

Keine Auslagerung

Die SBB wartet die neuen Gotthardzüge «Giruno» selber.

Seite 2



13,2 Milliarden für Bahninfrastruktur

2017–2020 sollen SBB und KTU für den Betrieb und Substanzerhalt des Bahnnetzes 2,38 Mia. mehr staatliche Mittel erhalten als 2013–2016.

Seite 5

Durch Nacht und Wind – mit dem Zug?

An einer Podiumsdiskussion in Bern wurde die Frage diskutiert, ob die Nachtzüge eine Chance haben – und wie die Bahnen rechnen.

Seite 18

Rund 3000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB und ihrer Töchter haben ihren Arbeitsplatz in Olten

Bahnstadt mit neuem Leben

160 Jahre nach dem Einzug der Bahn erlebt Olten einen neuen Aufschwung. Rund tausend Arbeitsplätze sind innert kurzer Zeit entstanden.

Der Hauptsitz von SBB Cargo, die Zentrale von Infrastruktur Mitte und die Betriebszentrale verzeichnen zusammen rund 1300 Arbeitsplätze, die nach Olten verlegt oder an einem Standort zusammengefasst worden sind. Hinzu kommt mit dem Industriewerk der grösste einzelne Komplex der SBB. Aus gewerkschaftlicher Sicht hat diese Zentralisierung nicht nur gute Seiten, und sie bildet auch für den SEV eine Herausforderung. In den Schwerpunkten für 2016 wird deshalb gemäss Präsident Giorgio Tuti «Sondierung und ernsthafte Prüfung einer verstärkten SEV-Präsenz in Olten» neu aufgeführt sein.

Zur Sache, Seite 3,
Dossier Seiten 10–12



Der Nebel lichtet sich über dem Bahnhof Olten: Blick von der Terrasse der neuen Betriebszentrale in Richtung Süden.

Vor schwierigem Winter

Vor allem die Bündner Skigebiete stehen vor einem schwierigen Winter, sagt der Churer Regionalsekretär Peter Peyer im Interview. Im Vergleich mit anderen Schweizer Regionen ist Graubünden stark auf Gäste aus dem EU-Raum ausgerichtet. Entsprechend gross ist auch der Druck auf die Arbeitsbedingungen. Der SEV strengt sich deshalb in den kommenden Monaten besonders an, um in dieser Branche besser Fuss zu fassen.

Interview auf den Seiten 6 und 7

Aktion des Zugpersonals

Gutes Echo

■ Letzten Donnerstag verteilten Zugbegleiter/innen in zehn Ländern Europas – darunter auch die Schweiz – Flugblätter, um die Reisenden dafür zu sensibilisieren, wie wichtig professionelles, gut ausgebildetes Zugpersonal für ihre Sicherheit und ihren Komfort ist. Die Kund/innen zeigten viel Verständnis.

Fokus, Seite 20



NEWS

Zwei neue Brücken
in Zürich

■ Viel Ehre für zwei neue Eisenbahnbrücken! Bei der Eröffnung der Letzigraben- und der Kohlen-dreieckbrücke vor zehn Tagen in Zürich war viel Polit- und SBB-Prominenz anwesend. Diese feierte die Fertigstellung der Durchmesserlinie in Zürich, die den Zügen (vor allem denjenigen des Fernverkehrs) ein kreuzungsfreies Queren des Gleisfeldes vor dem Hauptbahnhof Zürich erlaubt. Dies bringt neben einer geringfügigen Verkürzung der Fahrzeiten vor allem einen grossen Kapazitätsgewinn.

Solidarität mit dem
Bundespersonal

■ Das Bundespersonal wehrt sich gegen die Sparprogramme, die zu einer massiven Senkung des Lohnniveaus und zu Stellenabbau führen würden. Nach einem Protestzug in Bern (vom Bernerhof zum Bundeshaus West) haben alle Personalverbände des Bundespersonals gestern Mittwoch eine von über 6500 Personen unterzeichnete Petition auf der Bundeskanzlei deponiert. Der SEV erklärte sich solidarisch und nahm mit einer Delegation an der Aktion teil.

Berner Toplöhne:
Ja, aber ...

■ Mitglieder des Grossen Rats des Kantons Bern aus den Parteien Grüne Partei-Demokratische Alternative, SVP, EDU, EVP, GLP und Grüne haben eine Motion eingereicht, wonach die Chefs der staatsnahen Betriebe nicht mehr verdienen sollten als ein Regierungsrat (275 000 Franken pro Jahr). Sie bekämpfen insbesondere die Löhne des Energiekonzerns BKW, wo die sechs Mitglieder der Konzernspitze je fast eine Million Franken beziehen, betroffen wären aber auch die Kantonbank und die BLS. In ihrer Antwort schreibt die Regierung, «Fehlentwicklungen bei den Chefalären» seien zu verhindern, trotzdem lehnt sie die Motion ab und spricht sich für ein «marktgerechtes» Gehaltssystem aus.

Verkehrsbetriebe der Region Lausanne (TL)

GAV-Verhandlungen blockiert

Nach 18 Monaten GAV-Verhandlungen weigert sich die TL-Direktion, über wichtige Punkte zu verhandeln, mit denen das Personal unzufrieden ist. Darum demonstrierte die SEV-Sektion am 28. Oktober auf dem Platz Saint-François.

Falls bei den Verhandlungen nach Redaktionschluss, d. h. am Abend vor dem Erscheinen dieser Zeitung, nichts mehr geändert hat, wird der SEV seine Mitglieder dazu aufrufen, den



An der Demo gab's 20 Beitritte.



Ballonstart als Demoabschluss mit dem Motto «Das Niveau heben».

neuen GAV in seiner jetzigen Fassung in einer Urabstimmung abzulehnen.

Denn über mehrere wichtige Fragen konnte nicht verhandelt werden, weil die Direktion die Diskussion verweigerte. Zum Beispiel will sie Mitarbeitenden im Lohnaufstieg den Monatslohn von Jahr zu Jahr nur noch um 41 Franken 50 anheben, statt um 65 Franken wie bisher. Der SEV aber fordert 80 Franken. «Die Direktion will dem Personal Verschlechterungen zumuten und sagt Nein zu all unseren Vorschlägen», är-

gert sich SEV-Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser. «Würden wir zu den Mauern der Kathedrale sprechen, käme bestimmt mehr zurück.»

Unzufrieden ist das Personal auch über die fehlende Berücksichtigung der eidgenössischen Fähigkeitszeugnisse bei der Lohnbemessung, was vor allem für das Unterhaltspersonal nachteilig ist. «Wir bedauern, dass Lehrabschlüsse nicht ästimiert werden, obwohl die TL selber Lehrlinge ausbilden», sagt ein Garagenmitarbeiter. «Ein Mechaniker sei eben

leichter zu finden als ein Chauffeur, sagt die Direktion.»

Wie geht es weiter?

Falls bis am Abend des 4. November nichts mehr geändert hat, organisiert der SEV eine Urabstimmung. Christian Fankhauser erinnert daran, dass der bisherige GAV weiter gilt, falls die Basis den neuen Vertrag ablehnt. «Dann müssten wir nächstes Jahr erneut verhandeln und härtere gewerkschaftliche Aktionen ins Auge fassen, als auf dem Platz Saint-François Würste zu essen», erklärte er den Demoteilnehmenden. «Nach 18 Monaten Verhandlungen lassen wir nicht locker.» Ein Kollege fand ebenfalls: «Zum bisherigen GAV zurückzukehren wäre eine halbbratige Lösung.»

Aktionen wie die vom 28. Oktober scheinen den TL-Kolleg/innen aber auch schon zu gefallen: Über 200 sind auf dem Platz Saint-François vorbeigekommen, und nicht weniger als 20 sind bei dieser Gelegenheit dem SEV neu beigetreten. **Hes/FI**

SEV begrüsst Wartung der künftigen Gotthardzüge durch SBB

Der einzig richtige Entscheid

Was eine Selbstverständlichkeit hätte sein sollen, wurde nun doch richtig entschieden: Die SBB macht den Unterhalt der 29 Stadler-Triebzüge «Giruno» selber.

«In den eigenen Werken und Serviceanlagen... besteht langjähriges, fundiertes Know-how für diese Arbeiten, zudem können so mehrere Standorte und Synergien zwischen Fahrzeugflotten für die Einsatzplanung genutzt werden», lautet die Erklärung der SBB. Der SEV ist erleichtert, dass diese nun doch entschieden hat, ihr eigenes Fachwissen im Fahrzeugunterhalt anzuwenden und



Modell des «Giruno», der ab 2019 durch den Gotthard fahren soll.

auszubauen. Seit langem fordert der SEV, dass sie sich vorbehaltlos zu ihren Unterhaltswerken bekennt. Nun ist dies erfolgt; die Fremdvergabe bei den ETR-610-Zügen bleibt ein einmaliger Ausrutscher.

Unterhalt muss eine Kernkompetenz der Bahnunternehmen bleiben. «Wenn die Hersteller den Unterhalt übernehmen – wie dies europäisch als Trend auszumachen ist und im Rah-

men des 4. Eisenbahnpakets politisch teilweise gar gefordert wird –, begeben sich die Bahnen in Abhängigkeiten, deren Folgen nicht abzusehen sind», betont SEV-Präsident Giorgio Tuti. Neben dem Verlust an Fachwissen ist vor allem das grosse Risiko zu berücksichtigen, dass in der rund 40-jährigen Lebensdauer der Fahrzeuge Hersteller verkauft oder verlagert werden oder gar

ganz verschwinden. Im Interesse der integrierten Bahn kann eine solche Entwicklung nicht infrage kommen.

Vom Unterhalt der «Giruno»-Kompositionen muss auch das IW Bellinzona in geeigneter Form profitieren. «Das einzige Industriewerk der SBB an der Gotthardstrecke muss in diese Aufgaben einbezogen werden», hält SEV-Vizepräsident Manuel Avallone fest.

Auch hier erwarten der SEV und mit ihm die Belegschaft im Werk und das Tessin als Ganzes ein klares Bekenntnis der SBB. Neben den Werken in Olten, Biel und Yverdon muss Bellinzona als regionales Zentrum ebenfalls in eine sichere Zukunft geführt werden. **SEV**

SGB-Kommentar zum Mindestzins-Entscheid

Versicherer profitieren

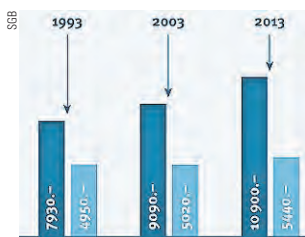
Der Bundesrat hat entschieden, den Mindestzinssatz der beruflichen Vorsorge zu senken. Damit haben die Arbeitnehmer/innen Aussicht auf weniger hohe Renten, die Versicherungen hingegen auf höhere Renditen.

Mit seinem Entscheid, den Mindestzins der beruflichen Vorsorge auf den historischen Tiefststand von 1,25 Prozent zu senken, hat der Bundesrat einmal mehr den Klagen der Versicherungswirtschaft nachgegeben und die Versicherten bestraft. Unter den heutigen Bedingungen wäre ein höherer – wenn auch immer noch bescheidener – Satz von 1,75 Prozent möglich. Denn die Vergangenheit zeigt: Der Bundesrat hat in den letzten Jahren den Mindestzinssatz fast immer rund ein Prozent tiefer angesetzt, als es die tatsächlich erzielten Anlagerenditen er-

laubt hätten. Grosse Profiteure sind dabei die Lebensversicherer, die so ihre Gewinnmarge erhöhten. Alleine im Jahr 2014 strichen die Versicherungen so Gewinne von rund 700 Millionen Franken ein.

Richtig wäre Systemwechsel

Aus Sicht der Arbeitnehmenden ist diese Entwicklung verheerend. Das Altersguthaben wird immer schlechter verzinst, und so sinken auch die künftigen Rentenleistungen. Kein Wunder, wird das Vertrauen in



Die Beiträge an die berufliche Vorsorge (dunkle Säulen links) sind gestiegen, doch die Leistungen sinken, weil Parameter wie der Mindestzins und der Umwandlungssatz sinken.

die zweite Säule immer stärker untergraben. Der SGB fordert deshalb einen Systemwechsel bei der Festlegung des Mindestzinses. Statt für das Folgejahr soll der Bundesrat künftig den Zins für das laufende Jahr festlegen.

Argument für Initiative AHVplus

Klar ist aber auch, dass die Schwierigkeiten, in der zweiten Säule gute Renten zu garantieren, bis auf weiteres nicht kleiner werden. Wer Rentenausfälle ausgleichen will, muss deshalb die AHV stärken, so wie das die Volksinitiative AHVplus verlangt. Das ist sicherer und viel günstiger, als immer mehr Geld in die zweite Säule zu stecken. Das hat auch der Ständerat erkannt und mit der Erhöhung der AHV-Renten eine Stärkung der AHV beschlossen. Der Nationalrat tut gut daran, ebenfalls auf diesen Weg einzuschwenken. Denn eine Reform der Altersvorsorge ohne sozialen Fortschritt ist zum Scheitern verurteilt. **SGB**

ZUR SACHE

Für die meisten Betroffenen ist der Wechsel nach Olten mehr als bloss ein neuer Arbeitsort. Für die einen ist es ein Umzug nach vielen Jahren ohne jegliche Veränderung, für andere – vor allem bei SBB Cargo – der nächste Schritt einer erzwungenen Schweizerreise: von Bern über Freiburg und Basel nach Olten, und dies innert 15 Jahren.

Die einen wie die anderen stehen diesem Umzug zu Recht skeptisch gegenüber. Sie sind in Olten

«Auch für den SEV führt kein Weg an Olten vorbei.»

Peter Moor, Chefredaktor kontakt.sev

gelandet, weil die SBB sie dorthin verschob. Und dies nicht, weil Olten dem Personal so viel zu bieten hat, sondern schlicht und einfach, weil es sich rechnet. In Olten sind die Büros günstiger als in Bern und Basel, und in Olten ist auch das Personal günstiger als in Bern und Basel.

Der SEV steht kritisch zu Zentralisierungen und Personalverschiebungen, und er hat dies auch immer wieder geäußert. Er war wesentlich daran beteiligt, dass es heute in Olten «nur» eine Betriebszentrale hat und nicht das schweizerische RCC, das Rail Control Center. Er hat dafür gesorgt, dass im Gesamtarbeitsvertrag gute Regeln festgehalten sind für den Fall, dass Stellen verschoben werden, und er hat immer wieder versucht, im Einzelfall nochmals etwas mehr herauszuhandeln, als der GAV vorschreibt. Der SEV hat sich aber auch seit langem verpflichtet, Reorganisationen zu begleiten – statt sie generell zu bekämpfen.

Leute, die früher ebenso wussten, was der Transport einer lebenden Kuh kostet, wie sie die Bedeutung eines Signalbilds mit einem gelben und einem grünen Licht kannten, sitzen heute vor einem Halbkreis mit einem Dutzend Monitoren. Fachspezialisten mussten ihr Einzelbüro gegen einen unpersönlichen Arbeitsplatz eintauschen. Ich habe auf meinem Rundgang in Olten traurige Gesichter gesehen; ich habe aber auch positive Stimmen gehört, denn was die SBB an Arbeitsplatzqualität anbietet, gefällt vielen. Dennoch sind solche Umstellungen immer schmerzhaft.

Der SEV selbst kann die Entwicklung nicht bloss aus dem Schneckenhaus heraus beobachten. Er muss präsent sein und sich einmischen. Er muss sehen und hören, wo seinen Mitgliedern der Schuh drückt. Mobbingvorwürfe, Kleidervorschriften, der Verlust der Regionalzulage: Anliegen der Mitglieder aus Olten, um die sich der SEV kümmert. Wo so viele Mitglieder sind, sind auch viele Themen. Auch für den SEV führt kein Weg an Olten vorbei.

Bild der Woche



Winkemann reloaded! Nachdem der Gotthard-Winkemann im letzten Frühjahr in einer Nacht-und-Nebel-Aktion von seinem Platz vor dem Nordportal des Gotthard-Autobahntunnels, wo er 21 Jahre lang zu langsamerem Fahren mahnte, entfernt worden war, hat ihn der VCS im Zuge der Kampagne gegen die 2. Röhre wieder zum Leben erweckt. Allen (Autofahrenden), die den Winkemann schon vermissten, widmen wir unser heutiges Archibild mit dem wohl berühmtesten Roboter der Schweiz – aus ungewohnter Perspektive.

Tagung des Verkaufspersonals in Olten

Was bedeutet Mobilitätsberater genau?

Das Verkaufspersonal steht vor gravierenden Veränderungen. Der Unterverband AS lud deshalb die Branche zu einer Tagung ein.

Die Tagung begann mit einer «Kropfleerete» und endete mit einer Resolution (siehe Box). Die Schliessung der Reisebüros ist für viele ein Indiz dafür, dass der Abbau am Schalter laufend weitergehen wird. Eine Strategie des Arbeitgebers wird vermisst, werden doch immer wieder an-

dere Vorgaben formuliert. Diese Entwicklung ist umso bedenklicher, als Verkäuferinnen und Verkäufer immer öfter die einzigen Menschen sind, die Reisen bei der SBB noch sehen.

Neu ist nun das Schlagwort «Mobilitätsberater»: Da die SBB anstrebt, 90 Prozent des Umsatzes über digitale Kanäle zu erzielen, verändern sich die Arbeit und das Berufsbild zwangsläufig.

Der Leiter bedienter Verkauf, Peter Zeier, stellte sich den Fragen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. «Habt keine Angst

um eure Zukunft», rief er in den Saal. Aber die Fragen zeigten, dass die Sorgen um Berufsbild, Schalterschliessungen und Lohnentwicklung nicht so einfach verschwinden.

Manuel Avallone und Jürg Hurni vom SEV stellten klar, dass für die Gewerkschaft nicht weniger als der Service public bedroht ist, wenn das Schalterpersonal weiter reduziert würde.

Sehr skeptisch zeigte sich ein grosser Teil der Anwesenden zur Absicht der SBB, ab 2017 die Lehre für Detailhandelsfachleute anzubieten. Peter Zeier erläuterte, dass die jungen Leute, die die KV-öV-Lehre im Verkauf absolvierten, häufig in andere Aufgabengebiete abwandern; mit ausgebildeten Verkäuferinnen und Verkäufern sollte dies weniger der Fall sein. Es gehe nicht darum, die Anforderungen oder Löhne zu senken, betonte er. Die Gewerkschafter zeigten sich skeptisch: «Bleibt die Mehrsprachigkeit gewahrt? Ist die Systemkenntnis weiterhin so hoch?», waren Bedenken, die der SBB-Chef abzuwenden versuchte, wobei er allerdings mit seinen Erläuterungen nicht völlig durchdrang,

Peter Moor

Resolution der Tagung

- Wir wollen den Kundinnen und Kunden hochwertige Beratungen für ihre Mobilitätsbedürfnisse anbieten.
- Das Berufsbild darf nicht entwertet werden. Die Grundausbildung auf Basis der KV-öV- oder einer anderen gleichwertigen Berufslehre muss beibehalten werden.
- Das Berufsbild sowie die Aus- und Weiterbildung müssen so gestaltet werden, dass der Beruf für Junge mit gezielter Nachwuchsförderung interessanter wird und ältere Mitarbeitende Perspektiven haben.
- Das Kerngeschäft soll sowohl in den Zentren als auch in der Fläche durch qualifiziertes SBB-Personal angeboten und auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet werden.
- Die Beratungsdienstleistungen müssen angemessen gewertet werden.
- Eine regelmässige Weiterbildung für die steigenden Anforderungen ist unentbehrlich. Diese darf nicht nur in Form von E-Learning erfolgen.



Peter Zeier, SBB, Moderator Peter Krebs, Manuel Avallone und Jürg Hurni, SEV, diskutieren über die Zukunft des Verkaufspersonals.

MEINE MEINUNG

Der Kostennachteil

Vor zwanzig Jahren war Schluss mit der legendären PTT: Post, Telegraf, Telefon. Die Schweiz musste nachvollziehen, was die EU in Brüssel vorgespurt hatte: Post und Swisscom sind in zwei Firmen aufgeteilt worden. Die Post hatte nie rentiert, das heisst, sie schrieb stets rote Zahlen. Im PTT-Verbund wurde das Defizit mit den Einnahmen des Telefons gedeckt. Nun muss die Post Schweiz auf eigenen Füssen stehen. Sie hat keinen Goldesel mehr, der ihr das Manko ausgleicht. Deshalb sind hunderte Postfilialen geschlossen worden. Aus Kostengrün-

den, wie das die SBB vorgemacht hat mit ihren kleinen Stationen. Die waren früher bedient gewesen, heute fahren die Züge mit einem automatisierten System. Die moderne Technik erleichtert dabei diese Rationalisierung. Wir haben uns daran gewöhnen müssen, dass auch der Service public Strukturreformen vollziehen muss. Dabei geschieht auch Fragwürdiges. Die Post gab im September bekannt, sie beabsichtige, die eigene Lastwagenflotte aufzugeben. In der Personalzeitschrift «Die Post», Ausgabe 9/2015, wird die

Begründung nachgeliefert: «Die internen LKW-Transporte der Post weisen seit mehreren Jahren einen beträchtlichen Kostennachteil im Vergleich zum Markt und zu den Mitbewerbern auf.» Da die Flotte in den nächsten Jahren erneuert werden müsste, «hat die Post die Absicht, auf den Betrieb einer eigenen Flotte zu verzichten.» Sie soll ausgelagert, das heisst, sie soll privatisiert werden. Die komplizierte Formulierung, das dränge sich wegen des «Kostennachteils im Vergleich zum Markt» auf, heisst auf Deutsch: Die Löhne der Postchauffeure seien zu

«In der Regel wird die Einsparung bei den Löhnen mit dem Gewinn des Unternehmers ausgeglichen.»
Helmut Hubacher

hoch. Der Private fahre billiger. Nur: Ein privater Unternehmer will bei diesem Geschäft etwas verdienen. Muss er auch. In der Regel wird die Einsparung bei den Löhnen mit dem Gewinn des Unternehmers ausgeglichen. Die Post wird auf Kosten des Personals entlastet. Es ist bei dieser Sparübung der Verlierer. Als Fan des Service public imponieren mir die nicht

gewinnorientierten Dienstleistungen für die Gemeinschaft. Diese öffentliche Infrastruktur gehört zum Erfolgsgemeinheits der Schweizer Wirtschaft. Was die Post jetzt tut, ist dem Personal gegenüber schäbig.



Zahlungsrahmen 2017–2020 für Bahninfrastruktur geht in die Anhörung

BAV beantragt 13,2 Mia. für SBB und KTU

Das Bundesamt für Verkehr hat am 26. Oktober den Botschaftsentwurf zur Bahninfrastrukturfinanzierung in den Jahren 2017 bis 2020 in die Anhörung geschickt.

Mit dem Inkrafttreten der Fabi-Vorlage im Jahr 2016 ist der Bund neu für die Finanzierung der gesamten Eisenbahninfrastruktur verantwortlich. Bisher kam er bei den 38 Netzbetreibern neben der SBB – den sogenannten KTU – gemeinsam mit den Kantonen für die ungedeckten Kosten der Bahninfrastruktur auf, während er für die SBB-Infrastruktur schon bisher allein zuständig war. Für die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt (also Unterhalt und Erneuerung) der ganzen schweizerischen Bahninfrastruktur in den nächsten vier Jahren sieht das BAV einen Zahlungsrahmen von 13,2 Milliarden Franken vor: 7,6 Mia. sind für die Leistungsvereinbarung mit der SBB geplant, d. h. rund 1 Mia. mehr als 2013 bis 2016, aber 1,1 Mia. weniger, als die SBB dem BAV beantragt hat. 4,9 Mia. sind für die Leistungsvereinbarungen mit KTU



Etwa die BLS investiert jährlich 20 Mio. in ihre Sicherungsanlagen und will bis 2022 alle alten Stellwerke ersetzen – wie diesen Sommer in Huttwil, wo die Handweichen am 17. Juli letztmals gestellt wurden.

vorgesehen, womit diese 0,63 Mia. mehr erhalten als bisher (inkl. bisherige Kantonsbeiträge). Hinzu kommen 0,2 Mia. für Optionsprojekte bei kleinen und mittleren Bahnen sowie weitere 0,5 Mia. als Reserve für unvorhersehbare Ausgaben wie z. B. Schäden durch Naturereignisse oder Mehraufwendungen für die Fahrbahn. Das Geld stammt aus dem mit Fabi geschaffenen Bahninfrastrukturfonds BIF. Die Kantone zahlen jährlich 500 Mio. Franken in den BIF ein und sind im Gegenzug neu von der direkten Finanzierung der Privatbahninfrastruktur befreit.

Zusätzliche 2,38 Milliarden

Mit dem neuen Zahlungsrahmen und mit den Trassenpreiserhöhungen, die den Netzbetreibern zusätzliche 300 Mio. pro Jahr einbringen (200 Mio. seit 2013 und weitere 100 Mio. ab 2017), stehen den Netzbetreibern für 2017–2020 2,378 Mia. mehr zur Verfügung als 2013–2016 (inkl. damalige Kantonsbeiträge für KTU). Der Mehrbedarf beim Substanzerhalt resultiert laut BAV-Communiqué «unter anderem aus dem höheren Verkehrsaufkommen sowie der Inbetriebnahme neuer Infrastrukturen. Die zusätzlichen Mittel tragen

Erster Zustandsbericht zum ganzen Bahnnetz

Mit dem Botschaftsentwurf legt das BAV auch erstmals einen Bericht zum Zustand des ganzen Schweizer Bahnnetzes vor, von dem rund 3075 km die SBB betreibt und ca. 2600 km 38 «Privatbahnen». «Insgesamt ist die schweizerische Eisenbahninfrastruktur in einem guten Zustand», schreibt das BAV. Die Gesamtnote beträgt 2,8 auf der Skala mit den Zustandsklassen 1 = neuwertig, 2 = gut, 3 = ausreichend (Erneuerungsarbeiten sind zu planen), 4 = schlecht (Erneuerungsarbeiten sind auszuführen) sowie 5 = ungenügend (Sofortmassnahmen nötig). Anzustreben ist aber die Note 2,5; um diesen Zielzustand zu erreichen, muss künftig mehr in die Bahninfrastruktur investiert werden.

Der Bericht unterscheidet acht Anlagegattungen mit folgenden Noten: Fahrbahn 3,3, Kunstbauten 2,5, Bahnstromanlagen 2,8, Sicherungsanlagen 2,7, Niederspannung und Telekom 2,9, Publikumsanlagen 2,6, Fahrzeuge für

Instandhaltung 3,1 und Betriebsmittel 2,9. Besorgt kommentiert haben *Tages-Anzeiger* und *Bund*, dass 4,8 Prozent der Sicherungsanlagen in einem ungenügenden Zustand sind, also sofort ersetzt werden müssten. Drei Viertel der Bahnstörungen sind durch defekte Sicherungsanlagen bedingt...

Die Netze der grössten Bahnen weichen im Gesamtzustand nicht wesentlich voneinander ab: SBB 2,7, BLS 2,8, RhB 2,8, MGB 2,6, ZB 2,8, SOB 2,6, übrige Netzbetreiber 2,8. Jedoch sind etwa die Sicherungsanlagen bei der BLS mit der Note 3,8 in einem auffallend schlechteren Zustand als bei der SBB (2,7), der RhB (2,4) oder der SOB (2,3). Die Noten basieren aber auf einer Eigenbeurteilung der Bahnen. Und laut BLS sagt die Note nur etwas über das Alter und den Erneuerungsbedarf aus, die Sicherheit sei trotzdem gewährleistet. Doch haben Handweichen, wie sie auf 20 BLS-Bahnhöfen noch immer vorhanden sind, 2011 und 2007 Unfälle verursacht. **Fi**

auch dazu bei, dass die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und einzel-

ne Ausbauprojekte bei SBB und Privatbahnen umgesetzt werden können». **Fi**

Die Wahlen sind vorbei – aber noch nicht ganz

Nochmals an die Urnen in SO und SG!

«Nach den Wahlen ist vor den Wahlen» ist ein oft gehörter Spruch. Nie stimmt er mehr, als wenn ein zweiter Wahlgang nötig ist.

Die nationalen Wahlen haben mit einer Niederlage für die fortschrittlichen Kräfte geendet. Für die nächsten vier Jahre sind harte Auseinandersetzungen zu erwarten, wenn es darum geht, sozial- und umweltpolitische Anliegen von «rot» und «grün» zu verwirk-

lichen oder wenigstens zu verhindern, dass sich das Rad zu sehr in die falsche Richtung dreht.



Roberto Zanetti, Solothurn

In der Schweiz müssen nationale Vorlagen sowohl vom National- wie vom Ständerat verabschiedet werden. «Falsche» Entscheidungen des einen Rats können deshalb vom anderen korrigiert werden, und deshalb ist die Zusammensetzung beider Räte gleich wichtig.

Zweite Wahlgänge stehen an

Während die Wahlen in den Nationalrat nach eidgenössischem Recht durchgeführt werden, sind die Ständeratswahlen kantonal geregelt. In Appenzell Innerrhoden wählt jeweils die

Landsgemeinde im April den Ständesvertreter, in den Kantonen Jura und Neuenburg werden die Ständeräte nach Pro-



Paul Rechsteiner

porzrecht gewählt, in den anderen nach Majorzrecht. Wo in diesen Kantonen im ersten Wahlgang nur ein/e Kandidat/in oder gar keine/r das absolute Mehr erreicht hat, finden in den nächsten Wochen zweite Wahlgänge statt. Der SEV ruft alle Mitglieder auf, an diesen Wahlgängen teilzunehmen und den «roten» und «grünen» Kandidat/innen die Stimme zu geben. Insbesondere gilt dies für SEV-Mitglied Roberto Zanetti im Kanton Solothurn und für SGB-Präsident Paul Rechsteiner in St. Gallen. **SEV**

Mit dem Beginn der Wintersaison startet der SEV eine spezielle Kampagne in der Bergbahnbranche



«Diese Leute wissen nicht, was der SEV ist»

Häufig prekäre Anstellungsbedingungen, und kaum Erfahrungen mit Gewerkschaften: Die Bergbahnbranche ist für den SEV eine besondere Herausforderung – in Graubünden erst recht.

■ **kontakt.sev:** Erste Wintersportorte haben die Saison begonnen. Was ist vom neuen Winter zu erwarten?

Peter Peyer: Wir stehen vor einem sehr anspruchsvollen Winter. Sollte dann auch noch der Schnee fehlen, wird es ganz schwierig – zumindest in Graubünden!

■ **Wird es in Graubünden schwieriger als in andern Regionen?**

Die Frankenstärke schlägt in Graubünden stärker durch als an andern Orten, wo mehr Touristen aus Asien und dem arabischen Raum kommen. Die Einschränkung bei den Zweitwohnungen, die Nähe zu Österreich – das kommt in Graubünden alles zusammen. Die

Logierzahlen nehmen in Graubünden ständig ab, während andere Regionen gar leicht ausbauen können.

■ **Bedeutet das, dass der Wettlauf mit dem Bau immer neuer Anlagen weniger stattfindet?**

Nein, der findet trotzdem statt! Das belastet die Unternehmen zusätzlich. Die grossen Orte sind voll in diesem Wettbewerb.

■ **Einfach gesagt: Man baut neue Bahnen und stellt weniger Personal ein?**

Man baut Beschneiungsanlagen und modernere Bahnen, dafür stellt man Leute so knapp wie möglich ein, und man zahlt natürlich keine Spit-

zenlöhne. Ein Beispiel aus einem mittelgrossen, eher familiär ausgerichteten Skigebiet: Sie zahlen einem Patrouilleur brutto 2800 Franken im Monat. Die grösseren Gebiete zahlen etwas besser; 3200, maximal 3500 Franken brutto sind dort das Übliche.

■ **Der SEV hat bisher nur kleine Schritte in die Branche hineingemacht. Was soll sich ändern?**

Es ist eine gewerkschaftsferne Branche. Die Berner Unternehmen sind etwas offener, auch weil sie verstanden haben, dass sie selbst von einer Zusammenarbeit profitieren können: Dank dem Vertrag mit dem SEV können sie Ausnahmen im Arbeitszeitgesetz anwenden, die ihnen nützen. Die Bündner sind da immer noch stark ideologisch behaftet; sie trauen sich nicht, einen solchen Schritt zu machen. Sie versuchen lieber, beim Personal zu sparen. Das Personal selbst organisiert sich kaum; teils aus Unwissen, teils aus Angst.

■ **Was tun?**

Die spezifische Werbekampagne, die wir an der Branchentagung am 14. November lancieren wollen, soll der Start sein für ein niederschwelliges Angebot: Die Leute sollen den SEV zuerst einmal kennenlernen können und sich ein eigenes Urteil bilden. Wir wollen ihnen die Furcht nehmen vor

der Gewerkschaft. Sie können bündeln haben wir einzelne zuerst mal schauen: Was ist Mitglieder. Über sie möchten

«Ein mittelgrosses, eher familiär ausgerichtetes Skigebiet zahlt einem Patrouilleur brutto 2800 Franken im Monat.»

Peter Peyer, SEV-Regionalsekretär in Chur, Branchenverantwortlicher Touristik

das eigentlich, was machen die Leute dort, nützt es mir etwas als Mitarbeiter einer Bergbahn? Erst danach sollen sie näher hingehen.

■ **Man muss also nicht gleich von Anfang an zahlen, sondern kann erst mal schauen. Aber wie läuft das konkret; geht ihr in die Orte und verteilt Prospekte?**

Nein, genau das wird nicht funktionieren. Es gibt schon gar nicht diesen einen, geeigneten Ort. Ein zweites Problem: Wenn ich zu einer Eisenbahn gehe, werden auch jene, die nicht Mitglied sind, schon vom SEV gehört haben; sie wissen vielleicht, dass wir die Lohnverhandlungen führen. In der Bergbahnbranche ist es komplett anders: Diese Leute wissen nicht, was der SEV ist, und wenn sie wissen, was eine Gewerkschaft ist, werden sie nicht an uns denken, sondern an eine andere, die für sie eher ein Schreckgespenst ist.

■ **Wie soll es denn laufen?**

Unser Konzept sucht den Zugang über die Mitglieder, die wir schon haben. Das sind wenige pro Ort, aber in allen wesentlichen Regionen in Graubünden

wir weitere Leute ansprechen. Beispielsweise indem wir unseren Mitgliedern vorschlagen, dass sie an die Branchentagung noch einen Kollegen mitnehmen sollen, der nicht SEV-Mitglied ist, einfach aus Interesse am Thema. Diesen werden wir dann anbieten, vorerst einmal zu schnuppern: Sie bekommen die Zeitung, die Informationen, alles unverbindlich und kostenlos.

■ **Was ist das Ziel?**

Natürlich wollen wir nach Abschluss dieser Phase in der Branche mehr Mitglieder haben. Wir wollen die Leute davon überzeugen, dass es gerade in einer Branche, wo die Arbeitsbedingungen teilweise prekär sind, für die Angestellten eine Stärkung ist, Mitglied des SEV zu sein. Der SEV kann ihnen helfen in Fragen des Lohns, der Arbeitszeit, allgemein bei den Anstellungsbedingungen, und sie können sich auch gegenseitig unterstützen. Sie sollen sehen, dass man gemeinsam etwas erreichen kann, im Interesse der Anstellungsbedingungen, im Interesse der Sicherheit, aber auch im Interesse der Unternehmen.

Touristik-Tagung am 14. November in Thun

«Aufrüsten am Berg – Sparen bei Personal und Sicherheit?»

ist der Titel der Branchentagung Touristik.

Diese findet am 14. November von 11 bis 16 Uhr in Thun statt. Der SEV will seinen Mitgliedern und weiteren Interessierten aus der Bergbahnbranche die Gelegenheit bieten, über Sicherheit und Verantwortung zu diskutieren.

Neben einem Erfahrungsaustausch untereinander bietet sich auch die Möglichkeit, mit Fachleuten vom Bundesamt für Ver-

kehr zu sprechen. Der Leiter des Rechtsdienstes Peter König und der Leiter der Sicherheitsüberwachung Hanspeter Egli stehen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Red und Antwort.

Angesprochen sind Mitarbeitende von Bergbahnen, Pisten- und Rettungsdiensten, technisches Kaderpersonal und Personalverantwortliche; eine Mitgliedschaft im SEV ist nicht Voraussetzung für die Teilnahme.

Kurzentschlossene können sich noch anmelden unter

www.sev-online.ch/touristik



Peter Peyer auf Alp Grüm an der Bernina-Strecke, einem touristischen Teil des RhB-Netzes

■ Die Aktion läuft über zwei Winter- und eine Sommersaison, also das Schwergewicht im Winter. Müssten nicht vermehrt die Jahresangestellten im Fokus stehen?

Eigentlich ja. Aber in den grossen Unternehmen gibt es kras-

senten. Wir wissen natürlich auch, dass teilweise Missbrauch betrieben wird: Leute, die im Sommer auf dem Bau arbeiten, melden sich Ende Saison arbeitslos, geben die Arbeit im Skigebiet als Zwischenverdienst an und arbei-

Aber sie spürt natürlich den Lauf der Wirtschaft, sie spürt die Frankenstärke, sie spürt die generelle Situation des Tourismus in Graubünden. Sie merkt aber auch die Ratlosigkeit unter den klassischen Touristikern. Es stellt sich deshalb die Frage, wie sich die RhB in dieser Situation positionieren wird. Wenn die Touristen ausbleiben, die zum Skifahren, zum Übernachten, zum Wandern oder in die Bäder kommen, fehlen sie auch der RhB als Kunden. Deshalb sollte die RhB wieder eine aktivere Rolle im Bündner Tourismus übernehmen. Das ist sowohl im Interesse des Tourismus als auch der RhB selbst.

■ Wo sind die Schwachstellen ausserhalb des Tourismus?

Das ist insbesondere der ganze Güterverkehr. Die RhB kann teilweise nicht mithalten, weil die Strasse nicht die vollen Kosten zahlen muss. Der Kanton Graubünden kann wirklich kein Interesse haben, dass die RhB irgendwann den Güterverkehr einstellt und alles auf der Strasse transportiert wird! Zusätzlich gibt es weiterhin einen

starken Bedarf an Infrastruktur und Rollmaterial. Auch da wird meines Erachtens der Kanton seine Verantwortung übernehmen und Geld einschiessen müssen. Das Geld ist vorhanden: Graubünden hat das höchste Pro-Kopf-Vermögen aller Schweizer Kantone. 50 Millionen mehr für neues RhB-Rollmaterial bringen dem Tourismus sofort spürbar mehr als neue, teure Olympiapläne.

■ Wechseln wir noch zur Busbranche: Der SEV hat einen Vertrag mit der Stadtbuss Chur erkämpft, die auch die Engadin Bus betreibt. Gelten dort die Umstände des Tourismus oder ist das normale Regionalverkehr?

Es ist ein Nahverkehr mit sehr starken saisonalen Schwankungen. Der massive Unterschied von Sommer- und Wintersaison ist auch bei Engadin Bus sichtbar, weshalb sie auch mit vielen saisonalen Angestellten arbeiten. Insgesamt geht es allerdings dem Oberengadin touristisch noch recht gut.

■ Und der Stadtbuss Chur?

Das ist allgemein gut planbarer

Verkehr, der übers ganze Jahr hinaus weitgehend stabil ist. Auch beim Personal hat sich die Situation einigermassen beruhigt, nicht zuletzt dank des Vertrags. Es sind noch ein paar Optimierungen nötig, beispielsweise bei der Dienstplanung, da sind wir dran. Wenn wir zwei, drei Jahre zurückschauen, sind wir auf einem guten Weg. Man spürt heute auch eine Offenheit von der Führung her. Da haben wir viel erreicht!

Interview: Peter Moor

«Der SEV kann den Bergbahnangestellten helfen in Fragen des Lohns, der Arbeitszeit, bei den Anstellungsbedingungen allgemein, und sie können sich auch gegenseitig unterstützen.»

se Unterschiede: Meines Wissens hat die Weisse Arena Laax-Flims-Falera im Winter gut 1000 Mitarbeitende, im Sommer sind es vielleicht 200. Die grosse Masse ist im Wintertourismus. Dann wird «industrieller» Tourismus betrieben, alles andere sind Nischenangebote. Aus Gewerkschaftssicht wären die Jahresangestellten in der Tat die attraktivste Berufsgruppe, aber die grössten Probleme haben die andern, die nur saisonal angestellt sind.

■ Wo liegen die Probleme?

Wir treffen ganz verschiedene Leute. Solche, die im Sommer als Bauer arbeiten, andere sind Studentinnen und Stu-

den zu sehr tiefen Löhnen, weil die Arbeitslosenkasse die Differenz ausgleicht. Das ist nicht ein Missbrauch durch die Personen, die so vorgehen, sondern eine indirekte Subvention der Bergbahnbranche, die toleriert wird durch die Unternehmen, die kantonalen Ämter für Industrie, Gewerbe und Arbeit und die Arbeitslosenkasse.

■ Du bist für die Touristik zuständig, aber auch für die RhB, die ja auch rund zur Hälfte als Tourismusbahn gilt. Wie sieht es dort aus; gilt auch dort die negative Einschätzung, die du für Graubünden machst?

Insgesamt geht es der RhB gut.

BIO

Alter Nächstens 50

Familie Verheiratet, zwei Töchter

Werdegang Kaufmännische Ausbildung, Kindergärtner, Politiker, Gewerkschaftssekretär

Freizeit Chor (als Sänger und im Vorstand Chor Mischedau Trin), Ferien in Sardinien («auch wenn das nicht gerade den Bündner Tourismus unterstützt»), kochen, lesen, Führungen im Festungsmuseum Sperre Trin (www.sperretrin.ch)



Besser unterwegs. 

Rund 3'000 engagierte Mitarbeitende sorgen dafür, dass jedes Jahr 60 Millionen Fahrgäste und jeden Tag 35'000 Tonnen Güter zuverlässig und sicher ihr Ziel erreichen. Wir gestalten die Bahn und den öffentlichen Verkehr aktiv mit und sind dank unserer regionalen Verankerung nahe bei den Kunden. Verstärken Sie unsere bestehenden und aufgestellten Lokführer/innen-Teams an den verschiedenen Standorten als

Lokomotivführer/in

Teilzeit möglich

Ihre Herausforderung: Je nach Arbeitsort sind Sie im Personenverkehr und/oder Güterverkehr tätig. Dabei führen Sie an der Spitze der BLS-Personenzüge unsere Reisegäste komfortabel und pünktlich an das Reiseziel oder transportieren mit die Ihnen zugewiesenen Güterzüge sicher von A nach B. Mit Ihrem professionellen Kundenservice tragen Sie zum guten Bild unseres Unternehmens bei.

Ihr Beitrag: Sie verfügen über eine erfolgreich abgeschlossene Weiterbildung als Lokomotivführer/in der Kategorie B, gemäss VTE. Zudem verfügen Sie über einen Fahrausweis Kategorie B für Strassenfahrzeuge. Mit einem ausgeprägten Dienstleistungsbewusstsein können Sie aktiv auf die Bedürfnisse unserer Kunden eingehen. Sie haben deutsche oder französische Muttersprache mit Kenntnissen der anderen Sprache auf dem Niveau A1 (Telc oder Delf) und von Vorteil Kenntnisse auch in Italienisch.

Steigen Sie ein! Ein persönliches, wertschätzendes Umfeld bietet Ihnen beste Voraussetzungen Ihre Stärken und Ideen einzubringen und die Zukunft der BLS mitzugestalten. Die Vielfalt des öffentlichen Verkehrs wird Sie faszinieren.

Wollen Sie etwas bewegen? Ergänzende Informationen und die detaillierten Stellenausschreibungen finden Sie unter www.bls.ch/jobs

zuverlässig, ambitioniert, sympathisch

 www.bls.ch

14 Gründe für die Mitgliedschaft in der Gewerkschaft

Aktiv dabei sein, statt nur zuschauen

Auf die Frage «Warum bist du Mitglied der Gewerkschaft?» wurde schon geantwortet: «Weil alle andern im Betrieb auch dabei sind.» Das ist natürlich ein guter Grund! Manchmal hören wir aber auch, insbesondere wenn wir Junge für eine Mitgliedschaft zu gewinnen suchen: «Gewerkschaft? Was ist das?» – Deshalb listen wir hier 14 Gründe für die Mitgliedschaft auf.

1. Spass haben. Das Leben besteht aus mehr als der Arbeit. Wir wollen auch Spass haben, ein Hobby pflegen, zusammen Sport treiben, etwas Neues entdecken, ein gemeinsames Wochenende erleben. Für all das gibt es auch die Gewerkschaft. Von der Jugendkommission über die Frauen- und Migrant/innen-Strukturen bis zu den Seniorenwandergruppen, von den sporttreibenden über die malenden bis zu den philatelistischen Eisenbahner/innen trifft man sich mit Leuten mit gleichen Interessen und gleicher Wellenlänge.

2. Rechtsschutz erhalten.

Ob bei einem Streit mit dem Arbeitgeber oder bei einer ungerichteten Anschuldigung von Kund/innen: Der SEV lässt seine Mitglieder nicht hängen. Die Fachleute der Rechtsschutzabteilung beraten euch, und im Bedarfsfall übernimmt die Gewerkschaft auch die Kosten eines Anwalts. Das ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für einen geringen jährlichen Beitrag können SEV-Mitglieder zusätzlich die Multi-Rechtsschutzversicherung abschliessen, die in allen Lebenslagen (für sie und ihre Familienmitglieder) juristischen Beistand sichert.

3. Vom GAV profitieren.

Der gesetzliche Schutz für Arbeitnehmer/innen ist in der Schweiz schwach. Besser geht es jenen, die in Betrieben und Branchen mit einem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) arbeiten. Ob Löhne, Ferien, Urlaub oder Zulagen: In den GAV-Verhandlungen vereinbaren die Gewerkschaften mit den Arbeitgebern

Leistungen, die weit über die gesetzlichen Mindeststandards hinausgehen. Zugegeben: Davon profitieren alle. Gute Verhandlungsergebnisse gibt es aber nur dank der Gewerkschaftsmitglieder.

4. Mitreden und mitbestimmen dank der Peko.

In den meisten Betrieben wird «oben» befohlen und «unten» ausgeführt. Es geht aber auch anders: Dank den Personalkommissionen (Peko) kann das Personal seine Anliegen einbringen. Die gewählten Mitglieder dieser Kommissionen sind demokratisch legitimiert. Alle Mitarbeitenden können bei den Peko-Wahlen mitmachen und sich auch wählen lassen. Die weitaus meisten Peko-Mitglieder gehören dem SEV an. Sie arbeiten mit der Gewerkschaft zusammen und erhalten von dieser wenn nötig Rückendeckung. Das macht stark. Dank der Peko haben die Beschäftigten eine Anlaufstelle, die dazu da ist, ihre Meinungen und Rechte zu vertreten. Wenn die Mitglieder der Peko die Meinungen und Anliegen vieler Angestellter kennen – auch deine! –, können sie etwas bewirken.

5. Mitreden können.

Auch in den Kommissionen und Sektionen des SEV hat man ein offenes Ohr für deine guten Ideen. Gemeinsam wird darüber diskutiert, wie man sie verwirklichen kann. Denn eine gute Idee bewirkt nur etwas, wenn sie umgesetzt wird. Gemeinsam mit den Kolleg/innen schaffst du das!

Zusätzlich führt der SEV bei Bedarf Umfragen unter seinen Mitgliedern durch, deren Ergeb-

nisse er in die Verhandlungen mit den Arbeitgebern einbringt.

6. Von Weiterbildung profitieren.

Das Weiterbildungsinstitut der Gewerkschaften namens «Movendo» bietet Kurse an in den Bereichen Politik, Wirtschaft, Sozialversicherungen, Arbeit und Recht, Kommunikation, Zusammenarbeit und Lebensgestaltung sowie Arbeitsinstrumente und -methoden. Auch der SEV und seine Kommissionen bieten eine Vielzahl von Kursen und Weiterbildungs-tagungen an. Als Gewerkschaftsmitglied bist du dabei – und zwar gratis und auf Arbeitszeit!

7. Ansprechpartner haben.

Wenden deine Vorgesetzten den GAV richtig an? Wirst du bei der Diensterteilung benachteiligt? Kriegst du die Freitage, die du zugute hast? Und hättest du nicht auch in den Ferien Anspruch auf Zulagen? Bei solchen und andern Fragen kannst du dich als Gewerkschaftsmitglied an die Verantwortlichen deiner SEV-Sektion oder direkt an die Gewerkschaftsprofis wenden. Sie kennen nicht nur Standardantworten, sondern haben ein offenes Ohr für deine persönlichen Anliegen.

8. Eine Unfallversicherung haben.

Dass du als Arbeitnehmer/in eine Betriebs- und Nichtbetriebsunfallversicherung hast, ist eine Errungenschaft der Gewerkschaften. Mit der beliebten SEV-Kalender-Unfallversicherung kriegst du (und dein/e Partner/in) nach einem Unfall finanzielle Hilfe.

9. Informiert sein. Als Mitglied des SEV erhältst du vierzehntäglich die Gewerkschafts-

zeitung «kontakt.sev» zugestellt mit vielen Informationen aus dem Arbeitsleben in deinem Betrieb und in verwandten Branchen. Diese und weitere Informationen gibt es auch im Netz unter www.sev-online.ch, der Internetseite des SEV. Regelmässig geben der SEV und der Schweizerische Gewerkschaftsbund auch Broschüren und Ratgeber zu aktuellen Fragen heraus. Sie sind für dich als Mitglied gratis.

10. Solidarität erfahren.

Die Gewerkschaft ist eine Vereinigung, die die Interessen von Angestellten vertritt. In der Schweiz sind die Gewerkschaften unabhängig von Parteien oder dem Staat. Sie helfen bei Problemen am Arbeitsplatz. Sie schliessen Gesamtarbeitsverträge für höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen ab. Der SEV ist Mitglied des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB), der auf eidgenössischer Ebene tätig ist. Der SEV hat über 40 000 und der SGB via seine 16 Mitgliedsgewerkschaften 380 000 Mitglieder. Nur weil derart viele Menschen solidarisch zusammenstehen, können SEV und SGB Erfolge erzielen.

11. Aktive Politik betreiben.

Der SGB vertritt in unzähligen eidgenössischen Kommissionen die Arbeitnehmerinteressen. Er tut dies auch durch Eingaben und Vernehmlassungen an den Bundesrat und die Bundesämter. Der SGB beschliesst Parolen bei Volksabstimmungen und führt Abstimmungskampagnen durch. Er lanciert selbst Initiativen und ergreift

gegebenenfalls das Referendum gegen Gesetzesvorlagen. Als Gewerkschafter/in hast du die Möglichkeit, bei einer massgeblichen Kraft der schweizerischen Politik mitzumachen und dich selber in die politische Arbeit einzubringen, wenn du dich auf der Strasse, in einem Parteigremium oder in einem Parlament engagierst.

12. Von Sonderangeboten und Rabatten profitieren.

Mitglieder des SEV profitieren von Sonderkonditionen und Rabatten unter anderem bei den Krankenversicherungen KPT, Atupri und ÖKK, bei den Helvetia-Versicherungen und bei der Bank Coop. Rabatt gibt es auch bei den Firmen Büwo, Kehrl & Witra, Adam-Touring, Personalshop, Hertz und Avis. Denn eine Gewerkschaft begleitet ihre Mitglieder nicht nur bei der Arbeit, sondern auch in der Freizeit und in allen Lebenslagen.

13. Billigere Ferien, finanzielle Hilfe.

Der SEV bietet seinen Mitgliedern Sonderkonditionen in den eigenen Ferienwohnungen und im Parkhotel Brenscino in Brissago. Beim Erwerb von Reka-Schecks werden grosszügige Rabatte gewährt. Bei unverschuldeten finanziellen Notlagen besteht auch die Möglichkeit für rückzahlbare Sozialdarlehen und Kredite oder für Notunterstützungen.

14. Mit andern zusammen sein.

In der Gewerkschaft ist man dabei, weil die andern auch dabei sind. Das ist die kürzeste – und eine gute! – Begründung, warum ein Beitritt zur Gewerkschaft auch für dich Sinn macht.

SEV



«Die Gewerkschaft» gibt es nicht: Wir alle, die uns einsetzen für eine bessere (Arbeits-)Welt, sind die Gewerkschaft, du, ich, er und sie – viele, sehr viele!

Rund 3000 Personen arbeiten in Olten bei der SBB und ihren Tochterfirmen

«Der grosse Ausbau und die Zentralisierung in Olten sind für den SEV gleichzeitig Herausforderung und Chance.»

Elena Obreschkow, Sektionscoach



Das neue Leben der Eisenbahnerstadt Olten

160 Jahre nach dem Beginn des Bahnzeitalters erlebt Olten seine zweite Geburt als Eisenbahnerstadt. Bereits sind es über 2700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die für die SBB in Olten arbeiten, mit den Töchtern gehen 3000. Tendenz nach wie vor leicht steigend. Eine Stadtrundfahrt der andern Art.

Über Olten lichten sich die Herbstnebel und eine anfänglich noch schwache Sonne scheint in die bunt verfärbten Bäume. Gut versteckt schlängelt sich der Depotweg durch die Ursprünge der Bahn in Olten, bis schliesslich ganz im Norden die Strasse endet und nur noch Gleise übrig bleiben. Hier findet sich die Niederlassung von Infrastruktur Instandhaltung, der Ausgangspunkt unserer Stadtrundfahrt.

1 – Depotweg

Signale, Stellwerke, Schotter und Schienen gilt es laufend zu unterhalten und bei Störungen sofort zu reparieren. Michael Burkhard, ein Mann mit

langer Bahnerfahrung, beschreibt das weitverzweigte Einsatzgebiet und die Zusammenarbeit mit externen Partnern, die aushelfen, wenn die eigenen 140 Leute nicht reichen. Hier ist eine Männerwelt: Nur gerade drei Frauen gehören zum Team. Die Arbeit ist meist schwer; eine «kleine» Schraube ist fünf Zentimeter lang und hat einen Zentimeter Durchmesser.

2 – Industriestrasse

Einzelne Bauten auf dieser Seite der Industriestrasse haben wohl noch das Dampfzeitalter erlebt. Aber heute riecht es nicht mehr nach Russ und Kohle, sondern nach Schokolade; die Fabrik von Lindt trennt die

älteren Bahnbauten vom modernen Komplex des Industriewerks. Gegen 850 Personen arbeiten dort. Das Werk ist damit klar der grösste SBB-Teilbereich in Olten. Werkleiter Anton Lenherr ist zuversichtlich, dass weiteres Wachstum möglich ist. Den Optimismus stützt er nicht nur auf die Fahrzeugbeschaffungen der SBB, sondern auch darauf, dass das IW Olten die Instandhaltung der Flirt-Züge übernimmt. «In Europa sind 900 Flirt-Kompositionen im Einsatz; da liegt für uns etwas drin!», zeigt er sich zuversichtlich. Unter seinen Vorgängern wurde im Werk die Kaizen-Methode aufgebaut, aber er möchte offener weitergehen, was die Organisation

angeht, und gleichzeitig die Eigenverantwortung der Mitarbeiter stärken.

Die Werkteile sind hier noch grösser als auf der andern Strassenseite: Räder, Achsen, Pendelzüge, und doch: Immer mehr geht es um Elektronik. Und eine Zugtoilette ist nicht mehr ein WC-Ring mit einem Loch drunter, sondern eine fahrende Kläranlage.

3 – Gösgerstrasse

Die Besichtigungstour nähert sich dem Bahnhof. Das als Nebelnest verschriene Olten zeigt sich von seiner schönsten Seite, und die Szene ändert sich: Nun ist Hochsicherheit angesagt. Der Zugang zur neu erbauten Betriebszentrale ist nur

durch eine Sicherheitsschleuse möglich, und bis ins Innerste – zum Kommandoraum – gilt es noch mehrfach, gesicherte Türen zu öffnen, wobei unterschiedliche Codes einzutippen sind. Zwischen 30 und 80 Zugverkehrsleiterinnen und -leiter sind pro Schicht an der Arbeit, um für flüssigen Verkehr auf den Schienen zu sorgen. Noch sind nicht alle Gruppen im Einsatz, als letztes wird in einigen Wochen der Bahnhof Bern nach Olten umziehen. Dann werden rund 370 Personen ihren Arbeitsplatz hier haben. Alles ist modern, technisch und ausgesprochen still. Auf Schallschutz wurde besonderen Wert gelegt, betont Thomas Wirz, Leiter Operation. Die



Einsatzzentrale der Transportpolizei



Regionales Operation Center Personenverkehr

Was ist wo in Olten:

- 1 Infrastruktur Instandhaltung
- 2 Industriewerk
- 3 Betriebszentrale
- 4 Bahnhof
- 5 Aarepark
- 6 Uniform-Center
- 7 Immobilien
- 8 Arbeitsmarkt-Center
- 9 Transportpolizei

Betriebszentrale ist ein Vorzeigestück: Fast täglich finden Führungen statt, wobei die Gäste den Kommandoraum nicht betreten, sondern von einem verglasten Erker aus dem Treiben folgen. Im Normalfall ist es ruhig, bei Störungen soll es so ruhig wie möglich bleiben; dafür ist alles vorbereitet, bis hin zu den verschiedenfarbigen Westen, die die entsprechenden Personen als verantwortlich in ihrer Funktion erkennbar machen.

Der Neubau an bester Lage zwischen Wald und Fluss erlaubt einen neuen Ausblick auf Olten: Die Terrasse bietet beste Sicht auf Stadt und Gleise. Wie sich im Verlauf des Tages noch herausstellen wird, sind die Terrassen eine versteckte Qualität des Bahnorts Olten.

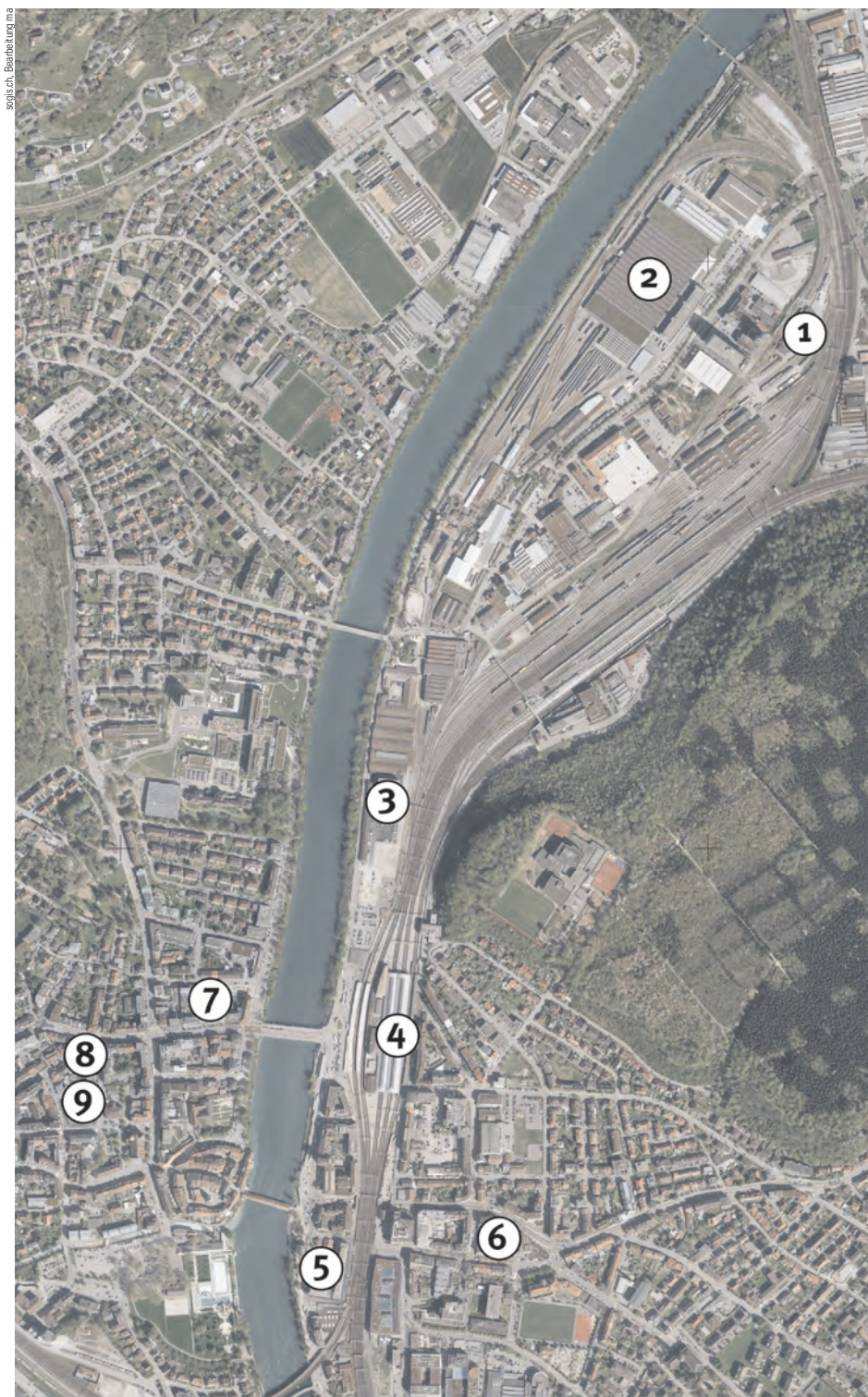
4 – Bahnhof

Von der spektakulären Betriebszentrale geht es weiter ins Bahnhofgebäude, das als Inselbau zwischen den Perrons thront. Unscheinbar im zweiten Stock findet sich eine Mini-variante der Zentrale: das Regionale Operation Center Personenverkehr (ROCP). Auch hier zeigen Bildschirme die Betriebslage in der ganzen grossräumigen Region an; auch hier

ist es im Normalbetrieb ruhig, doch wenn etwas aus dem Takt gerät, wird es schnell sehr lebendig. Von hier aus erfolgen auch die Durchsagen auf unbedienten Stationen und in den Regionalzügen. Absprachen erfolgen mit der Betriebszentrale und mit dem «grossen» OCP in Bern, das sich um den Fernverkehr kümmert. Dominik Wyss, der das ROCP präsentiert, ist ein Lokführer, seine Kolleginnen und Kollegen bringen Erfahrungen aus andern Bahnbereufen mit, was viel Fachwissen zusammenbringt, um bei Störungen die geeigneten Lösungen zu finden.

Es folgt ein abrupter Szenen- und Stimmungswechsel: Auf Gleisniveau treffen wir Reto Bollhalder, zuständig für den Verkauf im Marktgebiet Olten. Noch ist dem Billettschalter das Reisebüro angegliedert, doch dessen Tage sind gezählt. Eine traurige junge Reiseverkäuferin blickt der Umstellung entgegen. Künftig wird sie am Schalter arbeiten, doch wenn sich ausserhalb der SBB eine Möglichkeit ergäbe, wo sie ihr Reise-Fachwissen einsetzen könnte, würde sie kaum ablehnen. Viele Reisende steigen in

Fortsetzung auf Seite 12



Schaufensterwand des Uniform-Centers



Wandbild bei Infrastruktur Instandhaltung



Ein neuer Blick auf Olten: Aussicht von der Terrasse der Betriebszentrale in Richtung Süden. Links ist das bisherige Zentralstellwerk sichtbar.

Fortsetzung von Seite 10

Olten lediglich um; das zeigt sich auch in den Ranglisten: Bei den Passagierzahlen ist Olten die Nummer 9 der Schweiz, beim Verkaufsumsatz lediglich auf Platz 20.

Olten ist natürlich auch Standort für Lokführer von Personen- und Güterverkehr und Zugpersonal; insgesamt rund 200 Personen.

5 – Bahnhofstrasse

Es geht weiter südwärts; wer es eilig hat, folgt der Bahnhofstrasse, die in Olten deutlich weniger spektakulär ist als in Zürich; schöner ist der Weg am Aareufer. Das Ziel: Der neu erbaute Aarepark; äusserlich kein Gewinn fürs Stadtbild, umso mehr als er das historisch bedeutsame Distelhaus umfliesst, um nicht zu sagen erdrückt. Innen jedoch ist er komfortabel ausgebaut nach dem gleichen Arbeitsplatzkonzept wie die neuen Verwaltungsgebäude der SBB in Bern und Zürich. Über 800 Personen arbeiten im Aarepark.

Im Südteil findet sich der Hauptsitz von SBB Cargo, der Gebäudeteil entlang der Gleise wird weitgehend von Infrastruktur Mitte genutzt. Die Hoffnung, alle Arbeitsplätze in Olten hier unterbringen zu können, erwies sich jedoch als zu optimistisch: Weiterhin finden sich auch Infrastruktur-Mitarbeiter auf der andern Seite der Gleise. Die Skepsis, die anfänglich gegenüber den Bürokonzepten herrschte, hat sich weitgehend gelegt. Ruedi Suter, der bei Fahrplan und Netzdesign arbeitet und auch deren Peko präsidiert, findet,

Der SEV in Olten

Im Gegensatz zu den anderen grossen Verwaltungsstandorten der SBB ist der SEV in Olten nicht mit einem Sekretariat vertreten. Anlaufstelle für die Mitglieder ist das Zentralsekretariat in Bern.

Fast alle Unterverbände sind in Olten mit Sektionen oder Gruppen aktiv. Im August fand erstmals ein Treffen statt, um die Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Berufsgruppen miteinander bekannt zu machen.

Sektionscoach Elena Obreschkow sieht Olten gleichzeitig als

Herausforderung und Chance: «Wir sind an vielen Standorten stark, aber insbesondere im Aarepark müssen wir besser sicht- und spürbar werden; dort liegt für den SEV noch viel drin!»

Der SEV hat sich dieses Jahr dafür eingesetzt, dass der Wechsel nach Olten nicht den Verlust der Regionalzulage nach sich zieht, leider ohne Erfolg.

Präsident Giorgio Tuti kündigt an, dass Olten in den Schwerpunkten 2016 des SEV genannt wird: «Wir wollen eine verstärkte Präsenz ernsthaft prüfen.»

man habe ihn «zum Glück gezwungen»: Er fühle sich viel wohler am täglich freigeräumten Arbeitsplatz.

Empfang, Personalrestaurant sowie die Sitzungszimmer, aber auch Garderoben und Duschen werden von Cargo und Infrastruktur gemeinsam genutzt, und auch der Zugang zur Terrasse steht allen offen. Hier geht der Blick nun Richtung Jura, sofern man nicht lieber ins direkt gegenüberliegende Schwimmbad schaut.

6 – Aarauerstrasse

Nun verlassen wird die Gleisachse und gehen ostwärts ins Stadtgebiet. Die Hauptsitze der Tochterfirmen SBB Cargo International und Login lassen wir rechts liegen und betreten einen Komplex, dem anzusehen ist, dass er ursprünglich als Einkaufscenter erbaut wurde. Der Kleiderladen im Untergeschoss ist jedoch nur für ausgewählte Kundschaft geöffnet.

Hier finden sich die Berufskleider aller SBB-Mitarbeitenden. 99 Prozent des uniformierten Personals trägt Kleider «ab Stange». Wer neu beim Unternehmen ist, sollte einmal vorbeigehen, um die Masse nehmen zu lassen; diese sind dann im System hinterlegt und bei Bestellungen über Intranet schon eingepplant.

René Neidhart wird nächsten nach Indien reisen, um sich vor Ort zu vergewissern, dass nicht nur die sozialen Standards (vor allem: keine Kinderarbeit, gezielte Arbeitszeiten und angemessene Löhne) eingehalten werden, sondern auch die ökologischen Vorgaben, die die SBB an ihre Lieferanten stellt. Hier arbeiten Schneiderinnen und Logistiker, Einkäufer und Kaufleute. Auch hier bietet die SBB Lehrstellen an. Soeben platzt eine Klasse angehender Lokführer herein, und wir machen uns auf den Weg in den andern Stadtteil. Zwar spricht

man in Olten von linker und rechter Aareseite, aber eigentlich meint man: Links und rechts der Bahn.

7 – Frohburgstrasse

Nochmals landen wir in einem ehemaligen Warenhaus. Wo früher das Epa-Restaurant war, werden nun die SBB-Immobilien für weite Teile der Deutschschweiz verwaltet. Bahnhöfe, Grundstücke und Verwaltungsgebäude, aber auch Grossprojekte in Basel und Zürich. Schon fast überflüssig zu erwähnen, dass der kleinen Cafeteria eine Terrasse vorgelagert ist – allerdings reicht die Aussicht hier nur bis zum städtischen Oltner Bürgerhaus.

8 – Ringstrasse

Weiter geht es zum einzigen SBB-Vorgesetzten, der um jeden Mitarbeiter und jede Mitarbeiterin froh ist, die er verliert: Im Stadtzentrum befindet sich der Hauptsitz des Arbeitsmarkt-Centers, der internen Arbeitsvermittlung. Rolf Wullschleger ist schon nach wenigen Monaten mit dem neuen GAV zufrieden: Die auf sechs Monate verlängerte Präventionsphase führt dazu, dass kaum noch Leute stellenlos ins AMC kommen; fast immer lässt sich rechtzeitig eine Lösung finden. Immer mehr verlagert sich die Arbeit der Personalberaterinnen und Sozialarbeiter deshalb in die Laufbahnberatung. Künftig wollen auch AMC und Gesundheitsmanagement enger zusammenarbeiten, da die Erhaltung der Arbeitsfähigkeit bei beiden an erster Stelle steht. Das «Forum», wo früher Leute nach einem Stellenverlust vor

Ort Abklärungen trafen und Bewerbungen schrieben, ist fast verwaist. Etwas schade um den schönen Ausblick aus dem Rundbau ...

9 – Dornacherstrasse

Nur eine Haustür weiter findet sich die letzte Station des Rundgangs. Noch einmal ist es ein gesicherter Zugang: In einem unscheinbaren Bürobau findet sich die Einsatzzentrale der Transportpolizei. Von den 270 Mitarbeitenden haben nur wenige hier ihren Arbeitsplatz; die meisten sind den Posten in der Fläche zugeteilt. Bis vor Kurzem war hier auch das Kommando untergebracht, doch dieses wurde nun wieder nach Bern verlegt – näher an die Führung. Viele Männer und Frauen tragen Uniform, denn sie sind einsatzbereit, falls die Patrouillen unterwegs Verstärkung brauchen. Rund um die Uhr wird in der Einsatzzentrale die gesamtschweizerische Notfallnummer betreut, in einem andern Raum sind Spezialisten damit beschäftigt, Videobänder aus Zügen und Bahnhöfen auszuwerten.

Auf dem grossen Bildschirm laufen Bilder von verschiedenen Orten, aber anders als in der Eingangshalle des Aareparks, wo die Livebilder die schönsten Seiten der Schweizer Bahn zeigen, führt hier der Blick in dunkle Winkel, um Reisenden und Passanten Sicherheit zu gewähren.

Bald wird es dunkel in der Dreitannenstadt; Feierabendzeit. Während sich die Verwaltungsgebäude langsam leeren, ist im Betrieb Zeit für den nächsten Schichtwechsel.

Peter Moor (Text und Bilder)

■ Unterverband Administration und Services

«Wir müssen zeigen, dass wir stark sind»

Die Delegiertenversammlung des Unterverbandes AS bot vor allem Statutarisches.

SEV-Präsident **Giorgio Tuti** war gekommen, um über politische Aktualitäten zu sprechen. Das hiess natürlich einen Rückblick auf die eidgenössischen Wahlen vom 18. Oktober zu machen. Tuti bedauerte den Rechtsruck, der uns Gewerkschafter/innen zusätzlich Schwierigkeiten bringt. Insbesondere macht er sich Sorgen um die Renten, «nachdem das Reformpaket von Berset, wie es im Sommer im Ständerat diskutiert wurde, richtig und annehmbar schien». Mit der neuen Zusammensetzung des Nationalrates scheint die Erhöhung der AHV-Renten auf jeden Fall schwieriger zu werden. Das zweite wichtige

politische Thema ist die Abstimmung von Ende Februar über die 2. Gotthard-Röhre. Ein nationaler Aktionstag des SEV gegen das Bauvorhaben ist für den 2. Februar vorgesehen. Was die gewerkschaftlichen Aktualitäten betrifft, bekräftigte Tuti seinen Willen, «zu verhindern, dass der Liberalisierungswind weiterhin durch die SBB fegt». Der Präsident sprach auch über die Beziehungen zwischen dem SEV und den Peko. Darauf kam die Reihe an Zentralpräsident **Peter Kämpfer**, der über die Aktualitäten des Unterverbandes sprach. Nachdem ein kurzes Video den Kongress vom letzten Mai in Erinnerung gerufen hatte, gratulierte er insbesondere zwei AS-Mitgliedern zu ihrem guten Ergebnis bei den Nationalratswahlen, nämlich Edith Graf-Lit-

scher, die die Wiederwahl im Kanton Thurgau schaffte, und Urs Huber zum ersten Ersatzplatz hinter den wiedergewählten SP-Nationalräten Philipp Hadorn und Bea Heim (beide ebenfalls SEV-Mitglieder) im Kanton Solothurn. Urs Huber hätte eigentlich zu einem traktandierten Thema sprechen sollen, musste sich aber infolge Krankheit entschuldigen lassen.

Aktualitäten der Branchen

Für die Branche Personenverkehr ergriff **Ruth Schweizer** das Wort und erinnerte an die Tagung des Verkaufspersonals vom 31. Oktober. Dass sich von den total 1200 Gewerkschaftsmitgliedern in diesem Bereich bis zur DV nur 22 anmeldeten, enttäuschte sie schwer. Es gelte «Argumentationen zu entwickeln, die Reihen zu



Ruth Schweizer, Vizepräsidentin DV AS, und Rolf Feier, DV-Präsident.

schliessen und zu zeigen, dass wir stark sind», meinte sie.

Von Seiten der Transportpolizei bedauerte **Peter Rüegg** die neue Vorschrift des kürzlich ernannten Kommandanten über das Tragen der Uniform auf Dienstfahrten. Da dabei die Polizist/innen allein auf dem Zug sind, haben sie bisher Zivilkleider getragen. Das Tragen der Uniform erhöht laut Peter Rüegg die Risiken: «Wir verurteilen diese Entscheidung. Sie scheint uns weder besonders logisch noch besonders durchdacht.» Der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär **Jürg Hurni** hat in dieser Sache an die Direktion geschrieben und bisher noch keine Antwort erhalten. Für Peter Rüegg ist man «allein in Zivil nützlicher, da man nötigenfalls alarmieren kann, während man allein in Uniform Gefahr läuft, von den Ereignissen überrollt zu werden».

Im Bereich Infrastruktur drehte sich die Diskussion vor allem um die Zugverkehrsleiter/innen. Für die Branche Zentrale Dienste und Immobilien präsentierte **Roland Schwager** die Resultate einer im Juli 2015 durchgeführten Umfrage über das Desk-sharing und die Multispace-Arbeitsplätze. Zusammenfassend kann man sagen, dass die Mitarbeitenden mehrheitlich zufrieden sind mit der heutigen Lösung. Allerdings gibt es zwei wichtige Ausnahmen: die Klimatisierung und Heizung sowie die Geräuschemissionen. In Bezug auf Securitrans wurde die hervorragende Werbearbeit hervorgehoben. Bei den laufenden Lohnverhandlungen ist eine Einigung zustande gekommen, die aber der Verwaltungsrat noch absegnen muss.

Nicht nachlassen bei der Werbung!

Der Organisationsgrad könnte besser sein und es braucht noch grosse Anstrengungen, um bis Ende Jahr eine möglichst grosse Zahl neuer Mitglieder zu werben. Auf der anderen Seite unterstrich Roland Schwager, dass die Fusion zum AS nicht die befürchteten Kündigungen zur Folge hatte. Das von Zentralkassier Alois Bucher präsentierte Budget 2016 wurde diskussionslos genehmigt; der Mitgliederbeitrag bleibt bei 7 Franken.

Wahlen

Für den dieses Jahr verstorbenen René Zedi brauchte es einen Ersatz im GAV-Ausschuss, Denise Engel von der AS-Region Ost wurde einstimmig gewählt. Werner Amrein, Joël Jufer und René Zedi mussten in der GAV-Konferenz ersetzt werden, Mani Schaffer und Daniela Schelhammer wurden gewählt, ein Mandat bleibt vorderhand vakant. Vom demissionierenden Anton Döös übernimmt Manfred Egli die Aufgabe eines GAV-Delegierten für die Region Zentrum. Auch in der Region Ost kam es zu einem Wechsel, von Patrick Fausch von Stefan Bruderer übernimmt, der den Beruf wechselt. Joël Jufer wurde als Delegierter in die GAV-Konferenz SBB Cargo gewählt, die Delegation war bisher nicht vollzählig. Weil Jean-Pierre Isabella krankheitsbedingt abwesend war, wurde seine Verabschiedung als Mitglied der im Mai aufgelösten Fusionsbegleitkommission verschoben. Die DV 2016 finden am 24. Mai und am 25. Oktober erneut in Olten statt. *Henriette Schaffter/pan.*



Die Delegierten des Unterverbandes AS kamen in Olten zusammen und treffen sich 2016 wieder dort.

Stefan Giger: «Das Seco behauptet, der öV sei nicht betroffen, aber ...»

Unter der Bezeichnung Tisa werden im Geheimen internationale Vereinbarungen ausgehandelt, die eine **Deregulierung im Bereich des Service public** zum Ziel haben. Die Schweiz nimmt an diesen Verhandlungen teil, die sehr weite Bereiche betreffen wie die Wasserversorgung, das Gesundheitswesen, die Bildung, den Handel, die Post, die Gefängnisse, die Kultur oder das Sozialwesen. Aber auch der öV wäre betroffen, warnte **VPOD-Generalsekretär Stefan Giger**. Er zeigte den AS-Delegierten in aller Klarheit auf, worum es bei Tisa geht und warum solchen Abkommen misstraut werden muss:

«Unternehmen mischen sich so in die Gesetzgebung ein». Tisa enthält vor allem eine sogenannte «Ratchet»-Klausel, die bedeutet, dass eine einmal abgeschaffte Regulierung nie wieder eingeführt werden darf.

Deregulierungen und Privatisierungen verewigen?

Dass diese Klausel die Handlungsfreiheit der Behörden erheblich einschränken würde, erklärte Stefan Giger am Beispiel der Wasserversorgung, die etwa Berlin oder Paris deregulieren wollten, davon aber rasch wieder abkamen. Solche Rückzüge würde Tisa verunmöglichen. Ein anderes Beispiel ist Chile, wo Pino-

chet nach seinem Putsch 1973 das ganze Bildungswesen privatisierte. Mit Tisa könnte das eine nächste Regierung nie mehr korrigieren. Gemäss Giger sind die ganzen Abmachungen noch sehr nebulös, enthalten aber grosse Risiken für unser Land. Anfang September hat Uruguay die Verhandlungen verlassen, was Giger auch von der Schweiz verlangt. Zugleich müsse man sich aber international gegen Tisa zusammenschliessen, zum Beispiel alle Gewerkschaften, forderte Giger. Abschliessend stellte er klar: «Man muss die Augen öffnen und sehen, dass dies eine **Regulierung zugunsten der Reichen** ist.»

■ SEV Frauen

4-Länder-Frauentreffen der Bahngewerkschafterinnen in Wien



Das Herbsttreffen der Vierländerfrauen am 15. und 16. Oktober in Wien befasste sich mit den Folgen der anstehenden transnationalen Verträge TTIP/CETA/Tisa und ihren Auswirkungen auf die Lebenswelten von Frauen und Familienstrukturen. Um sich dazu ein besseres Bild machen zu können, gab es ein Schwerpunktreferat im Programm mit Referentin Alexandra Strickner (ATTAC Österreich) und Referent Heinz Högelsberger (vida-Wirtschaft). Die Effekte solcher Verträge wirken sich nicht nur auf Importe von Chloerhühnern und Gemais aus, sondern auch unvermittelt auf den Service public. Die anschließende Diskussion ergab, dass das Thema «Arbeitswelt 4.0» neu ein Schwerpunkt unserer internationalen Zusammenarbeit sein wird. Die Digitalisierung der Arbeitswelt mit den diversen neuen dynamischen Arbeitsplatzmöglichkeiten (bspw. Cloud Working) wird die Zu-

kunft stark verändern. Diese Veränderungen treffen wir bereits heute an. Es ist ein Thema, mit dem sich die Schweizer Gewerkschaften auseinandersetzen müssen, weil es eminente Auswirkungen haben wird auf die Mitglieder. Ein weiteres Thema war die «Europäische Bürgerinitiative – Fairer Transport», bei welcher die Schweiz nicht dabei ist. Dazu zeigte Inga-Lena Heinisch (ETF-Expertin aus Brüssel) den neusten Kampagnenstand auf. Wie jedes Jahr wurde der internationale Tag der Frau vom 8. März diskutiert sowie auch die diversen Kampagnen zur Lohngleichheit in den vier Ländern.

Am 11. und 12. Mai 2016 findet die nächste Sitzung statt, mit dem Schwerpunkt «digitalisierte Arbeitswelt 4.0» – für dieses 4-Länderfrauentreffen wird die Schweiz (SEV Frauen) Gastgeberin sein.

Lucie Waser,

Gewerkschaftssekretärin SEV

Werbeaktion 2015/2016

ZPV Unterverband
des
Zugpersonals

Gesucht wird: Das 2100. Mitglied – wir haben ein neues Ziel!

Deine Sektion machts möglich! Sie wird dafür belohnt mit 50 Franken zusätzlich pro Neumitglied.

Die Aktion dauert vom 1. März 2015 bis 29. Februar 2016.

Unterverband ZPV

■ SEV Jugend

Vernetzung – Austausch – Ideenbörse

Die SEV Jugendkommission hat sich am 19. Oktober in Zürich zur jährlichen Klausur getroffen. Es wurde konstruktiv und kreativ gearbeitet, sodass bereits nach einem Tag das vollständige Jahresprogramm 2016 organisiert war. Das Schwerpunktthema des neuen Jahres lautet «Vernetzung – Austausch – Ideenbörse». Ein Höhepunkt darin wird bestimmt das Generationen-Jass-Duell werden, bei dem am 10. Dezember

2016 die SEV Jugend den PV (Pensioniertenverband) zu einem geselligen Wettkampf herausfordert. Liebe Pensionierte, merkt euch eines: «Zieht euch warm an! Wir üben wie die Wilden, und bis in einem Jahr sind wir bestimmt besser als ihr.» Um den Rückstand bzw. die totale Jass-Unkenntnis wettzumachen, hat sich die Juko direkt anschliessend ein intensives Jasstraining verschrieben.

SEV Jugendkommission

Regionalversammlung Mitte

ZPV Unterverband
des
Zugpersonals

Alle interessierten Mitglieder des ZPV, Azubis und Pensionierten sind herzlich eingeladen.

11. November 2015, 10 Uhr im Restaurant Bundesbahn in Basel

(10 Uhr Kaffee und Gipfeli, offeriert durch Thomas Zieberg, Leiter Zugpersonal FV Mitte))

Referenten:

- Giorgio Tuti, Präsident SEV
- Thomas Zieberg, Leiter Zugpersonal Fernverkehr Mitte
- Eric Nussbaumer, Nationalrat SP BL
- Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV
- Pascal Siegfried, Peko-Vertreter Basel

Für das Mittagessen bitte einschreiben in die angeschlagenen Listen in den Personalzimmern. Pensionierte und Gäste melden sich bitte bei Carmine Cucciniello, 079 507 72 72, carmine.cucciniello@bluewin.ch. Der ZPV freut sich auf viele Teilnehmende in Basel.

■ PV Luzern

Herbstversammlung mit Ehrung langjähriger SEV-Mitglieder

Zur Herbstversammlung vom 21. Oktober konnte Präsident René Wolf eine erfreulich grosse Anzahl Mitglieder begrüßen. Den Neupensionierten wünschte er viel Spass im Ruhestand, den Witwen dankte er für die Weiterführung der Mitgliedschaft und die Kranken erhielten gute Besserungswünsche.

Die Versammlung nahm Abschied von 38 Kolleg/innen. Speziell erwähnte der Präsident den Wanderleiter Ferdinand Jutzi, der am 17. September unerwartet verstarb. Mit viel Freude und Elan hatte er zahlreiche schöne Touren organisiert. René Wolf wünschte den Angehörigen viel Kraft und Zuversicht. Aus gesundheitlichen Gründen gaben 5 Mitglieder den Austritt aus dem SEV. Aktuell zählt die Sektion 1045 Mitglieder. Glückwünsche vom Präsidenten gingen an 116 Jubilar/innen im Alter zwischen 75 und 97 Jahren. Das älteste Mitglied, Rosa Möckli, wurde zum 100. Geburtstag durch den Besuch zweier Vorstandsmitglieder geehrt. Von den insgesamt 108 persönlich für langjährige SEV-Zugehörigkeit eingeladenen Jubilar/innen wurden 23 Mitglieder geehrt. Ein musikalisches Ständchen der Ge-

schwister Rymann und Markus Wicki ging an alle Jubilarinnen und Jubilare.

Die Resolution «Nein zur zweiten Gotthardröhre» wurde nach Einleitung, Begründung und Antrag für den Beschluss durch den Präsidenten von den Versammelten mehrheitlich angenommen.

Der Vorstand hat beschlossen, den Brünigjass am 4. November und die Schlusswanderung am 11. November von Sarnen nach Sachseln mit Diaschau durchzuführen. Die bereits in der Mitteilungsbrochure 2015 publizierten Wanderungen vom 13. Januar und 10. Februar 2016 finden ebenfalls statt. Nähere Angaben werden zu gegebener Zeit auf der Website und in *kontakt.sev* publiziert.

Nach der Pause gehörte die Bühne dem Jodelduett Annemarie und Silvia Rymann, begleitet von Akkordeonist Markus Wicki. Mit bekannten Liedern wie «Schacher Seppli» ihres legendären Vaters Ruedi Rymann selig zauberten sie fröhliche Stimmung in den Saal. Zum Schluss dankte der Präsident fürs Erscheinen und wünschte eine gute Heimkehr.

Gertrud Hofstetter

Regionalversammlung Ost

ZPV Unterverband
des
Zugpersonals

Alle interessierten Mitglieder des ZPV, Azubis und Pensionierte sind herzlich eingeladen.

Donnerstag, 26. November 2015, 9.30 Uhr im Restaurant Hofstadl in Gossau

(ab 9 Uhr Kaffee und Gipfeli, offeriert durch Hans Länzlinger, Regionenleiter P VM ROT)

Im Brennpunkt stehen die aktuellsten Informationen über FVP-Versteuerung, Zugbegleitung 2016, Sprachprüfung und vieles mehr. Der Personalkommissionsvertreter Thomas Walther berichtet über seine Arbeit.

Für das anschliessende Mittagessen bitte einschreiben auf den angeschlagenen Listen in den Personalzimmern. Pensionierte und Gäste melden sich bitte bei Urs Wenger, 079 479 12 01, urs.wenger1961@gmx.ch.

Der ZPV freut sich auf viele Teilnehmende in Gossau.

Werbeaktion 2015



Ziel = 11 000 Mitglieder

Die erfolgreiche Aktion geht weiter!

1. CHF 50.– für die Sektion pro Neumitglied bis zu maximal 20 Werbungen.
2. Für über 20 geworbene Mitglieder werden pauschal zusätzlich CHF 500.– gutgeschrieben.
3. Die zehn Sektionen, die ihren Mitgliederbestand prozentual am meisten erhöhen, kommen in den Genuss einer **zusätzlichen Prämie**.
 - Die Zahlungen erfolgen zugunsten der Sektionskassen;
 - Auszahlung der Prämien nach Aktionsende;
 - Fragen zur Werbeaktion an ueli.mueller@vpt-online.ch.

Nach dem tollen 2014 steht der VPT vor der Bewährung. Zusammen erreichen wir unser Ziel! **«Never change a winning team!»** Ueli Müller, Vizepräsident VPT

«Ich bin auch eine Matrosin»
Miriam Ensner
Lokomotivführerin

Beim SEV spielt die Solidarität.
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Solidarité: la carta vincente del SEV

Patrick Clot
Matrose

«Ich bin auch ein Lokführer»

«Ich bin auch ein Lokführer»
Patrick Clot
Matrose

Beim SEV spielt die Solidarität.
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Solidarité: la carta vincente del SEV

Miriam Ensner
Lokomotivführerin

«Ich bin auch eine Matrosin»

GEMEINSAM SIND WIR IMMER STÄRKER

Wirb Kolleginnen und Kollegen als SEV-Mitglied und hol dir damit weitere attraktive Prämien!



■ Unterverband ZPV

ETF-Aktionstag und neue Einteilungsregelungen in der Region Mitte

Aufgrund des ETF-Aktionstages (Europäische Transport-Federation) fand die Zentralaussschusssitzung vom 29. Oktober in Bellinzona statt. Die ZA-Mitglieder verteilten an den Standorten Bellinzona, Lugano und Locarno Flyer, die auf mögliche Gefahren von unbegleiteten Zügen hinweisen. Die Akzeptanz bei den Reisenden war durchwegs positiv. Die Sicherheit und die Kundenbetreuung sind Punkte, welche die Kunden sehr zu schätzen wissen und auf die sie nicht verzichten wollen. Nicht nur im Tessin, sondern in der ganzen Schweiz wurden Flugblätter verteilt. Die Aktion wurde vom ETF lanciert und europaweit am selben Tag durchgeführt.

An der anschliessenden Sitzung behandelte der ZA diverse Themen. Schwerpunkt waren die neuen Einteilungsregelungen in der Region Mitte für den Fern-

sowie Regionalverkehr. Eine Petition wurde lanciert und die gesammelten Unterschriften der Leitung zugestellt. Zusätzlich erstellte der ZPV ein Protestschreiben, das der Region und dem Leiter VM zugestellt wurde. Die bestehenden Einteilungsregeln haben sich beim Zugpersonal etabliert und stossen auf grosse Akzeptanz. Wenn man bedenkt, dass die gleiche Leitung der Region Mitte vor nicht allzu langer Zeit diese Regeln zur Mitarbeitermotivation und -zufriedenheit einführt und nun bereits wieder einschneidend verändert, stellt sich die Frage nach dem Warum. Dies hat gravierende Auswirkungen auf das private und soziale Umfeld der Mitarbeitenden.

Der ZPV fordert die Beibehaltung der bestehenden Einteilungsregelungen.

Janine Truttmann

■ LPV Bern

Über Lokpersonallöhne diskutieren

Präsident Alfred Bigler eröffnete die Herbstversammlung in Bern. Er vermeldete die Pensionierungen der Kollegen Fritz Buri, Paul Lanz, Marcel Schneuwly, Christian Grob, Alfons Stöckli, Heinz Frey sowie Marcel Kohler, Lokführer Fribourg. Gastreferent war SEV-Gewerkschaftssekretär Vincent Brodard, der über das Massnahmenpaket betreffend die Pensionskasse SBB informierte.

Alfred Bigler sprach über die von der ausserordentlichen Delegiertenversammlung GKB verfasste Resolution gegen das Projekt Tisa (Trade in Services Agreement). Ziel von Tisa ist es, wichtige Teile des Service public wie Gesundheit, Bildung und Infrastruktur zu liberalisieren. Die Versammlung nahm die Resolution an. Auf den Fahrplanwechsel vom 13. Dezember ändert sich für viele das Bahnangebot infolge Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich sowie der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn. Weiter orientierte der Präsident über die vom SEV betreffend Crossrail beim Bundesverwaltungsgericht eingereichte Beschwerde. Grund ist, dass die Lokführer in Brig im Vergleich zu denjenigen der SBB und BLS einen zu niedrigen Einstiegslohn erhalten. An der Filialeitersitzung im August wurde u.a. mitgeteilt, dass die BLS die Autozüge Brig-Iselle sowie den Regionalverkehr nach Domodossola übernehmen möchte. Das Depot Brig hat jedoch noch grosse Vorbehalte.

An der Ressortversammlung am 16. September wurden diverse Themen behan-

delt, u. a. betreffend die Vorbereitungskurse PP. Diese müssen 2016 vom LPV neu organisiert werden, weil die SBB infolge Personalmangels keine Instruktoren mehr freigibt. Ende September besuchte Alfred Bigler ein Weiterbildungsseminar betreffend Lokführerlöhne. Junge Lokführer/innen bei SBB Personenverkehr sind momentan daran, für mehr Lohn einzustehen. Die LPV-Delegiertenversammlung hat einen Antrag für mehr Lohn für das gesamte Lokpersonal angenommen. Mit einem Antrag des LPV an den SEV betreffend Anpassung der Lohnbänder möchte dieser eine Diskussion in Richtung der nächsten GAV-Verhandlungen anstossen. Am 26. November findet ein Wertedialog zwischen den drei Sozialpartnern und den in Ausbildung stehenden Lokführeranwärter/innen zwecks Vorstellung statt. Am 30. November ist in Bern eine grosse Werbeaktion geplant. Betreffend Werbung entsteht ein neuer Flyer für das Lokpersonal.

Peter Merz informierte aus der APK, in Bern werde es von Montag bis Samstag zwei Touren weniger geben, jedoch zwei Sonntagstouren dazu kommen. Von Montag bis Freitag gebe es drei Touren nach St. Gallen und drei Touren nach Romanshorn. Der Präsident wies auf die voraussichtliche Abstimmung am 28. Februar 2016 über die zweite Gotthardröhre hin. Vom SEV wird ganzer Einsatz gefordert, damit diese Röhre verhindert werden kann. Alfred Bigler

Werber-Info- und Austausch-Tag**19. Januar 2016, Restaurant Egghölzli, Bern**Infos und Anmeldung unter vpt-online.ch
oder via ueli.mueller@vpt-online.ch**SEV und Unterverbände**

- 8. November** ■ **Unterverband VPT**
10.15 Uhr,
Hölstein (BL),
Mehrzweckhalle
www.vpt-online.ch
VPT-Tagung Zentralschweiz
Thema «Gewalt im öV». Anmeldung via deinen Sektionspräsidenten. Weitere Informationen siehe Website.
- 11. November** ■ **Unterverband ZPV**
10 Uhr (ab 10 Uhr
Kaffee/Gipfeli)
Basel,
Restaurant
Bundesbahn
Regionalversammlung
Mitte
Alle interessierten Mitglieder des ZPV, Azubis und die Pensionierten sind eingeladen. Referenten: Giorgio Tuti, Präsident SEV, Thomas Zieberg, Leiter Zugpersonal Fernverkehr Mitte, Eric Nussbaumer, Nationalrat SP/BL, Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV, Pascal Siegfried, Peko-Vertreter Basel. Fürs Mittagessen bitte in die Listen in den Personalzimmern eintragen. Pensionierte und Gäste melden sich bei Carmine Cucciniello, 079 507 72 72, carmine.cucciniello@bluewin.ch.
- 21. November** ■ **Unterverband VPT**
9.30 Uhr,
Schwyz (SZ),
Mythen Forum
www.vpt-online.ch
VPT-Tagung Ostschweiz
Thema «Gewalt im öV». Anmeldung via deinen Sektionspräsidenten. Weitere Informationen siehe Website.
- 26. November** ■ **Unterverband ZPV**
9.30 Uhr
(ab 9 Uhr Kaffee
und Gipfeli)
Gossau,
Restaurant
Hofstadl
Regionalversammlung Ost
Im Brennpunkt stehen die aktuellsten Infos zu FVP-Versteuerung, Zugbegleitung 2016, Sprachprüfung und vieles mehr. Peko-Vertreter Thomas Walther informiert über seine Arbeit. Alle interessierten Mitglieder des ZPV, Azubis sowie Pensionierten sind herzlich eingeladen. Für das anschliessende Mittagessen bitte in die Listen in den Personalzimmern eintragen. Pensionierte und Gäste melden sich bitte bei Urs Wenger, 079 479 12 01, urs.wenger1961@gmx.ch.

Sektionen

- 10. November** ■ **AS Ost**
10.30 bis 13.30
Uhr, Zürich-Flug-
hafen, BZ Ost,
Sitzungszimmer
Glarus, 4. Stock
Sprechstunde für Mitglieder
in der BZ Ost
Wir sind interessiert am Informationsaustausch, liefern Antworten auf eure Fragen oder suchen mit euch nach Lösungsansätzen zu Problemen.
- 14. November** ■ **RPV Aargau**
18 Uhr,
Hunzenschwil,
Restaurant
Kastanienbaum
Herbstversammlung
Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt. Infos von der Präsidentenkonferenz sowie Aktuelles aus dem SEV. Nach der Versammlung wird ein Nachtessen serviert. Anmeldung bitte an m_engetschwiler@bluewin.ch oder 079 253 71 95.
- 14. November** ■ **RPV Zürich**
16 Uhr,
Schlieren,
Restaurant
Salmen
Herbstversammlung
Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV, informiert über die Pensionsmodelle. Anschliessend an die Versammlung wird ein Nachtessen offeriert. Anmeldung über die Platzvertreter oder den Sektionskassier bis 8. November, 079 587 43 28, purtschert.dani@bluewin.ch.

18. November ■ **LPV Mittelland**
14 Uhr, Olten,
Restaurant
Bahnhof,
Gleis 13
Sektionsversammlung

27. November ■ **LPV Nordostschweiz**
Ab 18 Uhr,
Schaffhausen,
Gasthaus Adler
(beim Bahnhof)
Wildessen

Sektionen VPT

12. November ■ **VPT RhB, Pensionierte**
14 Uhr, Thusis,
Restaurant
Alte Brauerei
Gruppenversammlung

17. November ■ **VPT RBS, Pensionierte**
Durchführung bei
jedem Wetter,
kein Verschiebe-
datum
Schlusswanderung
Thun–Dürrenast–Gwatt

18. November ■ **VPT MOB**
19.45 Uhr,
Château d'Oex,
Buffet de la Gare
Herbstversammlung

24. November ■ **VPT Sihltal**
19 Uhr, Zürich,
Klubhaus Dampf-
Modellbahn-Club
Schweiz DMC
Tüffenwies
Herbstversammlung
«Personalverhandlungen»

26. November ■ **VPT tpf Régional**
20 Uhr, Corpataux,
Rest. de L'Étoile
Herbstversammlung

3. Dezember ■ **VPT BLS, Pensionierte**
(kein Verschiebe-
datum)
10 Uhr, Bern,
Busbahnhof,
Wartehalle
Wanderung Wohlensee-
gebiet

Alle Mitglieder sind eingeladen. Referat von Elena Obreschkow, Sektionscoach SEV, zum Thema Sektionen und gewerkschaftlicher Aufbau, und Referat von Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV, zum Thema Pensionierungsmodelle.

Alle Mitglieder und Pensionierten unserer Sektion (mit Anhang) sind zum traditionellen Wildessen eingeladen. Anmeldungen mit Menüangabe bis 23. November an juergmeyer@gmx.ch. Menü siehe Website www.gasthaus-adler.ch unter «À la carte» – «Wildspezialitäten».

Einladung zur Gruppenversammlung mit den üblichen Traktanden, diversen Infos vom SEV von SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer sowie Fragestunde.

Wanderung dem See entlang, teilweise auf Hartbelag; zirka 2 Stunden. Mittagessen im Restaurant zum Lamm in Gwatt. In gemütlicher Runde lassen wir das Wanderjahr 2015 ausklingen. Wer nicht an der Wanderung teilnimmt, kommt direkt nach Gwatt. Bern ab 12.04 Uhr, Thun ab 12.29 Uhr (Bus Nr. 1), Gwatt Seewinkel an 12.39 Uhr. Worb Dorf ab 8.45 Uhr; Solothurn ab 8.49 Uhr; Bern ab 9.34 Uhr, Thun an 9.52 Uhr. Rückfahrt: Gwatt Seewinkel ab 16.15 Uhr. Anmeldung bitte bis spätestens 13. November an Kurt Bühler, 031 839 11 15, kurtbu@bluewin.ch.

Die Traktanden werden in den Personallokalen ausgehängt.

Einladung zur Herbstversammlung. Hauptthema sind die Personalverhandlungen. Anschliessend kleiner Imbiss, offeriert aus der Sektionskasse. Der Vorstand freut sich auf eine aktive Beteiligung der Mitglieder.

Alle Kolleg/innen und Pensionierten sind eingeladen. Nach der Versammlung wird ein Essen serviert.

Route: Uettligen Linde (620m) Startkaffee, Schürmatt, Chropf, Wohlen, Wohleibrügg (489m), Chatzestyg, Breitacker, Frauenkappelen (601m), Mühle, Riedbach Bahnhof (586m); –220/+170m (steiler Anstieg Chatzestyg). Wanderzeit zirka 3¼ Stunden. Mittagshalt im Restaurant Bären, Frauenkappelen. Wanderstöcke empfohlen. Bern Busbahnhof ab 10.04 Uhr (Postbus L102) Uettligen an 10.19 Uhr. Rückfahrt ab Riedbach (S52) nach Bern. Durchführung bei trockenem Wetter. Anmeldung bitte bis 1. Dezember abends an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58, 079 364 92 80 oder oscar.siegenthaler@gmx.ch.

Pensionierte SBB

10. November ■ PV Bern

Besuch des Regionalmuseums Schwarzenburg

Bern ab 13.36 Uhr nach Schwarzenburg. Die Ausstellung «1915 – Zimmerwald-Konferenz» zeigt eine Reise von den Anfängen der Arbeiterbewegung, des Ersten Weltkriegs über den Kalten Krieg bis zur heutigen Lage in Zimmerwald und im Osten. Die Führung dauert rund 1½ Stunden von 14.30 bis 16 Uhr. Kosten: 5 Franken. Rückfahrt ab Schwarzenburg 16.18, 16.48 oder 17.18 Uhr. Anmeldung bis 8. November an Max Krieg, 031 381 24 55, praesi.sev-pv-bern@bluewin.ch.

11. November ■ PV Luzern

www.sev-pv.ch/luzern

Schlusswanderung und Diaschau in Sachseln

Gruppe A: Luzern ab 9.42 Uhr (S5) nach Sarnen zur Kaffeepause. Anschliessend leichte Wanderung nach Sachseln, zirka 1 Stunde. Gruppe B: Luzern ab 11.12 Uhr (S5) nach Sachseln. **Achtung:** Die Strecke Giswil–Alpnachstad ist für den Bahnverkehr gesperrt. Es verkehren Ersatzbusse. Wegzeit Sachseln Dorf (Bushaltestelle) bis Restaurant Bahnhof 4 bis 8 Minuten. Um 12.30 Uhr gemeinsames Mittagessen im Restaurant Bahnhof in Sachseln. Menü: Salat, Rahmschnitzel, Nüdeli (CHF 22). Ab 14 Uhr Diaschau. Rückreise: Sachseln Dorf (Bus) ab 16.14 oder 16.29 Uhr, Luzern an 16.55 oder 17.17 Uhr. Anmeldungen bis 6. November an Gertrud Hofstetter gertrud.hoefi@bluewin.ch, 041 758 18 19. Bitte Variante A oder B angeben!

12. November ■ PV Wallis

10.30 Uhr, Brig-Glis, Hotel Riverside

Herbstversammlung

Einladung zur ordentlichen Herbstversammlung. Das gemeinsame Mittagessen wird zum Preis von CHF 30 offeriert (Apéro, Menü, Getränke und Kaffee). Als Referent konnte alt Nationalrat Helmut Hubacher verpflichtet werden, der zur 1. und 2. Säule, zur AHV und zu unserer harten Schweizer Währung informiert. Der Vorstand hofft angesichts der interessanten Themen auf zahlreiches Erscheinen. Anmeldung wie üblich mittels Anmeldeformular oder mailen an Walti Schmid, wal.schmid@bluewin.ch.

19. November ■ Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung und Metzgete

Zusammen mit Partner/innen gehen wir an die Metzgete. Fahrt mit Bus, Brugg ab 13.34 Uhr nach Oberflachs und Wanderung nach Thalheim, zirka 1½ Stunden. Treffpunkt zwischen 15.30 und 16 Uhr im Restaurant Schenkenbergerhof in Thalheim. Anmeldung unter 076 342 21 07.

2. Dezember ■ PV Thurgau

14.15 Uhr, Egnach, Restaurant Sternen

Adventsfeier

Zur Adventsfeier laden wir euch ein zu einem gemütlichen Mittwochnachmittag. Von Pfarrerin Meret Engel und mit weihnachtlicher Musik vom Panflötenmusiker werden wir in die Weihnachtszeit eingestimmt. Mit einem feinen Essen aus der Sternenküche werden wir verköstigt. Daher benötigen wir eure Anmeldung bis 30. November mit weissem Anmeldehelfer an Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.

3. Dezember ■ PV Jura

11.45 Uhr, Bassecourt, Café du Jura

Nikolausfeier

Das Mittagessen ist aus der Sektionskasse offeriert (die Getränke sind selber zu bezahlen). Unterhaltung durch den PV-Chor sowie Trompetenmusik unseres Solisten und auch das traditionelle Lotto findet statt (Lottopreise sind willkommen). Das Dessert ist im Menü integriert. Trotzdem sind Cakes zum Kaffee während des Nachmittags willkommen. Anmeldung bitte bis 28. November an Präsident Pierre Ackermann, 032 422 48 35, pack@bluewin.ch.

Sport und Kultur

7. November ■ Bergklub Flügelrad Bern

Treffpunkt: 8.25 Uhr, Bahnhof Reichenbach

Fondue-Tour

Bern ab 7.39 Uhr. Wanderung Kiental–Reichenbach, zirka 2 Stunden, +50/–220m. Fahrausweise Kandersteg retour lösen, für Postauto vor Ort. Apéro ab 13 Uhr im Klubhaus, Fondue ab zirka 13.30 Uhr. Wanderer und Nichtwanderer melden sich bis 5. November, abends, bei Fritz Aegler, 033 681 16 47, 079 487 06 42.

11. November ■ ESC Winterthur

www.escw.ch

Wanderung «Höchster Punkt Kanton Thurgau»

Route: Gfell, Allewinden, Hohgrat, Fischingen, Dussnang; 3 Stunden 20 Minuten, +100/–400m. Mittagessen im Kloster Fischingen. Winterthur ab 8.44 Uhr, Bauma ab 9.22 Uhr. Rückfahrt über Dussnang–Wil (SG). Anmeldung bis spätestens 8. November an Joachim Eberle, 052 233 20 24, jh.eberle@bluewin.ch.

20. November ■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus

Metzgetewanderung

Wir gehen wieder auf die Alp. Basel ab 9.17 Uhr, Liestal ab 9.35 Uhr, Langenbruck an 10.12 Uhr. Via Holderbank, Tiefmatt sind wir in 2 Stunden im Restaurant. Nach gemütlichem Beisammensein bei Speis und Trank steigen wir noch hinab zum Bahnhof Oberbuchsiten. Halbstündliche Zugsverbindungen Richtung Solothurn und Olten. Anmeldung bis 17. November bei Heinz Spengler, 061 311 74 32 oder 079 792 01 23.

12. und 13. Dezember ■ EWF Herisau

www.ewf-herisau.ch

Fonduetour Hundsteinhütte

Für ein gemütliches Winterwochenende im Alpstengebiet ist die SAC-Hütte für uns exklusiv reserviert. Ob es sich um eine Ski- oder Bergtour mit Schneeschuhen handeln wird, hängt von der Schneemenge ab. Anmeldehelfer und zusätzliche Infos siehe Website oder EWF-Zitig. Wegen der Essensplanung ist eine Anmeldung bis 4. Dezember an Beat Frei nötig.

27. Februar bis 5. März ■ EWF Herisau

www.ewf-herisau.ch

EWF-Skitourenwoche Sedrun

Leichte und mittlere Skitourenwoche in zwei Gruppen ab Hotel mit Halbpension. Detailangaben siehe Website und EWF-Zitig. Anmeldung bis 30. November an Urs Seiler, 052 242 43 79 oder per E-Mail.

Unsere Verstorbenen

Blanchut Gilbert, pensionierter Rangiermeister, Collonges; gestorben im 93. Altersjahr. PV Wallis.

Matter Josef, pensionierter Lokomotivführer, Silenen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Uri.

Braun Ida, pensionierte Rottenköchin, Murten; gestorben im 82. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Meichtry Robertina, Witwe des Stephan, Brügg BE; gestorben im 92. Altersjahr. PV Biel.

Buschor Alma, Witwe des Albert, Wallisellen; gestorben im 91. Altersjahr. PV Thurgau.

Merz Arthur, pensionierter Gleismonteur, Menziken; gestorben im 89. Altersjahr. PV Aargau.

Carpinello Mario, pensionierter Betriebsbeamter, Basel; gestorben im 77. Altersjahr. PV Basel.

Nyffeler Friedrich, pensionierter Lokomotivführer, Basel; gestorben im 94. Altersjahr. PV Basel.

Eicher Hans, pensionierter Gruppenchef, Winterthur; gestorben im 86. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Oppliger Yvette, Witwe des Manfred, Courfaivre; gestorben im 78. Altersjahr. PV Jura.

Frischknecht Fritz, pensionierter Lokomotivführer, Goldach; gestorben im 73. Altersjahr. PV St. Gallen.

Rimensberger Berta, Witwe des Ernst, Zürich; gestorben im 93. Altersjahr. PV Zürich.

Häusler Rudolf, pensionierter Verwaltungsbeamter, Lenzburg; gestorben im 79. Altersjahr. PV Luzern.

Schmid Alois, pensionierter Gruppenchef, Zürich; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Herger Lydia, Witwe des Emil, Luzern; gestorben im 95. Altersjahr. PV Luzern.

Städli Blanka, Witwe des Albert, Zürich; gestorben im 101. Altersjahr. PV Zürich.

Jucker Klara, Witwe des Christian, Jona; gestorben im 88. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Steger Peter, pensionierter Visiteur, Dietikon; gestorben im 71. Altersjahr. PV Zürich.

Keller Max, pensionierter Lokomotivführer, Scuol; gestorben im 85. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Strebel Marie, Witwe des Josef, Horw; gestorben im 89. Altersjahr. PV Luzern.

Kost Josef, pensionierter Zugdienstmitarbeiter, Münchenstein; gestorben im 83. Altersjahr. PV Basel.

Tanner Robert, Nidau; gestorben im 95. Altersjahr. VPT Seeland.

Kunz Othmar, pensionierter Lokomotivführer, Minusio; gestorben im 77. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Wirth-Engel Emmi, Witwe des Josef, Zürich; gestorben im 89. Altersjahr. PV Zürich.

Leya Marcelle, Witwe des Raymond, Sierre; gestorben im 89. Altersjahr. PV Wallis.

Zaugg Dorothea, Witwe des Rudolf, Basel; gestorben im 90. Altersjahr. PV Basel.

Mäder Clara, Witwe des Walter, Emmenbrücke; gestorben im 99. Altersjahr. PV Luzern.

Zumstein Peter, pensionierter Rangierlokführer, Obergösgen; gestorben im 72. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Haben die europäischen Nachtzüge noch eine Chance?

«Kaputtrechnen gilt nicht!»*

Die Nachtzüge durch Europa werden Strecke für Strecke gestrichen. Sie seien zu schlecht ausgelastet und zu wenig rentabel, heisst es. Wahrheit oder Fälschung?

Dieser Frage widmeten sich an einer von «Umverkehr» organisierten Podiumsdiskussion in Bern verschiedene Fachleute von Bahnunternehmen, aber auch von Kundenseite. Die Haltung von Umverkehr ist dabei klar, hat sich dieser verkehrspolitische Verein doch der Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs und der Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger/innen und Radfahrende) verschrieben. Gemeinsam mit andern Organisationen hat Umverkehr Ende September eine von über 100 000 Personen unterzeichnete Petition zur «Rettung des Nachtzugs» dem Uvek übergeben (kontakt.sev 17/2015).

Was rentiert, gefällt

Wohl die meisten der rund fünf Dutzend Personen, die der Einladung zur Podiumsdiskussion gefolgt waren, ver-



«Das Defizit entsteht im Bahntower», sagt Joachim Holstein.

binden wie Susanne Brunner, die das Podium moderierte, mit dem Nachtzug «romantische und furchtbare Erinnerungen»; romantische ans «Ankommen mit der Morgenröte über der Stadt», furchtbare an «Verspätungen, Gestank und unbequemes Reisen». Doch die Romantik rechtfertigt das Festhalten an Nachtzugverbindungen so wenig wie die negativen Erinnerungen deren Abschaffung – wir wissen, heute zählen vielmehr Rentabilitätszahlen und betriebswirtschaftliche Wahrheiten. Nach dieser Logik überlebt nur, was rentiert.



Joachim Holstein
DB ERS GmbH

Lauter Nachtzugliebhaber

Als Nachtzugfans outeten sich Aline Trede, Co-Präsidentin Umverkehr, Alt-Nationalrätin und Vertreterin der Politik in der Runde, Jürg Streuli, Redaktor der Eisenbahn-Revue und Stimme der Bahnfans, Armin Weber, Leiter Internationaler Personenverkehr der SBB und Repräsentant der Betreiber, und schliesslich Joachim Holstein, stv. Betriebsratsvorsitzender DB European Railservice GmbH als Praktiker.

«Höchste Stufe»

Für Streuli sind die Nachtzüge die «höchste Stufe des Bahn-

fahrens», während er Flugreisen abschätzig als «Transport» bezeichnet. Dem wollte auch Weber nicht widersprechen, seine Frage aber lautet: «Genügt das für die Wirtschaftlichkeit?» Die Ansprüche hätten sich geändert, das Fliegen sei billiger und damit zu einer starken Konkurrenz geworden. Er musste allerdings zugeben, dass er für die Linien nach Norden keine aktuellen Zahlen hatte, Richtung Italien aber sei der Umsatz vor der Einstellung auf die Hälfte des Höchststandes gesunken.

Zahlen angezweifelt

Webers Behauptung wurde allerdings von Holstein angezweifelt. Dieser ist nicht nur Praktiker mit jahrzehntelanger Erfahrung als Nachtzugbegleiter, sondern als Mitglied des Betriebsrats (der deutschen Entsprechung der schweizerischen Peko) auch mit den betrieblichen Überlegungen vertraut.

Laut Holstein ist die Nachfrage stabil. Die Deutsche Bahn (DB) behaupte zwar einen Rückgang, doch sie belege diese Behauptung mit gefälschten Zahlen. Und zwar seien diese

Zahlen massiv falsch, die Nachfrage liege bei 2,6 Millionen Passagieren, während DB von 1,4 Millionen spreche. Sie komme auf diese Zahl, indem nur die reservierungspflichtigen Sitze den Nachtzügen zugerechnet würden, die reservierungsfreien dagegen dem Fernverkehr! «Wenn man die Kosten bei den Nachtzügen verbucht und die Einnahmen beim IC, kann es nur ein Defizit geben», empörte sich Holstein. «Das Defizit entsteht im Bahntower», das heisst bei der Art der Rechnung der Verwaltung in Berlin. Zudem gelte als Angebot immer eine Vollbelegung auf der ganzen Strecke, womit die Auslastung entsprechend nach unten frisiert werde.

Wie weiter?

Will man die Nachtzüge retten, braucht es Zusammenarbeit (Holstein), eine Mitfinanzierungslösung (Streuli), politischen Willen (Trede). «Wir wollen eine starke Bahn, eine gute Zusammenarbeit, dafür braucht es gleich lange Spiesse», schloss Weber versöhnlich.

Peter Anliker

*Aufdruck auf einem Kleber der Nachtzugfans

Richtig versichert gegen Einbruch

Der Wert des eigenen Hausrats wird oft unterschätzt

Nach der Rückkehr aus unseren Ferien bemerkten wir, dass in unser Haus eingebrochen worden war. Die Balkontür war aufgebrochen, in der Wohnung herrschte ein grosses Durcheinander. Mein Fahrrad und eine Pendule waren weg. Was zahlt die Versicherung?

F. K. aus K.

Sehr geehrte Frau K.

Im Herbst, wenn es früher dunkel wird, sind auch die Einbrecher wieder häufiger unterwegs. Ihr besonderes Augenmerk richtet sich auf Häuser, deren Bewohner in

den Ferien weilen. International vernetzte Banden melden aus beliebten Feriendestinationen, welche Autohalter auch Urlaub sind; deren Wohnung eignet sich daher für einen ungestörten Einbruch. Als vorbeugende Massnahme gegen diese Methode empfiehlt es sich, bei der Motorfahrzeugkontrolle die Autonummer sperren zu lassen. Hilfreich ist auch, wenn jemand regelmässig nach der Wohnung schaut und zumindest nach einem Einbruch gleich Anzeige erstatten kann.

Gedeckt wird der Schaden

durch die Hausratversicherung. Bei der Wahl dieser Versicherung sollten Sie darauf achten, ob neben den gestohlenen Gegenständen auch die Kosten fürs Aufräumen und die Reparaturen bezahlt werden. Ein weiteres Kriterium ist, ob die Versicherung nur den Zeitwert bezahlt oder den Neuwert zur Wiederbeschaffung der gestohlenen oder beschädigten Gegenstände. Einige Versicherungen wie etwa Helvetia bezahlen, falls nötig, auch einen Beitrag an die psychologische Betreuung. Regelmässig, spätestens aber

nach grösseren Anschaffungen sollte geprüft werden, ob die Versicherungssumme auch tatsächlich dem Wert des Hausrats entspricht. Dieser wird gerne unterschätzt, was dann bei der Leistung Kürzungen zur Folge haben kann. Schon bei einem Einzimmerwohnung beträgt der durchschnittliche Wert des Hausrats um die 35 000 Franken. 156 000 Franken gelten als Mittelwert in einem Vier-Personen-Haushalt in einer Wohnung mit viereinhalb Zimmern.

Nicht versichert ist in der herkömmlichen Hausrat-Versicherung der Diebstahl auswärts. Greifen Langfinger in den Ferien nach der Kameraausrüstung oder lässt jemand das Fahrrad am Bahnhof mitlaufen, kommt die Versicherung nur auf, falls ein Zusatz «Diebstahl auswärts» besteht.

Mit einer weiteren Zusatzversicherung, bei Helvetia «all risks» genannt, sind Sie auch versichert, falls Ihr Reisegepäck verloren geht oder die Tiefkühltruhe zu Hause den Geist aufgibt und der Inhalt verdirbt. Beratungsteam Helvetia

Link zum Recht

«Ausgliederung» noch gestoppt

Lippenbekenntnisse bezüglich Arbeitnehmer/innenschutz nützen nichts, dieser muss im konkreten Einzelfall gewollt und auch umgesetzt werden.

Wie es einer Zugbegleiterin erging, die aus medizinischen Gründen die Stelle zu verlieren drohte – und wie der SEV helfen konnte.

Als Edith (Name geändert) beim SEV das Gesuch für Berufsrechtsschutz einreichte, war die Zugbegleiterin mit 50-Prozent-Teilzeitpensum schon mehr als ein Jahr nicht mehr auf dem Zug tätig und der Untauglichkeitsentscheid des Medical Service lag rund zehn Monate zurück. Die ihr zugeteilte Ersatzarbeit im Büro trug ihrer gesundheitlichen Situation optimal Rechnung, die Arbeit machte ihr Spass und sie wurde vom Team und dem Vorgesetzten geschätzt. Arbeit war mehr als genug vorhanden und die Reintegration absehbar. Somit hatte es lange Zeit keinen Grund gegeben, sich beim SEV zu melden.

Die «fehlende» Stelle

Im Rahmen des Erstgesprächs mit dem SEV-Rechtsschutzteam zeigte

sich, dass die von Edith erhoffte definitive Reintegration im Büro zu entschwinden drohte. Grund für diese unerfreuliche Entwicklung war nicht etwa eine Verschlechterung des Gesundheitszustands, fehlerhaftes Verhalten oder ein unkorrektes Verhalten und schon gar nicht Mangel an Arbeit. Der «Grund» für die drohende Ausgliederung, sprich Entlassung, lag im Fehlen einer bewilligten Stelle bzw. in der Ablehnung des vom direkten Vorgesetzten gestellten Antrags, für Edith eine 50%-Stelle zu bewilligen.

SEV-Rechtsschutz hält sich in Bereitschaft

Angesichts der guten Unterstützung von Seite des direkten Vorgesetzten und auch des Gesundheitsmanagers der SBB war Edith weiterhin guter Dinge hinsichtlich der von allen Direktbeteiligten angestrebten Reintegration im Büro. Entsprechend wünschte sie vom SEV, welcher inzwischen Akteneinsicht verlangt und erhalten hatte, keine sofortige Intervention.

SEV findet Unstimmigkeiten

Nachdem auf Seite SBB das formelle Verfahren für die Auflösung des Arbeitsverhältnisses eingeleitet wurde, sah sich der SEV angesichts der laufenden Fristen gezwungen zu reagieren. In einem ersten Schritt prüfte die Gewerkschaft, ob der Untauglichkeitsentscheid im Hinblick auf die Auflösung des Arbeitsverhältnisses verifiziert worden war. Dabei stiess der SEV auf einige Unstimmigkeiten, welche er gegenüber der SBB geltend machte. Gleichwohl wurde die beabsichtigte Entlassung in Form einer Verfügung bestätigt.

Die vom SEV eingereichte Beschwerde machte u.a. geltend, dass der schon längere Zeit zurückliegende Untauglichkeitsentscheid bestätigt wurde, ohne die aktuelle und verbesserte gesundheitliche Situation zu berücksichtigen. Daraufhin griff die Beschwerdeinstanz dieses vom SEV eingebrachte Argument auf und beauftragte den Medical

Service mit einer ergänzenden Abklärung. Edith wurde in der Folge zu einer Untersuchung bei einem Facharzt aufgeboten, und es kam zu mehreren Schriftwechsell zwischen der Beschwerdeinstanz, dem SEV und der Division Personenverkehr.

Positive Wende

Rund sieben Monate nach der Mitteilung über die beabsichtigte Entlassung wurde Edith von Seiten SBB informiert, sie könne mit einem Arbeitsversuch auf dem Zug starten, jedoch nicht im vollen Umfang der 50 Prozent: ein Teil des Pensums sollte weiterhin im Büro erbracht werden.

Nachdem der Arbeitsversuch auf dem Zug positiv verlief, korrigierte der Medical Service den vollständigen und definitiven Untauglichkeitsentscheid in einen solchen mit «eingeschränkter Tauglichkeit». Damit war die ausgesprochene Kündigung nicht mehr haltbar und es kam es zu einer Teilpensionierung. Edith, welche heute mit einem etwas tieferen Beschäftigungsgrad auf dem Zug arbeitet, gab dem SEV-Rechtsschutzteam folgende Rückmeldung: «Werde den SEV weiterempfehlen. Ohne SEV hätte ich keine Arbeit mehr. Danke!»

Rechtsschutzteam SEV

KOMMENTAR

Die knapp 50-jährige Edith wäre im vorliegenden Fall ohne die Intervention des SEV «ausgliedert» worden, dies trotz offensichtlich vorhandener Arbeit. Der SEV wird deshalb Frau Pillouds Bekenntnis zur Reintegration (siehe *kontakt.sev* Nr. 16/2015 vom 24. September) künftig zum

Massstab nehmen. Dem SEV-Rechtsschutzteam ist übrigens kein Fall bekannt, in welchem von Seite der Gewerkschaft eine gute Lösung verhindert worden wäre. Das SEV-Rechtsschutzteam kennt aber zahlreiche Fälle, in welchen es zur «Ausgliederung» kam, weil es trotz vorhandener Arbeit an einer bewilligten Stelle fehlte.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 29 296 Ex. (Gesamtauflage d/f/i 43 612 Ex.), WEMF-beglaubigt 14.11.2014

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Vivian Bologna, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

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

Abonnemente und Adressänderungen:

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

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Aarau – www.mittellandzeitungsdruck.ch: ein Unternehmen der AZ Medien AG

Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 19. November 2015.

Redaktionsschluss Sektionsteil: 12. November, 8 Uhr. Insetateschluss: 9. November, 10 Uhr.

Leserbrief

Warn-App für alle!

«Ein Warnruf zur rechten Zeit»; *kontakt.sev* 18/2015

Im Artikel wird beschrieben, dass auf dem elektronischen Fahrplan des Lokpersonals eine App installiert wurde, die den Lokführer warnt, wenn er aus Versehen bei rotem Signal abfahren möchte. Die SBB ist stolz auf ihre Eigenentwicklung, die die Sicherheit weiter erhöht. Die Entwicklungskosten seien sehr tief ausgefallen.

Eine tolle Sache: mehr Sicherheit mit tiefen Kosten. Wenn da nur der letzte Abschnitt nicht wäre. Mir lief ein kalter Schauer den Rücken runter, als ich las, dass diese App nur für die SBB und Tochterfirmen sei. Neben der SBB gibts noch die BLS, die SOB und zahlreiche

EVU, die auf Schweizer Schienen herumfahren. Ob die Tochterfirmen der SBB hier mittun können, wage ich sehr zu bezweifeln, zumindest die Thurbo hat keine Sim-Karten-LEA und bekommt so keine Warn-App. Somit ist ein grosser Teil der Züge in der Schweiz von dieser günstigen und sicherheitssteigernden Technologie ausgeschlossen.

Ich frage mich: Wo ist das BAV, das diese Warn-App bei allen schweizerischen EVU vorschreibt? Wer vom BAV erklärt den Schweizer Bahnkunden beim nächsten Unfall, warum grad diese EVU keine solche Warn-App zur Verfügung hat? Mir fehlt hier das Verständnis.

Markus Roner,
pensionierter Lokführer Thurbo, Kreuzlingen

Flugblätter «für die Bewahrung der Zugbegleiter/innen an Bord der Züge» kamen gut an

«Wir sind alle auf eurer Seite»

Letzte Woche verteilten Zugbegleiter/innen im ganzen Land Flyer mit einer klaren Botschaft: Ihre Präsenz in den Zügen ist und bleibt wichtig – trotz Billettautomaten, E-Tickets und Überwachungskameras. Die Aktion fand im Rahmen eines europaweiten Aktionstags der Europäischen Transportarbeiter-Föderation ETF statt.

«Vielen Dank für eure Aktion. Ich bin schon angegriffen worden und weiss, wie wichtig es ist, dass die Züge von Personal begleitet werden», sagt eine ältere Frau zu **Janine Truttmann**, Zentralsekretärin des SEV-Unterverbands des Zugpersonals (ZPV), die in Bellinzona Flyer verteilt. Diese tragen den Titel «Kampagne für die Bewahrung der Zugbegleiter an Bord der Züge». Die Frau anbietet sich sogar, beim Verteilen mitzuhelfen. Janine lächelt und tritt ihr gerne ein paar Flyer ab. Vor Ort sind auch Zentralpräsident **Andreas Menet** und alle Mitglieder des



ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet fand manch offenes Ohr.



Flyer-Equipe im HB Zürich: topmotiviert für ein europaweites Thema.

Zentralausschusses ZPV. «Wir sind hier im Tessin, um unserer Aktion eine symbolische Bedeutung zu geben», sagt Andreas Menet. «Nächstes Jahr wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet, und die SBB will das Zugpersonal von der Bergstrecke abziehen. Doch die Bahnkund/innen sind dagegen, unterstützen unsere Aktion und

bedanken sich bei uns. Sie sind klar auf unserer Seite.»

Wie die Passagiere bei einem Brand im 15 km langen Scheiteltunnel oder in einem Kehrtunnel allein vom Lokführer unbeschadet evakuiert werden sollen, ist für den SEV-ZPV völlig schleierhaft. «Darum appellieren wir ans Bundesamt für Verkehr, als Aufsichtsbehörde

der SBB in Erinnerung zu rufen, dass die Sicherheit der Passagiere Vorrang hat vor maximaler Rentabilität», erklärt Menet. Er ist soeben von einem internationalen Treffen von Zugbegleiter/innen in Brüssel zurückgekehrt. Dort sei die Stimmung «sehr aufgeladen» gewesen: «Auf dem Spiel steht nicht nur die Qualität des Service an der Kundschaft, sondern vor allem deren Sicherheit. Diese ist uns sehr wichtig!»

Die ETF-Flyer wurden gleichentags in zehn europäischen Ländern verteilt und forderten Bahnen und Behörden auf, «die Bedeutung professioneller Zugbegleiter an Bord der Züge anzuerkennen und der Politik der Züge ohne menschliche Ansprechpartner Einhalt zu gebieten». Und sie zeigten auf, dass das Zugpersonal nicht nur Billette kontrolliert und verkauft, sondern Jung und Alt sowie Menschen mit eingeschränkter Mobilität mit Auskünften, Rat und Tat unterstützt, dass es die Zugtüren vor der Abfahrt überwacht, dass es die Kundschaft in Koordination mit der (Transport-) Polizei vor Gewalt, Vandalismus und unangebrachtem Ver-

halten schützt und bei Zwischenfällen wie Entgleisungen oder Bränden ihre Evakuierung sicherstellt. Dieser Punkt wurde vom SEV-ZPV aus aktuellem Anlass besonders betont.

ZPV-Vizezentralpräsident **Pascal Fiscalini**, der die Schweizer Aktion koordinierte, freut sich über die positiven Feedbacks: «Unzählige Kund/innen sprachen uns ihren Dank und Anerkennung aus für unsere professionelle Arbeit im Dienst ihrer Sicherheit.» Auf seinem Handy treffen laufend Fotos und Mitteilungen zur Aktion ein. «Ein Kunde fand aber, stets die Preise zu erhöhen und zugleich beim Kundenservice und der Sicherheit zu sparen, das geht nicht.» Sagt die SBB nicht selber immer wieder, das Zugpersonal sei «ihr Gesicht»? **frg/Fi**



Entspanntes Reisen für alle.

Photomystère: «Wo ist das?»



Die im letzten *kontakt.sev* abgebildeten Doppelkreuzungsweichen «Engländer» gehören den Appenzeller Bahnen und befinden sich in Herisau. Ein Bild mit mehr Weitblick gibt's unter www.sev-online.ch.

Es gab nur wenige richtige Antworten. Das Taschenmesser «Outrider» im SEV-Look geht an

Joel Brändle aus St. Gallen.

Erneut fragen wir: Wo ist das? Ein **Schreibset von Caran d'Ache mit Kugelschreiber und Druckbleistift** wird unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlost. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis **Mittwoch, 11. November 2015, an:**

**SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6**

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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