



SEV Nr. 15

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



SEV/TIEMO WYDLER

SBB/ SBB CARGO

Gemeinsam zum besten Resultat

Editorial von Valérie Solano, Vizepräsidentin SEV

Wir haben ein ausgesprochen schwieriges Jahr mit der SBB hinter uns. Erinnern wir uns daran, dass das Unternehmen am Vorabend des 1. Mai drei Sparmassnahmen zu Lasten des Personals angekündigt hat. Wir können stolz darauf sein, dass wir uns von Anfang an gewiegert haben, darüber zu verhandeln. Vor allem, weil wir sie als untragbar beurteilt haben. Die Kaufkraft des Personals wäre gleich doppelt beschnitten worden: durch die paritätische Bezahlung der Risikobeiträge an die Pensionskasse wie auch durch die Erhöhung der Beiträge an die Krankheitskosten. Besonders ungerecht wäre die dritte Massnahme, mit der die SBB die Berufsinvalidität abschaffen wollte.

Was ist davon übrig geblieben? Bei der Berufsinvalidität konnte man nicht von Verhandlungen sprechen, zumal der Vertrag direkt zwischen dem Unternehmen und der

Pensionskasse besteht. Wir erwarten von der SBB weiterhin, dass sie sich als sozial verantwortliches Unternehmen aufführt.

Die beiden anderen Massnahmen sind inzwischen ausgesetzt worden, da der finanzielle Druck von Seiten des Bundes abgenommen hat.

Beim Lohn kommt es bei SBB und SBB Cargo nach schwierigen Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern zu Massnahmen im Bereich von 3,3% der Lohnsumme. Die Einigung ermöglicht es insbesondere, dass Angestellte in den untersten Anforderungsniveaus von im Vergleich höheren Verbesserungen profitieren. Trotz unseren Bemühungen verunmöglicht es der Mechanismus im GAV leider, dass Personen mit Lohngarantie von der Reallohnerhöhung profitieren.

Während der Dauer der Lohnverhandlungen haben die Sektionen und Unterverbände laufend der Verhandlungsgemeinschaft ihre Sorgen

mitgeteilt und in die Gespräche eingebracht. Wir werden diesen Weg weitergehen, denn diese anhaltende Verbindung mit den von den Verhandlungen direkt Betroffenen ist unentbehrlich. Sie ist wesentlich für unser Mandat, das uns übertragen worden ist; aber auch damit jede und jeder Beschäftigte sich betroffen und einbezogen fühlt, wenn es um seine oder ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen geht. Nur auf diesem gemeinsamen Weg erzielen wir das bestmögliche Ergebnis.

Frohe Festtage

Wenn du den QR-Code scannst, kannst du unsere Weihnachtskarte 2023 anschauen, die du auch auf unserer Webseite findest. Ein frohes neues Jahr!



www.sev-online.ch/de/aktuell/happy-2023/

Digitalisierung

Der digitale Wandel war Thema an der Bildungstagung der Frauenkommission.

2

Unfälle

Sieben Arbeitsgruppen wollen sich Problemlösen bei der Sicherheit annehmen.

5

Verkehrspolitik

Daniela Lehmann blickt zurück auf die Herausforderungen der Verkehrspolitik.

7

ZVV lenkt ein

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist bereit, dem Personal 2023 den Lohn um 3 Prozent zu erhöhen. Ursprünglich war nur eine Lohnhöhung von 1,9 Prozent geplant, obschon der Regierungsrat dem kantonalen Personal in Zürich einen Teuerungs ausgleich von 3,5 Prozent versprochen hatte. Der SEV schickte dem ZVV im Namen der VPT-Sektionen FB, SZU, VZO und ZSG einen Protestbrief und forderte einen höheren Teuerungs ausgleich. Anfang Dezember lenkte der ZVV schliesslich ein und stellt den Zürcher Verkehrsunternehmen nun eine 3 Prozent höhere Lohnsumme zur Verfügung. Er begründet diesen Sinneswandel damit, dass es dem ZVV wichtig ist, im Hinblick auf den Fachkräftemangel, dafür zu sorgen, dass die Anstellungsbedingungen gut und fair bleiben.

Frauenrente

Der Bundesrat bricht das Versprechen, dass Frauen mit der AHV 21 höhere Renten erhalten würden. Er will die Rentenzuschläge für die von der Rentenerhöhung direkt betroffenen Frauen der Übergangsgeneration nicht an den Mischindex knüpfen. Das bedeutet, dass bei gleichbleibender Teuerung diese Zuschläge in 20 Jahren nur noch halb so viel wert sind wie heute. Der SGB fordert den Bundesrat deshalb mit Nachdruck dazu auf, seinen Spielraum so zu nutzen, dass zumindest die im Abstimmungskampf gemachten Versprechen eingehalten werden.

Grimseletunnel

Ständerat Beat Rieder (Mitte/VS) forderte im September in einer Motion einen Beschluss zur Finanzierung des multifunktionalen Grimseletunnels im Jahr 2023. Am 23. November antwortete der Bundesrat, er sei bereit «zu prüfen, die notwendigen Studien (Vorprojekt) im Rahmen der Botschaft zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur zu finanzieren, die der Bundesrat 2023 verabschieden wird». Das Projekt kombiniert einen einspurigen Bahntunnel Innertkirchen-Oberwald mit der unterirdischen Verlegung der bestehenden Grimsele-Höchstspannungsleitung, die relativ dringend ersetzt werden muss, und würde die Meterspurnetze von MGB und zb verbinden. Auch Martin Stähli, Lokführer in Meiringen und Mitglied SEV-LPV Zentralbahn, hofft, dass die Chance dieses Projektes genutzt wird. Dem Lokpersonal brächte es mehr Streckenvielfalt. Und die Werkstatt in Meiringen ist gut genug gelegen, um nicht um ihre Existenz bangen zu müssen.



Verabschiedung des langjährigen Mitglieds der SEV-Frauenkommission Giuditta Purtschert.

BILDUNGSTAGUNG FRAUENKOMMISSION

«Timeout statt Burnout»

Peter Anliker
zeitung@sev-online.ch

«Tempora mutantur», die Zeiten ändern sich, heisst es seit Jahrhunderten und wir alle spüren es – heute spricht man vom «Change», dem sich alle stellen müssen. An ihrer jährlichen Bildungstagung betrachteten die SEV-Frauen aus verschiedenen Blickwinkeln Chancen und Gefahren der Digitalisierung in der Arbeitswelt und im Alltag.

Veränderung, Transformation, Digitalisierung: schon zum wiederholten Mal war dies das Thema der Tagung, wie Lucie Waser, die Gleichstellungsbeauftragte des SEV, gleich zu Beginn einräumte. Doch da sich auch der Wandel wandelt, ist das Thema wohl nie zu Ende diskutiert. An der diesjährigen Tagung näherten sich die Teilnehmerinnen anhand von fünf Impulsreferaten der Thematik an. Prof. Ute Klotz von der Hochschule Luzern sprach zu den Chancen und den Gefahren der Digitalisierung in Alltag und Beruf. Die Beschleunigung kann im wahren Wortsinn Atem beraubend sein: Wir kommen nicht mehr zum Schnaufen, in kürzerer Zeit müssen wir immer mehr erledigen und der von der «künstlichen Intelligenz» festgelegte Algorithmus, also die Anweisung, wie wir eine Arbeit zu erledigen haben, scheint übermächtig zu werden – der «Algorithmus als Chef» wird zur Realität.

Apps ersetzen Menschen, Plattform- oder Gig-Wirtschaft gesicherte Verhältnisse. Unsere persönlichen Daten werden Teil von «Big Data», dagegen können wir uns kaum wehren. Auch Klotz konnte es letztlich nur darum gehen, einen Ein- und Überblick in neue digitale Entwicklungen zu geben, damit wir ihnen mit geschärftem Bewusstsein gegenüberstehen.

Transformation der Arbeitswelt

Konkreter auf die Auswirkungen der digitalen Transformation der Arbeitswelt für die Frauen ging Patrizia Mordini, die Leiterin

Gleichstellung der Gewerkschaft Syndicom, ein. Auch sie sah in «künstlicher Intelligenz» und Big Data Chancen wie Gefahren. Zu den Chancen gehören die Möglichkeit gesteigerter Selbstbestimmung und die Beteiligung bei allen möglichen Entscheidungen, zu den Risiken der Verlust einer gesicherten Existenzgrundlage, der sozialen Sicherheit, von Kontakten und der psychischen Gesundheit. Viele Frauen arbeiten in Berufen, die sich für Home-Office nicht eignen. Und wenn Home-Office doch möglich ist, birgt es neben Vorteilen auch die Gefahr von Mehrfachbelastungen. Die Grenze zwischen Arbeitszeit und Freizeit droht sich aufzulösen. Mordini fordert zunächst detaillierteres Datenmaterial, das auch die Realität der Frauen abbildet, Weiterbildungen, damit die Betroffenen mit den Veränderungen Schritt halten können, und, wo nötig, Umschulungen auf neue Funktionen.

Entspannung, Kraft und Freude

Die Psychologin Shanti Wendel Diener, die unter der Losung «Timeout statt Burnout» zu Beginn des Nachmittags Kraftquellen im Alltag aufzeigte, verstand es, sofort den Kontakt zu den Anwesenden herzustellen und sie zum Mitmachen zu bewegen. Es gilt, Entspannung, Kraft und Freude zu fördern – mit praktischen Handlungsanleitungen statt theoretischen Überlegungen. Pausen machen, sich sportlich bewegen und mit angenehmen Aktivitäten positive Gefühle anregen: damit hilft man sich selber.

Gegen Hass im Netz

Einem besonders üblen Ausfluss der Digitalisierung war der vierte Impuls der Tagung gewidmet: Jolanda Spiess-Hegglin, die Gründerin des Vereins «Netzcourage Schweiz», zeigte anhand von Beispielen auf, wie wir dem Hass gegen Frauen im Netz aktiv entgegenreten können. Der Hassrede im Netz, dem Runtermachen von andern kann man begegnen, indem man sich zusammenschliesst und gemeinsam gegen die Urheber und Urheberinnen von digitaler

Gewalt vorgeht, unter anderem auch mit Klagen und Gerichtsprozessen.

«Women in Rail»

Der letzte Impuls zeigte unerwartet eine positive Möglichkeit der Digitalisierung auf: Da die als Referentin zum «Women in Rail»-Projekt vorgesehene Hanny Weissmüller kurzfristig nach Brüssel zu einer wichtigen Sitzung reisen musste, wurde die LPV-Präsidentin per Videoschaltung an die Frauentagung zugeschaltet. Sie sprach zum gegenwärtigen Stand des Projekts, das die Arbeits- und Anstellungsbedingungen der Frauen bei den Bahnen Europas verbessern und damit die Bahnen als Arbeitgeberinnen für Frauen attraktiver machen soll. «Wir haben Frauen, aber sie müssen bei der Bahn bleiben», sagte Hanny Weissmüller, und dafür muss die Bahn frauenfreundlicher werden.

Mit einem kurzen statutarischen Teil zur Frauenkommission des SEV, insbesondere der Verabschiedung des langjährigen Mitglieds Giuditta Purtschert vom RPV, endete die Tagung.



Die Referentinnen Patrizia Mordini, Leiterin Gleichstellung Syndicom und Prof. Ute Klotz, Hochschule Luzern (von links).

HANNY WEISSMÜLLER antwortet

«Werden Lokführer:innen durch Maschinen ersetzt?»

Medienberichten zufolge planen mehrere Verkehrsbetriebe Pilotprojekte mit autonomen Fahrzeugen. Technisch wäre es demnach heute schon möglich, Züge ohne Personal fahren zu lassen. Übernehmen jetzt Maschinen den Führerstand?

Damit ein Zug am richtigen Ort, das heisst, am Perron anhalten kann, müssen verschiedene Bedingungen erfüllt sein. In einem geschlossenen System wie beispielsweise in einem Tunnel gibt es keine klimatischen Veränderungen. Das automatische Anhalten eines mehrere Tonnen schweren Zuges stellt unter diesen Bedingungen kein Problem dar.

Ist das System aber offen, besteht aus unterschiedlichem Rollmaterial und ist verschiedenen Witterungsverhältnissen ausgesetzt, wie zum Beispiel Schnee, Eis, nasen Blättern und ähnlichem, müssten vor dem Bahnhof

auf den Schienen viele Sensoren platziert sein damit der Zug punktgenau anhalten könnte. Diese müssten dann auch immer funktionieren.

Nun wissen wir alle, dass ein System umso anfälliger auf Störungen ist, je mehr Elektronik darin enthalten ist. Es braucht in komplexen Systemen oft nur eine Kleinigkeit, die nicht mehr funktioniert, um das ganze Gefüge ins Wanken zu bringen.

Eine komplette Umstellung auf autonome Fahrzeuge ist denn auch sehr kostspielig.

Zusammenfassend ist das Personal nach wie vor zuverlässiger und günstiger als die komplexe und störungsanfällige Technik. Die Lokführerinnen und Lokführer werden also noch lange im Einsatz bleiben.

Hanny Weissmüller ist Präsidentin des SEV-Unterverbands des Lokomotivpersonals. Hast du eine Frage an den SEV? Schreibe uns an zeitung@sev-online.ch.

SEV-PRÄSIDIUM

Matthias Hartwich nimmt seine Arbeit auf

Vivian Bologna/Übersetzung: Michael Spahr
vivian.bologna@sev-online.ch

Nach seiner Wahl zum Präsidenten am Kongress vom 27. Oktober hat Matthias Hartwich Anfang Dezember angefangen, sich beim SEV einzuarbeiten. Schrittweise übernimmt er die Dossiers, damit er am 1. Februar 2023 das Präsidium offiziell antreten kann.

Am Montag 5. Dezember hat Matthias Hartwich das gesamte SEV-Personal zu Kaffee und Kuchen im Zentralsekretariat eingeladen. Es ging darum, einen Moment zusammen zu verbringen, sich kennenzulernen und erste Botschaften zu übermitteln: «Ich bin eine Person, mit der man offen über alles reden kann. Transparenz ist mir sehr wichtig. Das Feedback des SEV-Personals ist für mich absolut notwendig, denn ich respektiere die Meinungen und das Fachwissen des Personals. Das ist unabdingbar, um für den Einstieg in die Welt des öffentlichen Verkehrs bestens gerüstet zu sein.»

Matthias ist Anfang Dezember zum SEV gekommen und ist ab dem 1. Februar 2023 der neue Präsident des SEV. Er hat also zwei Monate Zeit, um sich in alle Dossiers einzuarbeiten. Das ist eine relativ kurze Zeit, in der sein Tagesablauf

wie ein Uhrwerk getaktet ist. «In diesen ersten Tagen habe ich die verschiedenen Abteilungen des SEV in Bern kennengelernt. Dank der schrittweisen Einführung durch Giorgio Tuti und das Team kann ich meine Zeit bis Weihnachten auch der Vertiefung der Dossiers widmen. Insbesondere geht es für mich darum, in die aktuellen Prioritäten der Verkehrspolitik und der gewerkschaftlichen Dossiers des SEV einzutauchen.»

In diesem Monat wird Matthias auch an der Vorstandssitzung des SEV am 16. Dezember teilnehmen. Ab Januar wird er die SEV-Mitglieder an den traditionellen Sektionskonferenzen treffen und in den Regionalsekretariaten das Kennenlernen des Personals fortsetzen.

Zur Erinnerung: Er hat zahlreiche SEV-Mitglieder bereits bei verschiedenen Versammlungen vor dem Kongress, aber auch nach dem Kongress kennengelernt. «Diese Zeit des Kennenlernens ist faszinierend. Ich kann mich so an das Amt des Präsidenten herantasten, vor allem dank der Gespräche mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und – noch wichtiger – den Gewerkschaftsmitgliedern. Wie ich bereits vor der Wahl gesagt habe, möchte ich zuerst die Bedürfnisse kennenlernen, bevor ich handle. Und ich will handeln. Ich freue mich, wie ich schon in den letzten Monaten deutlich gemacht habe, riesig

auf diese neue persönliche Herausforderung. Die Nähe zu den Gewerkschaftsmitgliedern, für die wir uns einsetzen, das ist das wertvollste Gut des SEV.»

Nach den ersten Begegnungen mit dem Personal geht es auch darum, das Zentralsekretariat des SEV an der Steinerstrasse zu entdecken. Im Eingangsbereich des SEV schätzt Matthias Hartwich unseren Slogan «Du entscheidest!» Dazu sagt er: «Dieser Slogan fasst die Beteiligung und die Rolle, welche die SEV-Mitglieder bei der Entscheidungsfindung spielen, wunderbar zusammen. Genau das fasziniert mich hier.»

Zu den ersten Aufgaben, die Matthias Hartwich in nächster Zeit zu bewältigen hat, gehört die Besetzung von zwei Führungspositionen, die in dieser Zeitung auf S. 4 und auf unseren digitalen Kanälen ausgeschrieben sind: die Position der/des Verantwortlichen für Verkehrs-, Sozial- und Umweltpolitik (siehe Interview mit Daniela Lehmann auf S. 7) und die Leitung der Kommunikation, die Ende Februar 2023 neu besetzt werden muss. So kann Matthias Hartwich dem Beginn seiner Amtszeit seinen Stempel aufdrücken, indem er zusammen mit der Geschäftsleitung und der Personalverantwortlichen die Personen auswählt, die sehr eng mit ihm und der gesamten SEV-Leitung zusammenarbeiten werden.



2022 verzeichnet der SEV rekordverdächtig viele Neueintritte. Anfang Jahr hatte sich der SEV zum Ziel gesetzt, 2000 neue Mitglieder zu werben. **Das Ziel wurde erreicht** und sogar übertrofen, denn **am 9. Dezember waren es bereits 2046**. Und das Jahr ist noch nicht vorbei...

Der **Ständerat** hat **Nichteintreten auf die Prämientlastungsinitiative sowie den Gevorgeschlag dazu** beschlossen. «Damit verkennt der Rat die akute Prämienbelastung der Haushalte mit tiefen und mittleren Einkommen», kritisiert der Schweizerische Gewerkschaftsbund. Nach der neuesten Erhöhung um durchschnittlich 6,6% betragen die Prämien nächstes Jahr für eine Normalverdiener:innen-Familie mit zwei Kindern 14% des durchschnittlichen Nettoeinkommens und liegen damit erstmals über 1000 Franken pro Monat. Dabei ist die Prämienlast für viele Haushalte schon seit Jahren kaum mehr tragbar. Dazu kommen die anderen Verteuerungen bei Strom, Nebenkosten, Lebensmitteln, Mieten etc. «Prämienverbilligungen sind keine Almosen, die von den Kantonen nach Gutdünken gesenkt werden können, sondern sie sind gemäss Gesetz (KVG) integraler Bestandteil der Finanzierung der Grundversicherung», unterstreicht der SGB.



Matthias Hartwich (rechts – mit Vivian Bologna, Leiter Kommunikation) schätzt den SEV-Slogan «Du entscheidest!» am Eingang des Zentralsekretariats.

BERUFLICHE VORSORGE

Finanzindustrie saht ab – mit staatlichem Segen

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die Wirtschaftsjournalisten **Danny Schlumpf (SonntagsBlick)** und **Mario Nottaris (SRF TV)** erklären im Buch «Das Rentendebakel», wie Finanzunternehmen in der beruflichen Vorsorge aus den Versichertenvermögen allerlei Gebühren herauspressen.

Möglich ist dies wegen zu lascher Vorschriften, fehlender Transparenz und mangelnder staatlicher Aufsicht. Mehrere politische Vorstösse, die dies ändern wollten, sind im Parlament schon gescheitert, wo die Finanzindustrie grossen Einfluss hat.

Gebühren zulasten der Versicherten

In den letzten Jahren sind die Vermögensverwaltungskosten in der 2. Säule gestiegen und werden von den Autoren aktuell auf rund 20 Milliarden Franken pro Jahr geschätzt, bei einem Vorsorgevermögen von zurzeit rund 1200 Milliarden.

Ausgewiesen werden jährlich über 5 Milliarden an «TER-Kosten» für aktives Management der Anlagefonds, Wirtschaftsprüfung, Betrieb, Administration und Werbung. Nicht publiziert werden müssen in der Schweiz die Transaktionsgebühren, die bei jedem Kauf und Verkauf von Wertpapieren oder Immobilien anfallen, von schätzungsweise rund 1 Prozent bzw. 12 Milliarden pro Jahr. Auch nicht ausgewiesen sind schätzungsweise 1 Milliarde Franken pro Jahr an Provisionen für Broker (Vermittler von Pensionskassen an Vermögensverwalter), an Beratungskosten und Spesen zulasten der Versicherten.

Die Gebühren steigen, weil sich die Finanzwirtschaft bei immer mehr

Pensionskassen (PK) frei bedienen kann, ohne dass Stiftungsratsmitglieder einschreiten. Denn immer mehr PK sind nicht mehr Betriebs-PK, sondern gehören zu Sammelstiftungen, die von Finanzunternehmen verwaltet und kontrolliert werden. Dort haben Stiftungsratsmitglieder nichts mehr zu sagen, obwohl sie weiterhin persönlich für die Versichertenvermögen haften. Die Finanzunternehmen nutzen also Sammelstiftungen, um aus den Versichertenvermögen möglichst viele Gebühren zu pressen.

Einträgliche Sammelstiftungen

Ein Beispiel dafür, wie Sammelstiftungsverwalter mit Stiftungsratsmitgliedern und Versicherten umspringen, ist im Jahr 2015 die Übernahme der PK Profaro durch die Sammelstiftung PK Pro auf Initiative der Telco Vorsorgeholding, welche die PK Pro kontrolliert. Sie erhofft sich von mehr Versicherten mehr Gebühren. Doch für die Versicherten der PK Pro kostet die Übernahme 8 Millionen Franken. Die fehlen nämlich in der PK Profaro wegen der Rentner:innen der untergegangenen Traditionsfirma Alu Menziken. Trotzdem nickt der Stiftungsrat der PK Pro die Übernahme nachträglich ab. Die kantonale PK-Aufsicht tut nichts.

Ein zweites Beispiel ist der Kampf zwischen dem Stiftungsrat der PK Phoenix und ihrer Vermögensverwalterin Nova Holding, an der die Schweizer Kantonalbank mit 49% beteiligt ist. Anfang 2016 stellt der Stiftungsrat massive Buchhaltungsfehler der Nova fest und kündigt dieser. Doch die Nova will die PK weiter verwalten und deckt den Stiftungsrat mit Klagen ein. Die kantonale PK-Aufsicht übernimmt einseitig die Version der Nova, stellt bei Phoenix eine grosse Deckungslücke fest und setzt den

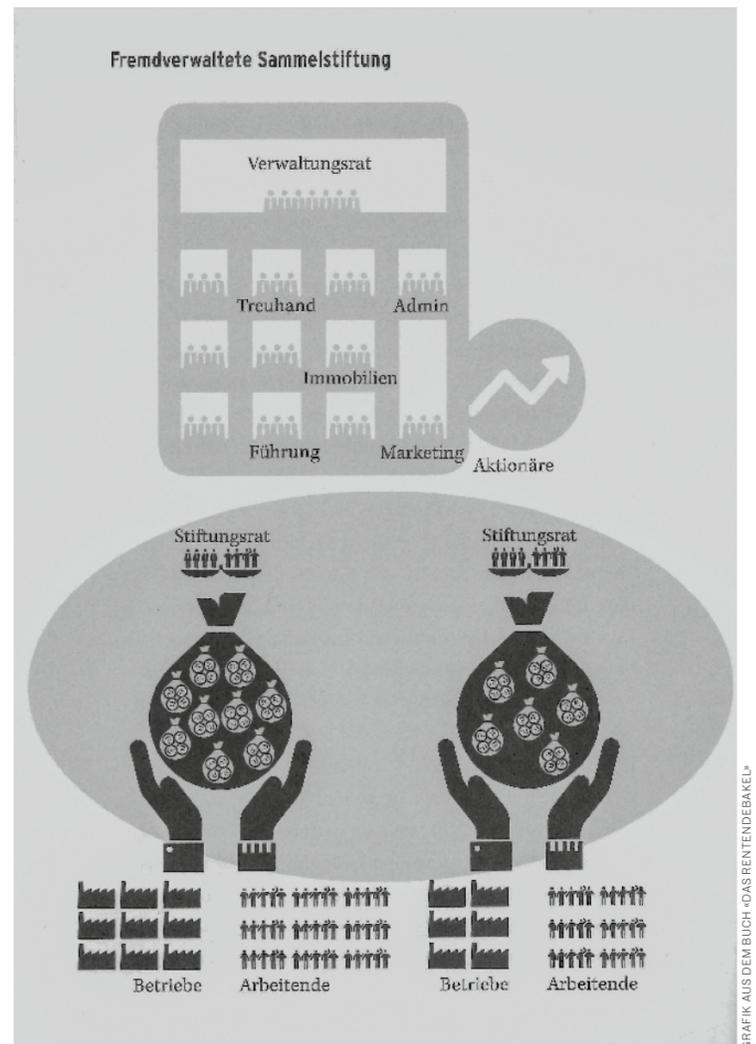
Stiftungsrat ab. Dieser kämpft gegen die Betrugsvorwürfe und für die Aufdeckung der Rolle der Nova, die aber von der Finanzbranche und Politiker:innen lange tatkräftig unterstützt wird, um das einträgliche Geschäftsmodell zu verteidigen. Recherchen der Buchautoren entlasten den Stiftungsrat und beleuchten die Machenschaften der Nova.

Politik muss Versicherte schützen

Die Autoren fordern, dass der Staat seine Verantwortung für die Versicherten wahrnimmt, die er zum Einzahlen in die 2. Säule zwingt, ohne dass sie ihre PK wählen oder gegen diese klagen können. Die Oberaufsicht des Bundes muss gestärkt werden, auch gegenüber den kantonalen Aufsichten. Sie braucht mehr als die heutigen 28 Vollzeitstellen. Nötig sind auch strengere Vorschriften, etwa zur Transparenz der Transaktionskosten oder ein Verbot von Broker-Provisionen auf Kosten der Versicherten. Und die Verantwortlichen von Sammelstiftungen müssen auch den Versicherten verpflichtet sein und nicht nur ihren Aktionär:innen.

Weiter fordern die Autoren, dass der obligatorische Teil der Vorsorgevermögen (rund 800 Mrd.) passiv angelegt wird, also in Indexfonds, die viel kostengünstiger sind als aktive Anlagen. Auf passive Anlagen setzt zum Beispiel der norwegische Staatsfonds und neu auch die PK des Bundes Publica. Die Autoren warnen zudem vor den Folgen eines möglichen neuen Immobilien-Crashes für die 2. Säule.

* Danny Schlumpf und Mario Nottaris: Das Rentendebakel. Wie Politik und Finanzindustrie unsere Vorsorge verspielen, Rotpunktverlag, Zürich, 2022. ISBN 978-3-85869-974-9



Fremdverwaltete Sammelstiftung

In dieser Art Vorsorgewerk haben die Stiftungsratsmitglieder der einzelnen Pensionskassen weder das Sagen noch den Durchblick, sind aber für die Versichertenvermögen persönlich

haftbar. Nicht so die Verantwortlichen der Verwaltungsgesellschaft, die den Aktionär:innen – die oft sie selber sind – Gewinne zuschanzen können auf Kosten der Versicherten.



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) mit rund 37000 Mitgliedern sucht per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Leiter:in Kommunikation 80 %

In dieser spannenden und verantwortungsvollen Position sind Sie unter anderem für folgende Aufgaben zuständig:

- Verantwortlich für die crossmediale Kommunikation des SEV (Zeitung und digitale Kanäle) nach innen (Mitarbeitende, Mitglieder) und aussen (Medien, Partnergewerkschaften)
- Beraten und coachen des SEV Präsidiums in Kommunikationsbelangen
- Leiten der Abteilung Kommunikation SEV
- Ansprechpartner bei politischen Kampagnen
- Zuständig für die Markenführung (CI/CD)
- Pflegen von Kontakten zu Redaktionen, Ämtern und Organisationen

Für diese anspruchsvolle Funktion bringen Sie umfangreiche Erfahrungen in der Medienarbeit mit und haben bereits Führungserfahrung gesammelt. Sie sprechen Deutsch oder Französisch mit ausgezeichneten Kenntnissen der jeweils anderen Sprache, Italienisch ist von Vorteil.

Sie stehen mit Überzeugung für die Anliegen der Gewerkschafter:innen und Gewerkschafter ein, kennen sich in der Verkehrs- und Sozialpolitik gut aus und lieben die Arbeit mit der Sprache.

Wir bieten Ihnen eine abwechslungsreiche Tätigkeit in einem spannenden Arbeitsumfeld mit kollegialem Arbeitsklima und fortschrittlichen Anstellungsbedingungen. Sind Sie interessiert?

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Angela Meili, Personalleiterin (Tel. 031 357 57 22).

Ihre elektronische Bewerbung reichen Sie bitte an Angela Meili, Personalleiterin SEV ein. E-Mail: angela.meili@sev-online.ch.

Informationen zum SEV finden Sie auf unserer Website:
www.sev-online.ch



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) mit rund 37000 Mitgliedern sucht per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Verantwortliche/n Verkehrs- und Sozialpolitik 80 %

In dieser spannenden und verantwortungsvollen Position sind Sie unter anderem für folgende Aufgaben zuständig:

- Entwicklung und Formulierung der verkehrs- und sozialpolitischen Strategien und Positionen des SEV
- Lobbying, Vorbereitung und Durchführung von Aktionen und Kampagnen
- Formulierung von Stellungnahmen und Positionen im Rahmen von Vernehmlassungen
- Pflege von Kontakten zu Parteien, Behörden und Organisationen im Zusammenhang mit der Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik
- Strategieentwicklung und Desktop-Research zu sozial-, umwelt- und verkehrspolitischen Themen

Für diese abwechslungsreiche und interessante Tätigkeit setzen wir politische und gewerkschaftliche Erfahrung und allenfalls Berufserfahrung in einer Non-Profit-Organisation oder einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs voraus.

Sie können sich durchsetzen, arbeiten selbstständig, sind initiativ, flexibel und bereit, sich mit grossem Engagement für das Wohl unserer Mitglieder einzusetzen. Sie sprechen Deutsch oder Französisch mit ausgezeichneten Kenntnissen der jeweils anderen Sprache. Als Stabsmitarbeiter:in sind Sie direkt dem Präsidenten SEV unterstellt.

Wir bieten Ihnen eine abwechslungsreiche Tätigkeit in einem spannenden Arbeitsumfeld mit kollegialem Arbeitsklima und fortschrittlichen Anstellungsbedingungen. Sind Sie interessiert? Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Angela Meili, Personalleiterin (Tel. 031 357 57 22).

Ihre elektronische Bewerbung reichen Sie bitte an Angela Meili, Personalleiterin SEV ein. E-Mail: angela.meili@sev-online.ch.

Mehr über den SEV erfahren Sie unter
www.sev-online.ch

UNFALLSERIE

«So kann es nicht weitergehen»

SEV
zeitung@sev-online.ch

Nach der Unfallserie bei der SBB, vor allem im Baustellenbereich, schrieben der SEV und der SEV-Unterverband BAU der Leitung von SBB Infrastruktur einen Brief. Darin wiesen sie auf verschiedene Punkte hin, wo die Sicherheit verbessert werden muss, und forderten eine schnelle Aussprache. Diese Aussprache fand statt und führte zur Bildung von sieben Arbeitsgruppen zu sieben Themenfeldern. Am 13. Dezember folgt die nächste Zusammenkunft auf Ebene Division Infrastruktur.

2022 ist ein unfallträchtiges Jahr auf dem SBB-Netz. Vor allem bei Arbeiten für Bau und Unterhalt im Gleisbereich passierten viele schwere und zum Teil tödliche Unfälle. Wie bereits in der SEV-Zeitung berichtet, gelangten der SEV-Unterverband BAU und der SEV schriftlich an die SBB und verlangten eine schnelle Aussprache. In diesem Schreiben wurden fünf Themenfelder aufgeführt, die untersucht werden sollten.

Die Spitze der SBB Infrastruktur reagierte und traf sich dann kurzfristig am 1. November mit dem SEV. Sie zeigte sich sehr offen, über die genannten Punkte nicht nur zu sprechen, sondern dazu auch Arbeitsgruppen zu bilden. Im Laufe der offenen Aussprache ergaben sich zwei weitere Themenfelder, sodass sich nun insgesamt sieben Arbeitsgruppen mit je einem Thema und einer entsprechenden These auseinandersetzen. Sie wollen die Lösung der Probleme möglichst rasch und konkret angehen. Bis am 7. Dezember sassen Vertreter des SEV und der SBB bereits in sechs Arbeitsgruppen mindestens einmal zusammen. Schon jetzt ergaben sich erste Erkenntnisse, die nicht unbedingt zu einer sofortigen Besserung führen, aber Schwächen und mögliche Verbesserungen aufzeigen konnten.

Die gemeinsam vereinbarten Vertiefungsthemen lauten:

- **Kontrolle Arbeiten von Drittfirmen**
These: Mangelhafte Umsetzung von gesetzlichen Vorgaben durch Dritte, worunter auch krasse Beispiele wie Doppelschichten am gleichen Tag. Keine oder mangelhafte Kontrolle.
- **Flut an Informationen, Systemen, Arbeitsmitteln**
These: Die Mitarbeitenden werden laufend zugedeckt mit zusätzlichen Systemen, Arbeitsmitteln, Prozessen und Formularen. Wichtiges und Unwichtiges schwimmt. Die Situation beeinträchtigt die Aufmerksamkeit, auch für die Sicherheit.
- **Ausschreibungen und Vergaben**
These: Für viele Mitarbeitende und den SEV sind einige Ausschreibungen und Vergaben gerade unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit nicht nachvollziehbar. Keine Erfahrung und schlecht ausgebildete Leute werden bemängelt.

- **Genügend Zeit und Ressourcen für Schulungen**
These: Immer mehr Halb- und Nichtwissen bei wichtigen Themen. Wichtige Sicherheits- und Arbeitsvorgaben können nicht einfach der Selbstverantwortung und dem Selbststudium überlassen werden.
- **Einbezug Nutzende bei Systementwicklungen**

These: Immer mehr Halb- und Nichtwissen bei wichtigen Themen. Wichtige Sicherheits- und Arbeitsvorgaben können nicht einfach der Selbstverantwortung und dem Selbststudium überlassen werden.

- **Einbezug Nutzende bei Systementwicklungen**



SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber.



HANS ULRICH KELLER

These: Systeme werden zu oft nicht mit genügendem Einbezug der Basismitarbeitenden ausgearbeitet und ausgerollt.

- **Stabile Personaldisposition / Schichtplanung**

These: Häufige Schichtwechsel in kurzer Zeit sind für Konzentration und Aufmerksamkeit gefährlich. In der Planung entstehen zu viele Friktionen, die kurzfristige Unsicherheit in jeder Hinsicht bringen können.

- **Meldewesen**

These: Meldungen über fehlbare Handlungen, Beinahe-Unfälle etc. sind offensichtlich sehr wenige vorhanden. Probleme beim Zugang, Umgang damit oder fehlende Reaktionen der SBB-Stellen («Es passiert ja doch nichts!»).

Für Urs Huber, SEV-Gewerkschaftssekretär und Leiter des Bereichs Infrastruktur, ist der

offene und rasche Umgang der SBB mit den Forderungen der SEV-Basis positiv: «Bei dieser schlimmen Situation mit den viel zu vielen schweren Unfällen, können wir nun wenigstens hoffen, dass man gemeinsam mit der SBB Verbesserungen und Massnahmen erreichen kann – für mehr Sicherheit aller Kollegen und Kolleginnen im Bahnbereich.»

Nach der Veröffentlichung des Schreibens erhielt der SEV unzählige Hinweise von vielen Mitarbeitenden und Vorgesetzten aus allen Bereichen. Das ist gut, denn es ermöglicht dem SEV, ganz konkret und aktuell vorzugehen. Wie immer ruft Urs Huber alle Mitarbeitenden auf, für sich und ihr Umfeld Sicherheit als oberstes Gebot hochzuhalten. Viele unsichere Handlungen gehen zwar glimpflich aus. Sie sollten aber auch immer ein (letztes) Warnsignal sein.

Kommentar: SBB zeigt sich gesprächsbereit

Urs Huber. *In 18 Jahren SEV habe ich dies so selten erlebt. Der SEV schreibt einen Brief an die SBB Infrastruktur und diese reagiert umgehend. Und nicht etwa negativ, sondern aktiv. Klar, es geht um Sicherheit, und diese schweren Unfälle treffen alle. In nicht weniger als sieben Arbeitsgruppen hat man nun die Arbeit aufgenommen, um verschiedene Thesen zu vertiefen: Warum haben wir solche Probleme? Was können wir verbessern? Ganz wichtig ist mir: «Schön, haben wir darüber geredet», das kann nicht das Ziel sein. Ich bin froh, dass in den bisherigen Treffen meist ein guter Konsens herrscht, nämlich: «Wir wollen gemeinsam mehr Sicherheit.»*

Hier zwei persönliche Thesen dazu:
1. Die Menschen sind heute generell weniger konzentrationsfähig. Privat sind wir überflutet und lassen uns überfluten von Informationen jeder Art auf allen möglichen Kanälen. Das sollte man einrechnen. Wenn die Unternehmung SBB dann bei der Arbeit nochmals

überall und jederzeit mit wichtigen und unwichtigen Informationen einfährt, kann es problematisch werden.

2. Keine Führungskräfte bei der SBB schmälern bewusst die Sicherheit. Ob aber allen bewusst ist, was die Vielzahl an Kommunikation, Systemen und Infos bei den Mitarbeitenden auslöst, ist fraglich. Es wäre nötig, sich einmal in die einzelnen Mitarbeitenden hinein zu versetzen. Was da auf diese gesamthaft einprasselt, das ist an einem Büroarbeitsplatz schon schwierig, wie geht es dann wohl Handwerkern und Technikerinnen, Sicherheitswärtern etc.?

Wenn man zum Beispiel weiss, dass bei einem Newsletter zu einem Sicherheitsthema der entscheidende Link von 80% der Empfänger gar nie geöffnet wird, ist dann die Kenntnis vorhanden? Wohl kaum. Sicherheit ist eine langfristige Aufgabe. Das ist dem SEV sehr bewusst. Aber schon nach den ersten SBB-Treffen sehen wir konkrete Handlungsfelder. Wir bleiben dran.

SA INNEN

Situation bleibt unbefriedigend

SEV Im März 2022 wurde das «Laufbahnmodell Sicherungsanlagen» bei Infrastruktur VU (Verfügbarkeit und Unterhalt) bekannt. Während bei den SA Aussen Verbesserungen erfolgten, monierte der SEV schon im Konsultationsverfahren, dass bei den SA Innen «nichts ging». Bei Bekanntwerden der Pläne bekundeten mehrere 100 Kolleg:innen ihren Unmut mit einer Petition an die Führung VU, welche vom SEV übergeben wurde.

Es folgten weitere Aussprachen mit SEV-Vertretern, bevor die SBB im November 2022 auch offiziell auf die Petition antwortete.

Von den fünf Forderungen der Petition anerkannte die SBB nur die Problematik der

Einstiegsgehälter von jüngeren Techniker:innen. Ab 1. Januar 2023 werden diese angehoben. Bei bestehenden Mitarbeitenden soll eine systematische Lohnanalyse durchgeführt werden und geprüft werden, ob ein Nachholbedarf besteht.

Ansonsten fielen die Antworten enttäuschend aus. Insbesondere die Aussage, dass ein «aktueller externer Benchmark wenig Handlungsspielraum aufzeige», kann der SEV nicht nachvollziehen. Die Aussage passt nicht zu einer Situation, wo beispielsweise bei vielen SA-Teams die Pikettfähigkeit mangels Anzahl und Ausbildung der Kolleg:innen nur mit sehr grosser Mühe und allerlei Notmassnahmen aufrechterhalten werden kann.

VERKEHRSBETRIEBE ZÜRICHSEE UND OBERLAND

SEV-Petition wird ignoriert

Michael Spahr. Die VZO will keinen Firmenarbeitsvertrag (FAV) mit dem SEV. 155 Ja-Stimmen werden höher gewichtet als 197 Unterschriften unter einer entsprechenden Petition. Rund 70 Prozent der Belegschaft der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) haben vor anderthalb Jahren eine Petition unterschrieben. Darin forderten 197 Fahrdienstmitarbeitende die Geschäftsleitung des VZO auf, mit dem SEV einen GAV oder einen FAV auszuhandeln. Am 11. März 2021 wurden die Unterschriften den Verant-

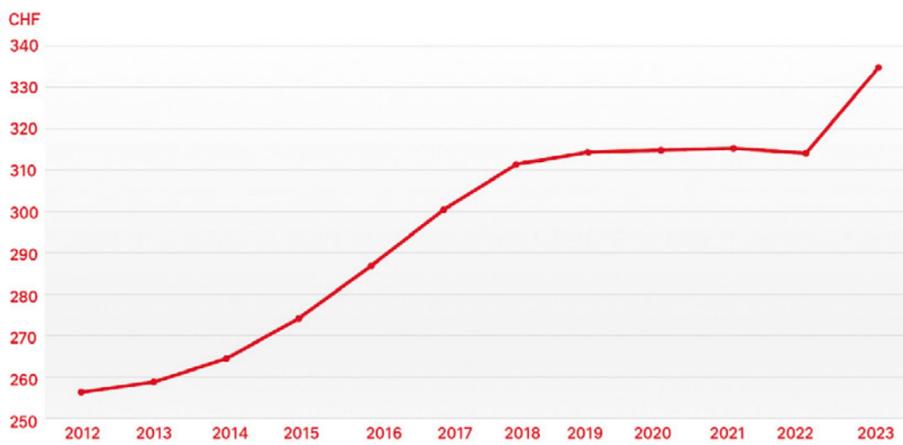
wortlichen übergeben, wobei SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli betonte, dass es mittlerweile in der öV-Branche Standard ist, einen GAV oder FAV zu haben, und dass sich dieser Weg für beide Seiten bewährt hat.

Doch die VZO-Geschäftsleitung entschied anders. Sie wollte von Anfang an lieber einen Zusammenarbeitsvertrag mit der Personalkommission (Peko) aushandeln. Der SEV hat mehrfach betont, dass die Wertigkeit eines Firmenarbeitsvertrags höher ist und der SEV als Verhandlungspartner die nötige Unabhängigkeit für Verhandlungen hat – im Gegensatz zur Peko. Die VZO akzeptierte diese Haltung nicht und ignorierte die SEV-Petition. Im Tele VZO wurde im November 2022 verkündet, dass 155 Mitarbeitende sich in einer Abstimmung für den Zusammenarbeitsvertrag mit der Peko ausgesprochen hätten und es nun zu dessen Einführung kommen werde. Für den SEV ist es ein Affront gegenüber den Mitarbeitenden, dass diese 155 Stimmen höher gewichtet werden als die 197 Unterschriften unter der Petition.

Folglich ist für den SEV klar, dass nun weitere Schritte geprüft werden. Es kann nicht sein, dass das Begehren von weit über der Hälfte der Belegschaft einfach ignoriert wird..

LINK ZUM RECHT

Und alle Jahre wieder steigt die Krankenkasse



Entwicklung mittlere Krankenkassenprämie (Grundversicherung) pro Monat pro Kopf 2012-2023. QUELLE: BAG



SEV Rechtsschutzteam
zeitung@sev-online.ch

Die Zeiten sind schwierig: Der Krieg in der Ukraine, die Strommangellage - oder ist es nur eine Stromknappheit, oder droht gar das Blackout? Wegen diesen Unsicherheiten und diversen anderen Gründen steigen die Kosten für alle Dinge, die man im Leben so braucht oder mindestens bezahlen muss. Zwar gibt es auch gute Nachrichten, wie z.B. erfolgreiche Lohnverhandlungen der Gewerkschaften und dass schon bald die Weihnachtsferien beginnen.

Aber Budget bleibt Budget und die Zahlen sind nun einmal Tatsachen, die sich nicht schönreden lassen. Wie alle Jahre hatten wir bis Ende November Zeit, die Krankenkasse zu wechseln oder zumindest das Versicherungsmodell anzupassen. Doch manchmal lässt sich auch so nicht genügend einsparen, um das Budget zu entlasten. Ein Kredit aufzunehmen erscheint verlockend, löst das Problem aber nicht einfach so, ja, verschärft es möglicherweise sogar.

Braucht es überhaupt eine Krankenkasse?

Jede Person mit Wohnsitz in der Schweiz ist verpflichtet, sich obligatorisch bei einer Krankenversicherung zu versichern. Jede Krankenkasse legt unabhängig vom Einkommen und je nach Versicherungsmodell die Prämien fest. Dabei wird zwischen der obligatorischen Grundversicherung und den frei wählbaren Zusatzversicherungen unterschieden. Es ist auch möglich die Grundversicherung in einer Krankenkasse und die Zusatzversicherung bei einer anderen abzuschliessen. Die Zusatzversicherung ist nicht zwingend, wohl aber die Grundversicherung.

Was brauche ich für eine Versicherung?

Grundsätzlich ist nur die obligatorische Grundversicherung für jede in der Schweiz wohnhafte Person abzuschliessen. Je nach Krankenkasse besteht die Wahl zwischen verschiedenen Versicherungsmodellen und Franchisen. So kann bereits in der Grundversicherung eine Kostenanpassung erfolgen. Je nach gesundheitlicher Situation und Alter kann die Entscheidung ganz anders aussehen. Auch sollte bedacht werden, dass leider jederzeit ein Gesundheitsproblem auftreten kann, was dann zu einem Versicherungsfall führen kann und die Situation wieder verändert.

Zusatzversicherungen sind freiwillig und geben einen grösseren Spielraum. Auf der einen Seite um die persönlichen Bedürfnisse zu versichern und auf der anderen Seite auch für die Einsparung von Prämien. Aber auch hier kann jederzeit eine gesundheitliche Problematik die Situation verändern.

Wie kann ich sonst noch Prämien senken?

Mit der Wahl des Versicherungsproduktes und der Krankenkasse lässt sich durchaus die Prämienlast etwas reduzieren. Aber für Menschen mit geringem Einkommen kann das immer noch eine zu grosse Hürde darstellen. Für diese Menschen gibt es die Prämienverbilligung von Bund und Kantonen.

Jeder Kanton ist frei in der Regelung der Prämienverbilligung. In einigen Kantonen muss ein Antrag gestellt werden, während in den anderen die Vergabe über die Angaben aus der Steuererklärung erfolgt. Es werden jeweils die Einkommens- und Familienverhältnisse berücksichtigt. Auf den Internetseiten jedes Kantons finden sich die entsprechenden Informationen und wenn nötig auch die benötigten Formulare.

Bei Fragen und Unsicherheiten kann das Rechtsschutzteam helfen.

HELVETIA

Vorsorgelücken schliessen und Steuern sparen

Wie kann ich beim Vorsorgen gleichzeitig Steuern sparen?

Clevere Vorsorge-Sparer wissen es längst: Einzahlungen in die Säule 3a lassen sich vom steuerbaren Einkommen abziehen. Auch Einkäufe in die Pensionskasse sind möglich. Wer klug vorsorgt, spart gleichzeitig Steuern.

Steuern sparen mit der Säule 3a

Privat vorsorgen bedeutet, eigenverantwortlich zu handeln. Deshalb belohnen Bund und Kantone Einzahlungen in die Säule 3a. Wer arbeitet und ein AHV-pflichtiges Einkommen erzielt, darf 2022 maximal CHF 6'883 einzahlen. In Olten spart damit eine alleinstehende Person mit CHF 85 000 Jahreslohn rund CHF 1660 Steuern. Selbständige ohne Pensionskasse können sogar bis zu 20 Prozent ihres Einkommens oder maximal CHF 34 416 in die Säule 3a einzahlen. Die Maximalbeiträge werden periodisch vom Bund angepasst.

Eigene 3a-Beiträge flexibel gestalten

Die meisten schöpfen ihr 3a-Sparpotenzial gar nicht aus. Das ist auch eine Budgetfrage. Im Vorteil ist, wer mehrere 3a-Vorsorgelösungen hat. Dazu ein Beispiel: Unsere Person aus Olten hat eine Vorsorgeversicherung abgeschlossen und bezahlt dafür jährlich einen 3a-Beitrag von CHF 2800. Dank dieser Einzahlung spart sie so bereits jährlich fast CHF 680 Steuern. Gegen Ende Jahr entscheidet sie sich, weitere CHF 3000 in ein 3a-Fonds-konto einzuzahlen und spart damit insgesamt rund CHF 1400 Steuern.

Steuern sparen mit der Pensionskasse

Im Vorsorgeausweis der eigenen Pensionskasse finden sich auch Angaben zur

maximal möglichen Einkaufssumme. Mit gezielten Einzahlungen lässt sich die eigene Rente erhöhen oder gar eine vorzeitige Pensionierung finanzieren. Das Vorsorgereglement der Pensionskasse gibt Auskunft über individuelle Möglichkeiten. Solche Einzahlungen dürfen ebenfalls von den Steuern abgezogen werden. Verteilt über mehrere Jahre profitiert man gleich mehrfach von Steuerabzügen.

Clever planen

Damit sich die persönliche Vorsorge optimal gestalten lässt und gleichzeitig Steuern eingespart werden können, empfiehlt sich eine umfassende, ganzheitliche Vorsorgeberatung. Marc Krauter von der Helvetia-Generalagentur Reinach und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam stehen Ihnen gerne zur Verfügung. Weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.



In Partnerschaft mit

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

TPF

Sektionsversammlung mit über 150 Mitgliedern



Yves Sancey/Übers. Fi Die Versammlung der VPT-Sektion TPF vom 23. November im Grenette-Saal in Freiburg war mit über 150 Teilnehmenden und 70 Entschuldigungen ein voller Erfolg. «Die gute Teilnahme zeigt, dass das Personal entschlossen, solidarisch und kämpferisch ist», sagte Sektionspräsident Fritz Haenni. «Solidarität ist ein schönes Wort, das ihr dieses Jahr mit Leben gefüllt habt – auch heute Abend, indem ihr so zahlreich und aus allen Depots gekommen seid.»

Der Präsident teilte erfreut mit, dass bei den TPF seit Jahresbeginn nicht weniger als 83 Neumitglieder geworben werden konnten – wobei er hofft, dass bis Ende Jahr noch eine dreistellige Zahl erreicht werden kann. «Man muss viele sein, um Gewicht zu haben», fuhr er fort. «Vor allem ist es wichtig, auch die Jungen zu organisieren, denn sie sind unsere Zukunft.» Der Präsident dankte auch den Jubilaren, die zum Teil seit 60 Jahren dem SEV treu geblieben sind, für ihre grosse Solidarität.

Was die GAV-Verhandlungen betrifft, wird der SEV keine Verschlechterungen akzeptieren, wie von den 711 Unterzeichner:innen der Petition «Für echte Verhandlungen und einen starken GAV! Gegen den Abbau der Arbeitsbedingungen!» gefordert. Die Verhandlungen werden im Frühjahr wieder aufgenommen, die Sektion wird ihre Mitglieder auf dem Laufenden halten.

Bei den Lohnverhandlungen für 2023 hat der SEV 5 Prozent mehr Lohn gefordert, um die Teuerung auszugleichen und den Nachholbedarf bei den Löhnen aufzuholen. Bei der Verhandlung vom 5. Dezember resultierte eine Erhöhung aller Löhne um 2000 Franken pro Jahr, was einem Anstieg des Medianlohns um 2,77 Prozent entspricht, wobei die Lohnsumme insgesamt um 4,3 Prozent zunimmt. Dieses Resultat wurde vom Sektionsvorstand als gut beurteilt. Nun können die Mitglieder bis zum 15. Dezember darüber abstimmen und haben somit das letzte Wort.

ABSCHIED

«Der politische Kampf ist niemals zu Ende»



Daniela Lehmann präsentiert am SEV-Kongress 2022 die Positionspapiere Verkehrspolitik und Digitalisierung.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nach über zwölf Jahren beim SEV als Koordinatorin Verkehrspolitik und über fünf Jahren Koordinationsstätigkeit im Bereich der Digitalisierung sucht Daniela Lehmann eine neue Herausforderung. Abschiedsinterview:

Eine deiner letzten verkehrspolitischen Taten beim SEV war das Verfassen eines Antwortentwurfs zur bundesrätlichen Vernehmlassung zur Zukunft des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV): Was sind deine Kernbotschaften dazu?

Daniela Lehmann: In dieser Vernehmlassung gibt es eine Variante, die den EWLV in der Schweiz eliminieren würde: Dagegen müssen all jene kämpfen, die an den Güterverkehr auf der Schiene glauben. Wichtig werden auch wieder zwei alte Forderungen, für die der SEV schon bei der Revision des Gütertransportgesetzes von 2015 mit der Koalition Pro Cargo erfolglos gekämpft hat: Der EWLV ist auf der Basis von Eigenwirtschaftlichkeit gegenüber der Strasse nicht konkurrenzfähig, trotz guten Instrumenten im Gesetz wie den Konzepten und Plänen zur Netznutzung. Das hat die Vergangenheit bewiesen. Zweitens braucht es für die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnengüterverkehr

messbare Ziele wie für den alpenquerenden Verkehr, um die Umwelt und die Bevölkerung vor zu viel Lastwagenverkehr zu schützen.

Was waren die grössten verkehrspolitischen Erfolge?

Ich bin 2010 direkt mit dem Kampf für die Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB eingestiegen. Das war wohl das intensivste Lobbying in meiner Zeit beim SEV. Wir gingen auch mit Betroffenen ins Bundeshaus, um Parlamentsmitglieder von der Notwendigkeit des Bundesbeitrags von 1,148 Milliarden Franken zu überzeugen. Schlussendlich hat im Ständerat kein einziges Mitglied dagegen gestimmt. Ein weiterer grosser Erfolg war 2014 das klare Ja des Schweizer Stimmbürgers zur Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi). Dabei ging es um viel Geld für den öffentlichen Verkehr dank einem unbefristet finanzierten Fonds. Darum hat der SEV eine eigenständige Kampagne gemacht und sich diese auch etwas kosten lassen. Ein jüngerer Erfolg ist die Verteidigung der Fernverkehrskonzession aus einer Hand, die das Bundesamt für Verkehr dem Wettbewerb zuliebe aufsplitten wollte, obwohl der Erfolg der Schweizer Bahnen vor allem auch auf ihrer guten Zusammenarbeit beruht. Unsere Gespräche, Briefe etc. trugen dazu bei, diese folgenreiche Aufspaltung zu verhindern.

Was waren die grössten Niederlagen – neben jener beim Gütertransportgesetz?

Der SEV hat sich auch gegen die zweite Strassenröhre am Gotthard engagiert. Diese Abstimmungskampagne im Februar 2016 verloren. Schade ist auch, dass der SEV, Syndicom und Unia ihre im Dezember 2017 gegründete Allianz Fairlog in der Logistik- und Strassentransportbranche nach rund zwei Jahren wieder auf eine Zusammenarbeit zurückgestuft haben, wie sie schon vorher bestand. In den neuen Mobilitätsketten ist aber eine enge Zusammenarbeit wichtig, weil dort nicht mehr immer so klar ist, welche Gewerkschaft zuständig ist. Ich glaube deshalb nach wie vor an die Idee, die Fairlog zu Grunde lag. Manchmal braucht es halt mehrere Anläufe, damit ein Projekt zum Fliegen kommt.

Welche Herausforderungen kommen sonst auf den SEV zu?

Der SEV hat in den letzten Jahren im Kampf gegen Liberalisierung und Wettbewerb viel erreicht, muss diesen Kampf aber ständig weiterführen, gerade auch angesichts des Wechsels an der Uvek-Spitze. Er muss weiterhin klar aufzeigen, dass der öffentliche Verkehr zur Lösung des Klimaproblems beitragen kann. Massnahmen gegen den Klimawandel müssen aber sozialverträglich umgesetzt werden. Das CO₂-Gesetz wurde im Juni 2021

unter anderem abgelehnt, weil Leute mit kleinen Einkommen und Renten das Gefühl hatten, dass sie für diese Massnahmen drauflegen müssen, obwohl dies nicht der Fall gewesen wäre. Die Gegner haben geschickt falsche Zahlen in die Welt gesetzt und damit die inhaltliche Diskussion zu ihren Gunsten gelenkt. Künftig gilt es, anstatt die Lügen widerlegen zu wollen, die eigenen guten Argumente in den Vordergrund zu stellen.

In den letzten Jahren hast du auch die Arbeit des SEV auf dem Gebiet der Digitalisierung koordiniert: Kleiner Rück- und Ausblick?

Das erste Positionspapier Digitalisierung wurde 2017 verabschiedet. Grundsätzlich will der SEV die Digitalisierung als Chance für das Personal nutzen und mitgestalten. Denn der Nutzen oder Schaden von Digitalisierungsmassnahmen hängt stark von ihrer Art und Umsetzung ab: Sie können darauf abzielen, möglichst viel Geld und Stellen einzusparen – oder darauf, die Mitarbeitenden bei ihrer Arbeit zu unterstützen und für sie Beruf und Privatleben besser vereinbar zu machen. Bei den GAV-Verhandlungen SBB im Jahr 2018 war die Digitalisierung ein Schwerpunkt des SEV, und er hat neben anderem das Recht auf Nichterreichbarkeit durchgebracht. Aktuell läuft das vom Digitalisierungsfonds der SBB finanzierte Pilotprojekt «Bistro digital». Diese

Informations- und Austauschplattform nimmt sich der Ängste und Unsicherheiten der Mitarbeitenden an und bietet die Möglichkeit, an kostenlosen Coachings teilzunehmen.

Was hat dir an deiner Arbeit beim SEV gefallen und was weniger?

Sie war sehr breit und abwechslungsreich, thematisch und von den Mitteln her: Kampagnen, Lobbying, Pilotprojekte, Positionspapiere, Vernehmlassungsantworten usw. Für mich persönlich war es der spannendste Job, den der SEV zu vergeben hat. Aber man muss sich dabei meistens selber auf die Schulter klopfen, weil politische Veränderungen oft längere Zeit benötigen und von aussen gar nicht immer wahrnehmbar sind. Vielleicht haben wir das Erreichte manchmal auch zu wenig in den Vordergrund gestellt.

Warum ziehst du weiter?

Nach zwölf Jahren beginnen sich gewisse Themen und Aufgaben zu wiederholen. Deshalb suche ich eine andere Herausforderung. Ich hätte mein Knowhow gerne weiterhin dem SEV als Präsidentin zur Verfügung gestellt. Das hat leider nicht geklappt, weshalb ich den SEV nun verlasse. Ich weiss noch nicht, wo es mich hinzieht. Klar ist mir nur, dass ich in den zehn Jahren bis zur Pensionierung nochmals durchstarten will. Dem SEV wünsche ich für die Zukunft viel Erfolg.

Schweizerischer Gewerkschaftsbund
zeitung@sev-online.ch

Die Delegierten des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes haben an ihrem 57. Kongress in Interlaken die gewerkschaftlichen Schwerpunkte festgelegt. Neben der Lohn- und Rentenoffensive haben die SGB-Gewerkschaften beschlossen, am 14. Juni 2023 einen feministischen Streik zu organisieren. Trotz der historischen Mobilisierung im 2019 verbessert sich die Einkommenssituation der Frauen bei Lohn und Rente kaum. Eine Gleichstellungsoffensive ist dringend notwendig für die Aufwertung der Frauenarbeit und für höhere Löhne, für sofort wirkende Rentenerhöhung und für bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Die Schweiz ist eines der reichsten Länder der Welt. Doch davon haben in den letzten Jahren viele Berufstätige und Rentnerinnen wenig gespürt. Im Gegenteil: Wenn die Krankenkassenprämien und die Mieten bezahlt sind, bleibt ihnen teilweise sogar weniger Realeinkommen als vor einigen Jahren. Deshalb braucht es einkommens- und verteilungspolitische Massnahmen zur Stärkung der Kaufkraft.

Der Kongress hat folgende zentrale Forderungen verabschiedet:

Generelle Lohnerhöhungen: Wer in diesem Land arbeitet, verdient einen fairen Lohn. Gemessen an den Lebenshaltungskosten be-

deutet das heute: keine Löhne unter 4500 Franken und mit einer Lehre mindestens 5000 Franken. Dieses Ziel soll mit mehr GAV und Mindestlöhnen erreicht werden.

Verbesserungen beim Lohnschutz: Wichtig sind insbesondere Vereinfachungen bei der Allgemeinverbindlicherklärung von GAV sowie scharfe Durchsetzungsmassnahmen. Die flankierenden Massnahmen müssen verbessert und nicht verschlechtert werden.

Altersvorsorge

Die schleichende Privatisierung der Altersvorsorge kann nur mit einer Stärkung der AHV gestoppt werden. Deshalb ist der Kampf für bessere Renten mit der SGB-Initiative für eine 13. AHV-Rente absolut prioritär. Die im Parlament hängige Initiative kommt zum richtigen Zeitpunkt: Die Pensionskassenrenten sind die letzten Jahre rund 20% gesunken und verlieren nun durch die Teuerung massiv an Wert. Gleichzeitig verkommt die 2. Säule immer mehr zum Geschäftsmodell für Vermögensverwalter, Vermittlungsagentinnen und Versicherer. Der SGB-Kongress fordert: Wer ein Leben lang gearbeitet hat, verdient eine gute Rente. In der Schweiz ist genug Geld da, um dies zu finanzieren. Von dem Ausbau der AHV profitieren durch das gute Preis-Leistungs-Verhältnis für Arbeitnehmende über 90% der Bevölkerung in der Schweiz.

Klimaschutz

Die Klimaerhitzung ist menschengemacht

und für alle eine existenzielle Bedrohung. Der SGB tritt dafür ein, dass die dringend notwendige Klimawandel durch einen sozial gerechten Strukturwandel erfolgen muss. Die Dekarbonisierung wird die Arbeits- und Lebenssituation der Arbeitnehmenden weltweit und in der Schweiz massiv verändern. Dieser Prozess muss unter Einbezug aller Betroffenen gestaltet werden. Der ökosoziale Umbau kann nicht dem Markt überlassen werden, sondern ist ein gemeinschaftliches Zukunftsprojekt. Zentraler Hebel dabei ist die Stärkung des Service public.

Kündigungsschutz

Weiter beschloss der Kongress, die Lancierung einer Volksinitiative für einen besseren Kündigungsschutz vorzubereiten. Die Schweiz ist stark im Rückstand: die geltende ILO-Konvention zum Schutz von gewerkschaftlich engagierten Arbeitnehmenden wird nicht respektiert. Die laufende Mediation muss zu konkreten Ergebnissen führen.

Wahlen

Pierre-Yves Maillard wurde am Kongress einstimmig für weitere vier Jahre als SGB-Präsident wiedergewählt. Ebenfalls einstimmig wurden Vania Alleva (bisher) und Natascha Wey (neu) als Vizepräsidentinnen gewählt. Neu in den Präsidialausschusses gewählt wurden Matthias Hartwich und Valérie Solano vom SEV. Das erste Mal in der Geschichte des SGB besteht im Präsidialausschuss jetzt eine Frauenmehrheit.

SGB-KONGRESS

Feministischer Streik am 14. Juni 2023

JUBILÄUMSFEIER

125 Jahre SEV-VPT-Sektion Jungfraubahnen

**Susanne Oehler, Sektionsbetreuerin,
Gewerkschaftssekretärin SEV
susanne.oehler@sev-online.ch**

Am 23. November durfte die VPT-Sektion Jungfraubahnen ihr 125-Jahr-Jubiläum an einem besonderen Ort feiern, nämlich in der Lok-Remise der Brünig-Dampfbahn am Bahnhof Interlaken Ost. Eigentlich wollte man diesen ehrfürchtigen Tag in den eigenen Räumlichkeiten feiern, doch leider hat die Direktion ihren Angestellten dies salopp verweigert. Man will die Gewerkschaft SEV einfach nicht im Hause!

Es wäre ein Zeichen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Jungfraubahnen (JB) gewesen, wenn die Jubiläumsfeier der VPT-Sektion JB in den Räumlichkeiten der Arbeitgeberin hätte stattfinden können. Ernüchtert musste der Sektionsvorstand aber feststellen, dass die Direktion der JB leider immer noch nicht begriffen hat, dass ein Viertel vom Personal sich in der Gewerkschaft SEV organisiert hat. Dies nun seit über 125 Jahren. Nichtsdestotrotz, war

es ein gelungener Anlass mit Giorgio Tuti als Hauptreferent. Als Präsident des SEV und der Sektion Eisenbahn der Europäischen Transportarbeitergewerkschaft ETF gab er einen spannenden Einblick in die grosse europäische Bahnwelt. Weitere Gäste waren SEV-Vizepräsident Christian Fankhauser und der Vizepräsident des Unterverbandes VPT, René Schnegg. Die Sektion JB kann jederzeit mit der Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen der anderen Transportunternehmungen rechnen.

125 Jahre ist es her, seit am 14. März 1897 weitsichtige 27 Männer der Berner-Oberland-Bahn (BOB) die Sektion Zweilütschinen gegründet haben. Sie haben schon damals erkannt, dass die Interessen der Arbeitnehmenden nicht vom Einzelnen, sondern nur gemeinsam mit geschlossenen Reihen gewahrt werden können.

Im Laufe der Jahrzehnte hat es sich klar erwiesen, dass die Idee, eine SEV-Gewerkschafts-sektion zu gründen, gut war und dass sich diese Organisation des Personals auch bewährte. Dank dem Einsatz mutiger Menschen kann die Sektion auf zahlreiche Erfolge zurückblicken. Dies verdient unsere volle Anerkennung. Dank-



Der Vorstand der VPT-Sektion Jungfraubahnen an der Jubiläumsfeier. Von links: Kassier André Hofer, Sekretär Gusti Epp, Vizepräsident Hans Michel Ettlin und Präsident Iwan Blatter.

bar sind wir all jenen, die in den letzten 125 Jahren als Mitglied dem SEV die Treue gehalten haben. Wir danken den mutigen Sektionsfunktionären, die nebst ihrer täglichen Bützet bei den JB zusätzliche Belastungen und Opfer auf sich genommen haben und immer noch nehmen.

Für gute Anstellungsbedingungen braucht es eine Gewerkschaft

Was vor 125 Jahren einige Männer der BOB bewogen hat, sich gewerkschaftlich zu organisieren, hat heute noch Gültigkeit. Es gibt nach wie vor Probleme, die einer Lösung zugeführt werden müssen, und oft sind diese Probleme von der Sache her heute noch komplizierter als vor Jahrzehnten. Gerade nach den letzten zwei Corona-Jahren und aktuell mit einer Teuerung, die auch das Portemonnaie der Oberländer Bergbahngestellten stark strapaziert, ist es umso

wichtiger, die Reihen wieder zu schliessen. Vielleicht wird heute an der Wirksamkeit der Gewerkschaft gezweifelt und einige leben im Glauben, es komme alles von selber gut. All den gutgläubigen Leuten sei gesagt: Hinter allen Verbesserungen der Arbeits- und Anstellungsbedingungen in den letzten 125 Jahren stehen Menschen, die sich in Gewerkschaften zusammengeschlossen und gemeinsam für Verbesserungen gekämpft haben.

Helft alle mit, die Idee der Gewerkschaftsbewegung, die vor 125 Jahren die Gründer der Sektion Zweilütschinen erkannt haben, aufrechtzuerhalten und weiterzuleben! Ihr seid das Fundament, dank dem die Arbeitgeberin Gewinne erwirtschaften kann. Ihr habt es in der Hand, mit dem SEV zusammen für Verbesserungen eurer Arbeitsbedingungen zu kämpfen. Gemeinsam sind wir stark!

Zusammen, getrennt und wieder zusammen

Der 1897 vom BOB-Personal gegründeten Sektion Zweilütschinen traten bald Kollegen anderer Bahnen bei, sodass in ihr allmählich das Personal aller Bahnen in der Region vereint war. Doch 1921 gründeten die Kollegen der JB und der Wengernalpbahn (WAB) die separate Sektion Jungfrau WAB/JB. Nicht so hingegen die Mitarbeitenden der Bergbahn Lauterbrunnener-Mürren (BLM) und der Schynige Platte-Bahn (SPB): Sie streikten 1921 mit dem BOB-Personal während 14 Tagen erfolgreich für Lohnerhöhungen und die Einführung von Nebenbezügen – und sie blieben in der Sektion BOB. 1949 trat praktisch das ganze Personal der Bergbahnen Grindelwald-First (BGF) in die Sektion BOB ein und bildete darin die Untergruppe Firstbahn.

In den Krisenjahren vor dem 2. Weltkrieg, in den Kriegsjahren und danach galt es für beide Sektionen immer, bei den Anstellungsbedingungen auf die andere Rücksicht zu nehmen. Des-

halb forderten Einzelne schon früh und immer wieder die Fusion. Diese verhinderte aber lange die unterschiedliche Mentalität der bei verschiedenen Aktiengesellschaften beschäftigten Mitarbeitenden. Die Situation änderte sich, als 1994 eine Holding-Gesellschaft der Jungfraubahnen (JB) gegründet wurde. In diese integriert wurden als Tochtergesellschaften die JB, die WAB, die BLM und weitere Betriebe. Da die gleiche Direktion auch die BOB und SPB betreute und als Jungfrau-region auftrat, wurde die Fusion der beiden VPT-Sektionen BOB und WAB/JB wieder aktuell. Am 1. Dezember 1995 gründete eine grosse Fusionsversammlung im Depot Zweilütschinen die heutige Sektion JB.

Quelle: Broschüre «125 Jahre SEV-VPT-Sektion JB. Im Einsatz für die Menschen bei den Jungfraubahnen». Sie ist als PDF auf der SEV-Webseite zu finden (suchen mit «Jungfraubahn»).



An der Feier mit dabei war auch der frühere Sektionsbetreuer und SEV-Sekretär Housi Bieri (2.v.l.).

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen.
ISSN 2624-7801 Auflage: 22 036 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 33 832 Ex.), WEMF-beglaubigt am 6. Oktober 2022
Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch
Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Michael Spahr, Tiemo Wydler
Redaktionsadresse: SEV-Zeitung, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnemente und Adressänderungen: SEV Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.-.
Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Produktion: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Druck: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch
Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 27. Januar 2023.
Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 17. Januar 2023, 12 Uhr.
Inserateschluss: 16. Januar 2023, 12 Uhr.

REKA-CARD

Bald wieder vergünstigt Guthaben kaufen

Chantal Fischer. Wie jedes Jahr können SEV-Mitglieder auch 2023 von 10 Prozent Rabatt beim Bezug von Reka-Guthaben profitieren. Alle Mitglieder werden wie gewohnt Ende Januar einen Brief mit vorgedruckten Einzahlungsscheinen von der Reka erhalten. Über die SEV-Mitgliedschaft können jährlich 600 Franken Reka-Guthaben verbilligt bezogen werden.

Mitglieder, die bereits eine Reka-Card besitzen, erhalten ihr neu bezogenes Guthaben direkt auf das bestehende Konto gutgeschrieben, sobald der entsprechende Betrag einbezahlt wurde. Für alle Neu-Kund:innen richtet die Reka bei Bestellung von Guthaben ein Reka-Konto ein und stellt die Reka-Card mit dazugehörigem Pin-Code per Post zu.

Noch mehr Vergünstigung

Die Reka bietet mit dem Parkhotel Brenscino Brissago eine traumhafte und erlebnis-

reiche Auszeit. Inmitten einer subtropischen Parkanlage oberhalb des Lago Maggiore geniessen Gäste neben der herrlichen Aussicht auch kulinarische Leckerbissen. Das Parkhotel öffnet am 31. März 2023 wieder seine

Türen. SEV-Mitglieder profitieren auch im nächsten Jahr wiederum von 20 Prozent Rabatt.

Alle wichtigen Informationen findest du unter www.sev-online.ch/reka-card.



SEV-PERSONAL

Willkommen Veronica



ZVG

Vivian Bologna Seit dem 1. September hat das Kommunikationsteam eine neue Kollegin: Veronica Galster. Sie ist zu 50% angestellt und für die Kommunikation im Regionalsekretariat in Bellinzona zuständig. Sie hat einen Teil der Aufgaben von Françoise Gehring übernommen, die im Oktober in den Ruhestand gegangen ist. Françoise hatte eine Doppelfunktion inne, nämlich als Gewerkschaftssekretärin und als Kommunikationspezialistin. Um ihre Nachfolge zu regeln, entschied sich der SEV für eine neue Stellenverteilung und schrieb zwei Stellen aus.

Veronica Galster brachte das perfekte Profil für die Kommunikationsstelle mit. Denn sie arbeitete seit 2009 für «area», die Unia-Gewerkschaftszeitung im Tessin. Sie kennt die Gewerkschaftswelt also bereits bestens. Neben ihrem Abschluss als Journalistin verfügt Veronica über einen Master in Politologie, den sie 2007 an der Universität Lausanne erworben hat, sowie über einen Executive Master in interkultureller Kommunikation.

In den ersten drei Monaten konnte sie ihre Fähigkeiten sowohl während des SEV-Kon-

gresses als auch bei Aktionen im Tessin in die Praxis umsetzen. Unter anderem nahm sie Anfang November an einer Aktion der bei der SBB arbeitenden SEV-Mitglieder teil, mit der diese eine Lohnerhöhung und die Beibehaltung der Berufsinvalidität forderten. «Ich war beeindruckt von der Disziplin der SEV-Mitglieder während dieser Aktion, die vor allem dank ihnen sehr gut verlaufen ist», erzählt Veronica Galster.

«In den ersten Monaten hatte ich viel Freude an meiner neuen Aufgabe, auch wenn ich noch viel von der Welt des öffentlichen Verkehrs entdecken muss», sagt die 40-Jährige. Zu den Herausforderungen, mit denen sie sich im Tessin auseinandersetzen muss, gehört unter anderem die Weiterentwicklung der italienischsprachigen digitalen Kommunikation. Herausforderungen, auf die sie sich freut!

Veronica ist Mutter von zwei Mädchen im Alter von 7 und 10 Jahren. Wenn sie nicht arbeitet, verbringt sie gerne Zeit mit ihrer Familie in den Bergen, in Ghirone, wo ihr Partner einen kleinen Bauernhof mit Kühen und Kälbern hat, oder unternimmt lange Spaziergänge mit ihrem Hund.

DIGITALISIERUNG

Reger Austausch im Bistro digital

Chantal Fischer. Eine interaktive Plattform zur Digitalisierung bei der SBB, auf der Erfahrungen ausgetauscht, persönliche Anliegen deponiert und kostenlose individuelle Coachings gebucht werden können – das ist «Bistro digital». Die vom SEV initiierte Plattform ist seit Mitte August online und wird rege genutzt.

Das Bistro digital will ein Ort sein, wo sich SBB-Mitarbeitende über die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Arbeit bei der SBB austauschen können. Darum richtet sich das Projekt an alle SBB-Mitarbeitenden, nicht nur an SEV-Mitglieder. Sie erhalten die Möglichkeit, sich in sogenannten Treffpunkten auszutauschen und Einblick in die Arbeitswelt von Kolleginnen und Kollegen bei der SBB zu erhalten. Herzstück von Bistro digital ist ein Coaching-Angebot. In vier kostenlosen Coaching-Stunden erhalten Mitarbeitende der SBB professionelle Unterstützung bei Problemen im Rahmen des digitalen Wandels oder für die persönliche Weiterentwicklung.

Das Projekt ist gut angelaufen, Interessierte aus diversen SBB-Bereichen haben sich bereits auf der Plattform umgesehen. Besonders rege genutzt wird die Möglichkeit, ein persönliches Anliegen, ein Problem

oder eine Sorge im sogenannten «Briefkasten» zu deponieren. Daraus entstehen dann neue Themen und Beiträge, wie im Beispiel eines Kollegen vom SBB-Schalter in Basel. Er hat sich via Briefkasten über die vielen schwerfälligen und teils schlecht funktionierenden Systeme bei seiner Arbeit beklagt. Daraus entstand zunächst ein Interview. Im neuen Jahr will der SEV dazu einen Austausch mit Leidensgenoss:innen im Rahmen eines «Treffpunkts» organisieren.

 Komm vorbei ins Bistro digital:
www.bistro-digital.ch

Das Pilotprojekt, das aus dem Digitalisierungsfonds der SBB finanziert wird, läuft noch bis mindestens Ende Februar – über eine Verlängerung, um noch mehr Mitarbeitende der SBB auf dieses interessante Angebot aufmerksam zu machen – wird aktuell diskutiert.

Ein Blick auf die Plattform lohnt sich – auch für Nicht-SBB-Mitarbeitende. Denn die interessanten Informationen sind der gesamten Öffentlichkeit frei zugänglich; und laufend kommen neue spannende Artikel, Briefkasteneinträge und Kommentare dazu.

SBB CARGO INTERNATIONAL

Peko-Kampfwahl in Muttenz

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Bei SBB Cargo International sind wegen dem neuen GAV alle vier Sitze der Personalkommission per 1. Januar neu ausgeschrieben worden. Umkämpft ist der Sitz des Depots Muttenz: Sein bisheriger Vertreter Max Weiler (SEV) wird von einem VSLF-Kollegen herausgefordert und hat wegen der Überzahl der VSLF-Mitglieder in Muttenz bei dieser Wahl einen schweren Stand – «auch wenn es bei der Peko-Arbeit nicht darum geht, eine bestimmte Gewerkschaft zu vertreten, sondern die Mitarbeitenden», wie Max Weiler betont. Für ihn spricht seine langjährige Erfahrung als Personalvertreter nicht nur bei SBB Cargo International. Interview:

Wie und warum bist du Peko-Vertreter bei SBB Cargo International geworden?

Max Weiler: Ich wurde 2015 auf den damals geschaffenen Peko-Sitz des Depots Muttenz gewählt. Ich war schon immer der Meinung, dass man sich selber bewegen muss, um etwas zu bewegen. Das haben mich meine Eltern gelehrt, die mit ihrem Jahrgang 1924 noch härtere Zeiten erlebt haben und aktive SP-Mitglieder waren. Als SBB-Lokführer habe ich in der SEV-LPV-Sektion Zürich das Rangierlokalpersonal vertreten. Später bei TX Logistik habe ich beim Erarbeiten von Fahrdienstvorschriften und Zulassungen mitgeholfen, und danach bei Crossrail beim Ausarbeiten und Umsetzen eines Mitarbeiterhandbuchs, einer Art GAV.

Du bist seit sieben Jahren Peko-Vertreter in Muttenz. Hast du von diesem Job noch nicht genug?

Nein – vor allem, weil es mehrere Peko-Projekte gibt, die ich gerne noch zu Ende bringen möchte. Und weil ich die Peko-Arbeit schon kenne, die unternehmensinternen Gegebenheiten, die Gesetze, den Umgang mit Behörden usw. Die Zeiten werden nicht besser, sondern härter, und die Peko-Arbeit nicht einfacher. Darum würde ich meine Erfahrung gerne noch eine Weile in den Dienst der Kolleg:innen stellen und könnte mithelfen, jemanden als Nachfolger:in in die Peko-Aufgaben einzuführen.

Welche Peko-Projekte laufen zurzeit?

Wir müssen noch das Reglement schreiben zu einem neuen Ferienwahlsystem, bei dem die Mitarbeitenden ihre Ferienwünsche nicht mehr nach der Rangfolge der Punkte vom letzten Jahr eintragen, sondern alle gleichzeitig unter Angabe von alternativen Ferienwochen. Das ist beim Lokpersonal grosser Bahnunternehmen ein Novum. Wir haben es ausprobiert, und es ist gelungen: Fast alle der über 80 Mitarbeitenden bis auf etwa zwei haben 2023 wunschgemäss Ferien. Beim bisherigen System waren Mitarbeitende mit Schulkindern benachteiligt. Ein neues Projekt ist die Suche und Umsetzung von Lösungen zur Entlastung der älteren Mitarbeitenden. Dies ist ein Auftrag aus einer Abmachung bei den GAV-Verhandlungen. Im Vordergrund stehen Entlastungen bei den Touren und Frühpenionierungsmodelle wie Piora bei SBB Cargo national. Zum Beispiel könnten wir in unseren beiden Gruppen Schweiz und Deutschland-Schweiz je eine Gruppe für ältere Mitarbeitende bilden, deren Touren frühestens um 4 Uhr morgens beginnen und höchstens bis 3 Uhr morgens dauern.

Wie weit ist die Frühdienstgruppe gediehen (siehe SEV-Zeitung 1/2022)?

Ab dem Fahrplanwechsel in diesem Dezember macht eine sechsköpfige Frühdienst-



MARKUS FISCHER

Max Weiler ist Lokführer bei SBB Cargo International im Depot Muttenz seit August 2014 und Peko-Vertreter seit Ende 2015.

gruppe nur noch Touren mit Beginn zwischen 24 und 4 Uhr. Damit werden die anderen Mitarbeitenden von diesen Touren entlastet, welche viele als besonders belastend empfinden. Dies hat die Umfrage gezeigt, welche die Peko und die Betriebsleitung des Depots Muttenz in der zweiten Hälfte 2021 bei unseren knapp 90 Lokführer:innen gemeinsam durchgeführt haben. Die sechs Mitglieder der Gruppe haben Nachtarbeitsverträge erhalten, weil gemäss Artikel 9 des Arbeitszeitgesetzes innerhalb von 28 Tagen höchstens an 15 Tagen zwischen 24 und 4 Uhr gearbeitet werden darf. Nun werden wir sehen, ob sie die hohe Belastung ertragen oder ob der eine oder andere wieder aufhören muss oder will. Unabhängig davon, aus welchen Gründen jemand wieder an seinen angestammten Platz zurückkehren will, lässt dies der Vertrag zu. Man landet deswegen nicht auf der Strasse. Falls die Frühdienstgruppe im nächsten halben Jahr funktioniert, auch aus Sicht der Einteilung, könnten wir versuchen, auch eine Nachtdienstgruppe zu bilden.

Der neue GAV lässt gewisse Flexibilisierungen im Rahmen der betrieblichen Mitwirkung (Mitentscheid Peko) oder mit Zustimmung der beteiligten Mitarbeitenden im Einzelfall zu. Wie steht die Peko dazu?

Die Peko hat zu keiner einzigen dieser Flexibilisierungen eine generelle Zustimmung gegeben, auch nicht in der Arbeitsplankommission. Somit muss in jedem einzelnen Fall immer das Einverständnis der einzelnen Mitarbeitenden eingeholt werden. Falls dies nicht geschieht, sollen die Betroffenen beim Einteiler oder wenn nötig beim Leiter Lokpersonal intervenieren und es auch der Peko melden, damit wir bei einer Zunahme solcher Fälle intervenieren könnten.

Drei Peko-Vertreter still wiedergewählt

Bei der Ausschreibung der vier Peko-Sitze bis 9. Dezember haben sich – ausser in Muttenz – nur die bisherigen Amtsinhaber gemeldet. Somit vertritt Gabriele Bianchi weiterhin das Depot Bellinzona, Krassimir Galov das Leitstellenpersonal und Markus Rüegg das Büropersonal, das nicht Schicht arbeitet. Alle drei gehören dem SEV an.

BLS

Generelle Lohnerhöhung von 2 Prozent

Chantal Fischer. Die Sozialpartner der BLS haben sich auf Lohnmassnahmen im Umfang von insgesamt 3,2 Prozent der Lohnsumme geeinigt.

Im Rahmen dieser Massnahmen erhalten grundsätzlich alle BLS-Mitarbeitenden 2,0 Prozent als generelle Lohnerhöhung und 0,3 Prozent in Form einer Einmalprämie. 0,9 Prozent Erhöhung ergeben sich durch das Lohnsystem der BLS. Die Einmalprämie beträgt für Vollzeitangestellte 300 Franken und wird mit dem Dezemberlohn ausbezahlt. Die Lohnsystemanpassungen werden ab dem 1. April 2023 wirksam. Diese Lohnmassnahmen gelten für die BLS AG und BLS Cargo (Schweiz).

«Für uns stand eine generelle und somit nachhaltige Lohnerhöhung im Fokus der Verhandlungen», betont Michael Buletti, SEV-Gewerkschaftssekretär und Leiter der Verhandlungsdelegation der Gewerkschaften. «Dies ist ein positives Signal für die Mit-

arbeitenden der BLS». Die Arbeitnehmenden erhalten damit einen wichtigen Beitrag an die stetig steigenden Lebenshaltungskosten. Klar ist aber auch, dass dadurch die aktuelle Teuerung nicht vollständig ausgeglichen werden kann. Der SEV wird dies in den nächstjährigen Verhandlungen wieder zum Thema machen.

Zentralvorstand BLS

Die Delegierten des Zentralvorstands BLS haben sich am 1. Dezember zur dritten Sitzung in diesem Jahr im Hotel Bern in Bern getroffen. Hauptthemen waren neben den Lohnverhandlungen die Mitgliederwerbung und die erfreuliche Entwicklung bei den Neumitgliedern. Zudem haben die Vertreter:innen der VPT- und LPV-Sektionen und -Gruppen die Schwerpunkte fürs neue Jahr festgelegt.

UNTERVERBAND AS, BRANCHENTAGUNG PERSONENVERKEHR

Mit dem Thema «Wie geht es dir?!» ins Schwarze getroffen



Medienstelle AS-Branche P. Nach zwei Jahren, in welchen aufgrund der gesundheitlichen Lage keine Branchensitzung durchgeführt werden konnte, hatte die Branche P ein Thema gesucht, das ihr aktuell für eine Tagung im Jahr 2022 erschien.

In unseren Kontakten und Gesprächen mussten wir feststellen, dass immer mehr Menschen, auch Junge, psychische Belastungen erleben. Deshalb suchten wir professionelle Unterstützung und fanden diese bei HR-AGS (Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales) der SBB. Mirjam Wolf und Corinne Scheiwiler erklärten sich sofort bereit, die Moderation und die fachliche Unterstützung zu übernehmen. Sie stellten auch die entsprechenden fachlichen Unterlagen zusammen.

Somit trafen sich am 28. November 26 interessierte Mitglieder im Hotel Olten. Die Zusammensetzung war gut durchmischt, auch Leitungspersonen waren anwesend. Die Moderatorinnen fanden einen guten Mix aus Gruppenarbeiten, Aktivierungsübungen und Diskussionen. Damit konnten alle Teilnehmenden in einer Form abgeholt werden und

sie konnten gute Inputs mitnehmen. Der Anlass wurde als sehr gut beurteilt. Es wurde sogar eine weiterführende Tagung vorgeschlagen. Zudem wurde aufgezeigt, wie viele Unterlagen im SBB-Intranet unter dem einfachen Suchbegriff «psychische Gesundheit» zu finden sind

Die Branche Personenverkehr ist überzeugt, mit dem Thema einen Nerv getroffen zu haben und dass dieses Thema auch in Zukunft im Fokus bleiben muss.



VPT FORCH

Armin Wanner für 70 Jahre SEV geehrt



Armin Wanner (93, Mitte) mit Albert Krüsi, Präsident VPT Forch, und SEV-Sekretärin Edith Graf-Litscher an einer Werbeaktion auf der Forch. Die Sektion ehrte ihn am 9. November für 70 Jahre SEV. 1952 kam der Schlosser zur Forchbahn und war bis zur Pensionierung 1993 alles: Wagenführer, Kondukteur, Stationsablöser und Depotarbeiter/-chef. Er war 15 Jahre Präsident VPT Forch.

UNTERVERBAND ZPV, ZENTRALAUSSCHUSS

Eine Vielfalt an Themen beschäftigt das Zugpersonal

Susanne Kratzer / angepasst: Vivian Bologna. Anlässlich der Sitzung vom 17. November gab es wiederum eine grosse Vielfalt an Themen zu besprechen.

Im Kursprogramm für 2023 sind zwei Kurse geplant. Die ZPV-Frauentagung vom 4. Mai 2023 ist mit ihrem spannenden Programm empfehlenswert. Der Kurs «Selbstverteidigung für das Zugpersonal» ist sehr begehrt und erfreulicherweise bereits ausgebucht. Wir führen jedoch eine Warteliste für weitere Interessent:innen. Mit 1856 Mitgliedern per Ende Oktober sind wir auf dem höchsten Mitgliederbestand seit zwei Jahren, werben jedoch fleissig weiter.

Im BAV-Anstandsverfahren ist nun endlich das Protokoll eingetroffen. Das Urteil wird per Ende 2022 erwartet. Nach wie vor fehlen von Seiten der SBB die Resultate über beide Messreihen auf dem Fernverkehrs-Doppelstockzug, obwohl die Peko KB diesbezüglich erneut einen Antrag gestellt hat, diese zu erhalten. Dass die SBB selbst der Peko die Messresultate vorenthält, zeugt davon, wie die SBB mit ihrer Personalvertretung umgeht. Hat man etwas zu verheimlichen? Selbst die unterschiedlichen Laufeigenschaften bei diesem Zug lassen sich nur teilweise erklären. Manche hängen mit dem Alterungsprozess zusammen, andere sind nicht erklärbar. Gemäss der Leitung Bahnproduktion ist der Zustand des Wagenmaterials im grünen Bereich. Dies sehen wir definitiv anders, denn die Schäden sind sehr zahlreich und vielseitig. Zudem dauert die Behebung oftmals unendlich lange. Bekanntlich muss man wegen ungenügender Perronlängen an neuralgischen Orten immer wieder Wagen schliessen (Kreuzlingen, Baden Gleis 1 usw.). Mancherorts bräuchte es gar nicht so grosse Veränderungen. Bei SBB Infrastruktur wird offensichtlich mit einem sehr grossen Zeit-horizont geplant. Aussagen, dass Anpassungen beispielsweise im Bahnhof Sursee (Gleis 2) erst nach der Eröffnung des Durchgangs-

bahnhofs Luzern geplant sind, lassen aufhorchen und auch den Kopf schütteln. Aktuell verhindert nämlich der zu kurze Perron in Sursee (mit zwei Zügen in Gleis 2) die längstens notwendige Erweiterung des Platzangebotes bei der S29, welches vor allem in der Hauptverkehrszeit völlig ungenügend ist. Mit solchen Antworten geben wir uns jedoch keinesfalls zufrieden. Das Thema ist nun auf Stufe Konzern SBB angelangt.

Vom System Fervac sind inzwischen alle Daten und eingegebenen Ferien für das Jahr 2023 gesichert. Die Peko KB ist beim Projekt aktiv involviert.

Aktuell reisen viele Menschen auf der Flucht via Österreich oder über den Süden in die Schweiz ein, meistens mit dem Ziel Frankreich und Deutschland (im Oktober via Buchs SG ca. 7000 Personen, aus dem Süden nicht ganz so viele). Dies führt sowohl in den Bahnhöfen, als auch in den Zügen immer wieder zu Konflikten.

Die Videoüberwachung des Pausenraums in Basel gibt nach wie vor zu vielen Diskussionen Anlass. Weitere Pausenräume werden in naher Zukunft umgebaut. Die Haltung des ZPV ist hier eindeutig: Wir akzeptieren keine videoüberwachten Pausenräume!

Im Dreieck um Neuenburg registriert das Zugpersonal immer mehr Reisende ohne gültige Fahrausweise. Hinzu kommt die Zunahme von Taschendiebstählen. Der ZPV hat sich diesbezüglich an die Leitung KB gewandt. Die Antwort steht noch aus.

Unsere Delegation hat eine Einigung bezüglich der Lohnverhandlungen mit der SBB erzielt (siehe Editorial). Ferner wird über den gekündigten Vertrag der Berufsinvaldität diskutiert. Diese Verhandlungen gestalten sich alles andere als einfach. Die SBB sollte sich auch bewusst sein, welche Signale sie als soziale Arbeitgeberin aussendet. Und werden sich Arbeitsuchende in einem Unternehmen mit Arbeitsbedingungen, die sich ständig verschlechtern, engagieren wollen?

ZPV SÄNTIS-BODENSEE

Die neuen Touren bringen eine Mehrbelastung

Jürg Zindel. Präsident Matthias Müller begrüßte die Mitglieder zur Herbstversammlung vom 9. November in St. Gallen.

Als neue Kassierin wählten die Versammelten einstimmig Catherine Elias. Herzliche Gratulation. Ein herzliches Dankeschön geht an Silvana Breu für ihre über all die Jahre geleistete Arbeit als Kassierin.

Am 5. September fand ein Austausch mit unserer Leitung statt. Da die Selecta-Automaten öfters defekt sind, soll eine «Food Station» wie in Basel kommen. Wann dies der Fall sein wird, steht allerdings noch in den Sternen. Zur Diskussion stand auch eine allfällige Kameraüberwachung der Station. Wer hat Zugriff auf die Bilder und was wird überwacht? Der Materialkasten wird durch Admin Zürich bewirtschaftet, was für uns keine glückliche Lösung ist. Die Beleuchtungen zum GB und beim Dienstparkplatz funktionieren wieder. Nachdem die sicheren Geh-

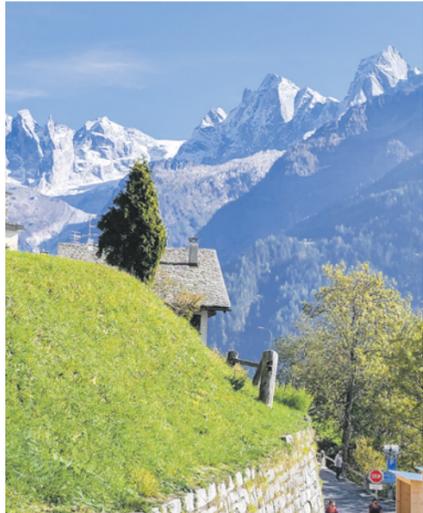
wege zuerst durch Stadler Züge versperrt waren, werden sie jetzt durch Bauzüge versperrt. Nach einer Lösung wird gesucht.

Die neuen Touren sind noch mehr FV-Dostolastig, was eine Mehrbelastung mit sich bringt. Zudem gibt es weniger Abwechslung, was die Motivation auch nicht fördert. Die Mitglieder sind aufgerufen, die Jahreseinteilung zu kontrollieren, damit mit den Ferienwochenenden nicht zu viele Freitage eingeteilt sind. Das Feriensystem Fervac wird per 1. Januar 2023 abgeschaltet. Das Nachfolgesystem ist noch nicht bekannt. Die Sparmassnahmen sind zurzeit sistiert, aber noch nicht vom Tisch. Was mit der Berufsinvaldität geschieht, weiss man noch nicht. Die Lohnverhandlungen mit der SBB laufen.

Daten 2023: 21. April – Hauptversammlung; 19. Oktober – Herbstversammlung; 29. November – ZPV-Regionalversammlung.

VPT RHB, PENSIONIERTE

Endlich wieder eine Versammlung



Felix Murk. Die Generalversammlung (GV) vom 17. November wurde neu im Cafe Giger in Thuis durchgeführt. Das Restaurant zur alten Brauerei – für über 30 Jahre unser zu Hause für Versammlungen – ist nicht mehr offen, weil die Wirtin Adele verstorben ist.

Ein grosses Thema war die Fusion der Untergruppen im VPT. An der GV waren leider nur 26 Mitglieder dabei. Die GV ist jedes Jahr der Tag im November, an dem sich die ehemaligen RhB-Kolleg:innen treffen. Meines Erachtens ein wichtiger Teil des Pensioniertenalltags, gibt es doch immer Themen über die man rege diskutieren kann wie z. B. dieses Jahr der Weltrekord auf der Albulastrecke und die auf dem Programm stehende «Fusion» zur Sektion VPT RhB, d.h. alle Untergruppen (Infrastruktur, Ba, Rollmaterial/Visiteure, SBV, Pensionierte) in einem VPT RhB.

Im Vorstand gab es Änderungen, indem wir ein Mitglied neu suchen und wählen mussten. Der Vorstand hat sich entschlossen, das Gremium zu verkleinern und besteht nur noch aus fünf Mitgliedern: Obmann Felix Murk, Kassier Rolf Dietisheim, Aktuar und Revisor Hanspeter Trepp (er hat das Amt des Aktuars Max Schmitz übernommen) sowie Beisitzer Fritz Schneider. Auf Ende 2023 haben Kassier Rolf Dietisheim und Obmann Felix Murk demissioniert. Also, für nächstes Jahr braucht es Kolleg und Kolleginnen, die bereit sind, im Vorstand mitzuarbeiten. Zum Glück konnte die Versammlung bereits dieses Jahr in der Person von Christian «Hitsch» Vital einen Nachfolger wählen. Max Schmitz ist seit geraumer Zeit im Altersheim in Fürstenaubruck und kann sein Amt nicht mehr ausüben. An dieser Stelle bedanken wir uns bei Max für seine langjährige Arbeit als Aktuar. «Danke Max, mach es gut. Hoffentlich können wir dich noch lange besuchen und dabei über alte Zeiten plaudern.» Im laufenden Jahr 2022 sind die Kollegen Walter Roth, Silvester

Bordoli und Otto Caduff verstorben. Die Versammelten legten ihnen zu Ehren eine Schweige- und Gedenkminute ein.

In seinem Jahresbericht streifte der Obmann das verflossene Jahr. Die Branchentagung VPT Pensionierte am 24. Juni bildete im 2022 den Start. Zur Herbstreise trafen sich am 5. Oktober 48 Kolleg:innen mit Partner:in. Der Ausflug ins Bergell an das Kastanienfestival nach Castasegna/Soglio war auch mit einem feinen Apéro verbunden (gesponsert aus der Gruppenkasse VPT Pensionierte) und natürlich gehörte ein feines Mittagessen dazu. Die Stüa Granda in Soglio war die beste Bühne, um den Tag zu verschönern. Terrasse: Blick zur Sciora Gruppe, Piz Badile, Piz Tschengalo bekannt geworden durch den Bergsturz (siehe Bild). Traum Wetter!

Unter Traktandum Ehrungen waren auch in diesem Jahr viele SEV-Diplome zu vergeben: 17 Mitglieder konnten die Ehrenurkunde in Empfang nehmen. Herzliche Gratulation und danke für die langjährige Treue zum SEV. Die Anwesenden wurden persönlich geehrt, die restlichen Diplome werden den Jubilar:innen zugesandt. Der Kassenbericht wurde einstimmig angenommen. Das Vermögen sieht wieder rosiger aus und das Traktandum wurde mit Applaus bestätigt. Revisor Hanspeter Trepp empfahl, den drei Jahresrechnungen zuzustimmen.

Die Sektion zählte am Tag der GV 278 Mitglieder. Diese Zahl bewegt sich immer zwischen 250 und 300 Mitgliedern. Wir sind bestrebt, so viele Mitglieder wie möglich für unsere Gruppe zu gewinnen. Dies ist bei der Pensionierung noch schwierig zu erreichen, weil bei der RhB auch die Unterverbände ZPV und LPV vertreten sind. *Bitte meldet euch bei der Pensionierung bei der Gruppe VPT.*

Am Ende waren alle zufrieden Richtung Bahnhof unterwegs um die Züge in Richtung Heimat zu besteigen. Ein paar einzelne Genossen im Cafe Giger noch ein feines Bierchen.

UNTERVERBAND AS

Das Fass ist übertoll!

Medienstelle AS-Branche P. Unsere letzte Branchensitzung im Jahr 2022 war hauptsächlich von der Situation im bedienten Vertrieb bestimmt.

Nach Ende der Coronaschutzmassnahmen stellen wir eine überproportionale Nachfrage nach Auslandsreisen fest. Dies führte zu den bekannten unerfreulichen Situationen. Kundinnen und Kunden müssen sehr lange anstehen und belasten das Personal sehr stark. Leider ist der Verkauf der Angebote mit den bestehenden Systemen sehr umständlich und zeitintensiv. In den Medien

wurde über die Wartezeiten sehr kritisch berichtet.

Auch die regelmässig sehr unbefriedigende Performance der IT-Systeme bremsen eine schnelle und kundenorientierte Arbeit. So kann und darf es nicht weiter gehen!

Weiterhin wird das Konzept der Kundenpräsenz umgesetzt und weitere POS geschlossen. Dies verstärkt den Druck auf die umliegenden Dienststellen in den grossen Reisezentren. Wir haben eine Petition angestossen, die sich momentan in der Planungsphase befindet und genau diese Themen mit unseren Forderungen thematisiert.

Auch die Serviceschalter für Gepäck, Dienstpost, Mietvelo, Schliessfächer usw. werden in mittleren und auch grossen Reisezentren geschlossen und die anfallenden, teilweise recht zeitintensiven Arbeiten den Mitarbeitenden in den sowieso schon mit Wartezeiten kämpfenden Reisezentren übertragen.

Wir stellen fest: Das Fass ist voll und am Überlaufen. Wir fordern die Leitungsgremien auf, vermehrt den Fokus auf die Auswirkungen auf das Personal zu richten.

Erfreulicherweise haben sich zwei neue Kollegen für eine Mittätigkeit in unserer Branche entschlossen. Sie ergänzen/ersetzen das Team TCC und RIDA-Services.

VPT BLS, PENSIONIERTE

BLS CEO Daniel Schafer spricht über aktuelle Projekte

Martin Bangarter. Zur Weihnachtsversammlung vom 2. Dezember in Langnau konnte Präsident Hansueli Kunz über 100 Kolleginnen und Kollegen begrüßen. Speziell begrüßte er den neuen CEO BLS, Daniel Schafer sowie SEV-Gewerkschaftssekretär Toni Feuz.

Bevor der Präsident das Wort Daniel Schafer erteilte, dankte er für das Sponsoring des obligaten Zvieri-Plättli an dieser Versammlung. Daniel Schafer stellte anschliessend sich und seine bisherigen Tätigkeiten kurz vor. Bevor er zur BLS AG wechselte, leitete er Energie Wasser Bern (EWB). Danach kam er sofort auf die verschiedenen grossen Projekte der BLS zu sprechen. Im Vordergrund steht die Vollendung des Lötschbergtunnels mit dem Einbau der neuen Fahrbahn. Auch für den Vollausbau des Basistunnels laufen die Vorbereitungen auf Hochtouren. Ebenso ist die Planung für den Neubau der BLS-Werkstätte in Oberburg weit fortgeschritten. In Kürze soll der Entscheid über den neuen Standort der BLS-Verwaltung gefällt werden.

Per Fahrplanwechsel vom 11. Dezember werden die Lötschberger Züge durch die neuen Mikas von Stadler Rail ersetzt. Auch in Zukunft ist die BLS bestrebt, für die öV-Kund:innen ein sehr gutes, funktionierendes öV-Netz anzubieten. In den Tagen vor der Versammlung war in den Medien zu le-

sen, dass ein Schiffsreeder aus Dresden (früher aus Brienz), die BLS-Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienzsee übernehmen möchte. Der BLS-Verwaltungsrat und der Kanton Bern haben dies klar abgelehnt. Der Grosse Rat stimmte dem Kredit von 14 Millionen Franken für den Kauf des neuen wintertauglichen Schiffes für den Thunersee klar zu. Der CEO beantwortete anschliessend noch einige Fragen aus dem Publikum.

Die weiteren statutarischen Geschäfte wurden rassig behandelt. Samuel Hug stellte das Wanderprogramm sowie den Gruppenausflug 2023 auf den Harder vor. Im vergangenen Jahr sind leider 26 Kolleg:innen verstorben. Der Mitgliederbestand ist dadurch leicht gesunken auf 612 Mitglieder.

Toni Feuz orientierte kurz über die schwierigen Lohnverhandlungen mit der BLS, die am Versammlungstag kurz vor dem Abschluss standen. Im Mindesten sollte die Teuerung voll ausgeglichen werden.

Im festlich geschmückten Hirschen-Saal war für alle ein Grittibänz sowie ein Zvieri-Plättli parat. Die Mitglieder konnten sich in angeregten Gesprächen und bei einem Glas Wein gemütlich austauschen. Abschliessend wünschte Hansueli Kunz eine schöne Advents- und Weihnachtszeit sowie einen guten Rutsch ins 2023. Die Hauptversammlung findet am 28. April 2023 in Bern statt.

Zeitung des SEV

Terminplan 2023

Die SEV-Zeitung erscheint nächstes Jahr im Drei-Wochen-Rhythmus mit einer langen Sommerpause von sieben Wochen.

Nr. 1	27. Januar	Nr. 9	14. Juli
Nr. 2	17. Februar	Nr. 10	1. September
Nr. 3	10. März	Nr. 11	22. September
Nr. 4	31. März	Nr. 12	13. Oktober
Nr. 5	21. April	Nr. 13	3. November
Nr. 6	12. Mai	Nr. 14	24. November
Nr. 7	2. Juni	Nr. 15	15. Dezember
Nr. 8	23. Juni	Detaillierter Plan auf sev-online.ch	

Unterverbände

18.1.
Unterverband VPT,
Branche Schiff

Tagung der Branche Schiff. Für Details siehe Webseite des VPT.

vpt-online.ch

10.15 Uhr, auf einem Schiff der SGV, Luzern

Sektionen

19.12.
ZPV Calanda

Herbstversammlung. Die Herbstversammlung findet im Sitzungszimmer im SEV-Regionalsekretariat in Chur statt.

19.30 Uhr, Regionalsekretariat SEV, Gürtelstrasse 24, Chur

11.1.
VPT BLS, Pensionierte

Winterwanderung Klewenalp-Stockhütte. 5km, +/-403m, 2 Stunden. Stöcke und Gleitschutz empfohlen. Mittagessen im Berggasthaus Stockhütte, Burgdorf ab 8.38 Uhr via Bern; Bern ab 9.00 Uhr; Treffpunkt Luzern, Gleis 12 beim Zug Richtung Engelberg, Abfahrt 10.10 Uhr; Stans Postauto ab 10.26 Uhr nach Beckenried-Klewenalp, an 11.15 Uhr. GA und TK sind gültig. Durchführung bei gutem Wetter. Anmeldung bitte bis 9. Januar an Samuel Hug, 062 962 18 02 oder samuel.hug@quickline.ch.

14.1.
LPV Mittelland

Treberwurstessen im Trühl-Keller bei der Familie Mürset in Twann.

Treffpunkt im Bahnhof Olten in der Milchküche für den Sektionsausflug ans Treberwurstessen mit dem Zug. Start mit Kafi/Gipfeli in der Pizzeria Seeland in Biel. Ab Ligerz wandern wir dem See entlang nach Twann. Teilnehmerzahl beschränkt auf max. 40 Personen, deshalb bitte anmelden bei Urs Frank, G 051 281 31 75, P 062 216 25 33, WhatsApp oder an praesident@lpv-mittelland.ch. Kafi und Gipfeli übernimmt die Sektions-

kasse. Der Treberwurstschmaus kostet pro Person à discrétion ca. CHF 35, exkl. Getränke und Kaffee. Wir freuen uns auf die Reise am schönen Bielersee mit den pensionierten und dienstfreien Kollegen.

Ab 8.45 Uhr, Bahnhof (Milchküche), Olten

14.1.
RPV Zürich

Cleantagung 2023. Die Austauschplattform für alle Cleaning MAIN und Cleaning Temporärmitarbeitenden des Personenverkehr SBB. Auch andere Berufsgattungen sind willkommen. Gemeinsam sind wir stark! Wir möchten die zukünftige Herausforderung in diesem Berufsumfeld gemeinsam mit spannenden Referenten analysieren: «Cleaning 4.0», Erfahrungsbericht mit Simon Hofstetter, Projektleiter SBB; «Arbeitszeitgesetz» mit René Zürcher, Gewerkschaftssekretär SEV. Nachtessen um ca. 18 Uhr. Teilnahme und Verpflegung bezahlt aus der Sektionskasse, auch für Nichtmitglieder. Anmeldung obligatorisch bis 9. Januar an Giuditta Purtschert, tschudi08@gmail.com, 076 477 21 95. Wir freuen uns auf dich!

14 Uhr (ab 13.30 Uhr Apéro), Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

14.3.
VPT MOB

Voranzeige Frühlingsversammlung – für deine Agenda. Mal wieder einen brechend vollen Saal, das wäre super! Auch (noch) Nichtmitglieder sind herzlich willkommen. Übrigens dürfen auch Mitarbeiter:in-

nen der Administration beim SEV mitmachen. Bis dann!

vptmob.ch

19 bis 21 Uhr, Bahnhofbuffet, Château d'Oex

Pensionierte

5.1.
Pensioniertes
Zugpersonal Olten

Stammtisch. Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Restaurant Bahnhof Gleis 13, Olten

9.1.
Pensioniertes
Rangierpersonal Basel

Höck. Wir treffen im neuen Jahr erstmals am 9. Januar, danach wie gewohnt am ersten Montag im Monat. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

9.1.
Pensioniertes
Zugpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns im neuen Jahr erstmals am 9. Januar, danach wiederum am ersten Montag des Monats.

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

PV BIEL

Chlouserfeier: Nachruf Ruedi Flückiger



Ruedi Flückiger auf der Sektionsreise vom 16. August 2018 in Champéry.

Robert Drewes. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner unter der Leitung von Anita Sulzer eröffnete die Chlouserfeier mit den Liedern «Joghurt Blues» und «Notre chalet là-haut».

Im voll besetzten Saal des Restaurants Bahnhof in Brügg begrüßte Präsident Roger Schweizer die Versammelten. Danach verlas er einen Nachruf zum Hinschied von Ruedi Flückiger. Ruedi arbeitete sein Leben lang für den öV und war aktiver Gewerkschafter. Zuletzt amtierte er zehn Jahre als Präsident des PV Biel/Bienne. Eine Gedenkminute wurde eingelegt mit anschließender Totenehrung durch den Männerchor. Wir werden Ruedi in guter Erinnerung behalten. Da-

nach wurden die Ehrenurkunden für 40, 50 und 60 Jahre SEV-Mitgliedschaft an die Jubilare abgegeben. Dem Vorlesen der berndeutschen Geschichte «Zwüsche Gleis 2 u 3» von Pedro Lenz durch Marianne Drewes lauschten die Anwesenden schmunzelnd. Nach weiteren zwei Liedern des Männerchors gingen wir zum zweiten Teil über.

Nach dem Zviersteller mit Dessert und Kaffee schloss der Präsident den offiziellen Teil mit den besten Wünschen zur Weihnachtszeit. Die Musiker, welche wir an früheren Chlouserfeiern engagiert hatten, wurden nicht vermisst. Dadurch blieb noch genügend Zeit, sich im gegenseitigen Gespräch auszutauschen.

PV BUCHS-CHUR

Der Vorstand ist komplett

Christian Niggli. Als Einstimmung auf die Herbstversammlung spielte die Ländlerkapelle Bündner Mix mit Bruno Brodt und Reto einige schöne Musikstücke.

Präsident Marco Blaser begrüßte die Versammelten im vollen Saal und sendete Grüsse und Genesungswünsche an die Kranken und Daheimgebliebenen. Weiter ging es mit Ehrungen für langjährige Mitglieder im SEV: Damiano Dorizzi, 40 Jahre, Oskar Schatz und Bernhard Lampert je 50 Jahre. Danach folgte das Abarbeiten der Traktandenliste, alle warteten gespannt auf Traktandum 4, Wahlen. Der Präsident hatte schon im Frühling seinen Rücktritt auf Ende 2022 bekannt gegeben. So blieb genügend Zeit, nach einer Nachfolge Ausschau zu halten. Der Vorstand fand für alle Posten jemanden und so schritt Marco Blaser zu den Wahlen. Als Präsident stellte sich Christian Niggli zur Verfügung. Er wurde mit grossem Mehr bei einer Enthaltung gewählt. Als Sekretärin war Ruth Crescente vorgeschlagen und für die GPK Heidi Held. Beide wurden von der

Versammlung einstimmig gewählt. Somit ist der Vorstand komplett. Kassier August Mettler stellte das Budget 2023 vor. Es sieht ein verkräftbares Defizit vor und wurde von den Teilnehmenden genehmigt.

Bei den Mitteilungen ging es vor allem um die Delegiertenversammlung PV und den Kongress SEV. Über beides wurde ausgiebig in der SEV-Zeitung berichtet. Hier gab vor allem die FVP-Tageskarte zu reden, wird es doch immer schwieriger, eine solche zu kaufen und im Internet ist die Lösung auch nicht sehr kundenfreundlich! Ein weiterer Punkt der Versammlung war das Jahresprogramm 2023. Vier Wanderungen und ein Sektionsausflug stehen auf dem Programm. Wir freuen uns schon jetzt auf eine rege Beteiligung. Am Schluss der Versammlung wurde der abtretende Präsident Marco Blaser von Vizepräsident Jan Sterma noch gewürdigt, der ihm sein Wirken und seine Arbeit mit treffenden Worten verdankte. Ein feines Essen bildete den Abschluss der Versammlung.

Agenda 15/22

UNSERE VERSTORBENEN

Aeschlimann Erwin; JG 1952; Spezialmonteur Niederspannung, Burgdorf, VPT BLS.

Birri Ewald; JG 1932; Fachbeamter, Zürich, PV Zürich.

Blunier Martin; JG 1945; Zugchef, Brügg BE, PV Biel.

Chevrolet Marcel; JG 1933; Bürochef Betrieb, Laufen, PV Basel.

Gerber Milly; JG 1927; Witwe des Hans, St. Gallen, PV St. Gallen.

Hegner Annamaria; JG 1932; Witwe des Hans, Zürich, PV Zürich.

Hirschi Oskar; JG 1944; Münchenstein, VPT BLT.

Hügli Herta; JG 1933; Witwe des Franz, Boppelsen, PV Zürich.

Jenni Werner; JG 1961; Gruppenleiter, Rüfenacht BE, PV Bern.

Jörg Verena; JG 1928; Witwe des Edwin, Urtenen-Schönbühl, PV Bern.

Künzi Therese; JG 1931; Witwe des Walter, Brig, PV Wallis.

Lüthi Armin; JG 1934; Schienentraktorfürer, Hindelbank, PV Bern.

Moor Werner; JG 1930; Lokomotivführer, Luzern, PV Luzern.

Müller Klara; JG 1937; Witwe des René, Zürich, PV Zürich.

Philippe Pierre; JG 1946; Bahnhofsvorstand, Delémont, PV Jura.

Probst Walter; JG 1947; Lokomotivführer Kategorie B, Busswil BE, PV Biel.

Regli Josef; JG 1921; Lokomotivführer, Erstfeld, PV Uri.

Roffler Johann Ulrich; JG 1930; Gruppenchef, Chur, PV Buchs-Chur.

Selva Willi; JG 1927; Hausmeister, Zürich, PV Aargau.

Sturm Beat; JG 1955; Zugverkehrsleiter Professional RB, Birrwil, PV Aargau.

Trichtinger Herbert; JG 1931; Halenchef, Zürich, PV Zürich.

Vetsch Elsbeth; JG 1927; Sekretärin, Grabs, PV Zürich.

Vez Max; JG 1932; Betriebsleiter, Biel, PV Biel.

Walti Hans; JG 1929; Fahrdienstleiter, Münchenstein, PV Basel.

Widmer Siegfried; JG 1925; Lokomotivführer, Windisch, PV Aargau.

Zaccaria Giovanni; JG 1939; Presicce (Lecce), PV Thurgau.

Zaugg Theresia; JG 1938; Witwe des Wilhelm, Mellingen, PV Aargau.

Zberg Elisabeth; JG 1929; Witwe des Dominik, Erstfeld, PV Uri.

Zingg Heidi; JG 1932; Witwe des Adolf, Winterthur, PV St. Gallen.

Zmoos Jakob; JG 1944; Spezialmonteur/Aufseher Bahndienst, Spiez, VPT BLS.

KRANKENKASSEN

Pharma treibt die Prämien hoch



Guy Zurkinder, Auszug aus einem Artikel in «Services publics», französischsprachige Zeitung des VPOD, Nr. 17, 4.11.2022

Die Pharmafirmen setzen für ihre patentgeschützten Medikamente überraschende Preise fest und gefährden so das Recht auf Gesundheit – mit Zustimmung des BAG. Interview mit Patrick Durisch, Gesundheitsexperte Public Eye (ehemals «Erklärung von Bern»).

Machen die Medikamentenpreise bei den Gesundheitskosten in der Schweiz viel aus?

2021 lagen die Kosten, die die obligatorischen Krankenkassen (aufgrund der Regelungen des Krankenversicherungsgesetzes KVG) zu tragen hatten, bei 36 Milliarden Franken. Die Medikamente, die von der Grundversicherung übernommen wurden, verursachen einen Viertel der Kosten, also 9 Milliarden. Davon machen die patentgeschützten Medikamente drei Viertel aus. Es sind also die Kosten der Behandlungen, die durch Patente geschützt sind – was dem Hersteller ein Monopol verschafft –, die die grösste Auswirkung auf die Gesundheitskosten haben und nicht so sehr jene der Generika.

Von 2014 bis 2020 war der Anstieg der Ausgaben für Medikamente viel stärker als jener der Gesundheitskosten insgesamt. Dieser Bereich

war der Kostentreiber in der Grundversicherung – und damit bei den Krankenkassenprämien.

Wie erklären sich diese Preissteigerungen?

Entscheidend ist eine Reihe neuer Behandlungsformen: eine neue Generation von Medikamenten zur Behandlung von Krebs und zur Stärkung des Immunsystems sowie solche für sehr seltene Krankheiten – etwa das berühmte Zolgensma von Novartis zur Behandlung von spinaler Muskelatrophie (SMA) bei Kindern, bei dem eine Infusion zwei Millionen Franken kostet. Diese Behandlungen sind also sehr teuer und treiben die Kosten in die Höhe.

Diese Entwicklung ist nicht zwingend. Wie eine Untersuchung über die Profite der Pharmabranche zeigt, die wir im September veröffentlicht haben, ist der sehr hohe Preis solcher Medikamente – bis 360 000 Franken im Jahr – nicht an deren Entwicklung und Produktion gebunden. Sondern viel mehr an die Absicht der Unternehmen, ihre Gewinne zu maximieren. Wenn eine Krankenkasse 1000 Franken für ein Medikament bezahlt, fliessen davon zwischen 400 und 900 Franken direkt in die Taschen des Unternehmens – und dessen Aktionär:innen.

Diese Preise werden aber mit dem Bundesamt für Gesundheit (BAG) abgesprochen ...

Ja, aber die Verhandlungen sind in einem Ungleichgewicht. Hauptsächlich aus zwei Gründen.

Vorab sind die Medikamente, um die es geht, durch Patente geschützt. Das Unternehmen, das sie herstellt, befindet sich damit in einer starken Position: Wenn der Preis aus seiner Sicht zu tief ist, kann es dem BAG androhen, das Medikament in der Schweiz nicht auf den Markt zu bringen. Der Druck ist umso grösser, wenn es um ein Medikament geht, das Leben rettet.

Das zweite Problem: Das BAG verlangt von den Unternehmen nicht, dass es die Kosten für die Entwicklung und Produktion offenlegt. Das BAG beschränkt sich darauf, den vorgeschlagenen Preis mit jenem solcher Behandlungen in anderen europäischen Ländern zu vergleichen – deren Preise aber oft fiktiv sind, da sie die Rabatte nicht einbeziehen, die die Unternehmen mit den jeweiligen Ländern vereinbart haben. Es verhandelt also mit verbundenen Augen! So ist es für die Pharmaunternehmen ein Leichtes, viel zu hohe Preise zu verlangen.

Der Bundesrat will im KVG die Praxis der «geheimen Rabatte» auf Arzneimitteln verankern. Warum sind Sie gegen diesen Schritt.

Wenn heute ein Pharmaunternehmen mit dem BAG Gespräche über den Preis eines neuen Medikaments aufnimmt, schlägt es einen Anfangspreis vor. Dieser Preis ist die Grundlage der Verhandlung mit dem BAG, die zur Festsetzung der Behandlungskosten führt, die in der Spezialitätenliste des Bundesamts aufgeführt sind; diese

regelt die Kostenübernahme. Aber es handelt sich beim Anfangspreis um einen Fantasiepreis, der nirgends angewandt wird. Es ist ein Preis fürs Schaufenster, denn das BAG verhandelt Rabatte, um der Vorgabe des KVG nach Kosteneffizienz gerecht zu werden. Bis etwa 2019 wurden diese Rabatte veröffentlicht. Nun wollen der Bundesrat und das BAG diese Rabatte geheim halten, unter Umgehung des Öffentlichkeitsprinzips. Sie rechtfertigen diese Massnahme mit dem Argument, dass sie damit bessere Rabatte herausholen können. Tatsächlich wird aber das Gegenteil geschehen: Wenn die Pharmaunternehmen wissen, dass der Rabatt geheim bleibt, werden sie noch höhere Gebote machen. Dies wird die Preise der Medikamente weiter hochtreiben!

Sie finden, dass diese überhöhten Gewinne das Recht auf Gesundheit gefährden ...

In den Ländern des Südens, wo es kein Netz zur sozialen Absicherung gibt, führen die exorbitanten Preise der Pharmafirmen dazu, dass über zwei Milliarden Menschen keinen Zugang zu lebenswichtigen Medikamenten haben.

In der Schweiz führt diese Politik der verantwortungslosen Preise zu einer Kostensteigerung und zu höheren Krankenkassenprämien für alle. Letztlich könnte dieser Anstieg dazu führen, dass die Leistungen gekürzt werden, die vom KVG abgedeckt sind, und/oder Rationierungen verursachen.



WIE EIN VOGEL AUF DEM DRAHTSEIL

Guillaume Martinez

«Like a bird on a wire», sang Leonard Cohen im Jahr 1969. Wie ein Vogel auf dem Drahtseil.

Wie könnte man beim Betrachten dieser Vögel, die in New York wie angeklebt auf Stromleitungen sitzen nicht an diese Melodie des kana-

dischen Singer-Songwriters denken? In seinem Hit spricht der Künstler von der unmöglichen Suche nach Freiheit in einer Welt voller Abhängigkeiten. Ist der «Big Apple» nicht die Stadt der unbegrenzten Möglichkeiten?

Guillaume Martinez' beeindruckende Foto- und Videoarbeiten sind auf [instagram.com/martz_](https://www.instagram.com/martz_) zu finden. Im Zentrum seiner Arbeit steht die Stadt Lausanne, bei Tag, aber auch bei Nacht, mit Lichtern in blauen, grünen und roten Spektren.

?

QUIZ

Hast du genau gelesen?

1. Welche Folgen hat der digitale Wandel der Arbeitswelt für Frauen?

- Er hat keine negativen Folgen. Er bringt nur Vorteile.
- Er bringt mehr Selbstbestimmung, aber auch das Risiko erhöhter Arbeitsbelastung durch Homeoffice.
- Alle vornehmlich von Frauen ausgeübten Berufe können von zu Hause aus erledigt werden.

2. Technisch ist es möglich, Züge ohne Lokführer:innen fahren zu lassen, aber...

- das Personal ist noch zuverlässiger und kostengünstiger als komplexe Technologie.
- es bestünde die Gefahr, dass die Züge im Gotthard-Basistunnel jeweils anhalten müssten.
- es besteht bei den Verkehrsunternehmen kein Interesse an derartigen Projekten.

3. Wieso hat sich der SGB-Kongress für einen neuen feministischen Streik ausgesprochen?

- Weil der Streik von 2019 ein schönes Fest war.
- Weil wir nach dem Streik 2019 viele Fortschritte erzielt haben.
- Weil die Löhne und Renten der Frauen noch immer tiefer sind als die der Männer.

4. Im Regionalsekretariat von Bellinzona hat Veronica die Nachfolge von ... angetreten.

- Angelo Stroppini
- Françoise Gehring
- Mario Branda

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 17. Januar 2023** an:

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

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

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

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

Lösung des Quiz aus Nr. 14/2022:

b/a/b/a

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Robert Drewes** aus Aarberg, Mitglied PV Biel-Bienne.

AUF DEN SPUREN VON ...

Lutz Karger, vom Tellerwäscher zum Chefkoch



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Lutz Karger ist als Steward bei der SBB-Tochtergesellschaft Elvetino tätig. Er arbeitet in der Bahngastronomie, meistens im Speisewagen auf dem Weg von Basel nach Mailand und retour. Seit einem Jahrzehnt engagiert er sich im SEV-Unterverband VPT in der Sektion Bahndienstleistungen und ist dort aktuell Vizepräsident.

Es ist eng im Küchenteil des Speisewagens des kräftig schüttelnden Astoro und es muss unheimlich schnell gehen. Wir sind unterwegs im Berner Oberland, und Lutz Karger bedient die Gäste auf deren Reise von Italien nach Deutschland. Er nimmt Bestellungen auf, schwatzt charmant mit den Reisenden aus aller Welt, empfiehlt ein Weizenbier und ein Dessert, rast zurück in die Küche, wo er die gewünschten Speisen herrichtet, im heissen Wasser oder Steamer erhitzt, die Getränke bereitmacht, dann noch schnell den Geschirrspüler leert und wieder auffüllt, um dann rechtzeitig an der Bar noch zwei soeben eingetroffene Gäste mit Kaffee zu verwöhnen. Die Karriere vom Tellerwäscher zum Chefkoch absolviert er mehrmals täglich vorwärts und rückwärts. «Man muss den Stress schon etwas mögen», sagt er lachend, «sonst ist dieser Job nichts für dich.»

Seit zwanzig Jahren arbeitet er beim Gastroangebot der SBB. Heute heisst sein Arbeitgeber Elvetino, vor zwanzig Jahren hiess die Unternehmung noch Mitropa Schweiz AG, dazwischen wechselte sie mehrfach den Namen. Verändert hat sich nicht nur der Namen der SBB-Tochtergesellschaft, sondern auch die Arbeit. Am Anfang war Lutz noch mit der Minibar unterwegs und bediente die Gäste im ganzen Zug. «Ab und zu nehme ich das «Wägeli» auch heute noch hervor und überrasche die Leute in der 2. Klasse», sagt er mit einem gewissen Schalk und öffnet einen Kasten, wo tatsächlich noch ein alter Minibar-Wagen mit eingebauter Kaffeemaschine steht. Doch meistens reicht die Zeit nicht für diese Extradienstleistung.

Vom Trabi zum Speisewagen

So abwechslungsreich und rasant wie sein Arbeitsalltag verlief auch sein Leben. 1965 in der damaligen DDR geboren, arbeitete Lutz zuerst als Zerspanungsarbeiter im Volkseigenen Betrieb Autowerk Zwickau. Dort half er mit, die legendären ostdeutschen Trabis (Trabant) zu produzieren. «Doch die Arbeit war unheimlich langweilig und ich wollte etwas anderes ma-

chen.» Rund zwei Monate vor dem Mauerfall, im Herbst 1989, war er im damaligen Ostblock auf Reisen. In Budapest packte er die Gelegenheit beim Schopf, in den Westen abzuhausen. Dort war die Grenze schon vor dem Fall der Berliner Mauer geöffnet, und Lutz begann sich zuerst in Bayern mit Gelegenheitsjobs durchzuschlagen.

In den Neunzigerjahren landete er schliesslich in der Gastronomie. Auf der friesischen Insel Norderney erzählten ihm die Kollegen von der Schweiz. «Damals gab es im Winter noch Schnee in den Alpen», erzählt er mit einer gewissen Ironie, «und es brauchte keine Schneekanonen. Aber Personal brauchte es.» Mehrere Jahre arbeitete er in Bivio auf dem Julierpass, wo er Skitouren ins Hochgebirge zu machen begann und sich in die Schweizer Landschaft verliebte. Bevor er zur Bahn kam, war er auf dem Thunersee tätig, dann kriegte er einen Job bei der Deutschen Bahn. «Ich begann im Speisewagen zu arbeiten und träumte davon, so bald wie möglich die eintönige deutsche Landschaft hinter mir zu lassen. Als ich dann die Gelegenheit erhielt, auf das Schweizer Schienennetz zu wechseln, war mir sofort klar, dass ich das machen musste.»

«Im Tieflohnsektor braucht es dringende Gewerkschaften»

Seit etwa zehn Jahren engagiert sich Lutz beim SEV. Er ist Vizepräsident der VPT-Sektion Bahndienstleistungen und sitzt in der Verhandlungsdelegation, die im Moment einen neuen GAV aushandelt. «Unser Ziel ist, einen Gesamtarbeitsvertrag wie unsere Kolleginnen bei der SBB zu kriegen. Kein einfaches Unterfangen.» Obwohl Elvetino eine hundertprozentige SBB-Tochter ist, sind die Arbeitsbedingungen weitaus schlechter als beim Mutterkonzern. Für Lutz Karger ist klar, es ist enorm wichtig, dass sich die Menschen, die in Niedriglohnberufen wie in der Gastronomie arbeiten, gewerkschaftlich organisieren. Der Aufwand lohnt sich. «Gerade haben wir einen Teuerungsausgleich von 130 Franken rausholen können. Für uns ein grosser Erfolg.»

Inzwischen sind wir in Basel angelangt. Die letzten Gäste haben den Zug verlassen. Lutz muss zwei verschiedene Kassen abrechnen, eine für die italienischen Behörden, eine für die Schweizer. Dann muss er die Küche putzen, so dass er den Speisewagen rechtzeitig verlassen kann, bevor dieser wegrangiert wird. Es ist ein harter Job, und trotzdem gibt es für Lutz nichts anderes: «Wenn die Gesundheit mitspielt, dann werdet ihr mich noch ein paar Jahre regelmässig zwischen Basel und Mailand antreffen.»

«FROHE WEIHNACHTEN»

Micha Dalcol

