienste in der Nacht und am Wochenende. Diese Mehrbelastung der Mitarbeitenden muss durch geeignete Massnahmen aufgefangen werden. Denn auch die öV-Mitarbeitenden haben ein Recht auf einen sicheren Weg nach Hause und auf ein Wochenende mit der Familie.

«Konkret fordern wir, dass zusätzliche Nachtzüge durch Sicherheitsmitarbeitende begleitet werden und das Lokpersonal bei der Schlusskontrolle des Zuges unterstützen», verdeutlicht Marc Ulrich, Lokführer BLS und Vorstandsmitglied LPV BLS. «Es kann nicht sein, dass wir auf heiklen Zügen alleine sind, schon gar nicht in der Nacht», stimmt Franziska Siegenthaler, Reisebegleiterin bei der BLS, mit ein.

Die Resolution wurde am 29. Mai 2024 Daniel Schafer, CEO der BLS und Horst Johner, Leiter Personal BLS, übergeben und gleichzeitig dem Regierungsrat des Kantons Bern und dem Verwaltungsratspräsidenten der BLS zugestellt.

GLEICHSTELLUNG

Ungenügende BVG-Revision

Chantal Fischer. Frauen bekommen nach wie vor oft weniger Lohn, sie übernehmen mehr unbezahlte (Care-)Arbeit und erhalten tiefere Renten. Vor der Abstimmung über die Erhöhung des Frauenrentenalters haben viele Politiker:innen den Frauen bessere Renten versprochen. Mit der BVG-Revision wird dieses Versprechen gebrochen. Der SEV lehnt diese Vorlage, über die am 22. September abgestimmt wird, klar ab und fordert faire Renten. Interessierte Frauen können sich an der SEV-Bildungstagung für Frauen über ihre persönliche Rentensituation informieren.

Letzten Freitag, 14. Juni sind wiederum Zehntausende schweizweit auf die Strasse gegangen, um für mehr Gleichstellung einzuste-

hen. Den Demonstrant:innen ging es insbesondere um die finanzielle und gesellschaftliche Aufwertung der Arbeit von Frauen. Einerseits muss die Lohngleichheit endlich umgesetzt werden, und zwar gerade in Branchen, in denen mehrheitlich Frauen arbeiten und die Löhne tief sind. Da braucht es gezielte Lohnerhöhungen. Andererseits führen die tiefen Lohnniveaus dazu, dass insbesondere Frauen mit finanziellen Sorgen leben müssen, abhängig werden vom Partner und ihren Ruhestand aufgrund der zu tiefen Renten in Armut verbringen. Dieser Umstand wird sich mit der vorliegenden BVG-Revision verschärfen: Die Mehrheit der Frauen wird mehr bezahlen müssen, aber weniger Rente erhalten. Dazu sagt auch der SEV entschieden Nein!

Im Rahmen der Mobilisierung zum feministischen Streiktag vom 14. Juni fanden auch Proteste gegen die BVG-Vorlage statt. Im Vorfeld haben über 60 Frauen aus Politik und Gesellschaft ein Manifest gegen die Senkung der Pensionskassen-Renten unterschrieben. Sie wehren sich gegen weitere Rentenverluste. «Als wir vor zwei Jahren einer Rentenalter-Erhöhung für Frauen zugestimmt haben, wurden uns rasche und wirksame Lösungen für die Schliessung der bestehenden Rentenlücke versprochen. Mit der BVG-Revision erhielten wir Frauen nun aber weniger Rente als heute, obwohl die Lohnbeiträge steigen würden», ärgert sich Lucie Waser, Gleichstellungsbeauftragte im SEV.

Die BVG-Revision ignoriere ausserdem die Hauptursache der Rentenlücke (Frauen haben immer noch einen Drittel tiefere Renten als

Männer): die unbezahlte Sorgearbeit. Mit der aktuellen BVG-Reform stehen berufstätige Mütter mit Betreuungsaufgaben im Alter schlechter da als heute.

Die eigene Rentensituation beleuchten

Die zahlreichen Reformen in der Altersvorsorge haben unterschiedliche Auswirkungen auf das Leben vor und nach der Pensionierung. Die diesjährige Bildungstagung der SEV-Frauen am Freitag, 15. November, widmet sich genau dieser Thematik und bietet mit spannenden Referaten und in Workshops ein Update zur Rentenreform. «Die Teilnehmerinnen erhalten wertvolle Informationen und damit einen Überblick über ihre eigene Situation im Alter», betont Lucie Waser. «Der Tag bietet nebst Referaten, Workshops und einer Podiumsdiskussion genügend Zeitfenster für den Austausch unter den Teilnehmerinnen». Es hat noch ein paar freie Plätze.

Bildungstagung Frauen

Scanne den QR-Code und melde dich gleich für die Bildungstagung der SEV-Frauen an.



www.sev-online.ch/bildungstagung



MICHAEL SPAHR

BELLINZONA

Ende Plattform Werkstätten?

Veronica Galster. Am Montag, 10. Juni, hat die SBB bekannt gegeben, die Plattform für die Werkstätten in Bellinzona aufzulösen, da ihrer Meinung nach «die Ziele erreicht wurden». Der SEV kritisiert diese einseitige Entscheidung der SBB, die ohne Konsultation von Personal-kommission und Gewerkschaften getroffen wurde, und ebenso die Tatsache, dass die Mitarbeitenden erst nach dem Versand der Medienmitteilung informiert wurden.

Nach dem Streik von 2008 wurde die Plattform geschaffen, um die wichtigsten Fragen zur Zukunft der Werkstätten im Dialog zwischen SBB-Leitung, Personalkommission und Gewerkschaften zu klären.

SEV-Gewerkschaftssekretär Thomas Giedemann erklärt: «Mit diesem Schritt, mit dieser Art und Weise und mit diesen Argumenten erweist sich die SBB nicht als verlässlicher Partner. Ob die versprochenen 360 Arbeitsplätze erhalten bleiben, darf an dieser Stelle ebenfalls bezweifelt werden.» Die einseitige Unterdrückung eines Forums, in dem sich die Mitarbeitenden zu den Plänen der SBB-Führung äussern, diese hinterfragen und darauf reagieren konnten, nährt den Verdacht, dass die SBB-Führung freie Hand für den Abbau des heutigen und künftigen Personals haben will.

SBB INFRASTRUKTUR

Absurde Situation

Repriorisierung ist wohl definitiv das Unwort des Jahres für Tausende von Mitarbeitenden von SBB Infrastruktur – wenn nicht des Jahrzehnts. Nicht, dass man es nicht kennt: kurzfristiges Sparen und Verschiebung von Arbeiten an der Infrastruktur wegen Geldmangels. Aber 2024 ist alles anders.

Schon im Frühling werden unzählige Projekte aus dem Programm gekippt, ob Unterhalt, ob IR- oder ER-Rechnung, obwohl viele dieser Unterhaltsarbeiten fix und fertig (ein-)geplant sind – die Trassensperren meist schon länger, das eigene Personal, die externen Verstärkungen, die Fahrzeuge, teilweise ist das Material schon auf der Baustelle. Unzählige komplexe Abklärungen und Planungen, alles für die Katz.

Auch langjährige Fachkader haben so etwas noch nie erlebt. Sie fragen sich, was denn so gespart werden soll, wenn alles schon verplant und vereinbart ist? Kommt dazu, dass so der ganze Netzzustand einen Rückschlag erleidet. Vor Jahren gelang es, der Politik klarzumachen, dass unbedingt wieder mehr in den Unterhalt der Anlagen investiert werden muss. Man will keine Zustände wie bei der DB. Und nun das. Geplante Arbeiten werden laufend gestrichen, müssen aber später zwingend nachgeholt werden. 2025 ist aber eigentlich schon voll.

Es soll gespart werden, aber es werden Geld, Personalressourcen und vor allem Motivationsressourcen vernichtet. Oder wie motiviert gehen wohl Projektleitende, AVOR etc. vor, wenn nach zwei Wochen Arbeit, nach unzähligen Absprachen etc. laufend alles abgesagt wird?

Aktuell müssen Verantwortliche auf allen Ebenen offenbar immer noch weitere Streichungen vornehmen. Wenn der Unterhalt nicht rechtzeitig gemacht wird, sind auch vermehrt Langsamfahrstellen möglich. Vielleicht merkt dann jemand bei BAV, SBB und Co., was man da angerichtet hat. Sehr fragwürdig wird es, wenn man sieht, dass z. B. beim Signalunterhalt nun eine Anpassung von «sicherheitsrelevant» auf «verfügbarkeitsrelevant» vollzogen wird. Solche Standardsenkungen sind problematisch. Sie führen langfristig auch automatisch zu fehlendem Unterhalt.

Von diesen Sparübungen sind neben vielen Mitarbeitenden bei Planung, Disposition natürlich auch unzählige Techniker:innen, Monteur:innen, Gleisbauende etc. betroffen. Ihre Einsatzplanung wird über den Haufen geworfen. Teilweise sollen sie nun mitten in der idealen Bausaison zuhause bleiben. Wir haben schon Anweisungen gesehen, die praktisch zu einem unbezahlten Pikett führen würden. Man muss zuhause bleiben, aber trotzdem jederzeit erreichbar sein. Das geht definitiv nicht, auch können nicht alle Zeitkonti einfach ohne Rücksprache runtergefahren werden. Solche Weisungen in einzelnen Teams sehe ich aber auch als Überforderung von Teamleitenden und Verantwortlichen: Man hat sie alleine gelassen, es gab viel zu wenig grundsätzliche Information, was hier eigentlich los ist, was das soll und wie nun verfahren werden soll. Sie dürfen nun den Schlamassel aufräumen.

Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV,
Leiter SEV-Team Infrastruktur

UNTERVERBAND RPV, ZENTRALAUSSCHUSS

Gesucht: Kolleg:in für GPK RPV und GAV-Delegierte Cargo

Medienstelle UV RPV. Der Zentralausschuss (ZA) traf sich am 4. Juni zur ordentlichen Sitzung in Schaffhausen. Er besprach diverse Newsletter, u. a. von SBB und SBB Cargo. Im Rangierbahnhof Limmattal hat sich die Situation beim Rangierpersonal trotz vieler Neuanstellungen verschlechtert, sodass nicht mehr alle Touren gedeckt werden können (Stand 23. Mai). Gründe dafür gibt es verschiedene, hauptsächlich liegt es aber an den vielen Absenzen. Um das Rangierpersonal etwas zu entlasten, werden die Lokführer vermehrt angefragt, die Lok selbst anzuhängen und die Zusatzbremsprobe durchzuführen.

Weitere Themen waren der Mitgliederbestand des RPV (1167 Mitglieder), Aktuelles aus den Sektionen, die Werbung sowie die Sicherheit. Der Pilot Reduzierung der Rangiergeschwindigkeit G-2024-001 wurde überarbeitet; gültig seit 20. Mai 2024. Auf viel Unverständnis stösst die Tatsache, das Cargo den Text «Höchstgeschwindigkeit für

Rangierbewegungen bei Querungen von Stammgleisen» gestrichen hat, statt den fehlerhaften Begriff Stammgleis zu korrigieren. Wo betrieblich notwendig, darf bei Querungen von Stammgleisen (z. B. beim Umfahren von Zügen etc.) die Höchstgeschwindigkeit gemäss R 300.4 Ziffer 3.6.2 und I-30111 4.3 Ziffer 2 angewendet werden.

Am 24. Juni organisiert der LPV Basel einen Besucheranlass im Personenbahnhof, Gleis 0, Eingang 6, mit Hot Dogs und Getränken. Der RPV wird dem Anlass ebenfalls einen Besuch abstatten. Simon Müller wurde in die Peko Fläche Ost gewählt. SEV-Gewerkschaftssekretärin Besa Mahmuti ist neu verantwortlich für die Migrationskommission. Die Migrationstagung findet am 27. September in Olten statt. Der Unterverband RPV sucht ein:e Kolleg:in für seine GPK sowie Delegierte für die GAV-Konferenz Cargo.

Der Unterverband RPV wünscht allen schöne Sommerferien.

UNTERVERBAND PV, ZENTRALVORSTAND

Die Krankenkassenprämien gehören in den Landesindex der Konsumentenpreise

Alex Bringolf. Zentralpräsident Roland Schwager begrüßte die Sektionspräsidenten der Region Mitte, Franco Panzeri (Präsident GPK) und Marc Derungs als neues ZV-Mitglied und Vizepräsident PV zur 4. ZV-Sitzung 2024. Die Sektionspräsidenten sprachen sich für eine Weiterführung des Jahresberichts des Präsidenten aus. Der Jahresbericht des Unterverbands sei eine Geschichtsschreibung und zeige auch die Erfolge des vergangenen Jahres auf. Sein frühes Erscheinen unterstütze die Sektionspräsidenten bei ihren Jahresberichten.

Das neue Datenschutzgesetz gibt den Sektionen weiterhin Probleme auf. Wegen fehlender Informationen sei nicht ausgeschlossen, dass der SEV und damit auch die Sektionen verstorbene Mitglieder führen. Auch fehlen die Angaben, ob ein verstorbene Mitglied eine:n Witwe:r hinterlässt. Die Sektionspräsidenten berichteten über ihr Vorgehen, und so kamen mehrere gute Tipps zusammen.

Für verschiedene Sektionen führen die Versammlungsorte zu finanziellen Problemen. Saalmieten und Essen werden teurer. So fand u. a. Ueli Röthenmund in Wohlen eine günstige Lokalität, da die Preise an der Fachhochschule übermässig gestiegen sind. Auch in Luzern fand René Wolf dank des Hinweises eines Mitglieds in der Kegelsporthalle Allmend eine günstige Lokalität. Ebenfalls aus Kostengründen hat der Unterverband PV die letzte DV in Schaffhausen statt in Olten abgehalten.

Zu Diskussionen Anlass gaben auch wieder die Mitgliederbeiträge an die kantonalen und regionalen Gewerkschaftsbünde. Diese erhalten ihre Beiträge von den Sektionen, während der SEV die Beiträge an den Schweizerischen Gewerkschaftsbund direkt entrichtet.

Am nächsten Kongress SEV soll ein pensionierter Antrag des PV Zürich abgeschrieben werden, der die Bezahlung des GA-FVP mit Reka-Guthaben sowie eine Hinterlegung ermöglichen soll. Der PV wird den Antrag neu formulieren und dabei auch die Möglichkeit einer Ratenzahlung einbauen, wie dies beim normalen GA möglich ist. Mit EasyRide (SBB) und weiteren Apps wie Fairtiq wird jeweils am Ende der Reise / des Tages der günstigste Preis in Rechnung gestellt. Die obere Grenze liegt dabei beim GA-Preis. Res Siegenthaler möchte erreichen, dass für Inhaber des Halbtax-FVP die obere Preisgrenze an unsere TK-FVP-Preise angepasst wird. So könnten wir Pensionierte mit Halbtax-FVP auch diese Apps verwenden mit dem gleichen Vorteil wie mit normalen Halbtax-Abos. ZP Roland Schwager und der ZV werden diesem Anliegen nachgehen. Ein ähnliches Thema fürs unbeschwertere Reisen betrifft die Abschaffung von Entwertern und der Barzahlung in Postautos. Für die weitere Verwendung von Mehrfahrkarten sucht Alliance SwissPass im Sommer eine Lösung, da bleiben wir vom PV dran. Durch Bezahlen von Leistungen mit Twint und Karten fördern wir selbst eine Abschaffung und/oder Reduktion der Bargeldzahlungen, meinte Max Krieg.

ZP Roland Schwager ermunterte die Mitglieder, noch abzustimmen. Nach der Abstimmung wird sich der ZP weiter dafür einsetzen, dass die Krankenkassenprämien in den Landesindex der Konsumentenpreise aufgenommen werden. Für die Betroffenen nimmt die Belastung zu unabhängig davon, ob es sich um eine Abgabe oder ein Konsumgut handelt. Dies ist eine politische und statistische Auslegung, aber das Geld in den Haushalten ist weg.



TRAPHEAC
Transport Personnel Health Cohort Study

unisanté
Centre universitaire de médecine générale et santé publique - Lausanne

STUDIE ZU DEN ARBEITSBEDINGUNGEN VON BUSFAHRERN

TRAPHEAC UNTERSUCHT DIE ARBEITSBEDINGUNGEN VON BUSFAHRER*INNEN IN DER SCHWEIZ.

Wenn Sie mindestens ein Jahr lang im öffentlichen Verkehr gearbeitet haben, können Sie teilnehmen, indem Sie online Fragen zu Ihrer Arbeit und Ihrer Gesundheit beantworten, auch wenn Sie nicht mehr als aktiver Fahrer tätig sind.

Besuchen Sie unsere Website trapheac.ch und klicken Sie auf **Ich nehme teil**

Nun haben Sie Zugang zur Studie und zu den Online-Fragebögen: Sie werden einen Fragebogen zu Beginn und einen kurzen Follow-up-Fragebogen alle 6 bis 12 Monate ausfüllen. Ziel dieser Studie ist es, mehr über die Arbeitsbedingungen in Ihrem Beruf zu erfahren und wie diese die Gesundheit beeinflussen können.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an trapheac@unisante.ch

PV BERN

Frühlingswanderung



Peter von Däniken. Acht wetterfeste Wanderinnen und Wanderer fuhren am 23. Mai nach Niederried.

Bei Regen wanderten wir auf dem Uferweg dem Brienersee entlang nach Ringgenberg zum Restaurant Burgseeli. Bei einem feinen Mittagessen liessen wir es uns gutgehen. Danach ging es bei trock-

nem Wetter hinauf zur Kirchruipe Goldswil, wo wir die Rundschau genossen. Dem rechten Ufer des Aarekanals entlang wanderten wir nach Interlaken.

Vor der Heimreise Richtung Bern bedankten sich die Teilnehmenden für die gute Organisation bei Peter von Däniken.

PV BASEL

Damit die Räder rollen...

Susi Kunz. ...braucht es Unterhalt. Und das wollten wir mal genauer wissen und sehen.

Gut gelaunt reisten erwartungsfrohe Mitglieder nach Spiez zur Hauptwerkstätte der BLS. Nach dem freundlichen Empfang begleiteten uns Kaspar Andreas Streiff

und Cédric Wittwer durch den Vormittag. Wir vernahmen u. a., dass in Spiez die «betriebsnahe Instandhaltung» und an anderen Orten, z. B. Bönigen, die «schwere Instandhaltung» der BLS-Flotte erfolgt. Bei der interessanten Führung, teilweise unter den Fahrzeugen durch, bekamen wir von Ersatzteilen über den Sandsilo bis zur Waschanlage vieles zu Gesicht und wurden dabei kompetent informiert. Selbstverständlich redeten wir auch über Fahrleitungen und die damit verbundene Energieversorgung. Fragen über Fragen und nochmals Fragen wurden gerne beantwortet.

Mit herzlichem Applaus und einem Dankeschön verabschiedeten wir uns von den BLS-Verantwortlichen und genossen im Restaurant Spiezer noch ein feines Mittagessen. Ein Ausflug, der alle begeisterte.

PV FRIBOURG

Jahresausflug auf das Stanserhorn

Roland Julmy. 23 Mitglieder und Begleitpersonen nahmen am Jahresausflug teil, der uns mit Zug, Standseilbahn und Seilbahn auf das Stanserhorn führte.

An diesem Tag war es nach einer langen Schlechtwetterperiode selbstverständlich, dass die Sonne uns begleitete. Man muss nur das Datum richtig wählen, das ist nicht kompliziert. Obwohl es ein Versteckspiel mit den Wolken und dem Nebel gab, konnten wir die umlie-

genden Gipfel sowie die Seen unten in der Ebene bewundern.

Nach einem ausgezeichneten Essen im Drehrestaurant fuhren wir mit der berühmten Cabrio-Seilbahn auf der Plattform, die sich auf der Kabine befindet, wieder hinunter. Hervorzuheben ist der sehr nette und herzliche Empfang durch das Personal der Standseilbahn, der Seilbahn und des Restaurants. Und vielen Dank an alle Teilnehmenden für ihre gute Laune!



PV BIEL

Rudolf Märkis 100. Geburtstag

Robert Drewes. Unser Mitglied Rudolf Märki durfte am 29. Mai seinen 100. Geburtstag zuhause feiern. In seinem schönen Garten konnte die kleine Festgemeinschaft trotz wechselhaftem Wetter bei einem Apéro auf den Jubilar anstossen.

«Rüedu» erfreut sich einer guten Gesundheit und nimmt sehr aktiv und interessiert am Alltag teil, auch wenn er wegen Gehschwierigkeiten nicht mehr so schnell unterwegs sei, wie er mit einem Augenzwinkern anmerkte.

Sektionspräsident Roger Schweizer und Vizepräsident Markus Kröppli sowie Selim Taboubi vom LPV Biel überbrachten mit einem Blumenstraus die besten Wünsche zu diesem hohen Geburtstag.

Wir wünschen Rudolf Märki weiterhin alles, alles Gute.



Der Jubilar Rudolf Märki und seine Tochter Silvia Märki zählen zusammen 123 Jahre SEV-Mitgliedschaft.

SEV RHÄTISCHE BAHN

Sommerbeginn mit Herz und Humor trotz Schnee und Wolken

Sujevan Sivakumar. Am 1. Juni, pünktlich zum Sommerbeginn, fand das vierte Grillfest des SEV RhB statt, organisiert von der ZPV-Jugend RhB in Davos Heidboden. Doch das Wetter zeigte sich alles andere als sommerlich. Statt Sonnenschein und warmen Temperaturen erwartete die Teilnehmenden eine Überraschung: Schnee vom Vortag und drohende Regenwolken. Doch die jugendlichen Organisatoren liessen sich davon nicht entmutigen. Mit bewundernswertem Eifer stellten sie ein Zelt auf, entfachten ein wärmendes Feuer und deckten die Tische mit liebevoll selbstgemachten Beilagen.

Pünktlich um 12 Uhr wurde grilliert. Während die ersten Würstchen und Steaks auf dem Rost brutzelten, lichtete sich langsam der Himmel. Die grauen Wolken verzogen sich und ein Hauch von Sonnenlicht spendete ein wenig Wärme und Helligkeit. Die gute Laune der Teilnehmenden war jedoch von Be-



ginn an ungetrübt, und bald gesellten sich immer mehr Kolleg:innen und ihre Familien dazu. Speziell in diesem Jahr war die Einladung an die Familien der Mitglieder, was zu vielen herzlichen Gesprächen abseits des Berufsalltags und zu neuen Bekanntschaften führte. Die selbstgemachten Desserts, die den Tag versüssten, wurden begeistert genossen und rundeten das kulinarische Erlebnis ab.

Dank einer perfekt abgestimmten Organisation konnte das Fest wie geplant um 17 Uhr gemütlich beendet werden. Ein besonderer Dank gebührt hier den jugendlichen Mitgliedern, die mit ihren köstlichen Beilagen und Desserts das Fest bereicherten. Ein grosses Dankeschön geht auch an Roger, der das Zelt kurzfristig organisierte und damit entscheidend zum Gelingen des Tages beitrug.

Obwohl der Sommerbeginn noch etwas auf sich warten lässt, hat dieses Grillfest schon einmal den Grundstein für eine hoffentlich sonnige und warme Saison gelegt. Bis dahin bleibt die Erinnerung an ein wundervolles Fest, das trotz widriger Wetterbedingungen zu einem vollen Erfolg wurde. Die Teilnehmenden gingen mit einem Lächeln im Gesicht nach Hause, im Wissen, dass selbst der schüchternste Sommer von solch einer guten Laune angelockt werden konnte.

PV BASEL

Schöner KKK-Nachmittag

AS. Mittwoch, 8. Mai: KKK des PV Basel ist in der Agenda eingetragen. Es ist ein wunderschöner Frühlingstag, als wir uns auf den Weg ins Esprit machen. Kultur/Konzert? Was erwartet uns in diesem Jahr? Zahlreiche Leute folgen der Einladung des PV Basel.

Pünktlich werden wir von Präsident Walti Merz begrüsst, der auch den 1. Programmpunkt vorstellt, das Alphorn-Duo vom Bruderholz, das erst seit vier Jahren spielt. An unserem Anlass erstmals Indoor auf einer Bühne. Mit den wunder-



schönen Klängen werden wir quer durch die Schweiz an verträumte Orte entführt.

Danach wird die Bühne wieder frei, und was passiert jetzt? Eine Schar rot-schwarz bekleideter Damen betritt singend die Bühne. Sofort ist klar, wir werden nach Spanien eingeladen, mit uns bestens bekannten Liedern. Es ist das Klamottenchörli, bereits vor einigen Jahren kamen wir in den Genuss seiner Kunst. Nach diesem Abstecher nach Spanien sind wir bei den nächsten beiden Ks, wir werden in

einer Pause vom Vorstand mit Kaffee und Kuchen verwöhnt.

Danach besuchen wir mit dem Alphorn-Duo kleine Bergseen und landen zum Schluss in der Bundeshauptstadt Bern, anschliessend werden wir vom Klamottenchörli in entsprechendem Outfit auf eine Schweizerreise mitgenommen.

Viel zu schnell ist der Nachmittag vorbei. Wir bedanken uns beim Vorstand, der uns einen wunderschönen Nachmittag geschenkt hat, und freuen uns bereits auf nächstes Jahr.

Sektionen

9. 8. ZPV Basel

Sommernachtsplausch. Zu unserem Sommernachtsplausch mit Plauschmatch sind alle herzlich eingeladen: Mitglieder, Nichtmitglieder, Nicht-eisenbahner, Freunde, Freundinnen, Kinder, Grosseltern sowie Pensionierte. Getränke müssen vor Ort gekauft werden. Ein Grill steht zur Verfügung sowie ein gedeckter Aussenplatz, ein Aufenthaltsraum und eine WC-Anlage. Grilladen müssen selber mitgebracht werden. Salate, Brot und Kuchen hat es vor Ort.

14 Uhr, Klubhaus FC Polizei, an der Birs, St. Jakob, Basel

Pensionierte

26. 6. PV Buchs-Chur

Einladung zur Sommersammlung. Beginn mit dem Referat von Roger Tschirky, Gewerkschaftssekretär SEV. Der zweite Teil der Versammlung gilt dann den Traktanden, die im Geschäftsreglement aufgeführt sind und den genauen Angaben zu unserer Sektionsreise. Die aktuelle Traktandenliste kann auf der Webseite eingesehen oder beim Präsidenten angefordert werden. Zum Schluss gibt es wie immer den feinen Buchserteller, Zeit für einen Schwatz und viel Geselligkeit. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen. Partner:innen sind wie immer herzlich willkommen.

sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

14.15 Uhr, Hotel Buchserhof, Buchs

26. 6. PV Wallis

Jahresausflug nach St-Gingolph. Gerne erwarten wir euch zahlreich um 11.15 Uhr am Bahnhof St-Gingolph, ab da sind es wenige Minuten bis zum Esssaal. Unser langjähriger und treuer Traiteur Hilaire Pierroz verwöhnt uns kulinarisch. Brig ab 9.26 Uhr, Visp ab 9.35 Uhr, Siders ab 9.50 Uhr. Umsteigen in St-Maurice, Abfahrt (Gleis 4) um 10.35 Uhr. Im Preis von 35 Franken inbegriffen sind Apéro, Mittagessen und sämtliche Getränke (Wein, Mineral, Bier) inklusive Kaffee. Anmeldungen bis spätestens 20. Juni mittels Anmeldeformular, 079 872 38 37 oder pv.vs@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais

11.15 Uhr, Bahnhof, St-Gringolph

1. 7. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

1. 7. PV Winterthur-Schaffhausen

Einladung zur Sektionsversammlung. Nach den statutarischen Geschäften im ersten Teil kommen wir im zweiten Teil der Versammlung in den Genuss eines Fotovortrages unseres Mitglieds und bekannten Eisenbahnfotografen Georg Trüb. Der Vortrag hat das Thema «Japan, Fotos einer Reise anno 2013 mit Schwerpunkt Bahn». Unser PV-Chor ist infolge Abwesenheit der Dirigentin verhindert, es wird aber eine valable Ersatzlösung angeboten, lasst euch überraschen. Anträge sind bis 27. Juni in schriftlicher Form an den Präsidenten zu richten. Der Vorstand und Georg Trüb freuen sich auf zahlreiches Erscheinen.

sev-pv.ch/sektionen/winterthur-schaffhausen

14 Uhr, Rest. zum alten Schützenhaus, Schaffhausen

2. 7. PV Buchs-Chur

Sommerwanderung von Wiesen Kirche via Wiesen Station nach Filisur. Treffpunkt (sofort nach den Zugankünften): Postautostation Chur, Abfahrt (Postauto 182) um 8.30 Uhr nach Brienz/Brinzauls. Halt für Kaffee/Gipfel im Restaurant Rezgia Viglia, nach einer Stunde Weiterfahrt nach Wiesen Kirche. Hier beginnt der 1. Teil der Wanderung (45 Minuten) eher steil abwärts, nach Wiesen Station. Wir kehren im Züga-Beizli direkt neben den Gleisen zum «Z'Mittag» ein. Danach starten wir zum 2. Teil der Wanderung (90 Minuten) mit dem Überqueren des imposanten Wiesner Viadukts. Ein leicht ansteigender Weg führt durch einen Wald zum Schönboden, weiter über eine Wiese, bevor wir zum Abschluss auf einem steil abwärts führenden Weg die Station Filisur erreichen. Rückfahrt mit der RhB: Filisur ab 16.01 Uhr, Chur an 17.04 Uhr. Die alpine Wanderung ist mit weissrot-weissen Markierungen signalisiert und gilt für geübte Wanderer. All jene, die es nicht mehr so streng und steil mögen, können auch dabei sein und melden sich bei Gusti Mettler, der gerne weitere Auskunft gibt. Jede:r besorgt sich das Billett selbst. Wir freuen uns auf eine schöne Wanderung und ein gemütliches Beisammensein. Anmeldung bis 27. Juni an Gusti

Mettler, Glannastrasse 1a, 9470 Buchs SG, 081 771 26 89, august.mettler@gmx.ch.

sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

3. 7. PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

4. 7. Pensioniertes Zugpersonal Olten

Stammtisch. Gemütliches Beisammensein am ersten Donnerstag des Monats. Ab sofort findet unser ZP-Stammtisch im Bahnhofbuffet Olten statt (anstelle von Gleis 13). Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Bahnhofbuffet, Olten

10. 7. VPT BLS, Pensionierte

Wanderung Griesalp–Gamchi. Anreise: Bahn, Langenthal ab 7.48 Uhr, Burgdorf ab 8.06 Uhr, Bern ab 8.39 Uhr, Spiez ab 9.12 Uhr, Reichenbach ab 9.27 Uhr, Griesalp an 10.12 Uhr. Startkaffee. Wanderung zur Alplütte Gamchi in ca. 1,5 Stunden (350 Hm). Mittagessen im Bergbeizli (fakultativ). Wanderung über Golderli zur Griesalp in einer guten Stunde. Schlusstrunk und Rückfahrt ab Griesalp um 16.43 Uhr, Reichenbach ab 17.35 Uhr, Bern an 18.21 Uhr, Burgdorf an 18.54, Langenthal an 19.08 Uhr. Anmeldungen bitte bis 7. Juli an Konrad Schüpbach, 079 227 78 29 oder spidu@vtxmail.ch. Eine allfällige Absage der Wanderung erfolgt am 8. Juli (Abend).

7. 8. PV Basel

Einladung zur Fahrt ins Blaue 2024. Dieses Jahr findet eine weitere Fahrt ins Blaue statt. Treffpunkt um 8.15 Uhr, Basel Bahnhof SBB. Zugabfahrt um 8.33 Uhr Der Vorstand freut sich, wenn er recht viele Mitglieder mit Partner:innen an dieser Fahrt begrüsen kann. Kosten: CHF 60 pro Person (Apéro, Essen und Getränke). Die Einzahlung auf IBAN: CH55 0900 0000 4000 6925 4 gilt gleichzeitig als Anmeldung. Auf der Webseite ist das Einladungsschreiben mit QR-Code aufgeschaltet. Anmeldeschluss ist am 31. Juli. Bei Unklarheiten oder Fragen: Peter Jakob, 079 252 02 53, oder Walter Merz, 077 438 03 54, geben gerne Auskunft.

sev-pv.ch/sektionen/basel

8.15 Uhr, Bahnhof SBB, Basel

8. 8. VPT Rätische Bahn, Pensionierte

Sommerausflug. Hinfahrt mit IR 13, Chur ab 9.11 Uhr, Landquart ab 9.21 Uhr, St. Margrethen ab 10.22 Uhr, Rheineck an 10.26 Uhr, Rheineck Schiffländte ab 10.37 Uhr, Schiff auf dem Rhein, Rorschach Hafen (See) an 11.51 Uhr. Die Reise ist reserviert, bitte beachten, wo einsteigen. Die Mittagszeit verbringen wir am Bodensee bei einem feinen Essen und einem kleinen Spaziergang. Mittagessen im Hafen Büffet direkt am See (Weitsicht über den Bodensee). Auswahl (à la carte auch möglich): Menü 1 – kleiner Salat oder Suppe, Kalbsbrustbraten mit Polenta Bramata, Tagesgemüse, CHF 29.50; Menü 2 – kleiner Salat oder Suppe, hausgemachte Tagliatelli an Sommergemüse und Prosecco-Thaler, Trüffelschaum, CHF 25.50; Dessert à la carte. Jede:r bezahlt selber (bar oder Karte). Nach dem Essen geht es zu Fuss oder mit Bus zum Bahnhof Rorschach. Rückfahrt: Rorschach Bahnhof ab 15.39 Uhr, Gleis 5, Landquart/Chur an 16.37/16.48 Uhr. Anschlüsse Prattigau-Davos und Engadin. Jede:r ist für die Fahrkarte selber besorgt. TK, GA oder Halbtax-Billett: alles ist gültig für Bahn/Schiff/Bus. Anmeldungen bitte bis 2. August (mit Angabe Menü 1 oder 2 oder à la carte) an Felix Murk, 078 606 60 25 oder felix.murk@bluewin.ch. Wir freuen uns auf eine grosse Schar pensionierter RhB-ler:innen mit Partner:innen. Wichtig: GV am 20. November um 14 Uhr im Cafe Gyger in Thusis. *Euer Obmann Felix Murk/der Vorstand*

14. 8. PV Glarus-Rapperswil

Sektionsreise: Aussicht geniessen über die Leventina. Reise mit dem öV. Über der Gotthard-Südrampe geniessen wir die Aussicht unterhalb vom Ritom-Stausee über die Leventina. In der La Tana del Lupo nehmen wir das Mittagessen mit Kaffee und Kuchen. Um ca. 14.30 Uhr geht es auf den Heimweg, wieder ins Tal hinunter, ab Airolo mit dem Zug via Arth Goldau zurück nach Hause. Anmeldung bitte bis 2. August an Andrea-Ursula Leuzinger, Bahnhofstrasse 12, 8756 Mitlödi, andrea-ursula@bluewin.ch. Detaillierter Flyer siehe Webseite.

sev-pv.ch/de/sektionen/glarus-rapperswil

21. 8. PV Biel

Sektionsreise «AUSVERKAUFT». Die Sektionsreise auf das Stanserhorn, siehe Infos und Programm 2024 vom Januar, ist bereits «ausverkauft». Einzahlungen, bzw. Anmeldungen, die nach dem 1. Juni beim Kassier eintreffen, können nicht mehr berücksichtigt werden (Betrag wird zurückerstattet). Wir bedauern, dass die Teilnehmerzahl limitiert werden musste. *Der Vorstand* sev-pv.ch/sektionen/biel-bienne

28. 8. PV Fribourg

Museumsbesuch. Sektionsausflug nach Freiburg ins Nähmaschinenmuseum mit seltsamen Gegenständen. Wir treffen uns spätestens um 10.15 Uhr am Museumseingang (Grand Rue 58). Dauer des Besuchs: ca. eine Stunde, kommentierte Führung auf Französisch. Anschliessend Mittagessen im Café du Tunnel (ganz in der Nähe des Museums). Achtung: Das Museum ist für Personen mit eingeschränkter Mobilität schwer zugänglich, weil Treppen zu überwinden sind. Die Reservierung wurde für 20 Personen vorgenommen, da dies die maximale Gruppengrösse für den Besuch ist. Fahrplan der Züge nach Freiburg: Payerne ab 9.16 Uhr, Romont ab 9.38 Uhr, Bulle ab 9.20 Uhr. In Freiburg: Bus vom Bahnhof bis zur Haltestelle «Cathédrale/Tilleul» (Bus Nr. 1, 2 oder 6). Der Museumseintritt übernimmt die Sektion, das Essen und die Getränke gehen zulasten der Teilnehmenden. Anmeldung bitte bis 23. August bei Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch oder 079 502 72 11 (SMS oder Whatsapp). sev-pv.ch/sektionen/fribourg

Wichtige Information

Sommerpause SEV-Zeitung

Die letzte Ausgabe vor der Sommerpause ist die SEV-Zeitung Nr. 9 vom 12. Juli. Bitte Agenda- und Sektionsbeiträge, die vor dem Sommer publiziert werden müssen, bis spätestens Dienstag, 2. Juli, 12 Uhr einreichen via Online-Agenda auf sev-online.ch oder an zeitung@sev-online.ch.

Agenda 8/24

UNSERE VERSTORBENEN

Aemmer Fritz; JG 1939; Werkführer, Matten b. Interlaken, VPT BLS.

Ammann Hanspeter; JG 1936; Rangiermeister, Eggliswil, PV Aargau.

Feitknecht Jürg; JG 1965; Betrieb, Zugverkehrsleiter Professional RB, Rheinfelden, AS Mitte.

Fischer Rosa; JG 1928; Witwe des Johann, Hochdorf, PV Luzern.

Gautschi Christian; JG 1958; Betrieb, Beinwil am See, PV Olten und Umgebung.

Harlacher Arnold; JG 1937; Rangierangestellter, Zürich, PV Zürich.

Marti Hans-Rudolf; JG 1935; Bahnhofvorstand, Grenchen, PV Olten und Umgebung.

Maurer Margrith; JG 1926; Witwe des Hans, Heimberg, PV Bern.

Romailer Astrid; JG 1937; Witwe des Jean, Dietikon, PV Zürich.

Stoll Walter; JG 1925; Rangiermeister, Biel, PV Biel-Bienne.

Studer Walter; JG 1929; Bahnhofvorstand, Baar, PV Luzern.

Wetli-Lauer Gertrud; JG 1936; Witwe des Joseph, Hedingen, PV Zürich.

Zanetti Adriano; JG 1967; Administration, Spez. Sachbearbeiter, Küssnacht am Rigi, AS Mitte.

Ziltener Anton; JG 1936; Werkführer, Altendorf, PV Glarus-Rapperswil.

Zoller Hans-Peter; JG 1939; Spezialmonteur, Binningen, PV Basel.

Hinweis:

Das neue Datenschutzgesetz erlaubt Publikationen von Todesanzeigen nur mit vorgängiger Genehmigung der Verstorbenen oder Angehörigen. Besten Dank für die Genehmigung an mutation@sev-online.ch.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen. ISSN 2624-7801.

Auflage: 21 093 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 32 416 Ex.), WEMF-beglaubigt 10. Oktober 2023.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch
Redaktion: Michael Spahr (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler.

Redaktionsadresse: SEV-Zeitung, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; 031 357 57 57.

Abos und Adressänderungen: SEV-Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahres-

abo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastr. 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch.

Produktion: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch.

Druck: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch.

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 12. Juli 2024.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 2. Juli 2024, 12 Uhr.

Inserateschluss: 1. Juli 2024, 12 Uhr.

ARBEITSKAMPF

Vetropack: Hier wurde viel Glas zerschlagen



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch
mit l'Événement syndical

Am 14. Mai hat die Geschäftsleitung von Vetropack, der letzten Glasfabrik der Schweiz, rücksichtslos die Schliessung ihres Standorts in Saint-Prex (VD) und den Abbau von 182 Arbeitsplätzen angekündigt. Nach 7 Streiktagen erreichten die Beschäftigten die Aufnahme von Verhandlungen über den Sozialplan und den Erhalt von Industriearbeitsplätzen am Standort.

«Wir sind enttäuscht. Es ist inakzeptabel, dass man im Land der grossen Menschenrechtsorganisationen so behandelt wird. Wir haben unseren Arbeitgeber immer respektiert. Wir produzieren täglich eine Million Flaschen, aber man wirft uns weg wie ein abgebranntes Zündholz», fasst ein Vetropack-Arbeiter auf Anfrage von «L'Événement syndical» zusammen, nachdem die Geschäftsleitung am 14. Mai bestätigte, den Standort der letzten Glasfabrik der Schweiz schliessen zu wollen.

Die Geschäftsleitung hatte diese Ankündigung via Medien gemacht, noch bevor sie die Beschäftigten und die Gewerkschaften darüber informiert hatte. Sie sei nicht verpflichtet, einen Sozialplan auszuhandeln. Die Arbeitnehmer:innen und die Gewerkschaften waren über diese Kommunikation verärgert, wie ein Arbeiter erklärte:

«Wir sind sauer, fühlen uns betrogen. Wir arbeiten sehr viel, an Weihnachten, Neujahr, an den Geburtstagen unserer Kinder. Wir haben nur ein ganzes freies Wochenende pro Monat. Wir wollen nicht mit Peanuts abgespeist werden, sondern fordern Respekt».

Vetropack lehnte die Vorschläge der Belegschaft ab, obwohl sie die Lebensfähigkeit der Waadtländer Fabrik belegte. Am 30. April hatten die Arbeitnehmer:innen einen über 50-seitigen Bericht mit konkreten Vorschlägen zur Rettung des Unternehmens vorgelegt. Diese Vorschläge waren in Zusammenarbeit mit Ingenieur:innen der EPFL, Zulieferern, Produzenten und Politiker:innen auf kantonaler und eidgenössischer Ebene ausgearbeitet worden, als Antwort auf das Konsultationsverfahren, das der Konzern am 7. März mit Blick auf eine mögliche Schliessung ab Juli eingeleitet hatte. Er sprach von angeschlagerter Wettbewerbsfähigkeit, negativen Entwicklungsaussichten oder einer nicht mehr gesicherten Rentabilität.

Vetropack schreibt jedoch keineswegs rote Zahlen. Dessen Gewinn stieg bis 2023 um 55%, die Investitionen um 22,3%, und für den Bau eines neuen Hightech-Standorts in Italien wurden 400 Millionen ausgegeben. Für «L'Événement syndical» scheint die Strategie des Unternehmens klar zu sein: «Das jahrhundertealte Know-how von Saint-Prex soll liquidiert und die Mitarbeitenden, die Tag und Nacht unermüdlich

arbeiten, im Stich gelassen werden, um die Profite und Dividenden zu erhöhen, zur Freude der Aktionäre.»

Obwohl mittels Petition mehr als 5000 Unterschriften gesammelt wurden und das Parlament und die Waadtländer Delegation im Nationalrat von links bis rechts einheitlich das Eingreifen des Staates zur Rettung der Fabrik forderten, stellt sich die Frage, warum der Bund so wenig Kampfgeist zeigt, um diese Schliessung zu verhindern – und weswegen er sich weigert, eine nationale Industriestrategie für Glas zu entwickeln. Es geht nicht nur um die strategische Herausforderung, das Know-how im Land zu erhalten, sondern auch um die ökologische Ebene.

Jedes Jahr werden in der Schweiz 300 000 Tonnen Altglas gesammelt. Vetropack rezykliert 100 000 Tonnen davon. Daneben gibt es hierzulande keine nennenswerten Recyclinganlagen. Fast das gesamte Schweizer Altglas muss nun ins Ausland transportiert werden, um dort rezykliert zu werden – sei es ins österreichische Kremsmünster und Pöchlarn oder in das neue Werk in Bofalora sopra Ticino in Italien. Lange LKW-Transporte werden unvermeidlich sein, bei zunehmenden Emissionen und einer stärkeren Beanspruchung der Infrastrukturen. Im Jahr 2022 brüstete sich SBB Cargo damit, dass Vetropack dank der Bahntransporte rund 4302 LKW-Fahrten einsparen konnte. Wie sieht es nach der Schliessung der Fabrik damit aus?

In Saint-Prex jagt eine Vollversammlung die nächste. «Keine Entlassungen ohne Sozialplan», so die Parole der Unia und des Personals von Vetropack. Eine Woche nach der niederschmetternden Schliessungsankündigung können endlich Gespräche mit der Geschäftsleitung aufgenommen werden, die jedoch schnell im Sand verlaufen. Unterstützt von den Gewerkschaften Unia und Sina beschliesst die Belegschaft am 23. Mai fast einstimmig, die Arbeit am nächsten Tag niederzulegen.

Am 24. Mai um 10 Uhr treten die Arbeiter:innen in den Streik. In der Umgebung der Fabrik werden Streikposten aufgestellt. Die Belegschaft bekräftigt ihre legitimen Forderungen: Aufnahme echter Verhandlungen mit der Gewerkschaftsdelegation und in Absprache mit der gesamten Belegschaft, wie es der GAV von Vetropack verlangt; keine Entlassungen vor Abschluss der Verhandlungen und Unterzeichnung des Sozialplans; und Erhalt von Industriearbeitsplätzen am Standort Saint-Prex. Die Beschäftigten beschliessen, die Arbeit erst dann wieder aufzunehmen, wenn diese drei Forderungen von der Geschäftsleitung akzeptiert werden.

In drei Schichten wechseln sie sich rund um die Uhr ab, um den Schmelzofen zu beschicken. «Um die Anlage intakt zu halten, müssen wir die Arbeit während des Streiks fortsetzen, ohne Anweisung des Managements», erklärt

der seit 28 Jahren bei Vetropack tätige Joaquim Teixeira. Die Schichten werden auch in den folgenden Tagen geleistet. Am frühen Nachmittag ist die Vollversammlung sehr gut besucht. Arbeiter:innen der Nachtschicht treffen auf Kolleg:innen der Tagschicht und auf solche, die nicht im Dienst sind. Alle sind begierig auf die Informationen, die von Mitgliedern der Betriebskommission und den Gewerkschaftssekretär:innen übermittelt werden.

Der Sonntag, 26. Mai, bringt etwas Balsam für die Seelen der Streikenden. Sie werden von 700 Personen besucht. Darunter Unia-Präsidentin Vania Alleva, die den Mut der Streikenden lobt, während Pierre-Yves Maillard, Chef des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, die mangelnde soziale Verantwortung des 1911 in Saint-Prex gegründeten multinationalen Unternehmens anprangert. Am Folgetag erringen die Streikenden einen ersten Sieg: Die Geschäftsleitung verschiebt die angekündigten Entlassungen auf Ende Juni. Ein Zeitplan für Verhandlungen wird aufgestellt.

Nach diesem Durchbruch werden zwei der vier Produktionslinien wieder eröffnet. Am 29. Mai wird eine Einigung über Ablauf und Modalitäten der Verhandlungen betreffend Sozialplan und Erhalt von Industriearbeitsplätzen erzielt. Der Streik wird ausgesetzt.

Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe waren die Gespräche noch nicht abgeschlossen.



FAST & FURIOUS

Éric Roset

Am 5. Juni 2024, auf dem Gipfel der Rochers de Leschaux im Massif des Bornes in Haute-Savoie im benachbarten Frankreich stören nur ein paar Steinböcke, eine im Flug erfasste Trailerin und der Fotograf die Ruhe des Ortes am Ende des Tages.

Éric Roset ist ein unabhängiger Fotograf und Autodidakt, der seit 1993 in Genf lebt. Er wurde 1972 geboren und verbrachte seine Kindheit in Lyon. Seine ersten Bilder entstanden, als er als Gymnasiast Zeuge der Studentenproteste wurde. Von da an

liess ihn seine Leidenschaft für die Fotografie nicht mehr los und begleitete ihn bei seinen verschiedenen beruflichen und privaten Aktivitäten, von der soziokulturellen Animation bis hin zum Bergsteigen.
www.eric-rosset.ch

?

QUIZ

Weisst du's?

1. In welchem Jahr entstand die Charta gegen Gewalt im öV?

- a. 2000
- b. 2010
- c. 2020

2. Was war 2021 der Strassenanteil beim Güterverkehr in der EU?

- a. 33%
- b. 55%
- c. 77%

3. Welchen Mindestlohn fordert der SGB nach einer Berufslehre?

- a. 4000 Franken im Monat
- b. 5000 Franken im Monat
- c. 6000 Franken im Monat

4. Welches Verpackungsmaterial stellt Vetropack Saint-Prex her?

- a. Tetrapak
- b. Karton
- c. Glas

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 2. Juli 2024** an:

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

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

Lösung des Quiz aus Nr. 7/2024:
b/c/b

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Ruth Ammann**, Hombrechtikon. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

AUF DEN SPUREN VON ...

Marco Huber, Spezialist Technik und Support für Automaten



MICHAEL SPAHR

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Marco Huber arbeitet bei SBB Personenverkehr am Service Desk Anlagen im Wylerpark in Bern. Er hilft Nutzer:innen bei Störungen an Billettautomaten, Schliessfächern oder Billettentwertern und organisiert Reparaturen, die er bis letztes Jahr selber vornahm, sowie die Installation und Desinstallation von Geräten. Auch Ersatzteillogistik gehört zu seinen Aufgaben. Im SEV präsidiert der 48-Jährige aus Wil SG seit über sechs Jahren die AS-Sektion Ost.

Der Service Desk Anlagen (SDA) hilft täglich von 7.30 bis 15.30 Uhr bei Problemen mit Billettautomaten und anderen Geräten. Werktags beantworten zwei Mitarbeitende die Anrufe und Mails, an Wochenenden eine Person. Seit diesem Jahr arbeitet Marco Huber zu 100% am Service Desk. Bis letztes Jahr hat er noch zu 50% selbst Geräte repariert oder installiert – beispielsweise die neuen Schliessfächer, die nur noch Bankkarten oder Twint akzeptieren statt Bargeld. Letztes Jahr nahm er auch mehrere Wochen lang Wartungen an Automaten der Rhätischen Bahn vor. Dafür übernachtete er in Davos, Zernez und an anderen entlegenen Orten des Bündnerlands, die er so besser kennenlernte. Andere konzessionierte Transportunternehmen (KTU) sind ebenfalls Kunden der SBB beim Automaten-Management und damit des SDA. Da der Desk die ganze Schweiz abdeckt, erhält Marco Huber auch Anfragen auf Französisch und Italienisch. Bei Unklarheiten kommuniziert er per Mail und benutzt ein Übersetzungsprogramm.

Jeden Tag etwas Neues

An seiner Arbeit gefällt Marco Huber die Vielseitigkeit der Probleme mit den Automaten: «Jeden Tag stossen wir auf bisher unbekannte Pannen oder Betrugsversuche.» Er schätzt auch den Kontakt zu den Kolleg:innen bei SBB und KTU, denen er weiterhelfen kann, und zu den Ansprechpartner:innen beim Operation Management Center, bei Telecom oder bei Privatfirmen, mit denen er zusammenarbeitet. Denn nur ein Teil der Reparaturen wird vom eigenen Reparaturcenter des Personenverkehrs im Wylerpark in Bern ausgeführt. Dort im Untergeschoss liegt Marco Hubers Büro, wo ihm das Tageslicht ein wenig fehlt, wie früher im Flughafenbahnhof Zürich. An einem Werktag pro Woche und an Wochenenden kann er zu Hause arbeiten, was ihm den

über zweistündigen Arbeitsweg von Wil her und zurück erspart.

Über 20 Jahre Automatenpraxis

Wie hat sich Marco Huber sein Wissen über Automaten und deren Reparatur, Installation und Logistik erworben? Durch Weiterbildungen und «on the job». Im August 1993 beginnt er bei der SBB in St. Gallen seine Betriebsfachlehre, ermutigt durch eine Schnupperlehre und seinen Vater, Rangierlokführer bei der SBB. Zur zweijährigen Lehre gehören Ablösungen im Rangier- und Gepäckdienst in Gosau und St. Gallen Winkeln. Nach der Rekrutenschule arbeitet Marco Huber fünf Jahre in Zürich-Flughafen im Gepäckteam. Dann wechselt er zur Regionalen Instandhaltung für Dienstleistungs-Automaten (Rida) in Winterthur. Somit kümmert er sich fortan täglich um Billett- und andere Automaten, auch Billettdrucker bei Stationshaltern gehören dazu. Mit der Reorganisation «New Rida» muss er sich 2004 bei der SBB neu bewerben, kommt nach Zürich, macht technische Weiterbildungen und wird Super-User. Als 2021 bei der Logistik für Automaten-Ersatzteile im Wylerpark ein Stage ausgeschrieben ist, bewirbt er sich, denn er «hat wieder mal Lust auf etwas anderes». Danach arbeitet er je hälftig als Techniker Fläche und beim SDA und nun ganz beim SDA, aber weiterhin auch an Automaten vor Ort.

1000 Sektionsmitglieder

Dem SEV tritt Marco Huber dank seinem Lehrmeister (und dem Vater) schon zu Beginn seiner Lehre bei. Später macht er in der Peko Fläche mit und wird in der Branche Personenverkehr des Unterverbands AS aktiv. Beim plötzlichen Tod des Präsidenten seiner Sektion AS Ost, Markus Wittwer, im Jahr 2017 wird er als Nachfolger angefragt und sagt zu. Die 1000 Mitglieder der weiten, grössten Aktiven-Sektion (knapp vor dem AS Bern) so zu betreuen, dass sie im SEV bleiben, ist ihm ebenso wichtig, wie Neumitglieder zu gewinnen. Die Sektion organisiert 2024 wieder «SEV-bi-de-Lüt»-Aktionen mit Biberli, etwa im Westlink in Zürich-Altstetten oder in der Betriebszentrale Ost. Seit 2018 ist Marco Huber zudem Mitglied der GAV-Konferenz und des GAV-Ausschusses.

Neben der Familie – er hat drei Töchter zwischen 11 und 21 Jahren – und dem SEV, den er auch in den Gewerkschaftsbünden St. Gallen und Thurgau vertritt, ist Marco Huber im Pfarreirat von Wil und in der SP aktiv und bringt als Nez-Rouge-Fahrer Mitmenschen nach Feiern mit Alkohol sicher heim.

TRAUMFRAU

Bertschy



BERTSCHY.CO