

SBB-GAV ist Schwerpunkt 2018

Die Verhandlungen zum GAV SBB / SBB Cargo sind einer der Schwerpunkte 2018 des SEV.

Worauf es ankommt:

Vorstandsbericht Seite 2, Edito Seite 3

Sorgen im SBB-Werk Bellinzona

Die Officine haben Potenzial, davon ist das Personal überzeugt. Jetzt braucht es entschlossenes Handeln der SBB.

Seite 4



50 Stundenwoche?

Der Gewerbeverband fordert längere Arbeitszeiten und riskiert unsere Gesundheit.

Seite 5

Mobilität 4.0

Betroffene wollen mitsteuern

Mancher mag das Wort kaum mehr hören. Doch die Digitalisierung muss den SEV beschäftigen, denn sie wirkt sich auf den Alltag, die Berufsbilder und die Stellen im öffentlichen Verkehr sehr direkt aus. «Wir wollen die Betroffenen zu Beteiligten machen», lautet die Kernforderung des SEV.

Dass die Digitalisierung zurzeit fast an jeder Veranstaltung thematisiert wird, liegt am legitimen Anspruch aller Interessengruppen, die digitale Entwicklung mitzubestimmen. Darum ihre Thematisierung bei der öV-Lobby-Organisation Oustrail (Seiten 6–7) wie auch an den Herbsttagungen des VPT (Seiten 6 und 10–11). Die führerlosen Züge sind nur ein Beispiel, geben aber viel zu reden. Darum sprachen wir darüber mit Marjan D. Klatt vom LPV (Seite 8). Auch er fordert Miteinbezug des Personals und gute Ausbildung auf den neuen Systemen.



Selbstfahrender Pendelbus in Marty: Bequem, doch wohin führt diese Entwicklung, wenn die Betroffenen nicht mitbestimmen?

NLM-Personal wartet weiter auf Sicherheit

Noch immer haben die Schiffsleute des Schweizer Seebeckens des Lago Maggiore keine Gewissheit über ihre nahe berufliche Zukunft. Obwohl ihnen der Kanton im Juli nach dem Streik als Vermittler klar zugesichert hat, dass sie alle, auch die Saisoniers, weiter angestellt bleiben, dass sie im ganzen Jahr 2018 ihr jetziges Lohnniveau behalten und dass für 2019 ein GAV ausgehandelt wird.

Seiten 2 und 3

Petition zum Projekt «Berufsbilder Operating» beim Personenverkehr SBB

SEV-TS übergibt 1000 Unterschriften

Der SEV-Unterverband Technisches Servicepersonal (TS) hat am 13. November dem Leiter Zugbereitstellung (ZBS) Claudio Pelletieri eine Petition überreicht. Diese fordert den Verzicht auf Rückstufungen, Transparenz der Einarbeitungen und Funktionszuordnungen sowie Klarheit zur Dienstorganisation.

Seite 12 und Fokus Seite 16



NEWS

Trinationale Züge

Ältere Semester erinnern sich noch an den TEE – er steht heute bei SBB Historic. Vor 25 Jahren (am 27. September 1992) fuhr dann der erste ICE in die Schweiz. Heute verbinden über 40 direkte ICE-, Eurocity- und Intercity-Züge die Schweiz mit Deutschland. Ab 10. Dezember gibt es nun eine trinationale Verbindung, ein Zug, der von Frankfurt am Main über Basel, Luzern, Gotthard-Basistunnel nach Mailand fährt und via Lötschberg-Achse, Bern, Basel zurück nach Frankfurt. Gefahren wird die Verbindung in 7½ Stunden mit SBB-Zügen des Typs ETR 610 – ein Zug wurde deshalb auf den Namen Johann Wolfgang von Goethe getauft.

«AV 2020» scheiterte an negativ Betroffenen

Die Voto-Auswertung der Abstimmung über die «Altersvorsorge 2020» vom 24. September bestätigt, dass die Vorlage an einer Vielzahl von Gründen scheiterte, wobei viele davon auf persönliche Betroffenheit zurückzuführen sind. So stimmten Rentner/innen überdurchschnittlich Nein – viele deshalb, weil sie im Unterschied zu Neurentner/innen keine AHV-Erhöhung erhalten hätten. (Kein Wunder, wenn Krankenkassenprämien und Gesundheitskosten ständig steigen...) Die Erhöhung des Frauenrentenalters war in der Westschweiz mit Abstand das meistgenannte Nein-Argument. Die Voto-Analyse zeigt, dass die finanzielle Situation der Personen mit tiefen und mittleren Renten sowie das Frauenrentenalter bei einer neuen Rentenreform eine wichtige Rolle spielen müssen. Und dass einseitige Abbau-Vorlagen chancenlos sind.

«Beamten-Bashing»

Peter Füglistaler macht im November-Newsletter seines BAV darauf aufmerksam, dass sein Amt immer mehr zu tun hat, auch wegen Berichten fürs Parlament und Anfragen von Lobbygruppen. Und dass die gleichen Gruppen und Politiker doch stets Beamte abbauen wollen und die Beamten wegen Fehlern bashen.

Die Schiffsleute vom Lago Maggiore warten seit dem Streik noch immer auf konkrete Zusagen, trotz Garantien der Tessiner Regierung

Aufreibende Geduldsprobe für NLM-Personal

Die Zeit vergeht, doch die Angestellten der Langensee-Schiffahrtsgesellschaft NLM warten noch immer auf die Umsetzung der Zusicherungen, die ihnen der Kanton in seiner Rolle als Vermittler und Garant im Juli zur Beendigung des Streiks gemacht hat: Weiteranstellung aller Mitarbeitenden inkl. Saisoniers, Weiterführung der bisherigen Lohnbedingungen im Jahr 2018 und Aushandlung eines GAV für 2019. Das muss das neue Konsortium von NLM und SNL (Luganensee) umsetzen. Doch das Treffen vom Montag mit Agostino Ferrazzini, Chef der SNL und des Konsortiums, räumte die Sorgen des Personals nicht grundsätzlich aus.



Beim Streik der NLM-Mitarbeitenden in Locarno machten auch deren Kinder mit: Hinter jedem Schiffsführer und jeder Matrosin stehen Angehörige, die unter der anhaltenden Unsicherheit mitleiden.

Blenden wir kurz zurück: Am 11. Oktober fand im Grossratsgebäude in Bellinzona eine Sitzung zur Zukunft des Schiffsangebots auf dem Lago Maggiore statt. Es resultierte eine Medienmitteilung, die klar festhielt, dass die Weiteranstellung des NLM-Personals ab 1. Januar gesichert sei. Die Società Navigazione Lugano (SNL) vertreten CEO Agostino Ferrazzini, Galionsfigur des künftigen

Konsortiums von NLM und SNL, und Alen Vukic. Doch einen Monat später haben die NLM-Angestellten, die seit ihrer Entlassung im Juli auf Nadeln sitzen, noch immer keine Bestätigung ihrer Übernahme durch das Konsortium erhalten. Der Nebel über ihrer beruflichen Zukunft hat sich noch immer nicht gelichtet. Das NLM-Personal beschloss daher am 13. November, den

SNL-CEO zu einem Gespräch einzuladen. Dieses informelle Treffen von Agostino Ferrazzini mit den NLM-Angestellten und Gewerkschaftsvertretern fand am 20. November statt.

Treffen mit Agostino Ferrazzini
Der SNL-CEO erklärte sich bereit, einen neuen GAV auszuhandeln – was der Kanton ja von allen Unternehmen verlangt, die von ihm Leistungs-

aufträge erhalten wollen. Ansonsten blieb Agostino Ferrazzini aber unkonkret. «Die vollständige Unsicherheit bereitet dem Personal grosse Sorgen», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini. «Viele sind darüber enttäuscht – wie könnte es anders sein? – und verbergen ihren berechtigten Unmut nicht. Das bestehende NLM-Personal fühlt sich im Stich gelassen. Und das ist wirklich schade, auch weil die Schiffe des künftigen Konsortiums ohne Personal nicht verkehren können.» Angelo Stroppini hält Ferrazzini ausgeprägtes unternehmerisches Können zugute, spricht aber Klartext: «Dieses Warten ist für das Personal wirklich aufreibend, die Verzögerungstaktik führt bei ihm zu Besorgnis und Unruhe.» Kurz, die Umsetzung der präzisen Versprechen, die dem Personal gemacht und von Kanton und Gewerkschaften in einer offiziellen Vereinbarung besiegelt wurden, sind vorläufig total blockiert. «Während sich tech-



Angelo Stroppini an einer Medienkonferenz beim Streik in Locarno.

nische Sitzungen jagen wie Ministertreffen, wird das NLM-Personal weiter auf die Folter gespannt. Es muss befürchten, dass für die Folgen dieser Verspätungen niemand die Verantwortung übernimmt. Jeder versucht, den schwarzen Peter den anderen zuzuspielen.»

Niemand ist verantwortlich

Diesen Eindruck hat das Treffen vom Montag bestätigt: Niemand ist verantwortlich dafür, dass die NLM-Angestellten im Schweizer Seebecken weiter auf klare Zusagen zu ihren beiden Hauptanliegen warten müssen: dass die Festangestellten und Saisoniers vom Konsortium übernommen werden und dass

ihr aktuelles Lohnniveau im Jahr 2018 weiter gilt. «Die NLM-Mitarbeitenden wollen endlich Klarheit bezüglich ihrer Zukunft», sagt Angelo Stroppini. «Nicht nur schöne Worte und Schulterklopfen, denn davon kann man nicht leben. Man denke daran, dass hinter jedem und jeder Angestellten Partner/innen und Kinder stehen, die seit Monaten ebenfalls in Unsicherheit leben.» Die NLM-Mitarbeitenden, die ihre Stellen weiterhin mutig verteidigen, haben es verdient, wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen, auf dem sie ihre berufliche und persönliche Zukunft aufbauen können.

Françoise Gehring/FI

Vorstand SEV

«Der GAV SBB, unser Leitstern»

Die Verhandlungen über den GAV SBB/SBB Cargo standen im Zentrum der Vorstandssitzung vom 17. November. Dem wichtigsten Geschäft des SEV im nächsten Jahr ist auch unser Editio gewidmet.

Der Leiter der Verhandlungsdelegation GAV SBB/SBB Cargo, Manuel Avallone, rief in Erinnerung, dass der SEV im Moment in der Fläche unterwegs ist, um das Personal für die GAV-Verhandlungen des nächsten Jahres zu sensibilisieren: «Diese Präsenz in der Fläche kommt bei den Angestellten sehr gut

an. Die von uns überbrachte Botschaft ist dabei klar: Der GAV fällt nicht vom Himmel.» Manuel Avallone erinnerte daran, dass es nicht in Frage kommt, zwei verschiedene GAV für SBB und SBB Cargo zu verhandeln. Präsident Giorgio Tuti hatte in die gleiche Kerbe, indem er die Wichtigkeit des GAV SBB/SBB Cargo mit diesen Worten charakterisierte: «Er ist der Leitstern unserer Vertragspolitik. Wir müssen alle für dieses Dossier mobilisieren, das unser Thema Nummer eins im Jahr 2018 sein wird. Vom Personal des SEV über die Unterverbände bis zu den Sektionen müssen wir alle Kräfte für diese überaus wichtigen Verhand-

lungen bündeln, denn sie beeinflussen die GAV in andern Transportunternehmungen.» Gilbert D'Alessandro, Präsident des Unterverbands VPT, sekundierte: «Bei den Freiburgischen Verkehrsbetrieben werden wir den GAV 2020 verhandeln. Der Tenor des GAV SBB spielt dabei eine extrem wichtige Rolle. Der VPT ist deshalb absolut solidarisch mit den SBB-Unterverbänden und unterstützt eine starke Mobilisierung. Bei den Lausanner Verkehrsbetrieben hat man gesehen, dass eine gute Mobilisierung auch bei der Werbung wirkt.» Der GAV SBB/SBB Cargo findet deshalb zu Recht unter den Schwerpunkten 2018 des SEV.

Diese Schwerpunkte wurden vom Vorstand ein erstes Mal durchberaten und werden am 15. Dezember nochmals traktandiert und verabschiedet. Der Vorstand hat ausserdem das neue Reglement über Massnahmen bei Arbeitskonflikten genehmigt, das die bisherigen Reglemente zu Kampfmassnahmen und Kampffonds vereinigt. Es regelt vor allem die Entschädigungen im Streikfall und die nötigen Bedingungen, um über Kampfmassnahmen zu entscheiden. Schliesslich wurde Sven Zimmermann auf den 1.1.2018 als Jugend-Vertreter in den Vorstand gewählt, er ersetzt Janos Joroch, der Ersatz wird. vbo/pan.

Bild der Woche



«Mein GAV – ein Geschenk des Himmels...» heisst die Broschüre über das Ergebnis der Mitgliederumfrage zum GAV SBB/SBB Cargo, die dieser Tage vor Verwaltungsgebäuden, in Depots und an sonstigen SBB-Standorten verteilt wird – wie hier im Wankdorf vom Unterverband AS.

EDITO

Die Erneuerung des GAV SBB/SBB Cargo ist unsere absolute Priorität im Jahr 2018. Es ist nicht unnützlich, sich die Gründe dafür in Erinnerung zu rufen: Dieser GAV betrifft praktisch das ganze Personal von SBB AG und SBB Cargo AG. Und die Hälfte davon ist Mitglied im SEV. Die Verhandlungen werden geführt, während die SBB mit blindem Eifer RailFit 20/30 einführt. Wir werden Zeuge der lohnmassigen Rückstufung von Angestellten bei P-Operating (siehe Seite 16). Stellenabbau und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen treffen das SBB-Personal mit aller Härte. Die Leitung der SBB hat angekündigt, den GAV anzugreifen, um Sparmassnahmen realisieren und die Produktivität erhöhen zu können. Um den GAV zu verteidigen, hat der SEV diesen Herbst die Kampagne «Mein GAV – ein Geschenk des Himmels» lanciert.

«Wir müssen gemeinsam kämpfen, damit jedes Mitglied von einem sehr guten GAV profitieren kann.»

Giorgio Tuti



Ein weiteres wichtiges Element leitet uns in diesen Verhandlungen: die Rolle dieses GAV in der ganzen Branche. Alle Unternehmen des öffentlichen Verkehrs schauen auf die SBB. Wie oft haben wir von KTU-Direktionen gehört, sie könnten einer Forderung nicht entsprechen, weil ihr auch die SBB nicht nachkomme. Wir von unserer Seite stützen uns auf die Arbeitsbedingungen und Löhne der SBB, wenn wir die Branchenüblichkeit definieren. Diese Frage scheint weit weg, aber sie stand im Zentrum unseres Kampfes gegen Dumpinglöhne bei Crossrail, die ihren Lokführern rund 2000 Franken monatlich weniger bieten wollte. Mit juristischen Mitteln ist es dem SEV gelungen, die Löhne des Personals des öffentlichen Verkehrs zu verteidigen. Mit einem Sieg im Grundsatz: nachdem Crossrail auf ihr Geschäftsmodell verzichtete, brauchte das Gericht nicht mehr zu entscheiden.

Es ist mir wichtig, zum Schluss daran zu erinnern, dass die Verteidigung des GAV SBB/SBB Cargo heute wichtiger ist als je. Etliche Kantone stoppen ihre Finanzierungen und opfern die Arbeitsbedingungen und Löhne auf dem Altar des Wettbewerbs, der vom BAV gepriesen wird. Deshalb geraten auch die GAV der KTU unter Druck. Werden sie schlechter, hat das Auswirkungen auf die ganze Branche und wiederum auf die Kolleg/innen der SBB. Ein Teufelskreis, den wir gemeinsam bekämpfen müssen: SEV-Personal, Unterverbände und Sektionen. Damit alle, jedes Mitglied von einem sehr guten GAV profitieren kann.

Officine Bellinzona

Viel ungenutztes Potenzial

Bei einem Treffen der «Diskussionsplattform» hat die SBB einige Aspekte aus dem «Projekt Officine» vorgestellt. Als Antwort darauf haben die Personalvertreter/innen ihre Positionen präsentiert.

Es war der Mediator der Diskussionsplattform (wie der runde Tisch jetzt heisst), Anwalt Franz Steinegger, der das Treffen einberief. Es ging vor allem um einen Grundsatzentscheid, den der SBB-Verwaltungsrat im Beisein der Tessiner Staatsräte Christian Vitta und Claudio Zali gefällt hatte.

Zunächst stellte die SBB ihre aktuellen Absichten ausführlich vor: Aufgrund einer Analyse verschiedener Szenarien ist die SBB von der Möglichkeit überzeugt, dass im Tessin in den nächsten acht bis zehn Jahren ein

neues Industriewerk realisiert werden könne. Dieses soll mindestens den Dimensionen des bestehenden Werks entsprechen und so geplant werden, dass es den Bedürfnissen für die Wartung moderner Reisezüge entspricht. Die SBB hat versichert, dieses neue Werk mit dem Unterhalt der Giruno-Züge, die künftig auf der Gotthard-Linie verkehren werden, und der neuen SBB-Neigezüge zu beauftragen. Ferner soll das neue Werk auch sämtliche Wartungsarbeiten übernehmen, die zurzeit an den Tessiner Standorten von P-OP ausgeführt werden. Den Plänen der SBB stehen jedoch Hindernisse im Weg, vor allem bezüglich der Trägerschaft der nötigen Investitionen, des Zeitplans, und nicht zuletzt wird auch die Suche nach einem geeigneten Standort nicht leicht sein.

Die Personalvertreter/innen der Peko und der Gewerkschaf-

ten zeigten indes die Schwächen des Projektes auf. Sie stören sich grundsätzlich nicht – wie man vielleicht denken könnte – an der Idee, die Officine zu verschieben, sondern vielmehr daran, dass die SBB das Potenzial des einzigen Industriewerks auf der Gotthardachse, das südlich der Alpen liegt, nicht voll auszuschöpfen vermag. Bereits beim historischen Streik im Jahr 2008 hatte das Personal für die volle Ausschöpfung dieses Potenzials gekämpft und schlussendlich die SBB und den Kanton zur Realisierung des Kompetenzzentrums verpflichtet. Dies wäre umsonst gewesen, wenn die SBB nun ihre Absichten durchsetzt, die einzig auf die Wartung von Reisezügen abzielen und die Bedürfnisse des Güterverkehrs links liegen lassen. Langfristig würde dies nämlich zu einem Verlust von Arbeitsplätzen führen.



Die Angestellten der Officine Bellinzona sind besorgt.

Die Angestellten wünschen sich die Weiterentwicklung aller möglichen Auftragsbereiche, um die aktuelle Auftragslage aufrechtzuerhalten und von den Synergien profitieren zu können, die durch die Realisierung eines neuen Werks entstehend würden. Diese Forderung wurde beim Treffen der Diskussionsplattform geäussert und muss bei der Grün-

dung eines neuen Werks berücksichtigt werden. Ausserdem soll sie in die Absichtserklärung aufgenommen werden, die der Staatsrat und die SBB erstellen sollen.

Schliesslich geht es nicht nur um den Standort der Officine selbst, sondern vielmehr auch um die Arbeitsplätze in der ganzen Region.

Pascal Fiscalini/kt

MEINE MEINUNG

Unheilige Sonntage

Ich gestehe, ich arbeite gerne an Sonntagen. Die Ruhe im Büro, die Vorstellung, dass nicht jedes Mail umgehend beantwortet wird und wieder beantwortet werden will, helfen mir beim Denken. Trotzdem bin ich keine Freundin von Sonntagsarbeit. Zumindest nicht, solange sie nicht freiwillig geschieht. Spitalärztinnen, Krankenpfleger, Gastroangestellte und Zugbegleiterinnen wissen, dass sie sich auf Feiertage am Arbeitsplatz einlassen müssen, bevor sie ihren Beruf wählen. Anders verhält es sich mit Verkäuferinnen. Eigentlich ist Sonntagsarbeit in der Schweiz verboten. Mit ein paar Ausnahmen, notabene. So kommt es, dass auch Verkäufer an Sonntagen arbeiten

müssen – sofern es dem Tourismus dient oder der Laden an einem Verkehrsknotenpunkt liegt. Die Faustregel: Nur Gebrauchsartikel sind erlaubt. Fernseher gehören zum Beispiel nicht dazu. Sonntagschichten sind die Hölle, auch wenn man keine Fernseher verkauft. Das weiss ich, weil ich mir mein Studium jahrelang tagunter in Kiosken und Süßigkeitenläden finanziert habe. Genug Trauma, um nie wieder an einem Sonntag einen Laden zu betreten. Aber der Verstand vergisst oft schneller als das Herz und so kam es, dass ich letzthin an einem Sonntag die Migros am Hauptbahnhof Zürich aufsuchte. Die Konsumapokalypse beginnt schon, bevor ich den

Laden betreten habe. Drei Leute drängeln mich zur Tür herein, beinahe auf den Boden geknallt, Stresslevel leicht erhöht, Griff zum Körbli, oberstes Körbli weg, zweitoberstes auch, das dritte ist meins, Stresslevel steigt. Safran und dann raus hier. Ein müde dreinblickender Verkäufer füllt Milchprodukte auf. Das schlimmste Ämtli im schlimmsten Dienst der Woche. Arm greift über Arm, Kunde will Parmesan – jetzt, sofort – und zack, liegt der Mokkajoghurt auf dem Boden. Stöhnen. Kunde ist das scheissegal, Mission Parmesan geglückt. Stresspegel steigt. Und irgendwo schreit ein Kind. Wer nimmt ein Kind in so eine Kriegszone mit? «Sorry, tschuldigung, dürft

«Sonntagsschichten sind die Hölle. Genug Trauma, um nie wieder an einem Sonntag einen Laden zu betreten.» Anja Konzett

schnell?» Wie lange will das Grosi die verdammten Rüebli denn noch anstarren? Safran, Safran, WO IST DIESER HUNDESELENDE SAFRAN? Mit letzter Anstrengung gelingt es mir, meinen Fluchausbruch als inneren Monolog zu gestalten. Dann endlich die Kasse. Anstehen, weggedrängelt werden, Gott, ist das heiss hier drin, nochmals weggedrängelt werden, einem alten Mann helfen, der weggedrängelt wird. Ich finde die Welt gerade so zum Kotzen, dass mir die Lust auf Safranrisotto unterdessen vergangen ist. Endlich an der Kasse, greife ich wahllos nach einem Blumenstrauss. Mein Trost, mein Abzeichen –

«Ich habe den Sonntagsverkauf am HB Zürich überlebt». Die Kassiererin nimmt den Strauss, betrachtet sich die lila Rosen mit dem hellgrünen Stich, bevor sie sie scannt, und strahlt: «Oh, sind die aber schön.» Ein ehrliches Strahlen, aufrichtige Freude, Sonne ganz ohne Tageslicht. Mitten in der Hölle des Sonntagsdienstes. Ich stammle ein verlegenes Ja und versuche ihr so beherrzt einen schönen Abend zu wünschen, wie sie mir. Erst zuhause fällt es mir ein: Ich hätte ihr die verdammten Blumen schenken sollen.



Kommentar von SGB-Zentralsekretär Luca Cirigliano zum Angriff des SGV auf die Arbeitszeit

50 Stunden – der Traum der Chefs

Der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) will, dass Angestellte mehr arbeiten und weniger Ruhezeit haben. Der SGB bekämpft diese Attacke mit allen Mitteln, denn von noch längeren Arbeitszeiten profitierten nur die Arbeitgeber.

Der Vorschlag des SGV sieht eine 50-Stundenwoche für Arbeitnehmende vor. Ein No-Go, findet der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB). Die von den kleinen und mittleren Unternehmen gewünschten Massnahmen sind eine regelrechte Ohrfeige. Die Angestellten in der Schweiz arbeiten im europäischen Vergleich bereits heute am längsten; Stress und Überforderung sind häufig. Eine Verlängerung der Arbeitszeit liegt einzig und allein im Interesse der Arbeitgeber. Für alle anderen wäre es eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und eine Bedrohung für die Gesundheit. Im Interview findet Luca Cirigliano, SGB-Zentralsekretär und Verantwortlicher für das Dossier Arbeitsrecht, klare Worte dazu.

■ **50 Stunden arbeiten pro Woche – wollen uns die Arbeitgeber provozieren?**

Ja, und zwar kalkuliert. Heute leisten die meisten berufstätigen Personen maximal eine 45-Stundenwoche. Ab der 46. Stunde muss das Unternehmen die Überzeit mit Geld oder Freizeit vergüten, und darin liegt das Problem! Die Arbeitgeber wollen keine Zuschläge mehr bezahlen, oder die Leute noch mehr arbeiten lassen, am liebsten ohne Zeitaufschreibung. Dazu muss man sich nur die parlamentarische Initiative der Ständerätin Karin Keller-Sutter anschauen ...

■ **Aber im europäischen Vergleich arbeiten wir in der Schweiz nicht wenig, oder?**

Wir sind die traurige Spitze: In



Im europäischen Vergleich arbeiten Schweizer/innen am meisten.

keinem anderen Land Europas wird so viel gearbeitet wie hier. Und während in anderen Ländern die Arbeitszeit in den letzten Jahren sogar zurückging, blieb sie bei uns gleich hoch.

■ **Welche Folgen hätte eine zusätzliche Arbeitsbelastung für die Gesundheit und die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben?**

Wenn wir mehr als 50, 60 oder 70 Stunden pro Woche und auch in der Nacht sowie sonntags arbeiten, wie es die Arbeitgeber wollen, dann wird es kein Privatleben mehr geben! Die Angestellten hätten zu wenig Schlaf, nicht genug Zeit, sich zu erholen, mehr Stress und das «Phänomen Burnout» – das in unserem Land bereits heute eine regelrechte Epidemie ist – würde sich noch weiter verbreiten. Es sind vor allem die schwächsten Angestellten, die leiden würden, zum Beispiel Frauen, die aufgrund ihrer familiären Pflichten einer zusätzlichen Belastung ausgesetzt sind, oder ältere Arbeitnehmende, denen Stresssituationen mehr zusetzen.

■ **Überbelastung am Arbeitsplatz fordert Opfer, das be-**

stätigt sogar das SECO. Gemäss einer Studie geben 11% der Arbeitnehmenden an, dass ein Zusammenhang zwischen Überstunden und ihren gesundheitlichen Problemen besteht. Stress am Arbeitsplatz ist keine Ausnahmerecheinung. Es ist ein verbreitetes Phänomen: Rund ein Drittel der Schweizer Angestellten fühlt sich häufig oder sehr häufig gestresst. Wie können wir diesen erschreckenden Zahlen entgegenwirken in einem Land, in dem nur 45,2% der Unternehmen regelmässig die Stressrisiken analysieren, während diese Zahl in anderen Ländern, wie Grossbritannien und Dänemark, bei 90% liegt?

Die Zahlen sprechen für sich: Die Arbeitszeit ist ein echtes Problem in der Schweiz. Doch die Arbeitgeber sehen die Situation anders. Sie wollen uns weis machen, dass wir mehr arbeiten müssen, auf Abruf und nach ihren Wünschen. Und das auch noch ohne Zuschläge, also für weniger Geld. Denn was die Arbeitgeber wirklich wollen, ist, die Arbeit billiger zu machen. Deshalb sagen wir klar Nein. Wir arbeiten zu viel und ohne Re-

geln. Es braucht mehr Autonomie und Flexibilität für die Arbeitnehmenden, nicht für die Arbeitgeber, sowie mehr Kontrollen und strikteres Befolgen der bestehenden Gesetze, die bereits heute extrem flexibel sind. Dies hat auch der Bundesrat in seinem letzten Bericht über die Digitalisierung bestätigt. Die aktuellen Gesetze erlauben langes und flexibles Arbeiten. Der SGB und seine Mitgliedsverbände sehen sich in der Pflicht, die Arbeitszeitautonomie und die Arbeitszeit in den GAV zu verbessern. Eine solche Verbesserung ist aber auch in den Gesetzen nötig, zum Beispiel bei den Regelungen bezüglich «Home Office». Ebenfalls braucht es bessere Kontrollen durch Arbeitsinspektoren der SUVA.

■ **Im Mai wurde die 6. Europäische Erhebung über die Arbeitsbedingungen (siehe Box) präsentiert. Die Resultate bestätigen eine Tendenz hin zur einseitigen Flexibilisierung der Arbeitszeit. Mit welchen Mitteln können sich die Gewerkschaften dagegen wehren?**

Für die Arbeitgeber ist eine einseitige Flexibilisierung das Paradies! Wir kämpfen um gesetzliche Bestimmungen in den GAV, die solche ungesunde Flexibilisierungen im Zaum halten.

■ **Nebst dieser Provokation mit der 50-Stundenwoche greifen auch die Initiativen der Ständeräte Konrad Graber (PPD/LU) und Karin Keller-Sutter (FDP/SG) das Arbeitsrecht an. Wie müssen wir als Gewerkschaften auf diese Angriffe reagieren?**

Eins ist klar: Wir bekämpfen jeden parlamentarischen Angriff auf das Arbeitsgesetz! Wir wollen mehr Regeln zum Schutz der Arbeitnehmenden, nicht weniger, und zwar in den GAV wie auch im Gesetz.

Françoise Gehring/kt

EUROPÄISCHE ERHEBUNG

Die 6. Europäische Erhebung über die Arbeitsbedingungen, die am 22. Mai publiziert wurde, bestätigt, was die Gewerkschaften schon lange wissen: Die einseitige Flexibilisierung der Arbeitszeit in der Schweiz geht auf Kosten der Arbeitnehmenden. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) hat Zahlen in Bezug auf die Schweiz präsentiert, welche den Vergleich der Arbeitsbedingungen zwischen 2005 und 2015 zulassen.

Die Resultate zeigen auf, unter welchem Druck die Schweizer Arbeitnehmenden stehen. Dieser steht in Zusammenhang mit einer erhöhten Arbeitslast und gleichzeitig weniger Mitbestimmungsmöglichkeiten. Die Zeit ist knapp, es wird immer länger und auch in der Freizeit gearbeitet – dies alles führt immer häufiger zu Stress. 60% der Befragten sehen sich mit einem intensiven Arbeitsrhythmus und immer kürzeren Deadlines konfrontiert.

Hinzu kommt, dass die Arbeitszeit bei einem Vollzeitspensum in der Schweiz bereits heute europaweit am längsten ist (42 Stunden in der Schweiz, 39 Stunden in der EU). Lange Arbeitszeiten und Schwierigkeiten mit der Planung der Arbeitstage schaden der Gesundheit.

Auch das SECO sieht ein, dass die selbstbestimmte Einteilung der Arbeitszeit durch die Arbeitnehmenden und der Wunsch der Arbeitgeber nach mehr Flexibilität in einem Widerspruch zueinander stehen.

Mobilität 4.0

«Sitzt noch jemand am Steuer?»

Unter diesen Titel stellte Oustrail, die Westschweizer Lobby-Organisation für den öffentlichen Verkehr, ihre Jahrestagung vom 17. November. Die Frage stellt sich heute, wo in Sion, Marly, Zug und bald auch anderswo automatisierte Pendelbusse getestet werden, tatsächlich. Was bedeutet diese Entwicklung für den ÖV? Wie soll sie durch die Politik begleitet und gesteuert werden? So gab es viel zu diskutieren.

Wie wirkt sich die Entwicklung von Fahrzeugen ohne Fahrer/in auf den Stellenmarkt aus? Wird es in Zukunft überhaupt noch Menschen geben, die Transportleistungen in Anspruch nehmen, wenn Algorithmen und Roboter die meisten Stellen geschluckt haben werden? Diese etwas provokative Frage warf ganz am Schluss der Tagung ein Gewerkschaftsjournalist in den

Raum. «Das ist eine gute Frage», antwortete **François Gatabin**, ehemaliger Gewerkschafter und aktueller Direktor der Verkehrsbetriebe der Region Morges-Bière-Cossonay (MBC). «Ich weiss keine Antwort, ausser dass autonome Fahrzeuge keine bestehenden Leistungen ersetzen werden.» **Géraldine Savary** (SP/VD), Mitglied der ständerätlichen Verkehrskommission, war die Einzige, die sich über den Verlust von Stel-

len beunruhigt zeigte. Sie erwähnte vor allem das widersprüchliche Verhalten der Post, die einerseits solche Fahrzeuge entwickelt – zum Beispiel in Sitten – und andererseits die Stadtzentren verlässt, indem sie Poststellen schliesst.

Autonom, elektronisch, «shared»?

Seit etwas mehr als einem Jahr werden in der Westschweiz und in Zug verschiedene Ein-

stanzmöglichkeiten von autonomen Fahrzeugen getestet. Die Tagung bot eine gute Gelegenheit, die ersten Schlüsse aus diesen Tests zu ziehen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird bald darüber entscheiden, ob diese Tests verlängert werden oder nicht. Die Technik bietet Chancen und Risiken – es entsteht der Eindruck, dass die Zukunft des Verkehrs jetzt definiert wird, und dass grosse Veränderungen bevorstehen.

Für **Pierre Dessemontet**, Graf aus Yverdon, erleben wir gerade «den Übergang von weitgehend auf fossilen Brennstoffen basierenden Formen der Mobilität zu elektrisch angetriebenen Verkehrsmitteln. Ausserdem sind wir vielleicht gerade dabei, von unseren Privatautos auf autonome Gemeinschaftsfahrzeuge zu wechseln. Dies hätte Auswirkungen auf unsere Strassen- und Raumplanung.»

Regulierung durch die öffentliche Hand nötig?

Emmanuel Ravalet, Ingenieur von der ETH Lausanne, warf die Frage auf, wie individuelle oder gemeinschaftliche autonome Fahrzeuge mit dem Angebot des Service public verbunden werden können. Die Erfahrungen aus einem Test in Grenoble haben gezeigt, dass diese Verbindung nicht ganz einfach ist, obwohl ein ergänzendes Angebot denkbar wäre. Ravalets Frage lautete: «Wie soll das Ganze koordiniert werden?»

Markus Riderer vom Astra meinte, man könne noch nicht von autonomen Fahrzeugen sprechen, nur von *automatisierten*. Das «Internet der Dinge» werde eine kollektive Nutzung wahrscheinlich möglich machen, doch seien wir noch nicht so weit. Wenn sich viele Leute ein Fahrzeug teilen, sinke die Zahl der Autos. Doch es stellten sich noch viele

«Wir wollen nicht, dass Plattformfirmen mit unfairer Konkurrenz das hervorragende ÖV-System der Schweiz zerstören.»

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV



Seit rund einem Jahr finden in der Schweiz Versuche mit Selbstfahrbussen statt. Die Tagung lieferte dazu eine Bilanz und thematisierte den politischen Handlungsbedarf.

ethische Fragen, insbesondere zum Datenschutz. Ab wann also werden solche Fahrzeuge auf unseren Strassen zu sehen sein? «Zwischen 2019 und 2050», schätzte Riderer zurückhaltend. **Géraldine Savary** sprach auch die Rolle der Politik an: Diese müsse nebst der Landschaftsplanung darin bestehen, die Tests zu begleiten und zu koordinieren sowie die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt zu analysieren.

Versuche in Sion und Marly
Drei Referenten berichteten über ihre Erfahrungen mit der Einführung von automatisierten Fahrzeugen. Seit Juni 2016 haben 31 000 Passagie-

re eines der zwei automatisierten Fahrzeuge der Post genutzt, die in der Stadt Sitten verkehren. «Es war ein langer Weg; die Behörden sind offen und haben es uns bewilligt, was in anderen Ländern in unserer Nähe nicht der Fall ist», merkte der Postauto-Vertreter **Philippe Cina** dazu an. Mit Freude erwähnte er auch, dass die Testroute in Sitten «die komplexeste der Welt» sei: Es gibt falsch parkierte Autos, unerwarteten Schneefall und Glynizien, die wachsen, dem Fahrzeug den Weg versperren und es blockieren. Dann muss die Begleitperson die Steuerung des Fahrzeugs übernehmen, denn das Fahrzeug kann nicht selbstständig

ein Hindernis umfahren. Laut Cina sind solche Fahrzeuge «für kurze Distanzen geeignet an Orten, die vom öffentlichen Verkehr nicht bedient werden und die mit dem Auto nur schwer erreichbar sind.» Aber nicht dafür gedacht, bestehende Linien zu ersetzen. **Laura Andres**, Projektleiterin bei den Freiburger Verkehrsbetrieben (TPF), berichtete vom langen Lernprozess vor der Inbetriebnahme eines solchen Fahrzeugs in Marly. «Es gibt jeden Tag Überraschungen: Einmal hat eine Brücke aus Metall die Elektronik gestört und unpassende Bremsvorgänge ausgelöst.» Wie in Sion sei es das Ziel, einen Service auf Abruf via eine App zu entwickeln.

Für **François Gatabin**, der ein ähnliches Fahrzeug im waadtländischen Städtchen Cossonay einführen will, geht es darum, «die Rolle der ÖV-Unternehmen im Zeitraum von 2030 bis 2045 neu zu denken, denn die Zeit vergeht rasch. Man muss die Mobilität als nahtlose Dienstleistung verstehen und Alternativen zum Privatauto bieten.» Es sind weitere Projekte in Aussicht: Auch die Genfer Verkehrsbetriebe (TPG) haben einen automatisierten Minibus für Meyrin angeschafft. Auch

die Züge sollen automatisiert werden: Die Südostbahn (SOB) bereitet sich auf die Lancierung eines Pilotprojekts mit führerlosen Zügen auf einer 20 km langen Strecke vor. Die SOB hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) um Erlaubnis und Finanzierung des Projekts ersucht. In Amsterdam wird zurzeit ein Schiff ohne Kapitän – ein Roboat – getestet.

Und wo bleibt der Mensch?

Die Debatten waren interessant, doch der Fakt, dass fast niemand nach den Auswirkungen

gefragt hat, die diese Veränderungen auf den Arbeitsmarkt haben werden, zeigt, dass eine gewerkschaftliche Antwort auf diese Fragen dringend notwendig ist. Die Philosophin Hannah Arendt hat gesagt: «Man kann sich nichts Schlimmeres vorstellen als eine Gesellschaft von Arbeitern ohne Arbeit.» Unser Auftrag lautet: den automatisierten Systemen Grenzen setzen und das Menschliche vor das Technologische stellen.»

Yves Sancey/kt

«DIE DIGITALISIERUNG BRAUCHT RAHMENBEDINGUNGEN»

SEV-Vizepräsidentin **Barbara Spalinger** referierte an der VPT-Tagung in Fiesch vom 11. November über die Digitalisierung und ihre Folgen in der Arbeitswelt.

Die «vierte Industrierevolution» verbinde die Automatisierung mit der Kommunikation und Vernetzung via Internet und bringe so neue technische Möglichkeiten, sagte Barbara Spalinger einleitend. Dazu gehörten selbstfahrende Züge und Autos, wozu noch viele Fragen offen seien. «Die Metro M2 in Lausanne gibt es schon, und die hat nicht alles auf den Kopf gestellt bei unseren Mitgliedern dort.» Spalinger betonte: «Die Digitalisierung lässt sich nicht aufhalten, doch sie muss Rahmenbedingungen haben. Sie darf nicht zu Kündigungen führen. Das Per-

sonal muss in die Berufsentwicklung einbezogen und für neue Aufgaben qualifiziert werden.»

Digitalisierung heisst auch, dass nicht ortsgebundene Arbeit von jedem beliebigen Ort aus gemacht werden kann, wie Spalinger weiter ausführte. Die Folge sind weitere **Arbeitsauslagerungen** in Länder, wo die Arbeitsbedingungen und der Schutz der Arbeitnehmenden schlechter sind. «Damit werden nationale Regelungen des Arbeitsrechts infrage gestellt. Wer sorgt für Sozialversicherungen? Für die Einhaltung der Grundrechte? Was bedeutet dies für Gewerkschaften?»

Als weiteres Digitalisierungsprodukt nannte Spalinger die **Plattformfirmen** wie Uber oder FlixBus. Diese seien mehr IT-Fir-

men als Verkehrsunternehmen. «Denn die Fahrer/innen, welche die Leistungen erbringen, die z. B. FlixBus vermarktet, sind nicht bei FlixBus angestellt, sondern bei lokalen Unternehmen, die von FlixBus «Partner» genannt werden. FlixBus kennt weder diese Fahrer/innen noch ihren Lohn noch ihre Sozialversicherungen.» Die Leistungen kommen in den Jahresabschlüssen deshalb gar nicht vor; das Hauptgeschäft wird nicht offengelegt. «Es ist ein offenes Geheimnis, dass FlixBus absolut nicht kostendeckend gefahren ist, um in Deutschland das Monopol zu erhalten. Und nun, wo sie das Monopol haben, setzen sie die Preise rauf!» Darum ist für Spalinger klar: «Wir wollen nicht, dass solche Plattformfirmen mit **unfairer**

Konkurrenz das hervorragende ÖV-System der Schweiz zerstören. Solche Plattformfirmen verstehen auch ihre Gewinne nicht korrekt, was der Allgemeinheit schadet.» Apple zum Beispiel zahle viel zuwenig Steuern, da sie «ihre Produkte an Orten produzieren lässt, wo die Leute wie Sklaven gehalten werden. Wenn man diese Entwicklung so laufen lässt, vergrössert sich die Polarisierung zwischen Arm und Reich auch bei uns.» Zum Schluss rief Spalinger die Unternehmen auf, die Mitarbeitenden weiterhin **soziale Beziehungen** leben zu lassen «und sich als Angestellte des Unternehmens erleben zu lassen. Das macht Arbeit menschenwürdig. Und die Identifikation mit dem Unternehmen ist wichtig für die Qualität des ÖV.» **Markus Fischer**



Nur Géraldine Savary (links) sorgte sich um den Verlust von Stellen.

Cargo Sous Terrain – ein Jahrhundertprojekt?

An der Oustrail-Tagung stellte der Ingenieur **Johannes Graf** das Projekt Cargo Sous Terrain vor: ein Netz von Tunneln 50 Meter unter der Erde. Die Idee dahinter ist, ein neue Infrastruktur für den Güterverkehr zu schaffen und so die Strassen zu entlasten.

Die erste Etappe soll Zürich mit dem Logistik-Zentrum Härkingen verbinden. In den unterirdischen Tunneln würden autonome Güterfahrzeuge verkehren.

Gemäss Grafs Einschätzung würde dies die Zahl der Lkw um

40% verringern. Die erste Etappe soll von Privaten finanziert werden und drei Milliarden Franken kosten. Der Bau des nationalen Netzes von Genf bis St. Gallen bis 2040 käme auf rund 33 Milliarden zu stehen. Der Bundesrat soll bis Ende Jahr einen Bericht zu diesem Projekt in die Vernehmlassung geben.

Die potenziellen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt der Lkw-Fahrer/innen und des Bahnpersonals wurden an der Oustrail-Jahrestagung nicht diskutiert.

ysa/kt

Führerlose Züge sind im Mischbetrieb der SBB nicht so rasch möglich

Zuerst kommen Teilautomatisierungen

Der Bundesrat schreibt im Vernehmlassungsbericht zum Ausbau der Bahninfrastruktur bis 2035, dass die Chancen neuer Technologien zur Automatisierung des Betriebs genutzt werden sollen. Wir sprachen darüber mit Lokführer Marjan D. Klatt.

■ **kontakt.sev:** Der Bundesrat plädiert im Bericht zum Bahnausbau bis 2035 für die «Ausschöpfung des Potenzials im Bereich des vollautomatischen Betriebs». Musst du nun befürchten, deine Stelle zu verlieren?

Marjan D. Klatt: Ich glaube nicht, dass ich in den knapp 15 Jahren, die ich normalerweise noch arbeiten werde, auf der Lok ersetzt werde. Denn im Mischbetrieb, wie wir ihn bei der SBB kennen, braucht es für einen wirklich führerlosen Betrieb sehr komplexe Systeme, deren Entwicklung noch sehr lange dauern wird. Dies auch, weil bei der Bahn alles sicherheitstechnisch absolut integer sein muss, bevor man es einsetzt. Mittelfristig sind Teilautomatisierungen realistisch.

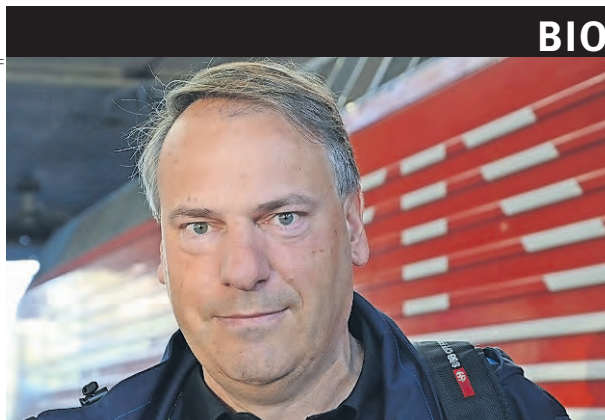
■ **Was heisst das konkret?**

Im Moment werden auf einzelne modernen Triebzügen zum Beispiel schon Bremsproben automatisch durchgeführt. Eine wichtige digitale Hilfe ist für uns auch unser Lokpersonal Electronic Assistant (LEA). Solche Hilfsmittel wie auch die Anleitungen zur Behebung von

Störungen oder die Fahrassistenzsysteme werden sich weiterentwickeln. Künftig werden sich Züge selber aufrüsten und testen, was für uns Lokführer ihre Inbetriebnahme verkürzt. Doch wenn wir diese Arbeiten plötzlich «von Hand» durchführen müssen, weil uns das System bei unserer Ankunft eine Störung meldet, dann ist der Zug womöglich auf die Abfahrtszeit nicht bereit. Ich kann mir auch vorstellen, dass künftig ein Zug selbstständig in eine Waschanlage oder Unterhaltungsanlage fährt, doch bis dies wirklich führerlos möglich ist, wird noch viel Zeit vergehen.

■ **Der Bundesrat hält in seinem Bericht selber fest, dass der führerlose Betrieb im «offenen» SBB-Netz schwieriger zu realisieren ist als in einem geschlossenen System wie der Metro M2 in Lausanne...**

Wir haben einen Mischbetrieb mit Güter-, Fern- und Regionalverkehr, verschiedenen Bahnunternehmen und unterschiedlichsten Triebfahrzeugtypen, modernen und älteren mit einer Lebensdauer von 40 Jahren. Ein offenes System ist nicht einfach nur ein Tunnel mit Stationen, wo man einfahren, die Türen auf- und zumachen und weiterfahren kann. Auch dort ist für einen sicheren führerlosen Betrieb schon einiges an Technik nötig – nicht zuletzt, um den Verhaltensweisen der Menschen Rechnung zu tragen. Doch die Automatisierung des Mischbetriebs ist noch viel komplizierter. Hinzu



BIO

Marjan D. Klatt (51) lernte Schlosser und arbeitete fünfzehn Jahre auf diesem Beruf, bevor er 1990–92 bei der SBB die Lokführerausbildung machte. Neben dem Fahren übernahm er früh weitere Funktionen wie das Auswerten technischer Systeme oder Testfahrten mit ETCS. Heute arbeitet er zu 50 % im Depot Luzern und zu 50 % beim Helpdesk für das Lokpersonal in Bern. Im LPV Luzern wurde er bald Präsident und engagierte

sich im Unterverband LPV in diversen Funktionen; heute ist er Koordinator Personenverkehr und Vize-Zentralpräsident. Marjan Klatt ist verheiratet, hat zwei Buben (14 und 11) und wohnt in Emmen. Am Lokführerberuf gefällt ihm neben dem Fahren an sich die Selbstständigkeit, die Komplexität der Bahn, der Kundenkontakt und «teilweise die unregelmässige Arbeitszeit, die neben Nachteilen auch Vorteile hat.»

kommt der Zeitfaktor: Bei einer S-Bahn Zürich fahren wir heute mit einer Zugfolgezeit von 40 Sekunden. Somit muss der Prozess von Einfahrt, Kundenwechsel und Abfahrt viel schneller gehen als bei den heutigen führerlosen Systemen. Diese fahren die Züge relativ langsam ein, da sie das Zusammenspiel von Rad und Schiene nur schwer vorhersehen können und den schlechtesten Fall annehmen müssen. Zudem braucht es weiterhin Personal, das bei einer technischen Störung eingreift, und

dafür braucht es weiterhin eine solide Ausbildung. Darum habe ich nicht das Gefühl, dass wir Lokführer Angst haben müssen. Aber wir müssen bei der Entwicklung dabei sein und uns entsprechend fortbilden.

■ **Weil bei Systemstörungen rasch jemand vor Ort sein muss, stellt sich die Frage, ob man nicht gleich Personal auf den Zügen belassen und auch für den Kundendienst einsetzen will?**

Ein solches Umdenken hat zum Beispiel bei der Docklands Light Railway in London tatsächlich stattgefunden: Nach ihrer Eröffnung 1987 fuhren ihre Züge zuerst wirklich führerlos in einem geschlossenen System. Doch weil sich das Netz immer mehr ausdehnte, dauerten Interventionen bei Störungen allmählich zu lange. Deshalb gibt es heute auf den Zügen wieder Begleiter/innen, die den Aus- und Einstieg der Leute überwachen und eine Zugabfertigung machen, und die im Notfall selber fahren können.

■ **Werden also die Berufsbilder des Lok- und Zugpersonals verschmelzen?**

Das wird bei uns nicht so schnell kommen, weil es das Lokpersonal nach wie vor im Führerstand braucht. Somit bleibt für die Kundenbetreuung auf dem fahrenden Zug das Zugpersonal zuständig. Das Lokpersonal kann dafür erst dann eingesetzt werden, wenn die Assistenzsysteme so weit sind, dass es den Führerstand effektiv verlassen kann.

■ **Der SEV fordert von den Arbeitgebern, dass sie bei Digitalisierungsprojekten das Personal einbeziehen. Tut dies die SBB?**

Zurzeit gibt es verschiedene solche Projekte auf Konzernebene: «Fit for Future» zum Beispiel ist eine Ausbildungs-offensive, um die Mitarbeitenden auf die Digitalisierung vorzubereiten. «Smart Rail» betrifft mehr technologische Herausforderungen. Kürzlich hat zum Thema ein Dialog zwischen dem CEO und dem Lokpersonal stattgefunden. Dort haben Andreas Meyer wie auch Personalchef Markus Jordi gesprochen, dass man das Personal einbezieht. Wir werden sie an diesen Aussagen messen.

■ **Was erwartet der LPV in Bezug auf die Ausbildung?**

Im Moment ist es bei der SBB oft so, dass man dem Lokpersonal zu neuen Systemen nur einen Beschrieb zukommen lässt: Lies das mal und dann Hü... Das funktioniert nicht, denn draussen im Betrieb muss ich wissen, was ich machen muss, sonst gibt es Verspätungen. Darum verlangen wir von der Unternehmung ganz klar, dass sie uns die nötigen Kompetenzen fundiert vermittelt, auch mit dem entsprechenden Einsatz von Zeit.

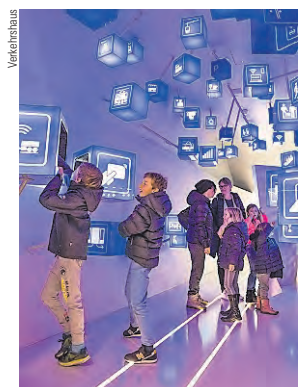
Markus Fischer

Ausstellung «Mobilität der Zukunft» in Luzern

Seit dem 15. November zeigt das Verkehrshaus der Schweiz zusammen mit der SBB eine interaktive Ausstellung über den Wandel der Mobilität. Vier Ausstellungsmodulare schlagen den Bogen vom Pioniergeist der Anfänge zu führerlosen, smarten Fahrzeugen, neuen Geschäftsmodellen, Reise- und Logistikketten wie auch zu den

Kundenbedürfnissen der Zukunft. Sogenannte Piktogramm-Holocubes zeigen, wie stark die Mobilität schon heute digitalisiert ist. Ein interaktives Spiel erlaubt eine Reise in die Zukunft. Und in einem Meinungslabor können die Besucher/innen eigene Wünsche und Visionen entwickeln.

www.verkehrshaus.ch



VIDEO

Auf der Web- und der Facebookseite des SEV gibt es ein Video mit Marjan Klatt.

Sektionen

- 24. November** ■ **ZPV Zürich-Schaffhausen**
18 Uhr, Zürich, BEP-Lokal, Heinrichstrasse 143
Jassturnier 2017
- 27. November** ■ **AS Branche Cargo**
11 Uhr, Olten, Hotel Arte
SEV-Branchentagung Cargo International
- 1. Dezember** ■ **LPV Nordostschweiz**
18 Uhr, Schaffhausen, Restaurant Adler
Wildessen in Schaffhausen
- 2. Dezember** ■ **Bau Zürich**
9.50 Uhr, Lokal Intervention Rapperswil
Herbstanlass
- 6. Dezember** ■ **ZPV Zürich-Schaffhausen**
17.45 Uhr, Niederlenz, Schützenhaus, Lenzhardweg (zu Fuss ab Bhf erreichbar)
Haxenessen 2017
- 9. Dezember** ■ **ZPV Biel/Bienne**
Ab 18 Uhr, Nidau, FC Nidau, Kantine
St. Nicolas: Raclette à discrétion (für alle offeriert)

Auch dieses Jahr wird der Jasskönig oder die Jasskönigin gesucht. Einschreiben in der Liste im Depot Zürich oder E-Mail an zuerich@zpv.ch. Alle Sektionsmitglieder sind willkommen. Türöffnung ab 18 Uhr, Jassbeginn um 18.30 Uhr. Infos: Reto Brüllhardt, zuerich@zpv.ch, 079 479 18 74.

Unter der Leitung von Gewerkschaftssekretär Martin Allemann diskutieren wir beim Lunch die aktuelle Situation bei SCI. Mögliche Themen: Arbeitsbelastung, Personalbestand, Situation nach Rastatt und weitere Punkte, die euch am Herzen liegen. Zum Mittagslunch seid ihr herzlich eingeladen. Auch Nichtmitglieder sind willkommen.

Anmeldungen und Menübestellungen bis 28. November an Jürg Meyer; juergmeyer@gmx.ch. Menü unter: gasthaus-adler.ch. Aktive und Partner/innen erhalten einen Beitrag an die Kosten. Pensionierte sind ebenfalls herzlich willkommen.

Besichtigung Intervention Rapperswil mit Lösch- und Rettungszug. Anschliessend gemeinsames Mittagessen.

Gemütlicher Abend, es werden Haxen und Braten serviert. Auch Beilagen, Dessert und Getränke sind vorhanden. Anmelden via Liste in den Depots oder zuerich@zpv.ch. Eingeladen sind alle Mitglieder, Pensionierten und Lernenden. Infos: Reto Brüllhardt, 079 479 18 74, zuerich@zpv.ch.

Auch unsere pensionierten Kolleg/innen sind herzlich willkommen. Bitte bis 1. Dezember eintragen auf der Liste im Lokal oder anmelden an biel-bienne@zpv.ch, 079 402 89 75.

Sektionen VPT

- 27. November** ■ **VPT TPF réseau urbain**
19 Uhr, Fribourg, Depot Chandolan
Herbstversammlung
- 1. Dezember** ■ **VPT RhB (Verwaltung, Stationen, RCC, Infrastruktur, Ba, Rollmaterial, Visiteure)**
17.45 Uhr, Thuis, Restaurant zur alten Brauerei
Herbstversammlung
- 6. Dezember** ■ **VPT BLS, Pensionierte**
8.39 Thun nach Konolfingen (ab 9.05), 8.25 Burgdorf via Konolfingen, 8.42 Bern
Wanderung: Eggwil entlang der Emme nach Signau
- 7. Dezember** ■ **VPT RBS**
19.30 Uhr, Schönbühl, Landgasthof Schönbühl
Herbstversammlung 2017

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Einladung zur gemeinsamen Herbstversammlung Referenten: René Keller, Leiter Dienstbereich Projekte, Landquart und Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV, Chur. Anmeldung bitte bis 29. November an die Gruppenobmänner.

Signau Bus ab 9.18 Uhr, Eggwil an 9.32 Uhr. Wanderzeit ca. 2½ Stunden; +60/-113m. Mittagessen im Restaurant Bahnhof in Signau. Tagesteller CHF 17.50 oder à la carte. Anmeldung bitte bis 4. Dezember an Samuel Hug, 062 962 18 02, samuel.hug@bluewin.ch.

Die Versammlung findet im Saal (1. Stock) statt. Der Landgasthof Schönbühl (Alte Bernstrasse 11) ist bestens mit dem öV erreichbar (Bus und S-Bahn). Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen.

Pensionierte SBB

- 4. Dezember** ■ **PV Glarus-Rapperswil**
11.30 Uhr, Jona, Katholisches Kirchgemeindehaus
Jubiläumsfeier 100 Jahre PV Glarus-Rapperswil
- 4. Dezember** ■ **PV Winterthur-Schaffhausen**
14.15 Uhr, Winterthur-Seen, Katholisches Pfarreizentrum St. Urban
Adventsfeier

Wir treffen uns um 11.30 Uhr zum Apéro. Mittagessen, Festreden, Unterhaltung und zwischendurch Kaffee und Kuchen. Wir vom Vorstand freuen uns auf unsere Mitglieder mit ihren Partnerinnen, auf unsere illustre Gästeschar und auf einen gemütlichen Nachmittag.

Türöffnung 13.30 Uhr, Beginn 14.15 Uhr. Anreise mit Bus Nr. 3 ab Bahnhofplatz Fahrtrichtung Oberseen bis Haltestelle St. Urban. Ein Schülerchor, der PV-Chor sowie das Musikcorps «Alte Garde» umrahmen die Feier musikalisch. Der Lageplan ist auf der Website einsehbar.

- 5. Dezember** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**
Basel, Restaurant Bundesbahn
Stammtisch
- 6. Dezember** ■ **PV Thurgau**
14.15 Uhr, Romanshorn, Restaurant Usblick im Brüggli (4. Stock)
Adventsfeier
- 6. Dezember** ■ **PV Zürich**
10 Uhr, Zürich, Restaurant Rheinfelder Bierhalle
Stamm
- 7. Dezember** ■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**
Ab 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn
Höck
- 7. Dezember** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**
14 Uhr, Olten, Rest. Bahnhof (Gleis 13)
Stammtisch
- 7. Dezember** ■ **PV Uri**
14 Uhr (Türöffnung: 13.20 Uhr), Erstfeld, Pfarreizentrum St. Josef
Adventsfeier
- 7. Dezember** ■ **PV Wallis**
11.30 Uhr, Martigny, Salle communale, Rue des Petits-Epineys
Weihnachtsfeier im Unterwallis
- 12. Dezember** ■ **PV Olten und Umgebung**
13.45 Uhr, Olten, Stadttheater Olten, Konzertsaal
Weihnachtsfeier
- 13. Dezember** ■ **PV Basel**
13.30 Uhr, Basel, Volkshaus, Unionsaal (1. Stock)
Weihnachtsfeier
- 13. Dezember** ■ **PV Luzern**
14 Uhr, Luzern Allmend (AAL) Armee-Ausbildungszentrum
Adventsfeier
- 14. Dezember** ■ **PV St. Gallen**
14.15 Uhr, St. Gallen-St. Georgen, Restaurant Adler (Saal)
Adventsfeier
- 14. Dezember** ■ **PV Wallis**
11.30 Uhr, Brig-Glis, Restaurant River Side
Weihnachtsfeier im Oberwallis
- 14. Dezember** ■ **PV Zürich**
14 Uhr, Zürich, Kirchengemeindehaus, Limmatstrasse 114
Weihnachtsfeier

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

Alle Mitglieder sind eingeladen. Pfarrerin Martina Brendler sowie Heinz Brunschwiler an der Panflöte führen durch den Nachmittag. Ein Imbiss rundet die Feier ab. Anmeldung nötig (mit weissem Talon) an Präsident Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn, 071 463 41 85.

Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

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

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

Adventsfeier im üblichen Rahmen. Alle Mitglieder mit Partner/innen sind herzlich eingeladen, zusammen mit uns einen besinnlichen Nachmittag bei weihnachtlicher Stimmung zu verbringen. Der Vorstand freut sich auf rege Beteiligung

Kosten: CHF 30 pro Person für Apéro, Mittagessen, ½l Wein für zwei Personen, Mineralwasser. Partner/innen sind herzlich eingeladen. Nach dem Essen Jubilarenerung, Tombola. Anmeldung bis 30. November mit Anmeldecoupon oder an Gilbert Conus, 024 485 15 73, gconus@bluewin.ch.

Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich zur traditionellen Weihnachtsfeier eingeladen. Die besinnlichen Worte spricht Thomas Faas, Gemeindeleiter in Luterbach. Unser Männerchor und die Musikschule Olten sorgen für eine vorweihnachtliche Stimmung. Der Vorstand freut sich auf euren Besuch. Es braucht keine Anmeldung.

Alle Mitglieder mit Partner/innen sind zu dieser besinnlichen Weihnachtsfeier eingeladen. Musik, Gesang und eine Geschichte bereichern das Programm. Dazwischen gibt es die traditionellen «Grättimannen» mit Kaffee. Der Vorstand freut sich auf euch.

Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich willkommen. Eine Panflötengruppe der Musikschule Beckenried und die Ziach&Zupf Musik sorgen für festliche Stimmung. Anmeldung bis 8. Dezember an Walter Lerch oder Gertrud Hofstetter.

Alle Mitglieder mit Partnerin sind herzlich zur traditionellen Adventsfeier eingeladen. Die Feier wird vom Liechtensteinischen Panflötenchor musikalisch umrahmt. Pfarrer Markus Unholz wird uns mit besinnlichen Worten auf die Weihnachtszeit vorbereiten. Anschliessend geniessen wir ein gutes Nachtessen aus der Adler-Küche.

Kosten: CHF 30 pro Person für Apéro, Mittagessen, ½l Wein für zwei Personen, Mineralwasser. Partner/innen sind herzlich eingeladen. Nach dem Essen Jubilarenerung, Tombola. Anmeldung bis 8. Dezember mit Anmeldecoupon oder an Walti Schmid, 027 923 54 31, wal.schmid@bluewin.ch.

Zur Einstimmung trägt der kenSing-Chor einige Lieder vor. Anschliessend folgen besinnliche Worte von Pfarrer Hannes Kappeler. Nach einer kurzen Pause hören wir die bekannte Bendlikermusik. Eingeladen sind alle Mitglieder mit Partner/innen.

Zentralschweizer Tagung des Unterverbands VPT in Fiesch zum Thema Digitalisierung

«Betroffene zu Beteiligten machen»

Fast 200 Mitglieder und Gäste trafen sich am 11. November im Goms zum Austausch über die «Mobilität 4.0» und weitere gewerkschaftliche Themen und zum gemütlichen Beisammensein.

Mit Bahnersatzbussen gelangten die VPT-Kolleg/innen aus der halben Schweiz von Brig direkt ins Sport- und Feriencenter Fiesch, wurden von den Schratzi-Schränzern Fiesch fasnächtlich empfangen und von der VPT-Sektion Matterhorn Gotthard unter der Regie von OK-Präsident **Urs Hunziker** verwöhnt, auch mit vielen tollen Tombola-Preisen. Diese tadellose Organisation sei ein Vorbild für das 100-Jahr-Jubiläum 2019 des SEV, sagte Präsident **Giorgio Tuti**. Er und VPT-Zentralpräsident **Gilbert D'Alessandro** informierten über aktuelle gewerkschaftliche und politische Herausforderungen wie die Reform der Altersvorsorge oder die Liberalisierungspolitik des Bundesamts für Verkehr: Aufteilung der Fernverkehrskonzession und Fernbus-Konkurrenz für die



Walter Holderegger (VPT BLS) hofft, dass wegen der Digitalisierung niemand in die Sozialversicherungen oder -hilfe abgeschoben wird.



Peter Hostettler vom VPT Waldenburg hat den Eindruck, dass man immer weniger miteinander spricht und einander nicht mehr hilft: «Die Affen auf den Bäumen kommunizieren besser als wir heute!» Daneben Edith Graf-Litscher (SEV) und Daniel Schlatter (Postauto).

Bahn. «Für wen wird es damit besser?» fragte Tuti. «Für das Personal sicher nicht und auch nicht für die Kundschaft.» Der Präsident der gastgebenden Sektion, **Willi Steiner**, stellte «seine» MGB vor: Mit der Gornergrat Bahn, die auch zur BVZ Holding AG gehört und bis auf 3089 m fährt, verbindet die MGB das Matterhorn via Visp (650 m), Furkattunnel und Oberalppass (2033 m) mit Disentis (1100 m) und damit drei Kantone. Von den 650 Mitarbeitenden sind 270 beim SEV und weitere bei Transfair organisiert. Die Sozialpartnerschaft funktioniere gut, in manchmal harten Verhandlungen finde man meist gute Lösungen. Das bestätigte **Fernando Lehner**, Vorsitzender der MGB-Geschäftsleitung. Zum Tagungsthema sagte er, selbstfahrende Fahrzeuge kämen nicht sofort und benötigten ebenfalls Personal. Die Digitalisierung schaffe auch neue Stellen. Die MGB wolle ihr Personal bei dieser Entwicklung mitnehmen und der «analogen» Kommunikation von Angesicht zu Angesicht weiterhin hohe Bedeutung beimessen.

SEV-Vizepräsidentin **Barbara Spalinger** gab einen Überblick über die gewerkschaftlichen Herausforderungen der Digitalisierung (siehe Seite 6). Über konkrete Beispiele im öV diskutierten dann **Edith Graf-Litscher**, Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin, und **Daniel Schlatter**, Leiter Markt Schweiz von Postauto: Neue technische Möglichkeiten verändern alle Berufe, z. B. jenen der Fahrer/innen, die aber gemäss Schlatter in den nächsten 20 Jahren nicht aus den Postautos verschwinden werden. Sensoren melden dem Fahr-, Reinigungs- und Unterhaltspersonal, was zu tun ist. Entsprechend muss das Personal weitergebildet werden. 2018 sollen alle 2500 Postauto-Fahrer/innen Tablets erhalten: Da braucht es Schulungsthema sagte er, selbstfahrende Fahrzeuge kämen nicht sofort und benötigten ebenfalls Personal. Die Digitalisierung schaffe auch neue Stellen. Die MGB wolle ihr Personal bei dieser Entwicklung mitnehmen und der «analogen» Kommunikation von Angesicht zu Angesicht weiterhin hohe Bedeutung beimessen. **Markus Fischer**

■ Unterverband AS

Resolution der Branchentagung Personenverkehr 2017

An der Branchentagung vom 28. Oktober 2017 wurde ein Workshop zum Thema: Umgang mit Druck, Stress und Veränderungen durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass grundsätzlich die psychische Belastung der Mitarbeitenden aufgrund der immer schnelleren **Entwicklung der Digitalisierung** und neuer Produkte stark zunimmt. Die Vorlaufzeit der Änderungen wird immer kürzer, die Mitarbeitenden können sich nicht genügend über die Neuigkeiten und deren Einfluss auf ihre Arbeit auseinandersetzen. Ein wichtiger Punkt ist der Wunsch nach einer gewissen **Konsolidierung der Arbeit**. Ist es wirklich notwendig, neue Produkte, Prozesse in immer schnellerem Rhythmus durchzupfeitschen? Gibt und lässt man dem Personal genug Zeit, sich zu adaptieren? Schenkt man der altersgerechten Schulung den nötigen

Stellenwert? Das Personal im Kundenkontakt fühlt sich in einem **Zielkonflikt** gefangen zwischen der Forderung nach Beratung und Hinführung der Kunden auf die elektronischen Kanäle und der immer wieder gestellten Forderung nach Einnahmensicherung aus dem Drittgeschäft. Die Kunden werden dem Kundenkontakt einerseits entzogen, andererseits sollen Drittgeschäfte und Produkte verkauft werden. Ein weiterer bemängelter Punkt betrifft die **Fehlerkultur im Unternehmen**. In diesem Zusammenhang wird auch die teilweise fehlende Sozialkompetenz bei einigen Führungskräften bemängelt, welche sich beispielsweise im Nichtreagieren auf Veränderungswünsche, mangelnder Fehlerkultur, Druckversuchen usw. äussert. Hier fordern wir, dass bei der Rekrutierung und Schulung von Füh-

rungskräften die nötige Sorgfalt auf diesen Punkt gelegt wird. Oft genannt wurde auch das Thema störanfälligen **IT-Landschaft**. Die Mitarbeitenden werden zu kurzfristig mit ins Boot genommen und informiert. Das führt dazu, dass Mitarbeitende, vor allem im direkten Kundenkontakt, oft mit Systemen arbeiten müssen, welche nicht oder mangelhaft ausprobiert werden konnten. Das führt zu Stresssituationen und Unmut bei den Kunden, die oftmals kein Verständnis dafür aufbringen mögen. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf: die IT-Systeme müssen eingehender geprüft werden, die Produkteinführung muss mit genügend zeitlichem Vorlauf geplant werden, und die entsprechenden Schulungen müssen dem Personal rechtzeitig zur Verfügung stehen.



Leider muss auch festgestellt werden, dass der **Informationsfluss** für arbeitsrelevante Themen nicht unseren Anforderungen entspricht. Informationen müssen durch ein Vieraugenprinzip vor der Publikation geprüft werden. Wir akzeptieren nicht, dass ein beträchtlicher Teil der zur Verfügung stehenden Arbeitszeit durch das Lesen von Fehlerkorrekturen und Präzisierungen von arbeitsrelevanten Themen verloren geht. In den Diskussionen wurden auch örtliche Stressfaktoren beschrieben, welche durch mangelhafte Klimatisierung, Lärm, Licht usw. hervorgerufen werden. Hier fordern wir, dass bei ergonomischen Belangen der Mensch vor das Design gestellt wird.

Für die Branche Personenverkehr:
Clemens Cola
Der Zentralpräsident: **Peter Käppler**

Ostschweizer Tagung des Unterverbands VPT in Rebstein

«Veränderungen gemeinsam angehen»

Auch in der Ostschweiz trafen sich rund 150 VPT-Mitglieder zu einer Tagung zum Thema «Mobilität 4.0». In einem Podiumsgespräch präsentierte Thomas Küchler, CEO der SOB, die Visionen und Absichten seines Unternehmens im Hinblick auf die Digitalisierung.

Die Ostschweizer VPT-Tagung fand am 19. Oktober in Rebstein statt. Organisiert hat die Tagung die Sektion Bus Ostschweiz, die dieses Jahr ihr 110-jähriges Bestehen feiert. Sektionspräsident **Rolf Gantenbein** eröffnete die Tagung und stellte die geladenen Gäste vor. Der Rebsteiner Gemeindepräsident **Andreas Eggenberger** beglückte die Anwesenden gleich doppelt: In seiner Rede erzählte er von der Gemeinde Rebstein und sorgte im Verlauf des Tages mit seiner Volksmusikgruppe «Die Nachtfalter» für gute Unterhaltung. **Walter Diebauer**, Geschäftsführer der Bus Ostschweiz AG, bedankte sich

für die gute Sozialpartnerschaft in den letzten zehn Jahren, da er Bus Ostschweiz auf Ende Jahr verlässt. VPT-Zentralpräsident **Gilbert D'Alessandro** informierte über gewerkschaftliche und sozialpolitische Aktualitäten.

Die Mobilität der Zukunft

Ins Thema eingeführt hat SEV-Präsident **Giorgio Tuti** in seiner Rede. Er sprach den Wunsch des Schweizer Gewerbeverbands an, die Arbeit weiter zu flexibilisieren, um sich den rasanten Veränderungen, welche

die Digitalisierung mit sich bringt, besser anpassen zu können (siehe Interview Seite 5). «Diese Veränderungen in der Arbeitswelt müssen wir gemeinsam angehen», findet Tuti. «Eine einseitige Flexibilisierung seitens der Arbeitgeber ist verantwortungslos.» Das findet auch **Thomas Küchler**, der CEO der SOB. Er stellte zunächst die Vision seines Unternehmens in Bezug auf Digitalisierung und «Mobilität 4.0» vor: «Die Kundschaft will eine nahtlose Mobilität, um immer und überall bequem

von A nach B gelangen zu können», erklärt Küchler. Welche Transportmittel dabei tatsächlich genutzt werden, sei für die Kund/innen egal. «Die Mobilität wird zunehmend als Dienstleistung wahrgenommen, darin sehen private Unternehmen ein lukratives Geschäft», fuhr Küchler weiter. «Neue Geschäftsbereiche werden sich entwickeln und wir – die öffentlichen Transportunternehmen – können diese besetzen. Aber wir müssen die Sache sofort und zusammen mit den Sozialpartnern in die Hand

nehmen, bevor private Player das Feld zerschlagen.» Im anschliessenden Podiumsgespräch wies **Edith Graf-Litscher**, SEV-Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin (SP/TG), auf die Gefahren hin und fragte: «Was passiert mit dem bestehenden Personal, wenn es nicht mit den digitalen Entwicklungen am Arbeitsplatz Schritt halten kann?» **Thomas Küchler** versicherte, dass sein Personal die nötige Unterstützung und Weiterbildung erhalten soll, dass er aber auch ein gewisses Mass an Eigeninitiative und Interesse seitens der Mitarbeitenden erwarte. Zum Schluss ergriff SEV-Vizepräsidentin **Barbara Spalinger** das Wort und erwähnte die nötigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. «Wenn private, gewinnorientierte Player die Mobilität übernehmen, dann wäre dies das Ende unseres gut funktionierenden Systems.» Nichtsdestoweniger können wir die Augen vor der Digitalisierung verschliessen. Wir müssen die Entwicklungen begleiten und sicherstellen, dass das Personal nicht auf der Strecke bleibt.

Karin Taglang



SEV-Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher im Gespräch mit Thomas Küchler, CEO SOB.

■ Unterverband AS, Branche Personenverkehr

Ferienregelung bei P-VS: Punktesystem nötig

An der Branchensitzung Personenverkehr vom 13. November wurden folgende Hauptthemen behandelt:

■ Unser letzter Branchenbericht zum «Defect App» hat unter dem Titel «SBB-Personal kann Kollegen per App melden» bei der Presse breite Resonanz gefunden. Trotz unseren Bedenken ist die Geschäftsleitung P-VS nicht bereit, die App analog dem Zugpersonal anzupassen. ■ «CASA» – das neue Vertriebssystem ist im Test an verschiedenen Pilotbahnhöfen. Das System läuft extrem langsam, die Verkaufs- und Beratungsoberfläche ist unübersichtlich gestaltet und der

Aufbau von Fahrausweisen erfolgt leider ausschliesslich über den Fahrplan. Sollen so unsere Kunden bewusst auf die digitalen Kanäle gelenkt werden? ■ Die gesamtschweizerische Ferienregelung bei P-VS löste heftige Reaktionen aus. Um eine Ungleichbehandlung zu vermeiden, fordert die Branche P ein Ferienpunktesystem. ■ Im Zusammenhang mit Railfit 20/30 werden die MIT-Handys erst nach drei statt nach zwei Jahren ersetzt. Bei der täglichen Arbeit ist das MIT-Handy für die Kundenberater/innen ein wichtiges Arbeitsmittel. Das kommt, dass aus Spargründen das Modell «Large» nur noch in begründeten Fällen be-

stellt werden kann. Die Kundenberatenden können nicht mehr frei wählen. Das widerspricht ganz klar «fit4future». Im Kontext mit der digitalen Beratung ist ein aktuelles und grösseres Handy unabdingbar. Die Branche P stellt darum bei der Leitung P-VS den Antrag, das Austauschintervall wieder auf zwei Jahre zu verkürzen und die freie Wahl zwischen den Modellen «Small» und «Large» wieder zu ermöglichen. ■ Die Branche P hat als fixe Delegierte für die Delegiertenversammlung AS Alexander Niedermann, Christoph Frutiger, Claudia Zeindler und Markus Bürk gewählt.

Clemens Cola

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454.

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

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

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

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

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

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 7. Dezember 2017

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 30. November 2017, 8 Uhr

Inserateschluss: 27. November 2017, 10 Uhr

■ Unterverband VPT

Die Fernverkehrsbusse im Visier

Am 25. und 26. Oktober fand unter Leitung von Peter Bernet die Herbstsitzung des Zentralvorstands (ZV) in Lugano statt. In einer Gedenkminute würdigte der ZV die Arbeit des leider viel zu früh verstorbenen Kollegen Andrea Sabetti. Er war als Nachfolger von Peter Bernet als Vertreter des Tessins vorgesehen, bevor ihn eine heimtückische Krankheit innert kurzer Zeit aus dem Leben riss. Mit Andrea verlieren wir einen guten Freund und eine starke Stütze der gewerkschaftlichen Arbeit.

SEV-Gewerkschaftssekretärin Françoise Gehring informierte über den NLM-Streik vom 25. Juni bis 14. Juli und die Schwierigkeiten, mit den richtigen Ansprechpartnern in Kontakt zu treten – denn der Kanton Tessin ist nicht Arbeitgeber und der Arbeitgeber war nicht da. Weiter wurden die Aktivitäten der verschiedenen Branchen erläutert. In diesem Zusammenhang war auch die Zusammenarbeit der Branchen Bahn und Touristik ein Thema. Edith Graf-Litscher hat die Motion Via Sicura im Parlament eingereicht und mit 4300 Unterschriften

von Gewerkschafter/innen unterstützt. Die Motion wehrt sich gegen eine doppelte Bestrafung bei einem Führerscheinentzug der Berufsschaffere. In der Praxis kann es vorkommen, dass ein Chauffeur aufgrund eines privaten Führerscheinentzugs auch noch die Arbeitsstelle verliert, weil er für eine gewisse Zeit seine Arbeit nicht ausüben darf. Die Branche Bus begleitet die Motion und die anderen Branchen unterstützen sie dabei. Das BAV will Fernbusse in der Schweiz zulassen. Das ist eine Konkurrenz zum Schienenverkehr. Aufgabe des SEV wird sein, auch mit diesen Firmen einen GAV auszuhandeln. Ueli Müller präsentierte die Werbeerfolge der ersten neun Monate des Jahres. Er ruft alle auf, nochmals aktiv Mitglieder zu werben. 2019 wird der SEV 100-jährig. Dieser Geburtstag wird gefeiert. Der VPT hat René Schnegg in die Arbeitsgruppe des Jubiläums delegiert. Die Arbeitsgruppe hat schon grosse Arbeit geleistet. In welcher Form die Festivitäten stattfinden, wird zu einem späteren Zeitpunkt publiziert. *Christoph Locher*

■ Unterverband TS

Der «robuste Betrieb» ist gefährdet!

An seiner Sitzung vom 10. November fasste sich der Zentralausschuss (ZA) mit der nicht endenden Geschichte der Berufsbilder bei P-OP-ZBS. Das Ziel ist nach wie vor, aufzuzeigen, dass die Vorgehensweise der Projektleitung mit der Überführung der Mitarbeitenden in die Instandhaltungslevel nicht transparent und nachvollziehbar umgesetzt wurde.

■ **Interne Weiterbildungen und Berufserfahrung zählen nichts:** Im Detail bedeutet dies, dass die Führungskräfte die Mitarbeitenden (MA) aufgrund der Erstausbildung den neuen Levels 1–4 zugewiesen haben – ohne Rücksicht auf besuchte Weiterbildungen, Erfahrungswerte und aktuelle Einreihung. Viele erfahrene MA wurden durch diesen Fokus auf die Erstausbildung um teilweise mehrere Anforderungsniveaus zurückgestuft. Wo nötig wurden Lohngarantien gemäss GAV ausgesprochen, was für einige betroffene MA bereits die zweite solche Garantie ist nach Einführung von Toco.

■ **Die Resultate sind eindeutig:** An der letzten Begleitausschusssitzung haben wir unsere Kritik an der nicht nachvollziehbaren Zuweisung der MA erneut eingebracht. Wiederum konnte die Projektleitung keine Transparenz schaffen. Dies veranlasste die Peko Fläche ZBS zu einer Umfrage an den Instandhaltungsstandorten zur Projektumsetzung. Die Resultate beweisen nun, dass die Um-

setzung nicht überall gleich erfolgte. Die Stellenbeschreibungen wurden nur an drei von zehn Standorten freiwillig abgegeben. Die Überführung der MA erfolgte nur anhand ihrer Erstausbildung ohne Berücksichtigung der Weiterbildungen und Berufserfahrung. Zudem konnten die Vorgesetzten beim persönlichen Gespräch weder die Veränderungen des neuen Levels zu den heutigen Tätigkeiten noch die neue Dienstorganisation ab 1. Januar 2018 aufzeigen.

■ **Ausserordentliche Begleitausschusssitzung:** Dank einer weiteren Intervention fand am 7. November eine ausserordentliche Begleitausschusssitzung statt. Der Teilnehmerkreis wurde durch die Leiterin P-HR Division P und den Präsidenten Peko-P erweitert. Aufgezeigt wurden die Resultate der Umfrage der Peko Fläche. Dem Begleitausschuss wurde versichert, alle Mitarbeitenden, die mit ihrer Überführung nicht einverstanden sind und sich bei den Gewerkschaften oder der Peko melden, nochmals zu überprüfen: Bitte melde dich.

■ **Übergabe der Unterschriften:** Der ZA TS hat Mitte Oktober eine Unterschriftensammlung zu den neuen Berufsbildern P-OP gestartet und am 13. November 1000 Unterschriften an den Leiter P-OP-ZBS in Bern übergeben (siehe Seite 16). Weitere Infos folgen zeitnah.

Medienstelle SEV-TS

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV ist mit rund 41 000 Mitgliedern die massgebende Gewerkschaft für das Personal des öffentlichen Verkehrs.



Zur Verstärkung unserer Kommunikationsabteilung im Zentralsekretariat in Bern suchen wir per 1. April 2018 oder nach Vereinbarung eine oder einen

Kommunikationsspezialist/in Kommunikationsspezialisten 75%

In dieser Funktion kümmern Sie sich um die Informationen über die gewerkschaftlichen Aktualitäten gegenüber unseren Mitgliedern und setzen unsere verschiedenen Kanäle ein: die Zeitung kontakt.sev, die Website und die sozialen Medien.

Als Kommunikationsspezialist/in erarbeiten und planen Sie die externe Kommunikation für die Deutschschweiz. Sie organisieren Medienkonferenzen und verfassen Medienmitteilungen. Dabei arbeiten Sie eng mit den Gewerkschaftssekretär/innen zusammen und unterstützen diese bei ihren Kommunikationsbedürfnissen.

Für diese Stelle verfügen Sie über eine Ausbildung und/oder Erfahrung in Journalismus oder Unternehmenskommunikation. Sie identifizieren sich mit den Anliegen der Gewerkschaften des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds. Sie beherrschen die deutsche Sprache und können sich in Französisch verständigen.

Wir bieten Ihnen eine abwechslungsreiche Tätigkeit in einer angenehmen und anregenden Umgebung, dies zu fortschrittlichen Anstellungsbedingungen.

Für jegliche Anfragen steht Vivian Bologna, Leiter Kommunikation, zu Ihrer Verfügung unter 079 463 52 54.

Interessiert? Schicken Sie Ihre Bewerbungsunterlagen bis Freitag, 8. Dezember 2017, an Personalleiterin Miriam Brand (miriam.brand@sev-online.ch).

Mehr Informationen zum SEV: www.sev-online.ch



Bereichsleiter Depot 100% (m/w)

Das Depot Worblaufen ist zuständig für die betriebsnahe Instandhaltung der gesamten S-Bahn-Flotte und aller Baudienstfahrzeuge des RBS und ist damit die eigentliche, technische Drehscheibe des Bahnbetriebes. Aufgrund einer anstehenden Pensionierung suchen wir zur selbständigen Führung dieses lebendigen und abwechslungsreichen Betriebes mit ungefähr zwanzig Mitarbeitenden einen Nachfolger.

Sie führen das gesamte Depot selbständig nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sowie nach strategischer Massgabe des Unternehmens bzw. der Abteilungsleitung. Mit Ihrer zuverlässigen Planung und ihrem organisatorischen Geschick leisten Sie einen wichtigen Teil zur Zielerreichung hinsichtlich Qualität, Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit innerhalb der Abteilung Rollmaterial. Sie koordinieren wichtige Abläufe abteilungsübergreifend und vertreten das Depot gegenüber internen und externen Stakeholdern.

Wir suchen eine gestandene Persönlichkeit mit technischer Grundausbildung sowie mit ausgeprägter Führungserfahrung. Bahnkenntnisse möglichst im Bereich Fahrzeuginstandhaltung sind von entscheidendem Vorteil. Sie sind eine kommunikative, offene und flexible Persönlichkeit mit einem Flair für Menschen, Technik und Zahlen.

Sie finden bei uns eine selbständige Tätigkeit mit grosser Entfaltungsmöglichkeit in einem dynamischen, aufgeschlossenen Arbeitsumfeld. Für weitere Informationen steht Ihnen Felix Hofer, Abteilungsleiter Rollmaterial, Tel. 031 925 56 14, gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre vollständige Bewerbung vorzugsweise per E-Mail an jobs@rbs.ch oder alternativ per Briefpost an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen.

■ Unterverband RPV

Vorbereitungstag für die Periodische Prüfung bei SBB Cargo gilt ab 2018 als Arbeitszeit

Der Zentralkommission trafen sich am 13. November zur Sitzung. Die Arbeit mit Funk Lisa ist bei SBB Cargo per sofort eingestellt und das Rollout gestoppt. Zurückgegriffen wird auf das alte analoge Funkgerät. Diesen Entscheid fällte die Leitung Cargo Produktion nach dem Zwischenfall in Lausanne. Sie bespricht am 28. November mit dem Projektteam Lisa das weitere Vorgehen.

Der UV RPV hat im Februar 2017 den Antrag eingereicht, den Mitarbeitenden den Vorbereitungstag der Periodischen Prüfung bei SBB Cargo als Arbeitszeit abzugelten. Ab 2018 erhalten RCP-Mitarbeitende für die Prüfungsvorbereitung 8,2 Stunden (492') auf dem CTS-Konto gutgeschrieben, sofern sie den Vorbereitungstag absolviert haben.

Weil zurzeit das Kassieramt der Sektion RPV Basel vakant ist, haben der Präsident RPV Basel, der Zentralkassier und der Zentralpräsident RPV bis auf Widerruf ein Beschlussprotokoll unterzeichnet. Mit dieser Vereinbarung wird die Sicherheit der Sektionskasse gewährleistet. Der Zentralkassier

führt die Buchhaltung. Bei Bargeldbezug muss die Zustimmung beim UV RPV eingeholt werden.

Bei der Neugestaltung der neuen Berufsbilder bei P-OP-ZBS wurden die Mitarbeitenden informiert über ihr neues oder altes Anforderungsniveau (AN). Bei jenen, die in ein höheres AN kommen, muss ein Lohngespräch stattfinden.

Die Fragen von der Präsidentenkonferenz 2017 sind geklärt: Die Valida-Bezüger/innen werden, auch wenn sie vollumfänglich Lohnersatzbeziehende sind, in den aktiven Sektionen belassen. Es erfolgt keine Zuteilung zur Kategorie externe Mitglieder. Die Coop Multirechtsschutz (MRS) kann eventuell einzelnen Versicherungsnehmenden anderer Versicherungen kündigen. Dies ist aber sehr selten. Wenn man wechseln will, soll man die bisherige Versicherung fristgerecht kündigen und dann Coop-MRS beitreten.

Die SEV-Migrationstagung findet mangels Anmeldungen und Absagen ausländischer Gewerkschaften nicht statt.

Die Entwicklung der SEV-Mit-

glieder der SBB ist nicht zufriedenstellend, beträgt doch der Organisationsgrad bei der SBB nur noch 48%. Die Stimmung ist nervös, die Personalzufriedenheit der Mitarbeitenden ist sehr schlecht. Unbegreiflich, dass die SBB darauf nicht reagiert. Weniger Mitglieder bedeuten weniger Mittel, was wiederum die Schlagkraft des SEV schwächt. Diese braucht es aber für einen guten GAV-Abschluss. Vor allem mit der Digitalisierung der Arbeitswelt werden prekäre Arbeitsverhältnisse produziert. In dem rasanten technologischen Wandel in den letzten 20 Jahren gingen rund die Hälfte der SBB-Arbeitsplätze verloren und damit auch Gewerkschaftsmitglieder. Die einst sicheren SBB-Arbeitsplätze sind durch Deregulierung massiv unter Druck geraten. Der SEV begegnet dem Mitgliederverlust mit einer Werbeoffensive: Basismitglieder, die Leute werben, erhalten eine Prämie und Reka-Gutscheine. Mitglieder wirbt man nicht nach Vorgaben, sondern durch gewerkschaftliche Basisarbeit. Das stützt das Ansehen des SEV.

Medienstelle RPV

■ Unterverband ZPV

Backe, backe Kuchen...



Der Höhepunkt der diesjährigen Dankeschön-Touren war eindeutig der Besuch im Depot Zürich. An keinem anderen Standort wurden wir mit so vielen selbstgebackenen Spezialitäten überhäuft. Selbst der Präsident der ZPV-Sektion Zürich-Schaffhausen verbrachte die Tage vor der Aktion in der Küche. Ausgerüstet mit vier Kaffeemaschinen und der tatkräftigen Unterstützung der Sektion konnten wir beinahe

alle Wünsche erfüllen.

Wir warben neue Mitglieder, unterhielten uns mit Bestehenden und verteilten Kaffee im Akkord. Der ganze Tag war überaus gelungen und es machte Spass, mit so vielen aktiven Mitgliedern zusammen zu arbeiten. Wir und die Mitglieder des ZPV freuen uns bereits auf nächstes Jahr in Zürich, mit hoffentlich demselben Engagement wie dieses Jahr.

Carlo Dürr

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



■ PV Luzern

Viel Spass beim PV-Jass

Am 8. November trafen sich im Restaurant Kegelsporthalle Allmend in Luzern 40 Kolleginnen und Kollegen zum PV-Jass. Nach kurzer Begrüssung und Erklärung der Spielregeln konnte das Spiel beginnen. Mit viel Ehrgeiz wurden möglichst viele Punkte gesammelt. Mit 4076 Punkten belegte Hans Klausner den dritten Platz. Auf

dem zweiten Platz finden wir Edi Müller mit 4097 Punkten. Herbert Fritz als Tagessieger mit 4117 Punkten durfte den Wanderpreis entgegennehmen! Herzliche Gratulation. Besten Dank an Edi Müller für die Organisation und die Spielleitung sowie an Ernst Lieb für die Unterstützung.

Gertrud Hofstetter



Siegerehrung (von links): Hans Klausner, 3. Rang; Edi Müller, 2.; Herbert Fritz, 1.; Isidor Lottenbach, 4. und Edwin Walker, 5. Rang.

■ PV Buchs-Chur

Die Sektion freut sich auf die Jubiläumsfeier

Zum Auftakt der Herbstversammlung vom 7. November in Chur spielte das Ländler-Trio Grischuna urchige Bündnermusik. Präsident Marco Blaser freute sich, dass er 79 Mitglieder, 4 Jubilare und SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer begrüßen durfte. Allen Kranken wünschte er gute Besserung und baldige Genesung. Jan Sterma gab die Mutationen seit der letzten Versammlung bekannt. Die Anwesenden gedachten der sechs Verstorbenen in einer stillen Minute. Die Sektion zählt aktuell 400 Mitglieder. Mit dem vorgezogenen Budget 2018 bewilligte die Versammlung die zusätzlichen Kosten für die im März 2018 stattfindende Jubiläumsfeier

«100 Jahre PV Buchs-Chur» einstimmig und erteilte gleichzeitig dem Vorstand den Auftrag, den Anlass im vorgeschlagenen Rahmen zu organisieren und durchzuführen. Dem Vorschlag von Bruno Tanner für die Sektionsreise 2018 nach Rheinfelden mit Stadtbummel, Mittagessen und einer Nachmittags-Rheinschiffahrt nach Basel wurde einstimmig zugestimmt.

Peter Peyer hielt kurz Rückschau auf die leider verlorene AHV-Abstimmung, wies auf die bald erscheinende neue SEV-Zeitung hin, orientierte über die Neuorganisation SEV in der Ostschweiz und hielt Vorschau auf die 2018 stattfindenden neuen GAV-Verhandlungen.

Wie wirkt die laufende Digitalisierung auf unsere Arbeitswelt? Was bedeutet das für die Arbeitnehmenden? Welche Chancen und Gefahren verbergen sich hinter den neuen Arbeitsformen? Peyer ist überzeugt, dass wir uns in Zukunft stark mit solchen und ähnliche Fragen beschäftigen werden. Geehrt wurden Hans Jakob Schwendener für 40 Jahre, Tazisi Schmid für 50, Sebastian Tschurr für 60 und Jeremias Rissi für 70 Jahre SEV-Mitgliedschaft. Bevor der Präsident die Versammlung schloss, gab er den provisorischen Terminplan 2018 bekannt, dankte allen fürs Erscheinen und wünschte guten Appetit beim offerierten Imbiss.

August Mettler

■ PV Aargau

Herbstversammlung im speziellen Rahmen



Im fast vollbesetzten Saal im Restaurant Aarehof in Wildegg begrüsst Präsident Ueli Röthenmund alle zur Herbstversammlung. Einen speziellen Gruss richtete er an Julien Davin, der mit 96 Jahren den weiten Weg von Villeneuve nach Wildegg unternommen hatte. Der Präsident wünschte den aus gesundheitlichen Gründen Abwesenden baldige Besserung. Ueli Röthenmund äusserte sich kurz über die letzte Abstimmung. Leider war es uns nicht gelungen, die Mehrheit für die Rentenreform zu gewinnen. Der Präsident hielt einen kurzen Rückblick auf die sehr ge-

lungenen Feierlichkeiten der Jubiläums-HV und dankte allen, die zum guten Gelingen beigetragen haben. Der Blick in die Zukunft: Adventsfeier – 5. Dezember, Hauptversammlung – 15. März, Sektionsreise – 20. Juni und Herbstversammlung – 15. Oktober 2018. Die Versammlung wurde in einem speziellen Rahmen durchgeführt, da wir uns immer noch im Jubiläumsjahr 100 Jahre PV Aargau befinden. Anstelle eines Vortrages wurden viele Eisenbahnbilder aus vergangenen Zeiten gezeigt. Der Präsident begrüsst ganz speziell Röbi Sturzenegger, der die Bilder

präsentierte. Im Nachlass des im Jahre 2015 leider verstorbenen Max Hintermann aus Aarau befanden sich sagenhafte 15 000 Diabilder, die Röbi Sturzenegger teilweise digitalisiert hat. Wir freuten uns über die Teilnahme der Gattin von Max Hintermann an der Versammlung und hiessen sie herzlich willkommen.

Die Diavorführung war ein voller Erfolg. Die Kollegen erkannten zum Teil noch Arbeitskollegen, Züge, Loks, Bahnhöfe und Landschaften. Am Schluss konnte man Bücher zum Thema Eisenbahn anschauen oder auch mitnehmen, die aus dem Nachlass des im Jahre 2016 verstorbenen Xaver Anderrüti aus Steinen stammten.

Der Präsident dankte Röbi Sturzenegger und Frau Hintermann für die Diaschau mit einem kleinen Präsent und wünschte allen gute Heimreise. *Helen Isler;*

Fotos: www.sev-pv.ch/aargau

■ Unterverband PV

Die FVP-Multitageskarte ist weiterhin erhältlich

Der PV-Zentralausschuss nahm an seiner 8. Sitzung am 14. November davon Kenntnis, dass der Bundesrat der SBB die Konzession für den Fernverkehr (FV) um zwei Jahre verlängert hat. Er drückte seine Hoffnung darüber aus, dass in der Zwischenzeit die SBB und die BLS zu einer gemeinsamen Lösung finden werden, wie sie mit der SOB getroffen worden ist. Denn eine Split-Version mit mehreren Fernverkehrskonzessionen hätte unter anderem sehr negative Auswirkungen auf die Pensionskasse SBB: Wenn in diesem «worst case» zwischen tausend und zweitausend Mitarbeitende zur BLS wechseln müssten, verschlechterte sich das Verhältnis Aktive-Pensionierte, das heute schon kritisch ist, noch weiter und die Gefahr bestünde, dass die Pensionskasse SBB erneut

zu einem Sanierungsfall werden könnte. Solches wird leider weder von den marktgläubigen Politikern noch vom – vom gleichen Virus infizierten – BAV bedacht. Der PV plädiert entschieden dafür, dass eben auch diese Konsequenz von den Verantwortlichen zu Ende gedacht wird. Für uns ist klar: Sie spricht für das Beibehalten der bewährten heutigen Lösung mit *einer* Konzession. Diese Frage akzentuierte sich noch, weiter müsste auch überlegt werden, wenn SBB-Cargo aus dem Konzern SBB herausgelöst und direkt dem Bund unterstellt würde. Erfreut nahm der Zentralausschuss davon Kenntnis, dass die FVP-Multitageskarte (6 für 5) ab Fahrplanwechsel 2017 bis auf weiteres weiterhin ausgegeben wird.

Zentralausschuss PV

■ PV Biel

Jubiläumsfeier: 100 Jahre Sektion PV Biel/Bienne



Die Glocke aus dem Jahr 1896 (Foto oben) symbolisiert, wie unser PV auch nach 100 Jahren lebendig ist. Dem Ruf zu jubilierten folgten rund 200 Mitglieder und Gäste und trafen sich im Kirchgemeindehaus in Biel-Madretsch.

«Der PV Biel/Bienne wurde am 27. August 1917 im Restaurant

Stadtgarten in Biel gegründet.» Mit diesen Worten eröffnete Präsident Ruedi Flückiger die Feier und erzählte von den Aktivitäten der letzten 100 Jahre. Stadtpräsident Erich Fehr überbrachte Grüsse der Stadt und gratulierte zum Ereignis. Seine Jugenderlebnisse, wie er den öV in Biel in seiner Entwicklung erlebte (BTI, Tram, usw.), weckten Erinnerungen an die letzten Jahrzehnte. Verschiedene Gäste, u.a. SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, PV-Zentralpräsident Roland Schwager sowie Ewald Meile, Präsident des Männerchors, gratulierten und informierten über gewerkschaftliche Anliegen und Ver-



Erich Fehr, Stadtpräsident Biel.

einsaktivitäten. Die Kapelle Petinesca Spatzen und der Männerchor der pensionierten Eisenbahner Biel umrahmten mit ihren Vorträgen den Anlass. Nach dem Essen, das vom Caterer Linde AG, Orpund, und dem Wein, der von den Gebrüdern Engel, Twann, geliefert wurde, konnten die Gewinner der Lotterie ermittelt werden.

Zum Schluss bedankte sich Ruedi Flückiger beim OK, den Helferinnen und Helfern, den Lieferanten, den Sängern und Musikanten, den Sponsoren sowie allen für ihr Kommen. Er wünschte allen gute Heimkehr und Gesundheit. *Robert Drewes*

■ ZPV Säntis-Bodensee

Herbstversammlung mit Referat

Präsident Urs Wenger begrüsst die Mitglieder, den Vorstand sowie die Gäste Hans Länzlinger und Andreas Menet zur Herbstversammlung vom 8. November in St. Gallen.

Nach dem Zwischenbericht der Kassierin und dem Protokoll der Hauptversammlung wurden einige Mutationen verlesen. Die Sektion verlassen hat Dominik Yildiz. Neu dazu gekommen sind Sonja Roth, Andrea Schlegel, Florian Schlegel, Caner Varlik, Philipp Schläpfer und Geo Codioli. Aktuell zählt die Sektion 65 Mitglieder.

Hans Länzlinger informierte in seinem Referat, dass die Fernverkehrskonzession der SBB vom Bundesrat um zwei Jahre verlängert wurde, und dass die SBB mit der SOB eine Kooperation eingeht. Die Züge von Bombardier weisen immer noch Mängel aus und das BAV hat sie noch nicht abgenommen. Weiter berichtete er über die Neuorganisation ab 2018, das neue Berufsbild und das neue Begleitkonzept.

Das SKR wird 2018 so weitergeführt, wir hoffen dass es auch in Zukunft so bleibt. Das LMS funktioniert immer noch nicht zufriedenstellend. Die Ausbildung der FlöV ist auf gutem Weg. Es wäre gut, wenn sich noch ein paar Leute als Lernbegleitende zur Verfügung stellen würden.

ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet stellte die Ergebnisse der BAR-Verhandlungen vor. Das Protokoll der BAR-Verhandlungen (ab 10. Dezember 2017) sowie eine Broschüre für Teilzeitarbeit sind im Intranet, Link Zugpersonal hinterlegt.

Ruedi Baumann war am 6. November an den Verhandlungen mit unseren Chefs. Das Protokoll wird im Personalzimmer aufgelegt. Der Vorstand muss das Ferienpunktesystem überarbeiten, das letzte Reglement ist aus dem Jahre 2003.

Voraussichtlich am 15. Januar wird die Sektion im Schoren bei der Grillstelle einen Raclettepausch durchzuführen. Die Hauptversammlung findet im März oder April statt. *Jürg Zindel*



Präsident Ruedi Flückiger und die Kapelle Petinesca Spatzen.

Link zum Recht

Ist Privates immer Privatsache?

Wie man sein Privatleben gestaltet, kann Auswirkungen auf den Beruf haben. Deshalb ist Vorsicht geboten, was man sagt und tut.

Das kennen wir doch alle: da erzählt man jemandem etwas im Vertrauen, und morgen wissen es alle. Oder man macht in der Freizeit etwas, und am anderen Tag wird man in der Firma darauf angesprochen. Die Privatsphäre scheint sich in Luft aufgelöst zu haben.

Man ist nie davor gefeit, dass Äusserungen oder ein Verhalten aus dem privaten Bereich ins Unternehmen getragen werden, sodass Vorgesetzte einen deswegen zur Rede stellen. Somit stellt sich die Frage, wann und wo Privates wirklich privat ist.

Privates im Facebook

Nicole verbringt ihre Zeit gerne auf Facebook. Sie teilt

verschiedene Inhalte in ihrer Gruppe, die sie als Privat gekennzeichnet hat. Bald wird sie vom Chef zu einem Gespräch eingeladen und genau auf diese Einträge angesprochen. Sie habe sich da im Facebook sehr kritisch über seinen Führungsstil geäussert. Nicole macht geltend, dass sie diese Posts in der Freizeit in eine private Gruppe gestellt hat und dass dies doch einfach eine private Meinung sei.

Grundsätzlich ist Facebook ein öffentlicher Raum. Jede Person kann ein Profil auf Facebook über Google finden und auch die Einträge, Likes etc. darin sehen. Es gibt die Möglichkeit, seine Daten nur mit den Freunden zu teilen. Dann ist der Post oder das Foto nur für diese sichtbar. Das wäre dann schon ein etwas privaterer Rahmen. Allerdings hat man

keinen Einfluss darauf, ob Facebook-Gruppenfreunde diesen Beitrag nicht weiter teilen. Dann gelangt dieser Post oder das Foto nämlich doch wieder in den öffentlichen Raum. Gerade bei Facebook lohnt sich deshalb die Zurückhaltung.

Nicole wurde schlussendlich zwar nicht von arbeitsrechtlichen Konsequenzen getroffen, das Verhältnis zu ihrem Chef ist dadurch aber auch nicht besser geworden.

Private Gespräche an einem Unternehmensanlass

Max und Werner stehen beim Apéro zusammen an der Bar und trinken ein Glas Wein. Die Kollegin von der Buchhaltung gefällt beiden, und so führen sie ein Gespräch unter Männern. Bald darauf werden sie von ihrem Vorgesetzten zu einem Gespräch bestellt. Der Vorwurf:

die unangemessenen Äusserungen am Apéro.

Bei einem Unternehmensanlass, ganz egal wie gut man sich kennt und wie toll die Stimmung ist, gelten nach wie vor die Unternehmensregeln. Es ist kein privater Anlass, und so sollte man sich gut überlegen, mit wem man über was spricht. Mit Hörer stehen da immer herum. Da es sich um einen Firmenanlass gehandelt hat, muss der Vorgesetzte hier auch reagieren. So müssen sich die beiden vor ihrem Vorgesetzten rechtfertigen.

Private Gespräche im öffentlichen Raum

Heinz und Andrea unterhalten sich auf dem Weg zum Bahnhof. Es ist Feierabend, und sie wollen beide nach Hause. Sie regen sich furchtbar über den einen Kollegen auf, der ständig die schmutzige Tasse bei der Kaffeemaschine stehen lässt. Am anderen Tag müssen sie zum Vorgesetzten, offenbar wurde das Gespräch belauscht. Gespräche im öffentlichen Raum sind mit einer gewis-

sen Vorsicht zu führen. Wenn hier Äusserungen gemacht werden, die Verschwiegenheitspflichten verletzen, das Ansehen der Firma schädigen oder klar sexistisch oder rassistisch sind, kann dies arbeitsrechtliche Konsequenzen haben. Das Gespräch von Heinz und Andrea ist allerdings wirklich als private Unterhaltung einzustufen, ohne weitere Konsequenzen. Das Arbeitsklima hat es aber auch hier sicher nicht verbessert.

Privates ist also genau dann privat, wenn es in den privaten Räumen in der Familie oder unter Freunden gemacht wird. In der Öffentlichkeit ist eine gewisse Vorsicht geboten.

Miteinander sprechen und sich austauschen ist ein zentrales Element unseres Zusammenlebens, und das sollen wir unbedingt auch weiterhin tun. Ein gutes Gespräch ist durch nichts zu ersetzen. Und oft kann gerade das direkte Gespräch solch unangenehme Situationen verhindern.

Rechtsschutzteam SEV

Unsere Verstorbenen

Althaus Irmgard, Witwe des Willy, Riehen; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.

Bätscher Ernst, pensionierter Betriebsbeamter, Schüpfen; gestorben im 87. Altersjahr. PV Biel.

Baumann Frieda, Witwe des Karl, Erstfeld; gestorben im 95. Altersjahr. PV Uri.

Bernet Christian, pensionierter Rangiermeister, Davos Dorf; gestorben im 94. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Beusch Hans, pensionierter Handwerkmeister, Zürich; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.

Bichsel Johann, pensionierter Lokomotivführer Kat. B, Langenthal; gestorben im 64. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Broye Alois, Villeneuve; gestorben im 86. Altersjahr. PV Fribourg.

Brütsch Alice, Witwe des Arthur, Siblingen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Thurgau.

Canova Silvio, pensionierter Dienstchef, Luzern; gestorben im 96. Altersjahr. PV Luzern.

Décosterd Paul, pensionierter Zugführer, Muttentz; gestorben im 101. Altersjahr. PV Basel.

Dellenbach Hans, pensionierter Schienentraktorführer, Herzogenbuchsee; gestorben im 90. Altersjahr. PV Bern.

Eggs Catherine, Witwe des Pierre, Sion; gestorben im 98. Altersjahr. PV Wallis.

Egli Ernst, pensionierter Zeichner, Luzern; gestorben im 78. Altersjahr. PV Luzern.

Flückiger Rudolf, Lokomotivführer, Landquart; gestorben im 65. Altersjahr. LPV Landquart.

Gargale Pierre, Reiniger, Neuchâtel; gestorben im 53. Altersjahr. VPT MOB.

Ghenzi Roger, pensionierter Schienentraktorführer, Wassen; gestorben im 83. Altersjahr. PV Uri.

Hasler Irma, Witwe des Paul, Muttentz; gestorben im 95. Altersjahr. PV Basel.

Häuselmann Otto, pensionierter Zugführer, Basel; gestorben im 94. Altersjahr. PV Basel.

Heinzelmann Rudolf, Thayngen; gestorben im 86. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Heller Anna, Dielsdorf; gestorben im 92. Altersjahr. PV Zürich.

Honegger Bruno, Dürnten; gestorben im 88. Altersjahr. VPT VZO.

Hug Rolf, Lokomotivführer, Thierachern; gestorben im 59. Altersjahr. LPV BLS.

Hügli Paul, pensionierter Bürochef, Bern; gestorben im 92. Altersjahr. PV Bern.

Kocher Frieda, Witwe des Charles, Ipsach; gestorben im 93. Altersjahr. PV Biel.

Kubisek Mirjam, Kundenberaterin, Ebersol; gestorben im 55. Altersjahr. AS Ost.

Landolt Ingrid, Kundenberaterin, Herrenhof; gestorben im 58. Altersjahr. AS Ost.

Lauber Emma, Witwe des Josef, Luzern; gestorben im 86. Altersjahr. PV Luzern.

Mathys Hans, pensionierter Rangierlokomotivführer, Thun; gestorben im 102. Altersjahr. PV Bern.

Moser Otto, pensionierter Schienentraktorführer, Wohlen AG; gestorben im 88. Altersjahr. PV Aargau.

Mühlethaler Hansueli, pens. Bahnhofsvorstand Stellvertreter, Oftringen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Obst Anna, Witwe des Hans, Löhningen; gestorben im 95. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Palka Andrej, pensionierter Spezialhandwerker, Biel; gestorben im 92. Altersjahr. PV Biel.

Ramseier Emma, Witwe des Otto, Basel; gestorben im 94. Altersjahr. PV Basel.

Roth Fritz, pensionierter Betriebsbeamter, Basel; gestorben im 96. Altersjahr. PV Basel.

Saam Irma, Witwe des Ernst, Dulliken; gestorben im 100. Altersjahr. PV Olten u. Umgebung.

Schärmeli Anne-Marie, pensionierte Sekretärin, Salvan; gestorben im 80. Altersjahr. PV Bern.

Scherrer Rosa, Witwe des Josef, St. Gallen; gestorben im 91. Altersjahr. PV St. Gallen.

Schuler Josef, Zug; gestorben im 62. Altersjahr. VPT Zug.

Siegenthaler Jean-Pierre, Sachbearbeiter, Basel; gestorben im 64. Altersjahr. AS Mitte.

Stieger Alfred, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Arbon; gestorben im 90. Altersjahr. PV Thurgau.

Straub Max, pensionierter Lokomotivführer, Rorschacherberg; gestorben im 89. Altersjahr. PV St. Gallen.

Trummer Hanna, Witwe des Adolf, Port; gestorben im 91. Altersjahr. PV Biel.

Vonarburg Ottilia, pensionierte Barrierenwärterin, Reiden; gestorben im 94. Altersjahr. PV Luzern.

Vonesch Josef, pensionierter Chefvisiteur, Kriens; gestorben im 85. Altersjahr. PV Luzern.

Werder Hans, pensionierter Betriebsbeamter, Suhr; gestorben im 90. Altersjahr. PV Aargau.

Wyss Ernst, pensionierter Betriebsbeamter, Wileroltigen; gestorben im 87. Altersjahr. PV Bern.

Zimmermann Julia, Witwe des Alfred, Chur; gestorben im 98. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Zürcher Ruth, Witwe des Albert, Dietikon; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Zwahlen Elisabeth, Witwe des Paul, Safnern; gestorben im 91. Altersjahr. PV Biel.

Petition zum SBB-Projekt «Berufsbilder Operating»

Transparenz und keine Rückstufungen!

Innert eines Monats haben 1000 Kolleg/innen die Petition des SEV-Unterverbands TS zum Projekt «Berufsbilder Operating» unterzeichnet. Eine Delegation von TS und SEV übergab die Unterschriften am 13. November an Claudio Pellettieri, Leiter Zugbereitstellung (ZBS) beim Personenverkehr.



Zur Übergabe kamen auch SEV-Vizepräsident Manuel Avallone und Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni.

Die Petition fordert den Verzicht auf Rückstufungen, Transparenz der Einreichungen und Funktionszuordnungen sowie Klarheit zur Dienstorganisation per 1. Januar 2018.

«Etwa 80% der 226 Mitarbeitenden, die wegen der neuen Berufsbilder bei Operating zurückgestuft werden sollen, arbeiten bei ZBS», sagte TS-Zentralpräsident Claude Meier bei der Übergabe. «Mit der Petition wollen wir den Betroffenen eine Stimme geben und aufzeigen, wie schlecht die Stimmung beim Personal ist. Auch jüngere finden es nicht gut, wie mit den Älteren umgesprungen wird.»

Denn viele Zurückgestufte können auf viele Jahre Berufserfahrung beim Rollmaterialunterhalt der SBB zurückblicken. Doch die Erfahrung zählte bei der Funktionszuteilung offenbar nicht, ebenso wenig interne Ausbildungen. «Diese sind in vielen Personaldossiers gar nicht dokumentiert. Wie wollt ihr so das Personal künftig für Kurse motivieren?» wollte die Delegation wissen.

Bedarf an Funktionsträgern gründlich abgeklärt?

Er verstehe gut, dass Rückstufungen als mangelnde Wertschätzung empfunden werden und demotivieren, auch wenn

es eine Lohngarantie gibt, sagte Claudio Pellettieri.

«Sparen war aber nicht unser Ziel.» Der Stellenbedarf in den einzelnen Funktionen sei «ergebnisoffen» abgeklärt worden. Es resultierten bei Operating insgesamt dreimal mehr Anhebungen von Anforderungsniveaus als Rückstufungen. «Wir investieren also ins Personal, die Personalkosten steigen.» Doch ZBS brauche für die Levels 3 und 4



Claudio Pellettieri versicherte Claude Meier, motivierte Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen seien ihm wichtig, und er wolle nichts verstecken.

der Instandhaltung halt einfach weniger Leute, als dafür heute qualifiziert wären. Darum sei man um Rückstufungen nicht herumgekommen. «Ihr hättet die Überzähligen, die ihr in tiefere Levels eingeteilt habt, aber nicht zurückstu-

fen müssen. Das wäre eine Investition in die Motivation des Personals gewesen», entgegnete die SEV-TS-Delegation. «Zudem werden viele Betroffene bei ihrer effektiven Arbeit ab dem 1. Januar offenbar gar nicht tiefere Anforderungen erfüllen müssen, sondern gleiche oder sogar höhere als heute», hielt die Delegation weiter fest. «Es scheint, dass der Stellenbedarf in den einzelnen Funktionen an den Standorten nicht gründlich genug ermittelt wurde. Die Dienstorganisation ab dem 1. Januar ist vielerorts noch nicht klar. Und warum gibt es Stellenausschreibungen der Levels 3 und 4?» Darauf sollten sich die Betroffenen melden, sagte Claudio Pellettieri. Er wolle am 20. Dezember dem Begleitausschuss die neue Dienstorganisation detailliert vorstellen. Vorher schon erwartet der SEV-TS Antworten auf die beiden andern Petitionsforderungen. **Markus Fischer**

VIDEOS

Auf der Web- und der Facebookseite des SEV gibt es Video-Interviews mit Claude Meier und Jean-Pierre Etique.

Photomystère: «Wo ist das?»



Das letzte Bild zeigte Wolken über dem Konzernsitz der SBB in Bern-Wankdorf. Ein grösserer Bildausschnitt ist auf unserer Webseite zu finden: www.sev-online.ch.

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Markus Allenbach, Wilderswil, Mitglied VPT Jungfrauenbahnen.**

Wieder fragen wir: Wo wurde dieses Foto geschossen? Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **ein Taschenmesser «Outrider» im SEV-Look.** Wer gewonnen hat und die Lösung verraten wir im nächsten *kontakt.sev*.

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

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

bis Mittwoch 29. November an:

**SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6**

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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