

SEV Nr. 14

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



FRAUENBEWEGUNG

Der öffentliche Raum ist politisch

Editorial von Françoise Gehring



Die Demonstration vom 22. September in Bern hat es gezeigt: Frauen müssen den öffentlichen Raum einnehmen. Denn Politik geschieht auf der Strasse. Die Frauen müssen sichtbar werden und sich Gehör verschaffen, um eine führende Kraft der Veränderung zu sein.

Klar, die Zeit verändert den Lauf der Dinge. Man reagiert heute auf andere Art und Weise, stellt Forderungen in anderer Form. Wir können die Bewegungen der Basis aber nicht ignorieren. Nehmen wir den Kampf wieder auf, der nach den grossen Errungenschaften der Siebzigerjahre zum Erliegen kam, allen voran das Recht auf Ehescheidung, auf Abtreibung, auf Arbeit und das Recht auf Selbstbestimmung.

Die Kollektive, die entstanden oder gerade entstehen, um den

nächsten Frauenstreik im 2019 zu unterstützen, sind Ausdruck eines neuen Bewusstseins, von dem auch nicht organisierte Frauen angesprochen werden. Dies ist eine sehr wichtige Tatsache. Die Frauen müssen folglich auf die Strasse zurückkehren. Diese Form des Widerstands schliesst andere Aktionen natürlich nicht aus. Auch die Arbeit in den Institutionen bleibt zentral.

Aber den öffentlichen Raum besetzen, sich sichtbar machen, ist eine Notwendigkeit. Auch, um an die Universalität des Kampfs zu erinnern: Alle Frauen erleiden dieselben Diskriminierungen und sind mit den gleichen Problemen konfrontiert, wie Gewalt, Diskriminierung am Arbeitsplatz, Ausbeutung, Menschenhandel, Unterdrückung innerhalb der Familie, Festhalten an traditionellen Geschlechterrollen, welche die Freiheit der Frauen limitieren.

Frauen müssen sich immer mehr Autonomie und Unabhängigkeit erkämpfen. Nicht nur für sich selber, sondern auch, um das Fundament für eine bessere Welt zu legen, in der jede Frau geschätzt wird und die Möglichkeit hat, einen Beruf auszuüben, ein Leben in Würde zu führen, frei von allen Zwängen und Diskriminierungen, die uns das patriarchale System auferlegt.

Eine effektive Gleichheit wird auch durch anhaltende Diskriminierungen und das Festhalten an Stereotypen gehemmt, von denen auch Männer betroffen sind. Die jüngeren Generationen, Männer, die mit ihren Gefährtinnen einen Weg der Emanzipation gehen, solche, die eine andere Lebensphilosophie und Partnerschaft leben, haben sich an am 22. September an die Seite der Frauen gestellt. In Bern ist ihre Präsenz aufgefallen!

SBB-Sparprojekte

Cargo spart bei der Wagenzustellung, Infrastruktur bei der Instandhaltung

3 und 7

AHV-Steuer-Deal

Die SGB-Delegierten debattierten hart aber fair

4

GAV SBB / Cargo

Häufige Fragen zum neuen Gesamtarbeitsvertrag

5

MEINE MEINUNG

Daniela Lehmann

**Die Geister
des BAV**

Die Geister, die ich rief... sagt man, wenn durch eine Handlung oder Meinungsäusserung ein Vorgang ausgelöst wurde, der ausser Kontrolle geraten ist und in dieser Form nicht gewollt war. In etwa so kann man folgende Aussage von Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr zum Postautoskandal im «Sonntagsblick» interpretieren: «Für mich ist ein Service-public-Unternehmen ein Unternehmen, das guten Service bietet, die Leute glücklich macht und am Schluss des Jahres auf null ist. Die heutigen Service-public-Manager verstehen das nicht mehr.»

Diese Aussage erstaunt doch sehr, wenn man bedenkt, dass Peter Füglistaler einem Amt vorsteht, dass laut seiner Strategie in Teilen des öffentlichen Personenverkehrs den Marktzugang umsetzen und das Angebot zunehmend durch private, gewinnorientierte Unternehmungen erbringen lassen will. Vielleicht sollte der BAV-Direktor die von ihm in diesem Zusammenhang geforderte Service-public-Debatte zuerst in den eigenen Reihen führen. Der SEV beteiligt sich gerne daran, in der Hoffnung, dass die Geister Einsicht zeigen.

**Etwas besserer
Schutz vor
Kündigungen**

Die juristische SGB-Fachtagung von Ende September zum Kündigungsschutz als Menschenrecht stellte in der Schweiz eine positive Dynamik fest: Das Bundesgericht habe, indem es der Klage der Gewerkschaft VPOD auf Zugang zu Arbeitsplätzen des Kantons Tessin stattgab, einen Leitentscheid gefällt, der auch auf private Arbeitsplätze angewendet werden könne. Damit sei der Einfluss von ILO-Recht und der Europäischen Menschenrechtskonvention auf die Interpretation der Gewerkschaftsfreiheit gemäss Art. 28 der Bundesverfassung anerkannt. Probleme bei Zutritts- und Informationsrechten und missbräuchliche Kündigungen sollten nun besser bekämpft werden können. Allerdings fehle im Schweizer OR weiterhin die Möglichkeit einer Wiedereinstellung bei antigewerkschaftlichen Kündigungen. Und die Entschädigung bei Missbräuchlichkeit sei mit 2-3 Monatslöhnen viel zu tief.

ABBAUSTRATEGIE VON SBB CARGO**Widerstand bringt
erste Erfolge**

In Col-des-Roches hat die Bahn mit Holz und Tunnelausbruchmaterial genug zu transportieren.

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

Seit SBB Cargo im Februar angekündigt hat, 170 Zustellpunkte des Einzelwagenladungsverkehrs zu überprüfen und möglichst zu schliessen, hat der SEV diese Abbaustrategie bekämpft. Sie ist im peripheren Jurabogen besonders problematisch, auch wenn nun im Kanton Neuenburg Lösungen für den Holzverlad gefunden wurden. Die politische Mobilisierung dagegen geht weiter, um eine Verlagerung von der Schiene auf die Strasse zu verhindern.

Der Neuenburger Nationalrat Denis de la Reussille von der Partei der Arbeit, welcher der Grünen Fraktion angehört und an seinem Wohnort Le Locle als Gemeinderat für die Waldwirtschaft zuständig ist, hat am 24. September die Interpellation «Kahlschlag bei SBB Cargo» eingereicht. Der Name passt zum Holztransport, der von den Abbauplänen von SBB Cargo besonders betroffen ist (siehe auch [kontakt.sev](#) vom 28. Juni und 12. Juli). Dabei gehe es «nicht um eine blosse Umstrukturierung», heisst es in der Interpellation, sondern «in den kommenden Wochen steht ein regelrechter Kahlschlag unter den Bedienpunkten bevor. Die Entscheidungen wurden erneut ohne wirkliche Rücksprache getroffen und könnten für die betroffenen Regionen in wirtschaftlicher wie ökologischer Hinsicht schlimme Folgen haben.» Denis de la Reussille fragt den Bundesrat an, ob er die Absicht habe, «bei der SBB-Cargo-Leitung entschlossen zu intervenieren, damit in allen Regionen unseres Landes qualitativ hochstehende Bedienpunkte beibehalten und somit die notwendigen Rahmenbedingungen für Umwelt und Wirtschaft garantiert werden können?» Die Schliessung von Bedienpunkten verteuere den Holztransport für die regionale Holzwirtschaft um schätzungsweise 6 bis 7 Franken pro

Kubikmeter Holz, warnt der Interpellant. Besonders die drohende Schliessung des Bedienpunktes Col-des-Roches bei Le Locle liess eine Lastwagenlawine befürchten, umso mehr, als der französische Holzverarbeiter Vermot aus Villers-le-Lac dort eine Niederlassung erwägt.

Doch nun hat am 2. Oktober der Kanton Neuenburg mitgeteilt, dass auf Bestellung weiterhin Ganzzüge nach Col-des-Roches fahren. Dies sei das Resultat eingehender Gespräche mit der SBB Cargo AG, von der er glaubwürdige Alternativen zur Schliessung verlangt habe. «Diese Lösung entspricht den Bedürfnissen der einheimischen Holzwirtschaft», kommentiert der Kanton in seiner Mitteilung. Zudem werde er mit SBB Cargo ein Konzept ausarbeiten, wie das Ausbruchmaterial aus dem geplanten Tunnel für die Umfahrung H20 von Le Locle per Bahn abtransportiert werden kann.

Denis de la Reussille zeigt sich in der Tageszeitung «Arcinfo» vom 29. September erleichtert, dass in Col-des-Roches weiter Holz verladen werden kann. «Die Schliessung wäre umso unverständlicher gewesen, als dort die Zahl der

Bahnwagen zwischen 2012 und 2017 um 114% zugenommen hat.» Dies belege ein Dokument von SBB Cargo, laut dem dort letztes Jahr 48 000 Tonnen Güter registriert worden seien. Die Lösung für den Col-des-Roches ist an sich eine gute Nachricht, doch bleiben verschiedene Fragen offen (siehe Kommentar «Für Güter ...»).

Kehrichtentsorgung ohne Bahn?

Während die Holzwirtschaft teilweise aufatmen kann, hält die Firma Vadec, die im Jurabogen (in den Kantonen NE, BE, JU und VD) den Kehricht entsorgt, den Atem an. Denn die Schliessung eines Zustellpunktes bei Colombier (NE) im unteren Kantonsteil bedroht die Bahntransporte der Vadec. «Die Ankündigungen von SBB Cargo wirken abschreckend», kritisiert Vadec-Direktor Emmanuel Maitre. Bisher habe die Vadec trotz der höheren Transporttarife auf diese gesetzt, weil sie weniger Immissionen verursache, umweltfreundlicher sei und einen konstanteren Transportfluss biete. «Es gibt einen Widerspruch zwischen dem, was der Bund über die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sagt, und den Massnahmen in der Fläche.» Die Vadec transportiert jährlich 45 000 Tonnen Kehricht mit der Bahn, was rund 4500 Lastwagen entspricht. Der Zustellpunkt bei Colombier soll bis Ende Jahr überprüft werden, wie der Kanton schreibt. Er habe verlangt, eng einbezogen zu werden, um eine leistungsfähige Bedienung zu sichern.

Die Vadec verlädt bei Colombier zurzeit jährlich 15 000 Tonnen Schlacke und Asche aus der dortigen Kehrichtverbrennungsanlage (KVA) auf die Bahn, welche sie in die Deponien Celtor in Tavannes (im Berner Jura) und ISDS in Oulens (VD) bringt. Der Cargo-Abbau gefährde auch die Zukunftspläne der Vadec, erklärte ihr Direktor gegenüber «Arcinfo»: So wolle sie etwa ab 2025 bis 2027 den Kehricht nur noch in der Nähe von La Chaux-de-Fonds verarbeiten und verbrennen und den Zustellpunkt bei Colombier dafür nutzen, den Kehricht aus dem unteren Kantonsteil auf die Bahn zu verladen. Von dort soll SBB Cargo den Kehricht zur Haltestelle Bellevue der Chemins de fer du Jura (CJ) bei La Chaux-de-Fonds bringen, und von dort die CJ zur nahen KVA der Vadec. Dafür Lkw zu verwenden wäre nicht nur umweltschädlicher, sondern würde auch den Autobahnabschnitt mit dem Tunnel durch die Vue-des-Alpes unsicherer machen.

Was die Zukunft der heute 15 Bedienpunkte im Kanton Jura und im Berner Jura betrifft, von denen 12 gefährdet sind, will SBB Cargo Ende Monat informieren. Springen allenfalls die CJ für SBB Cargo ein? Die Jurabahnen bringen schon heute jährlich 30 000 Tonnen Kehricht von La Chaux-de-Fonds zur nahegelegenen KVA der Vadec sowie alle Siedlungsabfälle des Kantons Jura und des Berner Juras ebenfalls dorthin. Auch bei diesen Transporten droht eine Verlagerung auf Lkw.

Für Güter ... die Strasse?

Der Kanton Neuenburg freut sich, dass SBB Cargo den Col-des-Roches weiterhin bedient, wenn auch nur mit Ganzzügen, welche die Kunden bestellen müssen. Statt wie bisher täglich hinzufahren unabhängig vom Güteraufkommen. Darum hinterlässt die gute Nachricht einen schalen Nachgeschmack: SBB Cargo will offensichtlich nur weiterführen, was rentiert.

Für Kunden, die sich allein keine Spezialzüge leisten können, wird es damit schwieriger, auf die Bahn zu setzen, aus praktischen und finanziellen Gründen. Es sieht ganz danach aus, als ob SBB Cargo Kunden absichtlich abschrecken will, wie es Vadec-Direktor Emmanuel

Maitre treffend sagte. Die kommenden Entscheide zu den Zustellpunkten im Kanton Jura und im Berner Jura werden noch klarer zeigen, ob der Bahngüterverkehr im Jurabogen eine Zukunft hat. Werden notfalls die Chemins de fer du Jura (CJ) für SBB Cargo einspringen?

Sicher ist: Ohne Subventionen – der Kantone oder des Bundes – ist die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zum Scheitern verurteilt. Trotz mehrerer Volksentscheide für die Verlagerung. Deshalb muss die öffentliche Hand den Schienengüterverkehr mit Subventionen fördern. Der gute Wille der Kunden allein kann nicht genügen. Jean-Pierre Etique

LOHNGLEICHHEIT

Wieder ein Affront



Um die Gleichstellung wird schon lange gekämpft. Gewerkschafterinnen des SGB mit Regula Bühlmann in Violett.

Françoise Gehring / kt
francoise.gehring@sev-online.ch

Der Nationalrat hat entschieden, auf eine abgeschwächte Revision des Gleichstellungsgesetzes einzutreten. Doch bis sich beide Kammern darüber einig sind, wie die Lohngleichheit zu behandeln ist, müssen wir uns noch bis zur Wintersession gedulden – wieder einer der unzähligen Angriffe auf die Frauen! Beträfe das Gleichstellungsgesetz nur Männer, wäre es schon längst umgesetzt.

Seit 22 Jahren ist das Gleichstellungsgesetz in Kraft, doch wird es bis heute mit Füßen getreten. Gemäss dem «Global Gender Gap Report 2017» steht die Schweiz auf Platz 21, hinter den nordischen Ländern, Frankreich, Deutschland und sogar Ruanda.

Doch diese Zahlen, die jährlich am Equal Pay Day publiziert werden, interessieren den Grossteil des Nationalrats nicht. Im Gegenteil: Die grosse Kammer scheint das Problem gar nicht erst anerkennen zu wollen, geschweige denn eine Lösung zu finden. Dabei gibt es noch mehr interessante Zahlen: Alle Schweizer Frauen zu-

sammen verdienen jährlich 7,7 Milliarden Franken weniger als die Männer, wovon 2,9 Milliarden auf reiner Diskriminierung basieren. Damit arbeiten Frauen im Schnitt an 44 Tagen im Jahr gratis. Peanuts, oder? Zumindest für die bürgerliche Mehrheit, die so tut, als gäbe es das Gesetz nicht, als wäre die Verfassung und die darin verankerte Gleichstellung nur ein Stapel Altpapier. Zwei Tage nach der imposanten Lohngleichheitsdemo erhalten wir Frauen eine Kriegserklärung aus dem Bundeshaus.

In Island wurde ein Gesetz akzeptiert, das die Lohnungleichheit zwischen Männern und Frauen bis 2020 aus dem Weg räumen soll. Unternehmen mit mehr als 25 Angestellten müssen beweisen, dass sie Frauen gleich entlohnen wie Männer. Für Unternehmen, die das Gesetz nicht respektieren, sind Bussen vorgesehen. In der Schweiz ist man von einer solch beispielhaften Lösung noch weit entfernt. In einem Land, das es sich leisten kann, den Frauen gleich viel zu bezahlen wie den Männern, ist die von Bundesrätin Simonetta Sommaruga vorgeschlagene Gesetzesrevision das Mindeste. Doch anscheinend sind der

Abschwächung der Revision keine Grenzen gesetzt, denn das neue Gesetz würde nach zwölf Jahren aufgehoben – als ob die Diskriminierung nach Jahrzehnten plötzlich in 12 Jahren beendet werden könnte. «Das ist illusorisch», sagte SP-Nationalrat Mathias Reynard in der Debatte vom 24. September, und fügte an: «Die Aufhebung eines Gesetzes anzukündigen, ohne seine Wirksamkeit zu kennen, ist zumindest fragwürdig.»

Eine verwässerte Vorlage

Dem Druck durch die Demo zum Trotz unterstützt die bürgerliche Mehrheit einen minimalistischen Ansatz und attackiert damit ein Projekt, das schon davor fast nur symbolisch war. Frauen und Gewerkschaften zeigen sich angesichts des minimalen Schrittes in Richtung Lohngleichheit desillusioniert, zu weit scheint sie noch entfernt. Und jetzt müssen die Frauen auch noch bis zur Wintersession warten, bis die Zukunft des Gesetzes offenbart wird.

Regula Bühlmann, die für das Gleichstellungsdossier zuständige Zentralsekretärin des SGB, lässt ihrem Unmut freien Lauf: «Jetzt müssen

wir schon wieder warten. Sogar nachdem 20 000 Frauen und Männer auf dem Bundesplatz klargemacht haben, dass die Lohngleichheit endlich zur Tatsache werden soll», sagt sie zur SEV-Zeitung. Doch der Nationalrat antwortete mit einer Ohrfeige: Er hat entschieden, den Umfang der Lohnanalysen in den Unternehmen weiter zu schmälern. «Was für ein Affront!», ärgert sich Bühlmann, und fügt an: «Ich sehe keinen valablen Grund für diese Massnahme. Die Beschränkung auf Unternehmen mit einem Total von 100 Vollzeitstellen erhöht die Bürokratie. Zudem kommen so zahlreiche Firmen, die vor allem Frauen in Teilzeit anstellen, um die Kontrollen herum. Ich habe den Verdacht, dass die Verspätungen die Revision absichtlich untergraben.» Wenn das noch keine Kriegserklärung ist, dann fehlt nicht mehr viel...

Wir haben keine Wahl, als nun in einem härteren Ton aufzutreten. «Wir kämpfen weiter – als Frauen wie als Gewerkschafterinnen», sagt Regula Bühlmann. «So, wie wir es am 8. März getan haben, nachdem der Ständerat den Gesetzesentwurf abgelehnt hatte. Hätten die Frauen über die letzten

Jahre die Lohngleichheit nicht konstant eingefordert, hätte es dieses Gesetz noch nicht einmal ins Parlament geschafft. Diesen Druck müssen wir gemeinsam und mit allen Mitteln aufrechterhalten, auch wenn wir dafür wieder auf die Strasse gehen müssen. Anders lässt sich eine wahre Gleichstellung von Frau und Mann nicht bewerkstelligen», schliesst Bühlmann.

Mit allen Mitteln kampfbereit

Wirklich mit allen Mitteln: Als Antwort auf die Kriegserklärung bereiten sich die Frauen auf einen nationalen Streik vor, der am 14. Juni 2019 stattfinden soll. Im ganzen Land laufen Vorbereitungen auf diesen Streik. Im politischen, dem sozialen und dem gewerkschaftlichen Umfeld werden bereits solide Netzwerke geknotet.

Auf den Schultern der Frauen lastet auch die unbezahlte Care-Arbeit innerhalb der Familie – und ohne diese Arbeit könnte die Schweiz nicht funktionieren, und kein Reichtum könnte entstehen. Für all das wird den Frauen mit einer bitteren Pille gedankt. Das Mass ist voll! Am 14. Juni 2019 werden die Frauen nicht arbeiten. Egal um welchen Preis.

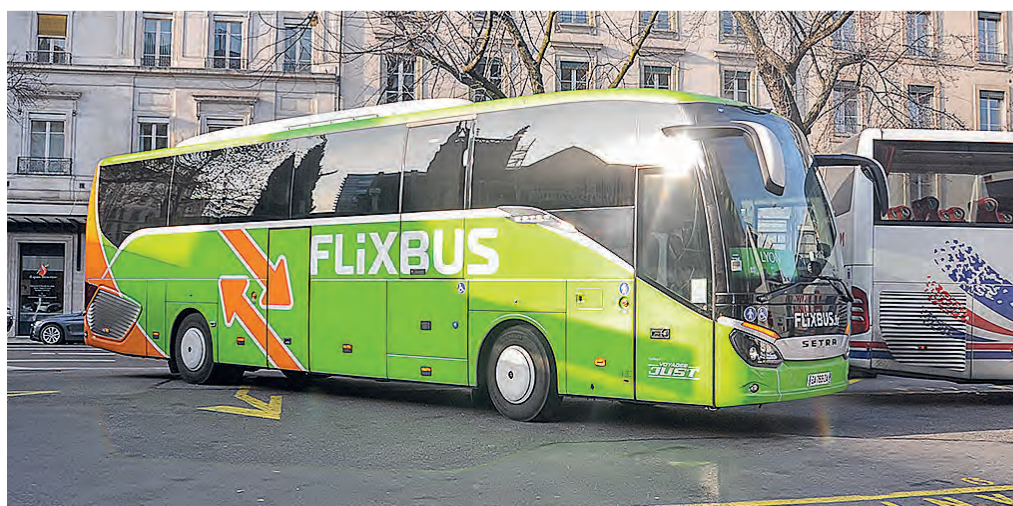
+

-

Das Parlament hat richtig entschieden und die **Rahmenbedingungen für Busunternehmen, die Fernverkehrslinien betreiben** wollen, verschärft. Das Parlament hat beschlossen, dass diese nur zugelassen sind, wenn sie den regionalen Personenverkehr ergänzen und keine bereits bestehenden Fernverkehrslinien gefährden.

Der SEV begrüsst diesen Entscheid. Ebenso der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS): Dieser sieht darin insbesondere einen Beschluss für die Umwelt, «denn Fernbusse haben gegenüber der Bahn eine sechsmal schlechtere Ökobilanz».

Die 3000 Franken Busse, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) 2017 gegen Flixbus aufgrund von **Missachtung des Kabotageverbots** verhängt hatte, wurde vom Strafgericht Basel-Stadt bestätigt. Im Jahr 2016 nutzte ein Passagier Flixbus, um innerhalb der Schweiz zu reisen. Das Kabotageverbot verlangt aber, dass bei Reisen mit der ausländischen Firma Flixbus durch die Schweiz entweder der Abfahrts- oder der Zielort ausserhalb der Schweiz liegt. Die Kabotage wird durch das Landverkehrsabkommen der Schweiz mit der EU und weitere Vereinbarungen mit Drittstaaten verboten.



Eine Verschärfung der Rahmenbedingungen und eine Busse für den deutschen Fernbus-Multi.

BARBARA SPALINGER antwortet

Warum Versicherte nicht überwachen?

Weshalb lehnen die Gewerkschaften eine bessere Überwachung von Versicherungsbetrügnern ab? Diese gehören doch bestraft?

Betrug gehört bestraft. Das Strafgesetzbuch sanktioniert schon heute den «unrechtmässigen Bezug von Leistungen einer Sozialversicherung oder der Sozialhilfe», was richtig und nötig ist. Klar ist auch, dass es für die Feststellung und Prävention von Versicherungsmissbräuchen Kontrollinstrumente braucht.

Dass aber Versicherungen ohne richterliche Genehmigung Versicherte mit Privatdetektiven, Abhörvorrichtungen, Kameras oder GPS überwachen dürfen, wie dies das Parlament im Frühling beschlossen hat, geht eindeutig zu weit. Verdeckte Überwachung ist ein schwerer Eingriff in die Privatsphäre und muss deshalb in einem Rechtsstaat von einem Staatsanwalt oder Gericht angeordnet werden. Das gilt sogar für Ermittlungen

bei Mord oder gegen Terroristen. Darum ist es unverhältnismässig und rechtlich bedenklich, Versicherungen weitergehende Kompetenzen zu geben als der Polizei oder dem Nachrichtendienst.

Zumal private Versicherungen primär gewinnorientiert sind. Und auch öffentlichrechtliche so kostenorientiert, dass der SEV immer wieder mit Mitgliedern vor Gericht für die geschuldeten Leistungen kämpfen muss.

Darum wird die SEV-Geschäftsleitung dem Vorstand Ende Oktober für die Abstimmung vom 25. November die Nein-Parole beantragen.

Nebenbei bemerkt wären für die Allgemeinheit bessere Instrumente zur Durchsetzung der Steuerdisziplin lohnender. Doch dagegen wissen sich die Vielverdiener bestens zu wehren.

Willst auch du Barbara oder einem anderen SEV-Geschäftsleitungsmitglied eine Frage stellen? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

AHV-STEUER-DEAL

SGB-Delegierte sagen Ja und verzichten auf Parole



An der SGB-DV unterstützte ÖGB-Präsident Wolfgang Katzian – hier mit dem SGB-Präsidium, Dritter von links – die Lohnschutzforderung der Schweizer Gewerkschaften: «Gebt nicht nach!»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Am gleichen Morgen, als im Parlament die Schlussabstimmungen zum Bundesgesetz über die Steuervorlage und die AHV-Finanzierung (STAF) stattfanden, hatte auch schon die Delegiertenversammlung des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes darüber zu befinden. Nach emotionaler, aber fairer Debatte resultierte ein knappes Ja, das sofort zu einer Stimmfreigabe abgeschwächt wurde.

Die SGB-DV vom 28. September debattiert eigentlich zuerst über Lohnschutz, doch manche Delegierte sind gedanklich schon bei STAF. VPOD-Vizepräsident **Stefan Giger** deponiert gleich nach der Rede von ÖGB-Präsident Wolfgang Katzian (siehe unten) formell korrekt, aber völlig zur Unzeit den Protest des VPOD-Vorstands gegen die kurzfristige Ansetzung der ausserordentlichen SGB-DV einen Tag vor der Behandlung von STAF im VPOD-Vorstand. «Aus unserer Wahrnehmung handelt es sich um einen Versuch, den VPOD zu beeinflussen

und Fakten zu schaffen», moniert Giger. Andere Delegierte feilen an ihren STAF-Voten.

Nach der Pause um 11 Uhr 30 beantragt SGB-Präsident Paul Rechsteiner die sofortige Schliessung der Rednerliste, die schon 20 Namen umfasst, und die Beschränkung der Redezeit auf 3 Minuten. Die Delegierten akzeptieren diese Spielregeln, worauf SGB-Chefökonom **Daniel Lampart** STAF aus Sicht der SGB-Spitze präsentiert (siehe auch Details zu STAF rechts unten). Sein Fazit: «Das Referendum gegen die Unternehmenssteuerreform (USR) III hat sich gelohnt, STAF ist besser als ihr Ruf: Es ist die erste Steuerreform auf Bundesebene seit langem, bei der die Aktionäre und ein Teil der Firmen mehr Steuern bezahlen. Für Rohstoffhändler gibt es keine Steuerprivilegien mehr. Allerdings erfolgt die Umsetzung in den Kantonen, und da besteht die Gefahr, dass sie die Gelegenheit für Steuersenkungen missbrauchen. Dagegen müssen wir kämpfen!» Der SGB finanziert einen Fonds zur Unterstützung kantonaler Referenden gegen Steuerabbau und Sparprogramme. Vor allem aber lobt Lampart die 2 Mia. Franken für die AHV: «Sie decken deren

Zusatzbedarf aufgrund der grossen Babyboomer-Jahrgänge, die nun in Pension gehen, sicher bis 2025. Erstmals seit 1975 werden die Lohnbeiträge für die AHV erhöht. Diese sind sozial, weil die Firmen mitzahlen und die Topverdienenden viel mehr einzahlen, als sie über die plafonierten Renten beziehen.»

Die Diskussion eröffnen die Präsident/innen der grössten Gewerkschaften. Unia-Präsidentin **Vania Alleva** teilt mit, dass am frühen Morgen der ausserordentliche Unia-Zentralvorstand STAF abgelehnt hat (im Verhältnis von 60 zu 40). Bedenken zur Steuervorlage und deren Folgen in den Kantonen hätten den Ausschlag gegeben. Doch das Referendum wolle der Vorstand nicht unterstützen, sondern vor allem eine interne Zerreihsprobe vermeiden.

Bei Syndicom habe der Vorstand noch nicht entschieden, sagt Präsident **Daniel Münger**. Er persönlich unterstütze die Vorlage, weil sie den Steuerwettbewerb nicht verschärfe und nicht zu mehr Steuergeschenken führe, vor allem aber wegen den 2 Milliarden für die AHV.

Service public nicht für AHV opfern

VPOD-Präsidentin **Katharina Prelicz-Huber** findet den AHV-Teil von STAF an sich auch gut, «doch 2 Milliarden an Steuergeschenken für Multis und Superreiche sind ein zu hoher Preis: Darunter leidet der Service public. Von diesem profitieren auch die Multis, darum sollen auch sie ordentlich Steuern bezahlen!»

SEV-Präsident **Giorgio Tuti** ist anderer Meinung, obwohl auch er Service-public-Angestellte vertritt: «Aus deren Sicht interessieren mich vor allem die 2 Milliarden für die AHV: Wir sind gut beraten, die jetzt zu nehmen, denn dazu erhalten wir kaum eine zweite Chance! Natürlich gibt es schönere Geschichten als die geplanten Steuersenkungen, doch die müssen wir sowieso in den Kantonen bekämpfen. Seien wir mutig und trauen uns das zu!»

VPOD-Zentralsekretärin **Michela Bovolenta** warnt, dass die 2 Milliarden an Steuereinsparungen beim Service public den dort arbeitenden Frauen gleich dreifach schaden: wegen schlechterer Anstellungs- und Arbeitsbedingungen, wegen dem Leistungsabbau und weil sie noch mehr Gratisarbeit leisten müssten.

Unheilige Allianz?

«Das hatten wir doch schon vor Jahresfrist», sagt **Rolf Zimmermann** von der SGB-Rentnerkommission: «Das Parlament beschliesst einen Kompromiss, den träumende Linke zusammen mit der Rechten attackieren. Schaut doch, wie NZZ und SVP dagegen polemisieren. Eure Grundsatzkritik dient der Rechten!» Ein Nein würde deren Druck auf die AHV erhöhen, ein Ja dagegen ihre Politik der leeren Kassen stoppen, die AHV stabilisieren und Vorstösse für verfassungskonforme Renten ermöglichen.

Corinne Schärer und **Véronique Polito** von der Unia-Geschäftsleitung plädieren für ein Nein. Sie befürchten, dass die Gewerkschaften nicht glaubwürdig gegen die Steuersenkungen in den Kantonen mobilisieren können, wenn sie die Bundesvorlage unterstützen, welche die Kantone zu diesen Steuersenkungen ermuntert. Auch **Nico Lutz** von der Unia-GL ist gegen STAF, weil dieses «massive Steuersenkungsprogramm» den Steuerwettbewerb national und international anheize statt be-

kämpfe. Zumindest müsse sich der SGB im Abstimmungskampf zurückhalten. **Corrado Pardini**, auch von der Unia-GL und Nationalrat, tritt engagiert für STAF ein: «Dank unserem erfolgreichen Referendum gegen die USR III konnten wir verhandeln und diesen Sieg in bare Münze umwandeln. Von diesen 2 Milliarden für die AHV hätten wir vorher nur geträumt.» Die Stabilisierung der AHV schaffe eine gute Basis für die kommende AHV-Reform. «Sagt Ja, damit wir gewinnen können! Natürlich sind wir bei den Steuern noch nicht dort, wo wir hinwollen, doch die Richtung stimmt.» Ein Nein mache den Steuerwettbewerb nur noch brutaler.

Urs Stauffer, Präsident Öffentliches Personal Schweiz und Steuerverwalter der Stadt Biel, warnt, dass mit STAF viel mehr als 2 Mia. Franken an Steuern verloren gehen könnten: «Die neuen Steuersparinstrumente werden unterschätzt!» **Weitere Redner/innen vor allem vom VPOD** wollen nicht den Service public für die AHV schwächen, dieser Wahlzwang sei «eine Schande». Die 2 Milliarden für die AHV seien ein «vergiftetes Geschenk» und die Steuersenkungen «eine grosse Kacke in der AHV-Suppe». «Steuergeschenke für Multis gehen auf Kosten anderer Länder: Wo bleibt die Moral?»

«In der Schweiz gibt es zwei grosse Maschinen für die Umverteilung von oben nach unten: die AHV und die direkte Bundessteuer», sagt als letzter Redner **Paul Rechsteiner**, «beide werden durch STAF gestärkt...» Doch nach drei Minuten übertönt ihn ein Handy aus der DV, als Rache für Daniel Lamparts Handyalarm nach jeweils drei Redeminuten. Mit 46 : 41 bei 3 Enthaltungen sagen die Delegierten Ja zu STAF. Aber auch der Antrag des Gewerkschaftsbunds Schaffhausen für Stimmfreigabe, «damit es unter uns nicht zur Zerreihsprobe kommt», wird mit 50 : 40 bei 1 Enthaltung angenommen.

AHV-Steuer-Paket «STAF» im Detail

Kern des Bundesgesetzes über die Steuervorlage und die AHV-Finanzierung (STAF), die das Parlament am 28. September verabschiedet hat, ist die **Abschaffung von (vor allem kantonalen) Steuerprivilegien für internationale Firmen**, dretwegen EU und OECD der Schweiz mit Sanktionen drohen. Somit müssten diese Firmen künftig viel mehr Gewinnsteuern bezahlen, z. B. in den Kantonen BS und GE rund viermal mehr. Das könnte sie zur Abwanderung veranlassen. Dies würde auch den Bund schmerzen, da ihm diese Firmen heute jährlich ca. 5 Mia. Franken an direkten Steuern bezahlen. Daher sieht STAF **neue, international akzeptierte Steuerprivilegien** vor:

- Die Kantone können Erträge aus Patenten ermässigt besteuern («Patentbox»).
- Die Kantone können den Firmen bis zu 150 % des Aufwands für Forschung und Entwicklung (in der Schweiz) von den Steuern abziehen.
- Erleichterungen sind auch bei der Kapitalsteuer und bei den stillen Reserven möglich.
- Hochsteuern Kantone (voraussichtlich nur ZH) können einen fiktiven Zins auf dem Eigenkapital von den Steuern abziehen. Diese «zinsbereinigte Gewinnsteuer» sah die im Februar 2017 mit 59,1% Nein abgelehnte Unternehmenssteuerreform III auch auf Bundesebene vor, STAF nun nicht mehr.
- Im Vergleich zur USR III wie auch zu heute bringt STAF aus SGB-Sicht weitere Verbesserungen:
 - Aktionäre müssen ihre Dividenden auf Bundesebene neu zu 70 statt 60 % versteuern (was dem Bund rund 80 Mio. mehr Steuern bringt), auf kantonaler Ebene mindestens zu 50 %.
 - Firmen dürfen Kapitaleinlagereserven nur noch dann steuerfrei auszahlen, wenn sie in gleicher Höhe steuerbare Dividenden ausschütten. Damit steigen ihre Steuern etwa um 90 Mio.

Zudem erhalten die Kantone vom Bund rund 1,1 Mia. pro Jahr, indem ihr Anteil an den direkten Bundessteuern von 17 auf 21,2% steigt. Dieses Geld können sie für Senkungen der ordentlichen Gewinnsteuern oder sonst nach Belieben verwenden. Doch sie müssen damit die Auswirkungen von STAF für die Gemeinden abgeltend.

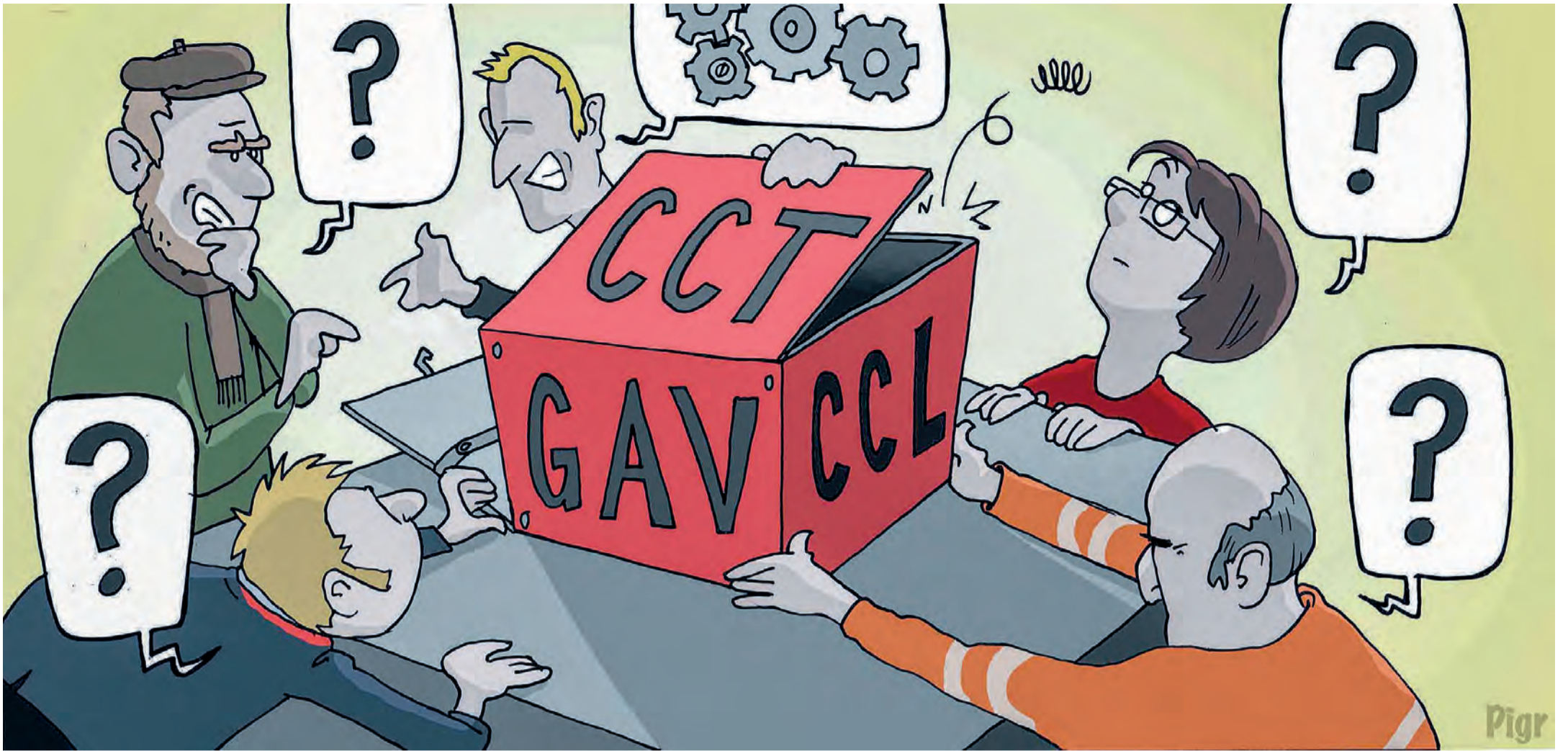
Dem Bund entgehen mit STAF total rund 700 Mio. an Steuern pro Jahr, den Kantonen je nach Umsetzung schätzungsweise 1,3 Mia. **Als sozialer Ausgleich erhält die AHV 2 Mia. Franken an Zusatzeinnahmen pro Jahr:** je 600 Mio. von Arbeitgebern und Arbeitnehmenden über je 0,15 zusätzliche Lohnprozente sowie 800 Mio. aus der Bundeskasse, indem das 1999 eingeführte Mehrwertsteuerprozent zu 100 statt 83 % an die AHV fliesst. Das kann sich der Bund leisten, denn er rechnet für die kommenden Jahre mit strukturellen Überschüssen von rund 1,9 Mia. pro Jahr.

Europäische Unterstützung für Schweizer Lohnschutz

Der Bundesrat entschied am 28. September über das weitere Vorgehen bei den Verhandlungen mit der EU über ein Rahmenabkommen. Gemäss Aussenminister Cassis bleibt als «Hauptdifferenz» die Forderung der EU, die flankierenden Massnahmen (Flam) abzuschwächen und sie dem EU-Gerichtshof (EuGH) zu unterstellen. Demgegenüber hielt die SGB-Delegiertenversammlung in einer Resolution klar fest, dass sie keinen Abbau bei den Flam akzeptiert. Im Gegenteil müsse der Schutz der Löhne und Arbeitsbedingungen gegen Dumping weiter verbessert werden, in der Schweiz und in ganz Europa.

Diese Position unterstützen der Europäische Gewerkschaftsbund und Gewerkschaften aus EU-Ländern in Solidaritätsschreiben an den SGB. «Gebt dem Druck auf die Flam nicht nach!», sagte an der DV der Präsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes ÖGB, **Wolfgang Katzian**. Das Dumpingproblem kenne auch sein Land: Bei

aus dem Ausland entsandten Arbeitnehmenden würden 50-mal mehr Verstösse gegen Lohnvorschriften entdeckt als bei solchen österreichischer Firmen. Und Bussen könnten z. B. von ungarischen Firmen kaum eingetrieben werden. Darum kämpfe auch der ÖGB für Kautionen, genügend lange Voranmeldefristen für Kontrollen und weitere Massnahmen wie in den Flam. «Wir wollen keinen Wettbewerb auf dem Rücken der Werkstätigen, sondern gute, faire Löhne und ein soziales Europa. Sonst haben die Populisten leichtes Spiel!» Doch Österreichs Rechtsregierung tue nichts für den Arbeitnehmerschutz, sondern setze wie die EU-Kommission auf Liberalismus. Ja, sie hat den 12-Stunden-Tag eingeführt und will alle Sozialgesetze darauf prüfen, ob sie EU-Vorschriften übererfüllen. Bei den Tarifverhandlungen droht ein heisser Herbst. Katzian warnte auch vor dem EuGH, der bisher in der Regel gegen die Arbeitnehmenden entschied.



GAV SBB / SBB CARGO

Der GAV ist keine Hexerei

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

Der GAV SBB / SBB Cargo ist nun von allen Instanzen genehmigt worden: von der GAV-Konferenz des SEV und anschliessend vom Verwaltungsrat der SBB. Zahlreiche Fragen und Anmerkungen haben uns erreicht. Wir wollen hier deshalb die Situation bestmöglich klären.

Bezieht das Personal 40 % weniger Lohn im Krankheitsfall?

Nein. Der neue Beitrag des Personals an die Krankheitskosten bzw. an die Kosten der krankheitsbedingten Fehltagel ist nicht ein individueller Beitrag im konkreten Krankheitsfall. Es handelt sich hierbei um einen Lohnabzug für alle Mitarbeitenden unabhängig davon, ob sie krank sind oder nicht.

Er wird in drei Schritten eingeführt und beträgt 2019 0,4%, 2020 0,8% und ab 2021 1,2%. Im ersten Krankheitsjahr bezahlt die SBB den Lohn zu 100% weiter, im zweiten Jahr zu 90%. Eine neue Errungenschaft des GAV 2019 ist, dass zusätzlich die AHV-pflichtigen Zulagen versichert sind. Der Ersatz dafür im Krankheitsfall wird individuell aufgrund der bisherigen Zulagen berechnet. Diese individuelle Pauschale wird bei Langzeitkrankheit bezahlt, und zwar ab dem ersten Krankheitstag während 2 Jahren. Sie wird auch im zweiten Jahr zu 100% ausbezahlt.

«Der GAV sichert das Recht auf Nichterreichbarkeit in der Freizeit und auf Informationsstudium während der Arbeitszeit.»

MANUEL AVALLONE
Vizepräsident SEV

Wird der Lohnabzug für die Krankheitskosten vollumfänglich kompensiert?

Das aktuelle SBB-Personal erhält den Lohnabzug mit einer entsprechenden Lohnerhöhung

von 0,4% jährlich kompensiert. Wir wurden gefragt, ob der Lohnabzug nach dieser Kompensation getätigt wird, womit der Nettolohn trotz tiefer wäre? Nein, dies ist nicht der Fall. Aber die übrigen Sozialabzüge werden aufgrund des erhöhten Bruttolohns berechnet. Ebenso der PK-Beitrag, doch fliesst dieser auf das individuelle Konto des/der Angestellten bei der Pensionskasse, und auch der Arbeitgeber zahlt darauf einen entsprechend leicht höheren Beitrag ein.

Wird mein Einkommen auch erhöht, wenn ich bereits das Maximum meiner Lohnklasse erreicht habe?

Ja, die Kompensation des neuen Lohnabzugs von 1,2% erhalten alle bisherigen Mitarbeitenden. Für sie ist die Einführung dieses Lohnabzugs somit ein Nullsummenspiel. Die Lohnbänder werden angehoben, sodass keine neuen Garantien entstehen.

Wieso wird bis 2022 auf generelle Lohnerhöhungen verzichtet?

Generelle Lohnmassnahmen sind immer ein Thema bei einer Teuerung. In den letzten Jahren war eine solche praktisch nicht gegeben, im Gegenteil: Wir hatten z. T. auch eine Negativteuerung. Sollte die Teuerung anziehen und über 1,2% steigen, wird über generelle Lohnmassnahmen verhandelt. Die Möglichkeit, die Löhne bei Negativteuerung nach unten zu korrigieren, ist dagegen ausdrücklich ausgeschlossen.

Die Löhne gehen nur zurück ...

Im Bereich der Löhne muss betont werden, dass die für Lohnerhöhungen vorhandenen Mittel für Mitarbeitende, die sich im 1. und 2. Drit-

tel des Aufstiegs befinden, ansteigen werden. Die ToCo-Lohngarantien von 2011 gelten künftig ad personam. Garantien bis und mit 5000 Franken werden nicht angetastet, was über 3000 Personen betrifft. Für rund 700 Personen gibt es eine Reduktion in zwei Etappen, am 1. Mai 2020 und am 1. Januar 2022 (identischer Betrag). Die Reduktion entspricht max. 5% des Höchstwertes des entsprechenden Anforderungsniveaus. So verliert z. B. ein Mitarbeiter mit einer ToCo-Garantie von 6000 Franken und einem Anforderungsniveau A die 1000 Franken, um die seine Garantie den Mindestbetrag (Sockelbetrag) von 5000 Franken überschreitet. Die Reduktion wird in zwei Tranchen à 500 Franken vollzogen. Im Zweifelsfall steht der SEV für seine Mitglieder zur Verfügung.

Warum wurde keine Urabstimmung einberufen?

Der SEV rühmt sich damit, ein Vorbild für die Demokratie zu sein. Hätte er mit rund 14 000 Mitgliedern bei der SBB eine Urabstimmung einberufen müssen zur Bestätigung des GAV, wie es ein Mitglied anregte? «In diesem Dossier funktioniert der SEV in einer Logik des Delegierens. Die starke GAV-Konferenz SBB/SBB Cargo, bestehend aus 160 Gewählten aus allen Regionen und Berufskategorien, ist souverän. Dieses Gremium wird von den Delegiertenversammlungen der Unterverbände gewählt, welche ihrerseits die Sektionen des SEV vertreten», betont Manuel Avallone, Vizepräsident des SEV. «Die Delegierten haben den gesamten Prozess begleitet, vom Verabschieden der Forderungen über die Zusammensetzung der Verhandlungsdelegation bis hin zur Stellungnahme zum Resultat. Sie haben folglich ein komplettes Bild.»

Es besteht die Möglichkeit, das Votum der GAV-Konferenz mittels Referendum anzufechten, indem sich 5% der betroffenen Mitglieder innerhalb von zwei Monaten nach der Veröffentlichung des Entscheids dagegen stellen. Dies sieht das GAV-Reglement des SEV vor. Kommt ein Referendum zustande, wird innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der Referendumsfrist eine Urabstimmung einberufen.

Recht auf Nichterreichbarkeit verankert

Auch wenn die finanziellen Elemente sehr wichtig sind, gibt es im neuen GAV auch wichtige Schutzbestimmungen, die schwer in Franken quantifizierbar sind. «Das Recht auf Nichterreichbarkeit während der Freizeit und das Recht auf Informationsstudium während der Arbeitszeit sind im GAV SBB verankert. In einer Zeit, da die neuen Technologien immer mehr Platz in unserem Berufsleben einnehmen, sind diese Schutzmassnahmen absolut nötig», erklärt Manuel Avallone, der die Verhandlungsdelegation des Personals geleitet hat. Um

dem digitalen Wandel die Stirn zu bieten, ist vorgesehen, dass die SBB ihren Mitarbeitenden freiwillige Standortbestimmungen und Weiterbildungen bezahlt, damit sie sich «up to date» und arbeitsmarktfähig halten können.

Kündigungsschutz wird beibehalten

Er stand lange auf der Kippe: Der Schutz gegen Kündigungen aus wirtschaftlichen Gründen wird nicht angetastet für alle, die länger als vier Jahre bei der SBB arbeiten. Die einzige Änderung betrifft Mitarbeitende mit Löhnen über 120 000 Franken, die im Prozess der beruflichen Neuorientierung stehen: Sie müssen künftig höhere Lohneinbussen hinnehmen als diejenigen mit Löhnen unter 120 000 Franken.

Längerer Vaterschaftsurlaub und beibehaltene Treueprämien

Der Vaterschaftsurlaub wird von heute 10 Tagen auf 20 Tage verdoppelt. Die von der SBB angegriffenen Treueprämien bleiben unverändert bestehen. Vor allem können sie nach wie vor in Zeit oder Geld bezogen werden.

AZG: Kompromiss bei externen Pausen

Die neue Arbeitszeit-Gesetzgebung sieht keinen Zuschlag für auswärtige Pausen bis 60 Minuten vor. Dennoch konnte ein Zeitzuschlag von 15% ausgehandelt werden, 30% bei Pausen über eine Stunde. Nicht zu vergessen ist auch, dass die Garantie von 115 Freitagen pro Jahr verteidigt werden konnte.

Massnahmen für die Pensionskasse SBB

Am 26. März beschloss der Stiftungsrat der PK SBB, den Umwandlungssatz bis 2022 von 5,18% auf 4,73% zu senken. Um diese Reduktion abzufedern, hatte die Verhandlungsgemeinschaft mit der SBB im Februar eine Vereinbarung mit drei Massnahmen paraphiert. Der Verwaltungsrat der SBB hiess am 17. Mai nur die ersten zwei vereinbarten Massnahmen gut: Anhebung der jährlichen Altersguthrift und Besitzstandsgarantie für Versicherte, die vor dem 31.1.1961 geboren wurden. Nun hat er auch die dritte Massnahme angenommen (Aufstockung der Altersguthaben). Der VR wollte dafür erst das GAV-Verhandlungsergebn abwarten. Diese dritte Massnahme machte allerdings den wichtigsten Punkt der im Februar paraphierten Vereinbarung aus.

Die SBB gewährt damit eine Garantie über 200 Millionen Franken zugunsten der PK SBB für den Fall, dass diese als Folge der Aufstockung der Altersguthaben in eine Unterdeckung geraten sollte und saniert werden müsste.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle zwei bzw. drei Wochen.

ISSN 2624-7801

Auflage: 28 101 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 42 010 Ex.), WEMF-beiglaubt am 24.10.2016

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58.

Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

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

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

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

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 25. Oktober 2018.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 18. Oktober 2018, 8 Uhr.

Inserateschluss: 15. Oktober 2018, 12 Uhr.

LINK ZUM RECHT

Darf mein Chef den Arbeitsvertrag plötzlich ändern?



Rechtsschutzteam SEV

Daniela, 50-jährig, wendet sich an den SEV-Berufsrechtsschutz. Sie sei seit fast 20 Jahren vollzeitlich als Reinigungskraft bei einem privaten Arbeitgeber tätig. Sie habe ihre Arbeit immer tadellos und zur vollen Zufriedenheit ihres Arbeitgebers ausgeführt. Am Tag vor ihrem Ferienantritt sei sie kurz vor Dienstschluss ins Büro des Vorgesetzten zitiert worden. Dieser habe ihr mitgeteilt, dass der Betrieb sich gezwungen sehe, den Beschäftigungsgrad von Daniela aus organisatorischen Gründen von bisher 100 % auf 60 % zu reduzieren – natürlich mit entsprechender Lohninbusse. Falls Daniela die Änderung nicht annehme, drohe der Arbeitgeber mit der Auflösung des Arbeitsverhältnisses unter Beachtung der dreimonatigen Kündigungsfrist.

Daniela fühlte sich verständlicherweise unfair behandelt, zumal ihr Arbeitgeber nur wenige

Tage zuvor zwei zusätzliche junge Mitarbeiterinnen zu 100 % verpflichtet hat. Sie sei auf den Verdienst angewiesen, doch ein 60 %-Lohn reiche ihr nicht, um ihren Lebensunterhalt zu bestreiten. Ist das Vorgehen des Arbeitgebers zulässig? Und welche Möglichkeiten hat Daniela?

Kündigungsfrist ist einzuhalten

Will der Arbeitgeber das Arbeitsverhältnis einseitig abändern und droht er dem Arbeitnehmenden gleichzeitig die Kündigung an, falls dieser mit der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen nicht einverstanden ist, so handelt es sich um eine sogenannte Änderungskündigung. Die Änderungskündigung als Mittel zur Neugestaltung von Anstellungsbedingungen ist grundsätzlich zulässig und gültig. Voraussetzung ist aber, dass schlechtere Anstellungsbedingungen nicht per sofort, sondern erst nach Ablauf der Kündigungsfrist in Kraft gesetzt werden.

Von einer missbräuchlichen Änderungskündigung geht das Bundesgericht aus, wenn diese als Druckmittel dient, um eine für den/die Ar-

beitnehmer/in belastende Vertragsänderung herbeizuführen, die sich sachlich nicht rechtfertigen lässt. Dies ist nach Bundesgericht insbesondere dann gegeben, wenn für die Änderung der Arbeitsbedingungen keine betrieblichen oder marktbedingten Gründe bestehen.

Der Beweis, dass die Änderungskündigung weder aus betrieblichen noch aus marktbedingten Gründen erfolgt, obliegt in diesem Fall Daniela und ist naturgemäss schwierig zu erbringen. Der Arbeitgeber seinerseits wird im hier zu beurteilenden Fall aber Schwierigkeiten haben, dem Gericht glaubhaft zu machen, dass er die Änderungskündigung aus einer betriebswirtschaftlichen bzw. marktbedingten Logik heraus ausgesprochen hat, zumal er fast zeitgleich zwei weitere Vollzeitstellen geschaffen und mit jungen Arbeitskräften besetzt hat.

Gericht hebt Kündigung nicht auf

Selbst wenn Daniela der Nachweis der Missbräuchlichkeit gelingen sollte, wird das Gericht die Kündigung aber nicht widerrufen. Lehnt Daniela die Vertragsänderung ab, endet das Arbeitsverhältnis nach Ablauf der Kündigungsfrist auch dann, wenn das Gericht eine Missbräuchlichkeit anerkennt. Dem Arbeitgeber droht aber eine Strafzahlung an Daniela von bis zu sechs Monatslöhnen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass einseitige Abänderungen privatrechtlicher Arbeitsverhältnisse unter Beachtung der Kündigungsfrist zulässig sind. Fehlen sachliche, insbesondere betriebswirtschaftliche Gründe, droht dem Arbeitgeber eine Strafzahlung wegen Missbräuchlichkeit. Die Kündigung hingegen bleibt gültig. Daniela hat also die Möglichkeit, die Änderungskündigung zu akzeptieren und nach Ablauf der Kündigungsfrist mit reduziertem Beschäftigungsgrad und Verdienst beim bisherigen Arbeitgeber weiter zu arbeiten. Oder sie kann die Vertragsänderung ablehnen und den Rechtsweg beschreiten.

Es ist darauf hinzuweisen, dass Daniela bei Ablehnung der Vertragsänderung Einstelltage wegen selbstverschuldeter Arbeitslosigkeit drohen.

ANZEIGE



Als Mitglied des SEV profitieren Sie von bis zu 10 % Rabatt.

Jetzt zur KPT Krankenkasse wechseln: kpt.ch/sev-online

kpt: die krankenkasse mit dem plus

FAHRBAHN-INSTANDHALTUNG

Abbau von 200 Stellen trotz mehr Aufträgen: ein No-Go!



Gleiserneuerung im Bahnhof St. Gallen Bruggen in diesem Sommer.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

SBB Infrastruktur will bei der Instandhaltung trotz laufend steigendem Arbeitsvolumen 200 Stellen abbauen. Zudem will sie beim Fahrbahnunterhalt den Anteil des Auftragsvolumens, bei dem private Auftragnehmer als General- oder Totalunternehmer die volle Verantwortung tragen, bis 2025 von heute 6 auf rund 50 Prozent erhöhen. Beides lehnt der SEV ab und fordert ein sofortiges Treffen mit den SBB-Verantwortlichen.

Die Abbau- und Auslagerungspläne machte am Samstag die «Schweiz am Wochenende» publik. Die SBB schrieb in einer Stellungnahme, dass kein Stellenabbau geplant sei. Denn das Auftragsvolumen bleibe gleich:

Die externen Firmen würden wie bisher für die Erneuerung von rund 100 Kilometern Fahrbahn pro Jahr eingesetzt. Was ändere, sei «nur» das Beauftragungsmodell: Bei der Fahrbahnerneuerung machten heute externe Vergaben nach dem Modell «Bauen mit Dritten» (mit Übertragung der Auftragsverantwortung an die beauftragten Firmen) 6% des Arbeitsvolumens aus. Nun solle dieser Anteil bis 2025 auf rund 50% erhöht werden.

Davon erhoffe man sich «mehr Innovation» und damit einen «effizienteren Einsatz der Steuergelder.» Das «Umlagerungsprojekt» trage den Namen «Beauftragung Grossunterhalt und Projekte (BGP)» und sei am 1. Oktober gestartet worden. Verantwortlich für die Umsetzung sei eine neue Geschäftseinheit, die zurzeit aufgebaut werde.

Die SBB bestätigte, dass in den vergangenen Jahren markant mehr Fahrbahnkilometer erneuert wurden. 2017 seien es 212 Kilometer gewesen.

SEV verlangt sofortige Aussprache mit SBB-Chefs

Gewerkschaftssekretär Urs Huber, der beim SEV für die SBB-Division Infrastruktur zuständig ist, widerspricht der SBB-Darstellung, dass kein Stellenabbau geplant sei: «Ein internes Dokument der Geschäftsleitung Infrastruktur spricht von «beträchtlichen Einsparmöglichkeiten» durch den Abbau von bis zu 200 SBB-Stellen. Das ist angesichts der massiven Zunahme des Arbeitsvolumens verantwortungslos und inakzeptabel. Wir verlangen eine sofortige Aussprache mit den Verantwortlichen von SBB Infrastruktur.»

«Markt» existiert nicht

Aber auch die geplante Auslagerung der Ausführungsverantwortung für Instandhaltungsarbeiten findet Urs Huber keine gute Idee: «Das Problem ist, dass es beim Fahrbahnunterhalt in der Schweiz zurzeit gar keinen richtigen Markt privater Anbieter gibt.»

Urs Huber ist sehr besorgt. «Jede Reorganisation der vergangenen Jahre – und davon gab es unzählige – hat Know-how vernichtet und die Abwanderung von Fachleuten gefördert. Das wird sich mit diesem Projekt noch zuspitzen. Denn den so genannten Privaten fehlt zurzeit weitgehend das nötige Know-how, um die Idee der SBB-Chefs überhaupt umsetzen zu können. Dieses Know-how können sie zurzeit eigentlich nur bei der SBB holen, was

zu einer weiteren markanten Schwächung des Know-hows bei der SBB führt. Dadurch wird die SBB immer abhängiger von den privaten Unternehmungen.»

Es droht Rosinenpickerei der Auftragnehmer

Was passiert beim geplanten Vorgehen konkret? «Logischerweise werden sich Private nur um Aufträge bemühen, die für sie attraktiv, gewinnversprechend und mit möglichst wenig Komplikationen verbunden sind», erklärt Urs Huber.

«Umgekehrt heisst das, dass die SBB tendenziell mehr unattraktive, schwierige Arbeiten ausführen darf. Und natürlich werden die Intervention und das Störungsmanagement bei der SBB bleiben. Mit der vorgesehenen Aufteilung werden diese bestimmt nicht billiger werden.»

«Volksinitiative für fairen Wettbewerb» im Kanton Bern

Subunternehmerketten bei Staatsaufträgen verbieten



GKB-Präsident Corrado Pardini stapelt die Unterschriften vor der Berner Staatskanzlei.

Markus Fischer Der Gewerkschaftsbund des Kantons Bern (GKB) übergab der Berner Staatskanzlei am 2. Oktober 15 905 beglaubigte Unterschriften für die Initiative «für fairen Wettbewerb». Diese wird auch von Gewerblern und andern Organisationen unterstützt. Sie verlangt bei öffentlichen Aufträgen eine Meldepflicht für den Beizug von Subunternehmen und verbietet solchen eine Weitergabe von Leistungen an Sub-Subunternehmen. Zudem sollen alle Auftragnehmer die im Kanton geltenden Branchen-GAV einhalten. Damit könnten lokale Handwerker besser vor Auftragsspekulation durch Grossunternehmen und Dumping geschützt werden, sagte GKB-Präsident Corrado Pardini (Unia). Nachdem im Nationalrat seine

Vorstösse für entsprechende Bestimmungen im Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen an SVP und FDP gescheitert seien, müssten die Kantone handeln. Pardini ist auch Vizepräsident der Arbeitsmarktkontrolle Bern, die letzten Herbst auf einer Baustelle im Inselspital Bern auf Plattenleger eines italienischen Subunternehmens stiess, die für 1300 Euro im Monat arbeiteten, ohne 13. Monatslohn, ohne Ferienabgeltungen und ohne Reisespesen, und auf einem Campingplatz wohnten. «Grossfirmen akquirieren Aufträge oft nur, um sie weiterzuverkaufen», sagte Schreinermeister Thomas Gerber, Grossrat der Grünen. Der Kanton vergibt jährlich Aufträge für 1,5 Milliarden, die Gemeinden mindestens ebensovielen.

ETF-AKTIONSTAG

Der öffentliche Verkehr braucht Menschen

SEV Unter dem Motto «You're welcome» fand am 4. Oktober 2018 der europaweite Aktionstag der ETF (European Transport Federation) statt. Der SEV unterstützte die Kampagne mit einer Flyer-Verteilaktion in allen Sprachregionen der Schweiz.

Die Verteilaktion, die vor allem vom Unterverband des Zugpersonals (ZPV) gestützt wurde, richtete sich gegen die zunehmende Enthumanisierung im öffentlichen Verkehr und wollte der Öffentlichkeit verdeutlichen, wie wichtig das öV-Personal auch heute noch ist. Mit dem Titel «Wir sind gerne für Sie da...» wiesen die Zugbegleiter/innen darauf hin, dass das Personal für den Komfort und die Sicherheit der Reisenden in allen Ver-

kehrsmitteln zentral ist. Denn von den Leistungen der öV-Mitarbeitenden profitieren alle: «Hier eine Fahrplanauskunft, da eine Einstiegshilfe, dort die Unterstützung in einem Notfall – ohne Personal in unseren öffentlichen Verkehrsmitteln stehen wir plötzlich alleine da», meint SEV-Präsident Giorgio Tuti, der auch die Eisenbahnsektion der ETF präsidiert. «Es gibt heute für vieles eine App. Den persönlichen Kontakt können wir dadurch aber nicht ersetzen.»

Weitere Fotos auf Facebook:
@Verkehrsgewerkschaft



V. links: Roger Gander, Daniela Tyson, Sabrina Tessmer, Martin Wirth und Claude Meier in Zürich.



Mehr Jobs finden Sie unter aargauverkehr.ch/jobs

Aargau Verkehr verbindet Regionen und Menschen zwischen Zofingen und Dietikon. Wir sind ein innovatives, kunden- und marktorientiertes Transportunternehmen und befördern mit unseren modernen Vorortsbahnen und attraktiven Busbetrieben jährlich über 22 Millionen Fahrgäste. Bei uns finden Sie eine vielfältige Palette an spannenden Berufen. Steigen Sie ein und werden Sie Teil unserer öV Familie.

Für die Leitung unseres Projektteams suchen wir im Raum Aarau / Bremgarten per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Projektleiter/in mit Bereichsleitung

Ihre Aufgaben

- Führung von Eisenbahn-Infrastrukturprojekten von der Studie bis zur Realisierung
- Organisatorische und personelle Führung von Team mit 4 Projektleitern
- Umsetzung und Controlling der Projekte mit internen und externen Kräften
- Verhandlungen mit Behörden, Grundeigentümern und weiteren Anspruchsgruppen

Ihr Profil

- Abschluss einer Ingenieur-Ausbildung oder gleichwertig
- Weiterbildung in den Bereichen Projektmanagement und Personalführung mit entsprechender Berufserfahrung
- Projektleitungserfahrung im Bahnbereich von Vorteil
- Verhandlungssicher, durchsetzungsfähig, teamorientiert, kommunikationsstark

Wir bieten

- Selbstständige und abwechslungsreiche Tätigkeit in einem motivierten Team
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und attraktive Nebenleistungen
- Interessante Projekte
- Flexible Arbeitszeiten

Für **Auskünfte** steht Ihnen Daniel Giger, Leiter Infrastruktur, per E-Mail an daniel.giger@aargauverkehr.ch oder telefonisch unter 062 832 83 32 gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung an jobs@aargauverkehr.ch bis zum **30. Oktober 2018**.

Aargau Verkehr AG (AVA)
Hintere Bahnhofstrasse 85
5000 Aarau
062 832 83 00
aargauverkehr.ch



Mehr Jobs finden Sie unter aargauverkehr.ch/jobs

Aargau Verkehr verbindet Regionen und Menschen zwischen Zofingen und Dietikon. Wir sind ein innovatives, kunden- und marktorientiertes Transportunternehmen und befördern mit unseren modernen Vorortsbahnen und attraktiven Busbetrieben jährlich über 22 Millionen Fahrgäste. Bei uns finden Sie eine vielfältige Palette an spannenden Berufen. Steigen Sie ein und werden Sie Teil unserer öV Familie. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir in Bremgarten per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Projektleiter / Assistent Leiter Infrastruktur Region Ost

Ihre Aufgaben

- Unterstützung des Leiters Infrastruktur Region Ost in administrativen und organisatorischen Belangen
- Leitung von Projekten von der Planung bis zur Realisierung
- Sicherheitsleitung nach RTE 20100 «Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich»

Ihr Profil

- Dipl. Tiefbautechniker HF oder gleichwertige Ausbildung
- Stilsicheres Deutsch
- Selbstständigkeit, Flexibilität und Belastbarkeit
- Bereitschaft für Weiterbildungen
- Sehr gute Kenntnisse der Office-Programme (Word, Excel, Powerpoint, Project)
- Bereitschaft für gelegentliche Nachdienstleistungen für die Sicherstellung des Bahnbetriebs (keine Schichtarbeit)

Wir bieten

- Spannende und abwechslungsreiche Tätigkeit mit viel Eigenverantwortung in einem kleinen, eingespielten Team
- Eine sorgfältige Einarbeitung
- Ein familiäres Umfeld mit einem angenehmen Arbeitsklima
- Täglich neue Herausforderungen, bei denen Sie Ihr Fachwissen einbringen und erweitern können

Für **Auskünfte** steht Ihnen Herr Ralph Signer, Leiter Infrastruktur Ost (ralph.signer@aargauverkehr.ch oder telefonisch 056 648 33 71) gerne zur Verfügung.

Wenn Sie über den Führerausweis Kat. B verfügen und zudem in der näheren Umgebung von Bremgarten wohnen, freuen wir uns auf Ihre schriftliche vollständige Bewerbung mit Foto bis zum **30. Oktober 2018** an jobs@aargauverkehr.ch

Aargau Verkehr AG (AVA)
Hintere Bahnhofstrasse 85
5000 Aarau
062 832 83 00
aargauverkehr.ch



Mehr Jobs finden Sie unter aargauverkehr.ch/jobs

Aargau Verkehr verbindet Regionen und Menschen zwischen Zofingen und Dietikon. Wir sind ein innovatives, kunden- und marktorientiertes Transportunternehmen und befördern mit unseren modernen Vorortsbahnen und attraktiven Busbetrieben jährlich über 22 Millionen Fahrgäste. Bei uns finden Sie eine vielfältige Palette an spannenden Berufen. Steigen Sie ein und werden Sie Teil unserer öV Familie. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir in Bremgarten per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Elektrofachfrau / Elektrofachmann

Ihre Aufgaben

Sie sind verantwortlich für den Unterhalt von

- Stellwerkanlagen
- Bahnstromversorgungsanlagen
- Billettautomaten
- Kundeninformationssystemen
- Hausinstallationen
- Mitwirkung bei der Erstellung von Neu- und Ersatzanlagen.

Ihr Profil

- Erfolgreich abgeschlossene Berufslehre im Elektrobereich (Elektriker/in oder Elektromonteur/in)
- Einige Jahre Berufserfahrung
- Selbstständigkeit, Flexibilität und Belastbarkeit sowie Spass an der Arbeit in einem kleinen Team
- Freude auf ein neues Arbeitsgebiet und Bereitschaft für Weiterbildungen
- Kenntnisse der gängigen Computerprogramme
- Bereitschaft für gelegentliche Nachdienstleistungen sowie Pikettdienstleistungen für die Sicherstellung des Bahnbetriebs (keine Schichtarbeit)

Wir bieten

- Spannende und abwechslungsreiche Tätigkeit mit viel Eigenverantwortung in einem kleinen, eingespielten Team
- Eine sorgfältige Einarbeitung
- Ein familiäres Umfeld mit einem angenehmen Arbeitsklima
- Täglich neue Herausforderungen, bei denen Sie Ihr Fachwissen einbringen und erweitern können

Für **Auskünfte** steht Ihnen Herr Ralph Signer, Leiter Infrastruktur Ost (ralph.signer@aargauverkehr.ch oder telefonisch 056 648 33 71) gerne zur Verfügung.

Wenn Sie über den Führerausweis Kat. B verfügen und zudem in der näheren Umgebung von Bremgarten wohnen, freuen wir uns auf Ihre schriftliche Bewerbung mit Foto bis zum **30. Oktober 2018** an jobs@aargauverkehr.ch

Aargau Verkehr AG (AVA)
Hintere Bahnhofstrasse 85
5000 Aarau
062 832 83 00
aargauverkehr.ch



Die Appenzeller Bahnen AG ist ein regional verankertes Transportunternehmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Mit rund 200 motivierten Mitarbeitenden stellen wir die Mobilität von jährlich über 5,1 Millionen Reisenden sicher. Die Erhöhung des Kundennutzens steht für uns im Vordergrund, weshalb wir uns mit viel Engagement für die ständige Weiterentwicklung unseres Angebotes einsetzen.

Für unsere Betriebszentrale in St. Gallen suchen wir per sofort oder nach Vereinbarung zwei

Zugverkehrsleiter/innen (70–100%)

Aufgabenbereich:

Sie sind in unserer Betriebszentrale für einen reibungslosen und pünktlichen Betriebsablauf auf dem Netz der Appenzeller Bahnen und der Frauenfeld-Wil-Bahn verantwortlich.

Mit Unterstützung modernster Technik sorgen Sie dafür, dass unsere Kunden sicher befördert werden. Die Planung kurz- und mittelfristiger Anordnungen gehört ebenso zu Ihren Aufgaben, wie die Kundeninformation.

Anforderungen:

Sie verfügen über Erfahrung in der Zugverkehrsleitung sowie über gute EDV-Kenntnisse. Sie sind zuverlässig, initiativ und flexibel. In hektischen Situationen behalten Sie die Ruhe und den Überblick. Sie haben ein gesundes Durchsetzungsvermögen und arbeiten gerne im Team.

Durch Ihre vorausschauende Dispositionsfähigkeit bewältigen Sie auch komplexe Störungen und Planungsarbeiten selbstständig sowie in sehr hoher Qualität und sind bereit, auch anspruchsvolle Ressortarbeiten zu übernehmen.

Mit uns fahren Sie gut! In einem teamorientierten Arbeitsumfeld bieten wir eine interessante und abwechslungsreiche Tätigkeit mit viel Raum für Eigenverantwortung.

Weitere **Auskünfte** erteilt Ihnen gerne Herr Daniel Mattle, Leiter Steuerung und Produktion St. Gallen, Telefon 079 836 75 20, oder Herr Thomas Halter, Leiter Betrieb, Telefon 071 354 50 91.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an: Appenzeller Bahnen AG, Personal, St.-Galler-Strasse 53, 9102 Herisau, oder per E-Mail an: bewerbung@appenzellerbahnen.ch

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

www.appenzellerbahnen.ch

UNTERVERBAND TS

Vierländertreffen Fachtagung Fahrzeuginstandhaltung 2018

Medienstelle TS Die diesjährige Fachtagung Fahrzeuginstandhaltung der vier Länder Österreich, Deutschland, Luxemburg und Schweiz fand am 17. und 18. September in Zürich statt. Vom Unterverband TS waren Zentralpräsident Claude Meier und Roger Derungs dabei.

Intelligente Materialerkennung

Bei der Deutschen Bahn (DB) wurde ein neues Teilprojekt zur intelligenteren Materialerkennung eingeleitet. Die Grundlage für alle Prozesse in der Materialwirtschaft und Instandhaltung ist die Identifizierung des richtigen Materials. Unbekannte Materialnummern verursachen zahlreiche Probleme, wie z.B. eine Reservierung falschen Materials, bedeutet hohen Zeitverlust durch aufwändige Materialsuche oder doppeltes Handling. Daher soll die automatische bildbasierte Objekterkennung erprobt werden. Zurzeit gibt es zwei solche Technologien, die nun gegenübergestellt werden, um die adäquatere Technologie hinsicht-

lich Erkennungsgenauigkeit und -geschwindigkeit für den Anwendungsfall zu identifizieren.

Altersteilzeit beim Technischen Servicepersonal (TS)

Im Bereich TS bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sind aufgrund der in nächster Zeit stark steigenden Inanspruchnahme der Altersteilzeit klare Spielregeln notwendig. Bei der Wahl des Arbeitszeitmodells sind neben Wünschen der Mitarbeitenden genauso die Arbeitgeberinteressen zu berücksichtigen. Das Arbeitszeitmodell wird aus einer vorgegebenen Auswahl (fünf Varianten) ausgewählt. Grundsätzlich kann die Arbeitszeit auf 75 bis 50 Prozent reduziert werden. Im Weiteren wurden detailliert die Ergebnisse des neu verhandelten GAV SBB vorgestellt und diskutiert. Ein weiteres Thema waren die Berufsbilder von P-OP-ZBS, die bekanntlich bei den betroffenen Mitarbeitenden zu einigen Diskussionen und Unzufriedenheit, bis hin zu Kündigungen, geführt haben.

Besichtigung Unterhaltsanlage

Am zweiten Tag fand eine Besichtigung der Serviceanlage Pünten in Oberwinterthur statt. Die stellvertretende Produktionsleiterin Standort Oberwinterthur, Frau Kramer, führte die Delegation durch die Serviceanlage, die seit Mitte Dezember 2017 im Vollbetrieb ist. In dieser 150 Meter langen Anlage werden die Modulare Instandhaltung sowie die Modularen Revisionen an den Regionalgliederzügen der SBB ausgeführt. An dieser Stelle bedanken wir uns bei Frau Kramer für die kompetente und interessante Führung.

Fachtagung Fahrzeuginstandhaltung 2019

Danke an alle Kollegen der vier Bahnen für die interessanten Beiträge, die gemeinsam diskutiert werden konnten. Hier sei erwähnt, dass bei allen Bahnen in etwa die gleichen Projekte und Themen besprochen wurden. Das nächste Vierländertreffen findet vom 5. bis 7. November 2019 in Köln statt.

AS MITTE

Herbstversammlung

Christian Schmidt Am 14. September fand die alljährliche Herbstversammlung in Olten statt. Mit insgesamt 54 Teilnehmern war die Versammlung gut besucht, schliesslich gab es auch interessante Themen zu besprechen. Unter anderem informierte SEV-Vizepräsident Manuel Avallone über die diesjährigen GAV-Verhandlungen mit der SBB. Für ihn waren es bereits die dritten und (Zitat) «bisher schwierigsten in meiner Karriere beim SEV». Im Anschluss an seinen interessanten und abwechslungsreichen Bericht stand er für die zahlreichen berechtigten Fragen zur Verfügung.

Im gewerkschaftlichen Teil des Abends wurden Viviane Mumenthaler als Vertreterin der SEV Jugend und Andy Matano als Vertreter Kader neu in den Vorstand gewählt. Ein weiterer wichtiger Punkt war die Ehrung langjähriger Mitglieder. Hier seien Andreas Böbner (25 Jahre) und Alex Bringolf (40



Manuel Avallone sprach über die GAV-Verhandlungen mit der SBB.

Jahre) erwähnt. Rolf Moos übernahm im Jahr 2012 die Präsidentschaft der Sektion SBV Nordwestschweiz von Alex Bringolf, der nun im wohlverdienten Ruhestand weilt, nichts desto trotz aber immer noch aktiv im SEV tätig ist.

VPT VZO

Vorstand vollzählig

Urs Steiger Präsident a.i. Urs Steiger begrüßte zur Generalversammlung in Grüningen 21 Kolleg/innen, darunter auch «unseren» für die Ostschweiz zuständigen SEV-Gewerkschaftssekretär Felix Birchler. Per 31. Dezember zählte die Sektion 49 Aktive und 29 Pensionierte, also total 78 Mitglieder. Der Präsident a.i. Urs Steiger und die Beisitzerin Cornelia Glatz wurden einstimmig und mit Applaus in ihren Ämtern bestätigt. Der Vorstand ist wieder vollzählig. Der Sektionsbeitrag beläuft sich weiterhin auf CHF 35.60 pro Monat. Dieses Jahr findet keine Sektionsreise statt. Die Bestimmungen bleiben gleich. Die Informationen der Peko werden im

Tele VZO kommuniziert. Unsere Werbevorgabe heisst: «Jedes Mitglied bringt bis Ende Jahr ein Neumitglied!»

Nächste Termine sind die Herbstversammlung im Oktober und die VPT-Tagung in Tann-Dürnten am 10. November. Für Anlässe und Versammlungen im nächsten Jahr werden Kolleg/innen gesucht.

Das Dienstreglement/Verordnung der VZO muss teilweise präzisiert und neu artikuliert werden. Felix Birchler nimmt sich dieser Aufgabe an. Es gibt noch freie Plätze in Movendo-Kursen. Bis zur GV 2020 werden infolge Pensionierungen und Rücktritten dringend neue, junge Vorstandsmitglieder gesucht.

PV BIEL

«Zwäg im Alter»

Robert Drewes «Zwäg im Alter» lautete das interessante Thema des Referats an der Mitgliederversammlung in Brügg. Referentin Cécile Kessler von der Pro Senectute Biel versuchte die 49 Teilnehmenden zu überzeugen, dass im Alter das Wohlbefinden des Einzelnen vorbeugend beeinflusst werden kann. Alle machten spontan aktiv mit bei den Gleichgewichtsübungen und beim Singen. Das Ziel sei nicht, «Marathonläufer» auszubilden, sondern körperliches und geistiges Training zu fördern. Das Beziehungsnetz zu pflegen verhin-dere Einsamkeit. Verantwortung für seine Gesundheit zu übernehmen ermögliche es im Alter länger unabhängig zu leben. Kompetent beantwortete Cécile Kessler die Fragen der Versammelten.

Leider trat der Männerchor der pensionierten Eisenbahner wegen Abwesenheit verschiedener Sänger nicht auf. Präsident Ruedi Flückiger informierte über die Reise nach

Champéry und verwies auf die Wanderung vom 4. Oktober, auf die Chlouserfeier vom 6. Dezember sowie auf die Sektionsreise 2019 nach Einsiedeln vom 22. August. Auch auf die vorgesehenen Jubiläumsfeiern des SEV (Bustour) sowie des SEV-PV auf dem Thunersee im nächsten Jahr wurde hingewiesen.

Ruedi Flückiger dankte allen für das Erscheinen und Nadja Drewes für die Simultanübersetzung. Mit den besten Wünschen an die kranken Mitglieder schloss er die Versammlung.



Cécile Kessler, Pro Senectute Biel.

UNTERVERBAND PV

«Wir brauchen den PV!»

Otto Huser Die Herbsttagung des PV-SEV vom 27. und 28. September im Centre Loewenberg in Muntelier stand im Zeichen der zukünftigen Herausforderungen des «PV – quo vadis?» und einer ausserordentlichen Delegiertenversammlung (DV) mit wichtigen Entscheidungen.

Intensive Diskussionen über die Zukunft des PV

Am 27. September fand anstelle eines Bildungskurses mit einem externen Referenten ein Seminar statt. Mittlerweile hat der Unterverband PV die Schallmauer von 13 000 Mitgliedern nach unten durchbrochen. Einmal zählte der PV 20 000 Mitglieder. Die Neuzugänge können die Abgänge durch Todesfälle schon lange nicht mehr wettmachen – obwohl zurzeit die sogenannten Baby-Boomer in Rente gehen.

In sechs Gruppen wurde intensiv über die Zukunft des PV diskutiert und nach erfolgsversprechen-

den Lösungen gesucht. Themen waren «Unsere jungen Pensionierten – Aktivitäten des PV – Nachwuchsplanung im PV und Witwenproblematik». Die zusammengetragenen Vorschläge sollen unseren zukünftigen Kurs im PV bestimmen. Eines stellte sich klar heraus: «Wir brauchen den PV!» Der Abend diente dem gemütlichen Beisammensein.

ZV-Sitzung und a. o. DV mit wichtigen Entscheiden

Anderntags stand die 2. Zentralvorstandssitzung des PV auf dem Programm. Während fast vier Stunden wurde intensiv gearbeitet. Nebst den statutarischen Traktanden waren die wichtigsten Themen: Mitteilungen des Zentralpräsidenten und des Kassiers, die Pensionskasse, Altersvorsorge, Fahrvergünstigungen, Mitgliederbetreuung, Jubiläum 100 Jahre PV, die Berichte aus der Frauenkommission sowie VASOS/SSR und Verabschiedungen. Mit Pierre



Christian Gaus, Delegierter PV Vaud und Serge Anet, Sektionspräsident PV Genève (von links).

Ackermann, Albert Brunner, Jean-Pierre Neuhaus und Markus Schweizer wurden langjährige Sektionspräsidenten und mit Josef Bühler ein treues ZA-Mitglied (neun Jahre) mit kräftigem Applaus und einem kleinen Präsent verabschiedet. Zentralpräsident Roland Schwager fand für alle die richtigen Anerkennungs- und Dankesworte.

Bei der anschliessenden a. o. DV wurde das Budget «100 Jahre PV», der «Nachtragskredit zum Budget 2019 für die Finanzierung der Erneuerung der Homepage» und das «Neue Reglement über die Entschädigungen des PV» genehmigt. Vor allem Letzteres löste einige Diskussionen aus.

Allen, die mit konstruktiven Beiträgen und guten Vorschlägen zum flotten Gelingen der zweitägigen Herbsttagung beigetragen haben, sei herzlich gedankt. Auf Wiedersehen an der 1. Zentralvorstandssitzung vom 24. April 2019 und an der DV mit Kongress SEV vom 3./4. Juni 2019.



Zentralpräsident Roland Schwager, Zentralkassier Egon Minikus und Übersetzer Frédy Imhof (von links).

PV ZÜRICH

Einblick in die digitalen Pläne der SBB

Fritz Abt Präsident Kurt Egloff läutete mit seiner Glocke die Versammlung ein. Er begrüßte alle herzlich, bedankte sich für den Besuch und wünschte sich eine rege Teilnahme. Trotz des schönen Herbstwetters hatten sich am 27. September im gut gefüllten Hans-Bader-Saal 135 Mitglieder versammelt. Leider kam niemand von den Nachbarsektionen.

Referent David Wenger, Leiter Di-

gital Marketing/Produktion SBB AG stellte sich kurz vor und informierte über das Projekt «My Smart Station Zürich HB». Alle Divisionen der SBB sind interessiert an diesem Projekt. Die Abteilung von David Wenger ist verantwortlich für die digitalen Beziehungen zwischen Kunde und SBB. Alle digitalen Informationen des Bahnhofs Zürich HB möchte man dem Kunden mit einer App auf das

Smartphon senden können. Die Verantwortlichen gehen davon aus, dass die Kunden pro Monat via Handy 2½ Millionen digitale Kontakte zur SBB pflegen. SBB-CEO Andreas Meyer möchte bis Ende April 2019 den Bahnhof Zürich HB zum digitalsten Bahnhof der Welt machen. Das ist ein ungeheuer hohes Ziel. Die SBB ist eine der grössten WLAN-Anbieterinnen der Schweiz. Es gilt nun der



6 Jubilare mit 70 Jahren SEV-Mitgliedschaft, mit Präsident Kurt Egloff (3. v. l.).

Wahlspruch von David Wenger: «Wir starten die digitale Zukunft der Mobilität, und gestalten das einfach vernetzt für alle Kunden». Leider können wir Pensionierten nicht alles

glauben, was uns der digitale David Wenger verspricht.

Ausführlicher Bericht und Fotos: siehe Website sev-pv.ch/zuerich unter «Berichte» bzw. «Fotos».

SEV und Unterverbände

15.11.

Unterverband ZPV

ZPV-Regionalversammlung Mitte, organisiert vom ZPV Luzern. Im Brennpunkt stehen die aktuellsten Informationen über die GAV-Verhandlungen und vieles mehr. Pensionierte und Gäste melden sich bitte an bei Tiziana Arnold, 079 538 91 18 oder luzern@zpv.ch.

9 Uhr, Rest. Gotthard, Arth-Goldau

16.11.

Achtung Datumsänderung SEV RhB, Pensionierte

Voranzeige Versammlung. Bitte das geänderte Datum vom 16. November (statt 15. November) vormerken. Eine detaillierte Einladung folgt. Thisis

Sektionen

23.10.

LPV Nordostschweiz

Herbstversammlung Herzlich willkommen zu einer spannenden Herbstversammlung und einem gemütlichen Treffen. Marjan D. Klatt, Ressortleiter Personenverkehr SBB im SEV, informiert über die wichtigen Änderungen im AZG und AZGV, den neuen GAV und die BAR-Verhandlungen.

14.30 Uhr, Rest. Falken, Vorstadt 5, Schaffhausen

27.10.

Bau Zürich

Herbstversammlung / Besichtigung Phoenix Contact AG Wir treffen uns im Bahnhof Effretikon, anschliessend Spaziergang (ca. 20 Minuten) zur Firma Phoenix Contact AG in Tagelswangen. Nach der Besichtigung Fahrt mit dem öV (Bus) nach Effretikon zum Mittagessen im Restaurant Casa Rustica.

9 Uhr, Bahnhof Effretikon, Gleis 1 (Bahnhofbrunnen)

2.11.

ZPV Rheintal-Chur

Herbstversammlung Spannender Punkt: Wie geht es weiter mit der Sektion nach dem Abgang unseres

Sektionspräsidenten? Als Gastreferent mit Infos zu den laufenden Geschäften des ZPV dürfen wir ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet begrüßen. Die Traktandenliste wird den aktiven Mitgliedern per E-Mail gestellt. Interessierte pensionierte Mitglieder melden sich bitte an per E-Mail: rheintal-chur@zpv.ch

18.15 Uhr, Hotel Rest. Post, Sargans

10.11.

RPV Südostschweiz und RPV Thurtal

Gemeinsame Herbstversammlung Eingeladen sind alle aktiven Mitglieder der beiden Sektionen. Ab 17 Uhr wird ein Essen serviert.

15 Uhr, Rest. Buchserhof, Buchs

17.11.

AS Ost

Herbstversammlung Einladung für Mitglieder des AS Ost. Programm: 13.45 Uhr Werftführung; 16 Uhr Versammlung, anschliessend Apéro und Nachtessen. Anmelden bis 7. November per E-Mail an ost@as-online.ch. Wir freuen uns auf zahlreiche Mitglieder.

13.30 Uhr, Werft Romanshorn

Sektionen VPT

10.11.

VPT Zentralschweiz

Herbstanlass Die Stoosbahnen führt einen Tourismusbetrieb mit Erschliessungsfunktion auf dem Stoos. Der Stoos auf 1300 m.ü.M. im Herzen der Urschweiz ist ein charmantes Ganzjahres-Naherholungsgebiet.

11.30 Uhr, auf dem Stoos (SZ)

Pensionierte

11.10.

PV Winterthur-Schaffhausen

Schicksalsentscheidung Wir suchen dringend für unseren Sektionsvorstand eine Sektionspräsidentin oder einen Sektionspräsidenten und eine Vizepräsidentin oder einen Vizepräsidenten. Interessierte melden sich bei Präsident Ernst Schefer, Eichliackerstrasse 1, 8406 Winterthur, praesi.sev-pv-winterthur@gmx.net, 052 204 00 76.

16.10.

PV Bern

Herbstjass 2018 Saalöffnung um 13 Uhr. Einsatz: CHF 25, inkl. Nachtessen. Jassart: Schieber, Trumpf, Undenufe und Obenabe ohne Wys und Stöck. Französische Jasskarten, 157 Punkte. Eine Anmeldung ist erforderlich an Erich Gerber, Organisator, 031 972 02 65, stbiker@hotmail.com oder an Adolf Blunier, Wirt, 031 311 28 24.

sev-pv.ch/bern

14 Uhr (Saalöffnung um 13 Uhr), Rest. Union, Brunngasse 36, Bern

18.10.

Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Gemütliche Wanderung Die Wanderung führt über Königsfelden-Untervindisch und weiter der Reuss entlang nach Mülligen. Nach ca. zwei Stunden treffen wir im Restaurant Waldheim in Mülligen ein. Nichtwanderer fahren auf 15.30 Uhr direkt zum Treffpunkt. Wir freuen uns auf ein gemütliches Zusammensein.

13.30 Uhr, Bahnhof Brugg, Gleis 1

22.10.

PV Winterthur-Schaffhausen

Sektionsversammlung mit Referentin Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV, zum Thema Vorsorgeauftrag, statutarische Geschäfte und nach der Pause Konzert des Musikcorps Alte Garde.

14.15 Uhr, Ref. Kirchgemeindehaus, Winterthur-Wülflingen

24.10.

PV Basel

Herbstversammlung Anreise: Tram 15/16 Heiliggeist-Kirche, Tram 10/11 Münchensteinerstrasse Bus 36 Thiersteinerschule/Zwinglihaus. Mit Rückblick auf unsere Jubiläumsfeier. Traktanden: Bei Walter Merz erfragen, 077 438 03 54 oder siehe Website. Wir zählen auf eure Teilnahme.

sev-pv.ch/basel

14.30 Uhr, Rest. L'Esprit (Saal), Laufenstrasse 44, Basel

25.10.

PV Uri

Herbstversammlung Die Traktandenliste und gegebenenfalls der Kalender wurden allen Mitgliedern persönlich zugestellt. Der Präsident wird uns über Neuigkeiten im SEV und in der Sektion auf dem Laufenden halten. Im zweiten Teil orientiert die Kantonspolizei Uri über Massnahmen betreffend Sicherheit im Alltag. Anschliessend gemütliches Beisammensein. Alle Mitglieder sind herzlich willkommen.

sev-pv.ch/uri

14 Uhr, Betagtenheim Spannort (Saal), Erstfeld

7.11.

PV Luzern

PV-Jass Wir treffen uns zum diesjährigen PV-Jass. Anmeldung bis 3. November an Gertrud Hofstetter, 041 758 18 19 oder gertrud.hoefi@bluewin.ch.

sev-pv.ch/luzern

10.30 Uhr, Rest. Kegelsporthalle Allmend, Luzern

8.11.

PV Wallis

Herbstversammlung Gemeinsames Mittagessen CHF 30 (inkl. Apéro, Menü, Getränke und Kaffee). Referent ist SEV-Präsident Giorgio Tuti. Er informiert über topaktuelle Themen. Der Vorstand hofft angesichts des Referenten auf zahlreiches Erscheinen. Anmeldung mittels Anmeldeformular oder per E-Mail bis 5. November an Walti Schmid, wal.schmid@bluewin.ch (079 872 38 37).

10.30 Uhr, Hotel Riverside, Brig-Glis

UNSERE VERSTORBENEN

Bieri Leo; JG 1918; Zugführer, Basel. PV Basel.

Bruchez Anne-Marie; JG 1936; Witwe des Floride, Chamoson. PV Wallis.

Ehrler Johann; JG 1944; Spezialmonteur/in, Niederuzwil. PV St. Gallen.

Erne Max; JG 1929; Rangierangestellter, Zürich. PV Zürich.

Frei Lore; JG 1928; Witwe des Paul, Trimbach. PV Olten und Umgebung.

Fritsch Myrta; JG 1932; Witwe des Georges, Zwingen. PV Basel.

Gay Robert; JG 1947; Reiseverkäufer, Vex. PV Wallis.

Hajdinyak Anton; JG 1942; Technischer Assistent, Illnau. PV Winterthur-Schaffhausen.

Huber Willi; JG 1949; Rangiermeister, Hettlingen. PV Winterthur-Schaffhausen.

Inglin Hedy; JG 1928; Witwe des Viktor, Rothenthurm. PV Zürich.

Jost Elsbeth; JG 1929; Witwe des Hans, Dietikon, PV Zürich.

Krättli Florian; JG 1938; Spezialandwerker, Untervaz. PV Buchs-Chur.

Lee Werner; JG 1926; Stationsvorstand, Weggis. PV Luzern.

Müller Siegfried; JG 1934; Basel. VPT Deutsche Bahn.

Pittet Alfred; JG 1924; Gruppenchef, Fribourg. PV Fribourg.

Rauber Louise; JG 1931; Witwe des Erhard, Münchenstein. PV Basel.

Scheidegger Edith; JG 1934; Witwe des Hansueli, Bern. PV Bern.

Schulthess Margrit; JG 1930; Witwe des Theodor, Oensingen. PV Olten und Umgebung.

Sterchi Adolf; JG 1929; Gruppenchef, Bern. PV Bern.

Strub Heidy; JG 1922; Witwe des Max, Läufelfingen. PV Olten und Umgebung.

Vogt Walter; JG 1943; Hausmeister, Ostermundigen. PV Bern.

Weilenmann Karl; JG 1927; Spezialhandwerker, Schaffhausen. PV Winterthur-Schaffhausen.

Weinzierl Fritz; JG 1929; Monteur, Birr. PV Aargau.

Wirth Hansjakob; JG 1936; Dienstchef, St. Gallen. PV St. Gallen.

Wyss Lina; JG 1933; Witwe des Ernst, Wileroltigen. PV Bern.

Zeller Hans-Ulrich; JG 1933; Stationsvorstand, Steffisburg. PV Biel.

Agenda 14/18

SAN FRANCISCO

Der Google-Bus fährt, aber nicht für alle



Autorin: Katja Schwaller
Dieser Artikel erschien zuerst in der WOZ (Nr. 38/2018). Dies ist eine gekürzte Fassung.

Wohl kein Ort der Welt zeigt besser als die kalifornische Metropole, was passiert, wenn IT-Konzerne die Stadtplanung übernehmen.

Die doppelstöckigen Busse sind weiss, an ihrer Front, wo sonst der Zielort zu lesen ist, prangen ein Smiley und ein aufdringliches «Hi!». Das Lachen allerdings dürfte den Passagier/innen, deren Silhouetten hinter den getönten Fensterscheiben zu erkennen sind, vergangen sein: Oranger Rauch steigt in den Himmel, Aktivist/innen in weissen Schutzanzügen entrollen Transparente und türmen E-Trottinette diverser Internetfirmen als Blockade auf. Die Fahrt ins siebzig Kilometer entfernte Silicon Valley ist für die als Google-Busse bekannten Shuttles in San Franciscos Mission-Quartier erst einmal zu Ende.

Die Fahrer/innen, die auch Angestellte anderer Silicon-Valley-Unternehmen wie Facebook und Apple zwischen Stadt und Arbeitsort hin- und herkarren, kennen das Prozedere schon. Seit 2013 kommt es immer wieder zu Blockaden – nicht nur in San Francisco, auch in

Oakland. «Die Konzerne treiben die Privatisierung unserer Städte voran», sagt Jacqueline Gutierrez von der Latino-Organisation Poder, die bei der Blockade im Mission-Quartier dabei ist. Firmen wie Google würden die Bevölkerung verdrängen, sagt Gutierrez: «Und sie vereinnahmen den öffentlichen Raum und prekarisieren den Arbeitsmarkt.»

Mekka der Immobilienspekulation

Für Aktivist/innen wie Gutierrez sind die Busse Symbole für die Hypergentrifizierung der ganzen Metropolregion. Unglaubliche 3200 US-Dollar kostet eine Zweizimmerwohnung monatlich im städtischen Durchschnitt, weit mehr also als selbst im teuren Zürich, wobei die Löhne in Kalifornien deutlich niedriger sind. In der Mission, dem bei IT-Angestellten beliebten Latino-Quartier, wohnt man sogar noch teurer. Nicht viel besser ist es in Oakland und Berkeley auf der anderen Seite der Bucht. Zugleich sind in der Bay Area die sozialen Ungleichheiten grösser als in den meisten US-Städten, was zur Verdrängung von Schwarzen und Hispanics und generell von einkommensschwachen Gruppen geführt hat. Auch die weisse Mittelschicht ist inzwischen betroffen.

Daten des Anti-Eviction Mapping Project, eines Datenvisualisierungskollektivs, zeigen,

dass die Tech-Shuttles mehr als nur ein Symbol für diese Entwicklung sind. «Wir konnten belegen, dass 69 Prozent der Fälle, in denen Mieter ohne Selbstverschulden auf die Strasse gestellt werden, in einem Vierblockradius um einen Tech-Shuttle-Stopp stattfinden», sagt Erin McElroy, die Leiterin des Projekts. Die Nähe zum Pendelbus erhöhe die Attraktivität der Wohnlage für gut bezahlte IT-Fachkräfte, was wiederum Druck auf die Mieten ausübe. «Oft werden diese Haltestellen von Maklern aktiv beworben und Quartiere wie die Mission als neue Trendmeile für Programmierer vermarktet», sagt die Datenanalytikerin.

Rund vierzig Techbusse pro Stunde würden morgens allein an dieser einen Kreuzung in der Mission verkehren, sagt eine Aktivistin bei der Blockade: «In der gleichen Zeit sind es jedoch nur sechs städtische Busse.» Das etablierte ein Zweiklassensystem. Wer wegen der steigenden Mieten die Wohnung verliert, muss stundenlange Pendelwege in Kauf nehmen – wegen des schlechten öV-Systems oft im eigenen Auto. Denn der Google-Bus hält nur für die hoch bezahlten Programmiererinnen und Softwareingenieure.

Mit der Errichtung eines privaten Busverkehrs hat Google Tatsachen geschaffen, obwohl dieses Verfahren rechtlich umstritten ist. Ähnliche Methoden praktizieren auch Start-ups wie Bird und Lime. Über Nacht verteilen die Firmen App-basierte E-Scooter und Velos wild im öffentlichen Raum. «Diese Unternehmen verkaufen sich gerne als grün», sagt Keally McBride von der Universität San Francisco: «Doch statt des Autos konkurrenzieren sie den öffentlichen Verkehr. Gerade das Sammeln von User-Daten sichert ihnen dabei einen entscheidenden Vorteil.»

Den Firmen gehe es auch nicht um Mobilität für alle. Vielmehr sei das Ziel, die Konkurrenz auszubooten, um dann die Preise anheben zu können. «Bis dahin sind die Scooter nur Platzhalter für im Hintergrund ablaufenden Spekulationsgeschäfte – ein Wegwerfprodukt, wie Bilder riesiger Müllhaufen solcher Start-up-Bikes in China belegen», sagt McBride.

Daher auch die weissen Schutzanzüge der Aktivist/innen an der Kreuzung im Mission-

Quartier: «Techsploitation in den Elektroschrottmüll» steht auf einem der Transparente der ungewöhnlichen Putzequipe – ein Wortspiel aus den Begriffen «tech» und «exploitation», Technologie und Ausbeutung. Die Aktivist/innen wollen die Gentrifizierung vor der eigenen Haustür mit globalen Produktionsketten und prekären Arbeitsbedingungen in der Techbranche in Zusammenhang bringen. Was Letztere angeht, bieten sowohl Bird als auch Lime gute Beispiele: Beide Start-ups beschäftigen keine Angestellten, um ihre E-Trottinette einzusammeln, aufzuladen und wieder in der Stadt zu verteilen, sondern unabhängige Vertragsnehmer/innen, die mit dem eigenen Auto und ohne soziale Absicherung arbeiten. Statt eines Monats- oder Stundenlohns erhalten sie einen Stückpreis. Immer wieder kommt es deswegen zu Streitereien, wenn es die prekär Arbeitenden auf ein- und denselben Scooter abgesehen haben.

Der Widerstand wird international

Demonstrationen finden neuerdings auch am anderen Ende der Shuttle-Buslinie statt. Dort, wo die grossen weissen Busse neben firmeneigenen Volleyballfeldern und blau-rot-gelb-grünen Google-Velos auf ihre Abfahrt Richtung San Francisco warten. Kürzlich lag hier sogar das Ziel eines zweitägigen Marsches der Gruppe Serve the People San José, die sich gegen die Errichtung eines Google-Campus in San José wehrt.

Deswegen sind auch bei der Blockade in der Mission Aktivist/innen aus San José dabei – und aus Berlin. In der deutschen Hauptstadt will sich der Konzern nämlich im alternativen Kreuzberg ansiedeln, wo er auf Widerstand trifft. «Google will an den Mythos Kreuzberg anknüpfen und schneller auf potenzielle Innovationen zugreifen», sagt Konstantin Sergiou vom Berliner «No Google Campus»-Bündnis. Schon jetzt aber würden auch in Berlin viele Menschen verdrängt. «Unser Ziel ist es, den Widerstand gegen Big Tech international zu vernetzen», pflichtet Aktivistin Veronica aus San José bei. Denn Google, Facebook und Uber sind nirgendwo gute Nachbarn.



GEWITTER

REUTERS/Stefan Wermuth

Im Frühsommer 2018 fegten unzählige Gewitter über die Schweiz, und auch die Bundeshauptstadt blieb nicht verschont. Am 27. Mai gelang dem Fotografen Stefan Wermuth dieser eindrückliche Schuss: Blitze erleuchteten den Himmel über dem Bundeshaus, einer trifft die Kuppel.

?

PHOTOMYSTÈRE

Wo wurde dieses Foto gemacht?



So nehmen Sie teil: Senden Sie uns die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse bis **Mittwoch, 17. Oktober:**

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch

Im Internet: www.sev-online.ch/quiz

Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir ein **Caran d'Ache-Schreibset**. Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung Ausgabe 13: GAVSBB

Das Taschenmesser «Outrider» gewonnen hat

Jean-Marie Girardin, Genf,

Mitglied PV Genf

AUF DEN SPUREN VON ...

Marie-Jo Juillet, Kundenberaterin



Marie-Jo Juillet ist ein positiver Mensch. Sie setzt sich für ihren Beruf und ihre Kolleginnen und Kollegen ein.

Yves Sancey / pmo
yves.sancey@sev-online.ch

SBB-Kundenberaterin Marie-Jo Juillet wurde eher zufällig zu einer gewerkschaftlichen Kämpferin und Mitglied der Peko und des Vorstands ihrer SEV-Sektion AS Ouest. Ihre Geschichte.

Marie-José Juillet, die von allen Marie-Jo gerufen wird, verbreitet sofort gute Laune, wenn man sie trifft. Unterwegs mit ihr im Bahnhof Genf Cornavin, wo sie am SBB-Schalter arbeitet, wird sie von vielen gegrüsst und angelächelt. Sie verbreitet fröhliche Offenheit. Marie-Jo ist sehr aktiv im SEV und eine Bezugsperson für ihre Kolleginnen und Kollegen des Verkaufs, die wissen, dass sie «eher auf Verhandlung als auf Konflikt» setzt.

Ihre Charakterstärke verdankt Marie-Jo möglicherweise den Widrigkeiten, denen sie sehr früh im Leben begegnet ist. Sie erlebte anfänglich eine glückliche Kindheit in La Chaux-de-Fonds (NE). «Ich erinnere mich mit Rührung. Kind sein war super. Wir waren die ganze Zeit draussen, spielten im Schnee.» Doch als sie neun war, starb ihre Mutter, und es kam zu einem «Bruch» mit der Schule. Der Unterricht war nicht mehr das Wichtigste für sie.

Sie bekommt wieder Boden unter den Füßen dank der Lehre in einem Reisebüro. «Ich sah wieder einen Sinn in dem, was ich tat, und bekam wieder gute Noten.» Mit wenig Geld reist sie umher, ihre Leidenschaft. Portugal, Griechenland, mit Interrail und Zelt. Nach der Lehre geht sie 1987 in die Deutschschweiz, «um herauszufinden, ob ich allein im Leben bestehe». Geplant ist ein Jahr, doch sie bleibt drei in einem Verlag in Altstätten (SG). Sie kann dort ihre zweite Leidenschaft ausleben, das Lesen. Als dritte Leidenschaft kommt später der Gesang dazu.

Zufällig entdeckt sie auf einer Zugfahrt die Ausschreibung einer Reiseverkäuferinnenstelle bei der SBB. Betriebssekretärin in der offiziellen Terminologie. In Genf. «Ich hatte dort Verwandte, das passte gut. Das waren schöne Jahre», erinnert sie sich. Natürlich hat sich der Beruf verändert. «Damals haben wir ohne die elektronischen Hilfsmittel von heute Zugbillette verkauft. Wir mussten vieles von Hand berechnen können. Es war viel entspannter, ohne Verkaufsziele.» Bei der SBB bewegte sich vieles: «Zuerst war ich am Schalter, dann musste ich in den Kundendienst wechseln, dann in die Buchhaltung. Das war der Vorteil bei der SBB: Man konnte viel Verschiedenes machen. Ich schätze die unterschiedlichen Situationen, in denen wir uns bewegen. Wir haben Kontakt zu Menschen aus vielen Ländern, und ich liebe Kontakte.»

1996 eröffnet die SBB eigene Reisebüros. «Ich war glücklich, wieder in meinen ersten Be-

ruf zurückzukehren.» 2002 beginnt Marie-Jo im Reisebüro im Stadtzentrum von Genf, an der Place Longemalle. Eine kleine Aussenstelle der SBB, die Zugbillette verkauft, aber auch das gesamte Sortiment, Zug-Hotel, Gruppenreisen... «Das lief gut. Wir machten alles. Wir kannten die Leute. Eine treue Kundschaft.»

Und die Gewerkschaft? «Das kam mit der Schliessung der Filiale 2012. Natürlich wurden wir nicht entlassen, aber es gab keine Wertschätzung unserer Arbeit. Die unerträgliche Kommunikation des Unternehmens hat mich verletzt. Wir waren verzweifelt. Wütend. Hilflos. Da ist der SEV gekommen und hat uns Hilfe angeboten. Zuerst machte es mir Angst, ich weiss nicht warum. Im Verkauf macht man nicht so Sachen! Aber wir haben Ja gesagt. Alle waren einverstanden. Wenn man in so eine Restrukturierung gerät, gibt es Gespräche. Also haben wir uns alle begleiten lassen. Und das hat wirklich eine Gemeinschaft geschaffen. Wir starteten eine Petition gegen die Schliessung, die von gegen 3800 Kunden unterschrieben wurde. Wir übergaben sie unserem damaligen Chef im Bahnhof, ohne ihn vorzuwarnen, begleitet von wütenden Kunden. Das gab ganz schön Lärm. Wir reichten sie auch beim Grossen Rat ein.»

Die SBB liess sich nicht von der Schliessung abbringen, aber der Psyche hat es gut getan: «Sie wussten nun, dass wir nicht einverstanden sind. So habe ich den gewerkschaftlichen Kampf gelernt, dass man sich wehren muss. Den Mut haben zu sagen, dass man nicht einverstanden ist. Das hat mich stark gemacht. Heute hilft es mir, ändern zu helfen, wenn ich von der Personalkommission aus jemanden begleite. Denn ich war in der gleichen Lage.» So ist Marie-Jo neben ihrer Tätigkeit in der Gewerkschaft auch Mitglied der Peko Division. Der Kampf für die SBB-Filiale ist in Genf nicht unbemerkt geblieben. Und auch darüber hinaus. «Im Flughafen und später im Bahnhof haben mich viele gefragt, wie wir das gemacht haben. Das weckte Neugier.» Ende 2015 hat die SBB alle ihre Reisebüros geschlossen. Das war erneut schmerzhaft. «Sie sagten, es rentiere nicht, man müsse sich anpassen. Wir haben alles gegeben, für nichts. Mein Engagement für die Gewerkschaft wurde dadurch noch stärker.»

Sind die Automaten, die Ticket-Apps eine Bedrohung? «Ich tue das alles, weil ich in die Zukunft schaue und gute Arbeitsbedingungen bewahren will, gute Dienstleistungen für die Kundschaft, eine Zukunft für unsern Beruf und für die Jungen, die uns ablösen werden. Die Leute werden immer persönliche Beratung brauchen! Man muss in den Bahnhöfen Kontaktpersonen haben. Wir sind die Vertreterinnen der SBB vor Ort. Lösungen zu finden bleibt eine Aufgabe.»

IN DER SAFTPRESSE

Micha Dalcol

