



SEV Nr.5

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



20 JAHRE SEV-GATA

Rück- und Ausblick

S. 4 und 5

EDITORIAL von Matthias Hartwich,
SEV-Präsident

Löhne rauf, Prämien runter!

S. 2

Sehen wir uns am 1. Mai auf der Kundgebung? Manche empfinden Mai-Feiern und -Kundgebungen als unzeitgemäss. Das ist nicht so. Es ist eine Gelegenheit, Kolleginnen, Kollegen, Freundinnen und Freunde zu treffen und in lockerer Runde gewerkschaftliche Themen zu diskutieren.

Nicht zu vergessen: Am Anfang des 1. Mai als «Kampftag der Arbeiterklasse» stand der Einsatz für den Acht-Stunden-Tag. Seit Gründung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) in Genf (1919) ist dies auch der Inhalt der ersten ILO-Konvention. Dennoch sind für viele Kolleginnen und Kollegen – nicht nur im öffentlichen Verkehr – Arbeitstage mit zehn und mehr Stunden immer noch «normal». Das gefährdet die Gesundheit des Personals und die Sicherheit der Kun-

dinnen und Kunden. Daher: Der 1. Mai ist immer noch aktuell, immer noch wichtig.

An die Männer und Frauen, die Personen und Güter jeden Tag umweltfreundlich und zuverlässig durch die ganze Schweiz bringen: Ihr habt Arbeitsbedingungen verdient, bei denen ihr gesund bleibt. Euch stehen anständige Löhne zu. Beides gibt es nicht umsonst, dafür müssen wir einstehen. Eine gute Gelegenheit ist die Teilnahme an einer Veranstaltung am 1. Mai.

Für uns im öffentlichen Verkehr geht es darum, die Reihen zu schliessen, um auch politisch eindeutig zu sein – und zwar über Parteigrenzen hinweg: Keine Einsparungen im Regionalen Personenverkehr. Denn das bedeutet, dass der RPV teurer und unattraktiver wird und die Arbeitsbedingungen

schlechter werden. Erhalt des Schienengüterverkehrs, um Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen – auch zum Schutz der Umwelt. Und im Europa-Dossier: Keine Liberalisierung auf Kosten des funktionierenden Schweizer öV-Systems und der Schweizer Lohn- und Arbeitsbedingungen.

Krankenkassenprämien steigen und steigen und wachsen vor allem Familien und Menschen mit normalen Löhnen über den Kopf – daher die Forderung: Prämien runter! Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Schweiz haben viele Jahre nicht die Lohnerhöhungen erhalten, die der von ihnen geleisteten Arbeit entsprechen. Unser Anteil am gesellschaftlichen Reichtum ist seit Jahren gesunken. Das muss sich ändern – daher die Forderung: Löhne rauf! Heraus zum 1. Mai!

GAV-Konferenz

130 Delegierte der Unterverbände diskutieren über den GAV SBB/SBB Cargo.

3

Peko-Wahlen

Kandidierende für Personalkommissionen bei SBB und SBB Cargo stellen sich vor.

7

Ukraine

Gewerkschaften kämpfen gegen Krieg und Liberalisierungsdruck.

13

BLS-Jahres- ergebnis 2023

Der SEV freut sich über die sehr guten Zahlen der BLS: 20,2 Mio. Franken beträgt der Konzerngewinn. Für den SEV ist es wichtig, dass nun Taten folgen und die BLS mehr Geld in die Hand nimmt, um den Personalmangel zu bekämpfen. Löhne und Anstellungsbedingungen müssen konkurrenzfähig bleiben und verbessert werden, damit das Personal nicht abwandert und neue Fachkräfte gewonnen werden können. Auch muss die Sicherheit verbessert werden. Aggressionen gegen das Personal sind erschreckend alltäglich geworden. Nicht nur die Passagiere, sondern auch das Personal will sicher unterwegs sein; da gibt es Handlungsbedarf.

Dumpinggefahr

Das Anfang März vom Bundesrat verabschiedete Mandat für die Verhandlungen mit der EU nimmt eine gravierende Verschlechterung des Lohnschutzes in Kauf: Es schafft das Kautionsystem weitgehend ab, schwächt das Instrument des Verbots, bei festgestelltem Dumping seine Dienste in der Schweiz anzubieten, und verkürzt die Meldefrist, was die Kontrolle von Unternehmen, bei denen Regelverstöße vermutet werden, erschwert. (SGB)

Stromgesetz Ja

Das Stromgesetz ermöglicht es, mehr Strom aus erneuerbaren Energien (Wasser, Sonne, Wind) zu produzieren, was zur Erreichung der Klimaziele notwendig ist. Das Gesetz stärkt die Versorgungssicherheit und damit auch die Sicherheit der Arbeitsplätze in der Schweiz. Dank dem Gesetz wird die Energiewende nicht dem Markt überlassen, sondern hat als Hauptakteur den bewährten Schweizer Service public. Darum empfiehlt der Schweizerische Gewerkschaftsbund ein Ja bei der Abstimmung am 9. Juni.

Schiffsunglück

Das Dampfschiff «Simplon» wurde in der Nacht auf den Samstag, 30. März in Cully (VD) stark beschädigt. Das Ereignis zeigte, wie sehr die Mitarbeitenden der Genfersee-Schiffahrtsgesellschaft CGN an ihren Schiffen hängen, denn viele meldeten sich spontan, um die «Simplon» zu retten. Der SEV dankt allen Personen, die diese Rettung ermöglicht haben, und ist froh, dass weder Personen noch die Umwelt zu Schaden kamen. Eine unabhängige Expertengruppe untersucht nun den Vorfall.



Daniel Lampart, Sekretariatsleiter des SGB: «Ich freue mich immer noch fünf Mal am Tag über den Sieg bei der Abstimmung zur 13. AHV.»

1. MAI 2024

«Die Leute danken den Gewerkschaften»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Daniel Lampart ist Chefökonom und Sekretariatsleiter des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes. Der SGB ist mit 20 einzelnen Gewerkschaften, worunter dem SEV, und rund 370 000 Mitgliedern die grösste Arbeitnehmerorganisation der Schweiz. Ein Interview zum Tag der Arbeit am 1. Mai.

Daniel Lampart, ist der 1. Mai 2024 ein Tag der Arbeit, der in die Geschichte eingeht?

Wenn wir auf den 3. März zurückblicken, sicher. Zum ersten Mal konnten wir Gewerkschaften eine Initiative an der Urne gewinnen, die soziale Verbesserungen mit sich bringt. Die 13. AHV-Rente ist ein wichtiger Beitrag für die Leute, die mit sinkenden Renten kämpfen, weil die Pensionskassen immer weniger bezahlen. Es ist berührend, dass ich einen Monat später immer noch fast täglich auf der Strasse oder im Restaurant von den Leuten angesprochen werde und sie uns Gewerkschaften danken für unser Engagement. Das dürfen wir am 1. Mai noch einmal feiern. Gleichzeitig müssen wir an diesem Tag auch vorausschauen. Als nächstes müssen wir für höhere Prämienverbilligungen kämpfen, dann gegen die missratene Reform des BVG, also gegen eine Verschlechterung bei der Pensionskasse. Das grösste Thema für uns sind die Löhne. Obwohl es der Wirtschaft gut geht, stagnieren die Reallöhne. Seit rund einem Jahrzehnt geht es für mittlere und kleine Einkommen kaum vorwärts. Wegen der Teuerung und den Krankenkassen-Prämien haben viele Leute am Ende des Monats immer weniger im Portemonnaie. Wir müssen uns auf einen heissen Lohnherbst vorbereiten.

Wenn wir jetzt noch mal auf die 13. AHV schauen: Der Bundesrat will die 13. Monatsrente mit einer Erhöhung der Mehrwertsteuer und der Lohnprozente finanzieren. Wie sieht das der SGB?

Eine soziale Finanzierung kam für uns immer in Frage. Das heisst, wir befürworten eine Teilfinanzierung über Lohnprozente. Zusätzlich sollte die 13. AHV von den Kantonen finanziert werden. Dank der 13. AHV werden sie höhere Steuereinnahmen haben und können so einen Beitrag leisten. Was aus unserer Sicht gar nicht geht, ist eine Kürzung der Bundesbeiträge. Positiv ist, dass die 13. AHV-Rente ab Januar 2026

eingeführt wird, unabhängig davon, ob die langfristige Finanzierung geregelt ist oder nicht. Im Moment hat die AHV genug Reserven, um eine zusätzliche Monatsrente zu zahlen.

Die Gewerkschaften werden dafür kämpfen, dass die Finanzierung der AHV nicht noch zu einem weiteren Kaufkraftverlust führt. Eine Erhöhung der Lohnprozente muss folglich mit Lohnerhöhungen einhergehen. Steckt diese Forderung auch hinter dem Slogan des diesjährigen 1. Mai, «Prämien runter, Löhne rauf»?

Genau, für den SGB und alle Gewerkschaften stehen im Moment Reallohnerhöhungen im Vordergrund. Hinzu kommt die Senkung der Krankenkassenprämien. In vielen Kantonen erhalten Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen keine Prämienvergünstigungen und zahlen über 1000 Franken pro Monat für die Krankenkasse. Bereits vor zehn Jahren haben wir an einem SGB-Kongress beschlossen, dass wir dafür kämpfen werden, dass Krankenkassenprämien einen Haushalt nicht mehr als 10% kosten dürfen. Es wäre ein Riesenschritt, wenn wir diese bedeutende gewerkschaftliche Forderung am 9. Juni an der Urne ebenfalls durchbringen.

Es gibt aber leider immer noch Menschen, die trotz Arbeit von ihrem Lohn kaum leben können. An mehreren Orten werden am 1. Mai Mindestlohninitiativen gestartet. Gibt es national auch wieder einen Anlauf?

Wir unterstützen im Moment vorerst kantonale und kommunale Initiativen, die gute Aussichten auf Erfolg haben. Erschreckend ist, dass die Arbeitgeber einen Angriff auf die Mindestlöhne gestartet haben. Sie wollen, dass man über Gesamtarbeitsverträge die existenzsichernden kantonalen Mindestlöhne unterbieten kann. Das Parlament hat einer Motion zugestimmt, die fordert: Wenn ein Mindestlohn in einem GAV tiefer ist als ein kantonaler Mindestlohn, gilt der tiefere Lohn. Damit öffnen die Arbeitgeber Tür und Tor für Armut und Missbrauch. Das ist ein Affront gegenüber der Bevölkerung der Kantone, wo es bereits Mindestlöhne gibt. Wenn die Arbeitgeber gegen Mindestlöhne kämpfen, ist das ein Armutszeugnis für die Sozialpartnerschaft.

Mindestlöhne und GAV sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Leider haben nur ungefähr 50% der Beschäftigten einen GAV. Das muss sich ändern. Wir fordern GAV in Bereichen, bei denen es noch keine oder nur wenige GAV

gibt, zum Beispiel im Detailhandel, in der Langzeitpflege oder bei Kitas. Es ist leider so, dass gerade in sogenannten Frauenberufen, also dort, wo mehr Frauen als Männer arbeiten, die Löhne im Schnitt schlechter sind. Mit einem GAV kann man das endlich ändern.

Ein anderes grosses Projekt ist Europa bzw. die Verhandlungen der Schweiz mit der EU. Wie gross sind die Chancen, dass unsere Positionen ernst genommen werden?

Die SVP hat soeben ihre 10-Millionen-Schweiz-Initiative eingereicht, welche bei einem Ja zu einem Ende der bilateralen Verträge und der Personenfreizügigkeit führen würde. Dagegen werden wir kämpfen, weil der bilaterale Weg und die Personenfreizügigkeit der Bevölkerung viele Vorteile gebracht haben. Umso wichtiger ist es, dass unsere Unterhändler in Brüssel wie die Löwen dafür kämpfen, dass der Lohnschutz erhalten bleibt und wir nicht eine Liberalisierung des Strommarkts und des Schienenverkehrs akzeptieren müssen. Wenn der Bundesrat will, stehen wir für Gespräche zur Verfügung. Verantwortlich dafür ist ausgerechnet ein SVP-Bundesrat, nämlich Guy Parmelin. Bisher hat er keine Verantwortung übernommen.

Noch einmal zum 1. Mai: Feiern wir – dank der Abstimmung vom 3. März – eine Zeitenwende? Eine Wende zurück zum Gemeinschaftlichen, statt dem Profit des Einzelnen?

Die 13. AHV ist ein sehr wichtiger Schritt in diese Richtung, aber es wird uns auch in Zukunft wenig geschenkt werden. Das A und O der Gewerkschaftsarbeit ist, uns für Projekte zu entscheiden, für die wir uns mit letzter Konsequenz einsetzen können, wie wir das bei der 13. AHV erfolgreich getan haben. Ich gehe davon aus, wenn wir das so machen, dass wir weitere grosse Erfolge feiern werden.

Der SEV am 1. Mai

Unter dem Motto «Prämien runter, Löhne rauf» finden in der ganzen Schweiz Veranstaltungen zum 1. Mai statt. Der SEV ist präsent in Biel (Rede von SEV-Präsident Matthias Hartwich), Bern, Chur, Freiburg, Olten, Solothurn, Rapperswil-Jona (Rede von SEV-Vizepräsidentin Valérie Boillat) und Zürich. Den Link zu allen Veranstaltungen findest du auf unserer Webseite www.sev-online.ch.

ERSTE GAV-KONFERENZ SBB / SBB CARGO

Weichenstellung zum GAV 2025: für Stabilität und Sicherheit

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

An einem Freitagmorgen anfangs April nehmen 130 Kolleginnen und Kollegen als Delegierte der SEV-Unterverbände (gesamthaft 150 Anwesende) im grossen Saal im Welpostverein in Bern Platz. Sie kommen zur ersten GAV-Konferenz SBB/SBB Cargo in diesem Jahr zusammen.

Unter den Delegierten sind Vertreterinnen und Vertreter aus allen Sprachregionen der Schweiz und den verschiedensten Berufsgruppen wie beispielsweise Bau- und Rangierpersonal, Kundenbegleiter:innen, Lokpersonal, Kolleginnen und Kollegen aus den Werken und Betriebszentralen, vom Schalter und der Verwaltung.

Das neu aufgestellte Team rund um SEV-Vizepräsident Patrick Kummer ist bestrebt, alle Delegierten zu Wort kommen zu lassen, Diskussionen offen zu gestalten und dennoch mit Effizienz im vorgesehenen Zeitraum durch das dicht gedrängte Programm zu führen. So, dass auch die Kolleginnen und Kollegen aus dem Tessin rechtzeitig den Heimweg antreten können.

An der letzten GAV-Konferenz im 2023 entschieden die Delegierten, dass der GAV SBB/SBB-Cargo verlängert und verbessert werden soll. An diesem Freitagmorgen geht es nun darum, diese Stossrichtung zu bestätigen und zu entscheiden, welche Teilbereiche des GAV es zu optimieren gilt.



Mitwirkung hautnah: Die Delegierten entscheiden über richtungsweisende Anträge.

Patrick Kummer, Vizepräsident SEV informiert einleitend über zwei grosse Herausforderungen bei SBB und SBB-Cargo, die grundsätzlich die Branche des öffentlichen Verkehrs betreffen: Unterbestände in diversen Berufsgruppen und Sicherheitsprobleme im Rangier, in der Kundenbegleitung und in den Werken.

«Vor diesem Hintergrund ist es uns sehr wichtig, mit einer Verlängerung des Ende April 2025 auslaufenden GAV Stabilität zu signalisieren», gibt Patrick Kummer zu bedenken. «In einem zweiten Schritt müssen wir die bestehenden Herausforderungen angehen und den GAV dahingehend punktuell verbessern».

Unter diesem Aspekt werden denn auch zahlreiche Anträge aus den Unterverbänden diskutiert und verabschiedet. Dabei entstehen engagierte – manchmal auch kontroverse – Diskussionen und ein wertvoller, partizipativer Austausch.

Verhandlungen mit SBB/ SBB Cargo: nächste Termine

Im SEV gibt es für die Sozialpartnerschaft mit SBB und SBB-Cargo zwei entscheidende Mitgliederorganisationen: Die GAV-Konferenz ist verantwortlich für Forderungen, Veränderungen und Entscheidungen bezüglich Verhandlungen über den Gesamtarbeitsvertrag. Der GAV-Ausschuss ist zuständig für die Verabschiedung von Lohnforderungen und die Entscheidung über Lohnverhandlungsergebnisse mit SBB und SBB-Cargo. Beide Gremien bestehen aus Kolleginnen und Kollegen, die von den Unterverbänden delegiert werden.

Im August 2024 findet voraussichtlich die nächste GAV-Konferenz statt. Bis dahin führt der SEV Gespräche mit SBB und SBB Cargo bezüglich des weiteren Vorgehens zur Verlängerung und Verbesserung des GAV.

Im September 2024 findet die nächste Sitzung des GAV-Ausschusses statt. Gemeinsam mit den Delegierten des Ausschusses wird der SEV die diesjährigen Lohnforderungen diskutieren und verabschieden. Wie jedes Jahr finden im Herbst die Lohnverhandlungen mit SBB und SBB Cargo statt.

+

-

Das Referendum gegen das neue Spitalfinanzierungsmodell Efas kommt zustande. Am 18. April reicht die Gewerkschaft VPOD die Unterschriften ein. Die Einheitliche Finanzierung von ambulanten und stationären Leistungen (Efas), wie sie vom Parlament beschlossen wurde, will viele Kosten von den Kantonen auf die Krankenkassen verschieben. Es drohen höhere Prämien und zusätzlicher Druck auf das Gesundheitspersonal. Dank dem gewerkschaftlichen Referendum hat das Stimmvolk im Herbst 2024 das letzte Wort.

Die Immobilienlobby will das Mietrecht weiter aufweichen. Die letzte Revision wurde bereits mit einem Referendum bekämpft, über das dieses Jahr abgestimmt wird. Nun kommen zusätzlich zwei parlamentarische Initiativen von Alt-SVP-Nationalrat Hans Egloff aufs Tapet. **Sie wollen die Möglichkeiten einschränken, sich bei Mietbeginn gegen ungerechtfertigte Mietzinserhöhungen zu wehren.** Schon jetzt zahlen Mieter:innen gemäss Mieterinnen- und Mieterverband jährlich über zehn Milliarden Franken zu viel.



Gesundheitskosten und steigende Mieten belasten das Portemonnaie. Referenden sollen Abhilfe schaffen.

SIMON BURGUNDER antwortet

Gigaliner gefährden die Verlagerung

Am 12. März hat das EU-Parlament der EU-weiten Zulassung von Lastwagen bis 25,25 Meter Länge und 60 Tonnen Gewicht zugestimmt. Was bedeutet dieser Entscheid für den Bahngüterverkehr und die Schweiz?

Zwar muss der EU-Ministerrat den Parlamentsentscheid noch bestätigen, doch ist wahrscheinlich, dass die EU-Staats- und Regierungschefs voraussichtlich im Juni grünes Licht für die Gigaliner geben werden.

Für die Schweiz hat dieser Entscheid kurzfristig insofern keine Auswirkungen, als hier nur 40-Töner zugelassen sind. Die EU hat dieses Maximalgewicht mit dem Landverkehrsabkommen (LVA) akzeptiert. Zum Glück!

Es ist aber offensichtlich, dass die grenzüberschreitende Zulassung von Gigaliner für die Schweiz schwerwiegende Folgen hat, auch wenn vorerst keine 60-Töner durchs Land fahren.

Mit Gigaliner können die Transportpreise gesenkt werden, weil mit einem Lkw mehr Ladung transportiert werden kann. Dadurch wird der strukturelle Kostennachteil des Schienengüterverkehrs noch verstärkt. Die Folge ist eine massive Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse, in ganz Europa. Gigaliner tragen also nicht dazu bei, dass weniger CO₂ verpufft wird, sondern mehr! Die Rückverlagerung wird zu einer weiteren Reduktion des Schienengüterverkehrs durch die Schweiz führen. Die breit akzeptierte Verlagerungspolitik wird damit gefährdet, auch im Binnengüterverkehr.

Eine Umrüstung der Güterverkehrsanlagen und des Rollmaterials auf Gigaliner erfordern ausserdem hohe Investitionen. Es wird vor allem der Druck auf die Schweiz zunehmen, 60-Töner zuzulassen!

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

INTERVIEW MIT SEV-GATA-PRÄSIDENT PHILIPP HADORN

«Dass nicht alle Unternehmen d... wollen, führt zu ungleich langen S...

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die SEV-Luftabteilung entstand vor 20 Jahren durch die Integration der Bodenpersonalgewerkschaft GATA in den SEV. 2017 folgte die Gewerkschaft Push. SEV-GATA vertritt heute über 7500 Beschäftigte, vor allem bei der Swiss, bei Swissport und weiteren Anbietern von Dienstleistungen an den Schweizer Flughäfen. Rück- und Ausblick mit Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, der SEV-GATA seit 19 Jahren präsidiert.

Was ist vor 20 Jahren genau passiert?

Philipp Hadorn: Auf den März 2004 lief der Kooperationsvertrag aus, den drei Jahre zuvor die Bodenpersonalgewerkschaft GATA (Groundstaff Aviation Technics and Administration) und der SEV abgeschlossen hatten. Also ging es darum zu schauen: Will man diese Zusammenarbeit auf Probe, dieses Konkubinats, weiterführen und wirklich Fakten schaffen oder nicht? Damals nahm sich der GATA-Vorstand durchwegs Zeit, Angebote verschiedener Gewerkschaften einzuholen. Nach einer Urabstimmung kam dann der SEV zum Handkuss.

Worüber stimmten die GATA-Mitglieder im März 2004 ab?

Sie mussten entscheiden, ob sie Teil des SEV werden wollten. Danach musste der SEV-Verbandsvorstand dem neuen Konstrukt SEV-GATA zustimmen, und im Oktober 2004 fand die Gründungsversammlung statt.

Wie war eigentlich der Kontakt zwischen SEV und GATA zustande gekommen?

Es ist fast eine romantische Geschichte: Die Kooperation wurde 2001 vom damaligen Vizepräsidenten des SEV-Verbandsvorstands, André Graf, vorgeschlagen. Dieser kam aus Basel, und seine Frau Olga war bei der Crossair tätig, wo Mitarbeitende einen GAV wünschten und deshalb die Gewerkschaft GATA gründeten. Sie kamen dann in Zugzwang, einen GAV auszuhandeln, ohne zu wissen wie. Als Olga und andere dies besprachen, kamen sie auf die Idee: Kann uns da der SEV helfen? Und André schaute, dass die Kooperation Realität wurde – kurz vor seiner Wahl zum höchsten SEV-ler.

Und wie bist du SEV-GATA-Präsident geworden?

Ich wurde vom SEV 2002 als Verhandlungsspezialist GAV SBB angestellt. Und weil ich Englischkenntnisse habe, wurde ich gefragt, ob ich auch das Luftverkehrsdossier übernehmen könnte, das zu Beginn noch ein Randdasein fristete, zumal während der Koope-

ration die GATA-Mitglieder noch gar nicht zum SEV gehörten. Diese noch relativ kleine Gruppierung im SEV wurde bald ein bisschen zu meinem Baby, weil ich dachte: Ihre Arbeitsbedingungen sind bedeutend prekärer als beim übrigen kollektiven Verkehr. Für diese Beschäftigten etwas zu erreichen, war für mich ein gewerkschaftlicher Anreiz. Nach drei Jahren als Vizepräsident folgte ich 2005 dem Wunsch, das Präsidium zu übernehmen.

Was waren in diesen 20 Jahren die grössten gewerkschaftlichen Herausforderungen?

Einerseits ist der Luftverkehr ein sehr volatiles internationales Geschäft, denn ein Krisenherd irgendwo, ein Vulkanausbruch oder nur schon Ängste können stets dazu führen, dass das Liniennetz kurzfristig angepasst werden muss, oder dass es zu einem Anstieg der Treibstoffpreise und Verlusten kommt. Daher ist diese Branche extrem anspruchsvoll und spannend. Andererseits war auch die Integration von GATA in den SEV eine Herausforderung, denn die Luftverkehrskultur ist nicht die gleiche wie die Bähnlerkultur. Auch wenn sich der SEV schon gewohnt war, mit den Branchen Pneu, Seilbahnen und Schifffahrt zu arbeiten, ist es bis heute ein laufender Prozess, all diese Arten kollektiver Mobilität auf einen Nenner zu bringen. Dazu kommt, dass es im Luftverkehr zwar internationale Regulierungen gibt, in der Schweiz aber die Arbeitsbedingungen nur wenig reguliert sind und grosse, namhafte Unternehmen keine GAV wollen. Das sind Herausforderungen bis heute.

Dazu kam 2020 die Pandemie, die quasi zu einem zweiten Grounding führte, nach dem Swissair-Grounding vom Oktober 2001 ...

Ja, die Coronakrise zwang viele Swiss-Flugzeuge auf den Boden und hatte verschiedene Facetten: Einerseits war der Luftverkehr in der Schweiz als systemrelevant anerkannt, und es gab öffentliche Mittel, die den Betrieb absicherten. SEV-GATA setzte sich für Bundesgarantien für Bankdarlehen an die Swiss ein und für die Verlängerung der staatlichen Kurzarbeitsentschädigungen. Andererseits musste das Personal viele Opfer bringen, zum Beispiel bei Kurzarbeit in der Regel auf 20 Prozent des Lohns verzichten. Bei der Swiss erreichten wir, dass sie bis 30. Juni 2020 die Lohnkürzung ausglich und bei Löhnen unter 4000 Franken im Monat auch weiterhin. Wir akzeptierten Frühpensionierungen und freiwillige Pensensreduktionen nebst natürlicher Fluktuation. Und Anfang 2001 vereinbarten wir einen «Krisen-GAV» mit sozialverträglichen Einsparungen beim Personal im Gegenzug zum Versprechen der Swiss, mit der ganzen Belegschaft durch die Krise zu gehen, um für



Rund 1500 Angestellte und Angehörige protestieren am 11. September 2020 am Flughafen Zürich gegen den Abbau von Löhnen und Sozialleistungen bei Swissport.

den Wiederaufschwung bereit zu sein. Doch dann kam ein neuer CEO, der nicht mehr zu diesem Wort stand, sondern aufgrund seiner Fehleinschätzungen entgegen unseren klaren, fundierten Argumenten eine Massenentlassung durchführte, was nachhaltig negative Folgen hatte für das Personal und den ganzen Betrieb bis heute. Entsprechend unserer Prognose nahm die Nachfrage rasch wieder zu und ist heute beinahe gleich gross wie vor der Pandemie. So kam es, dass Mitarbeitende schlichtweg fehlten und auch nicht so einfach zu rekrutieren waren und extreme Leistungen erbringen mussten, die eigentlich unzumutbar wären. Das gilt zum Teil bis heute, denn noch immer fehlen Leute. Auf das Betriebsergebnis wirkte sich der Personalabbau groteskerweise sehr positiv aus: Mit weniger Leuten mehr Gewinn einzufahren dank der Absage nicht ausgelasteter Flüge funktionierte.

Was waren die grössten Erfolge für SEV-GATA in den letzten 20 Jahren?

Erfolge hatten wir sicher dort, wo wir GAV neu erarbeiten konnten. Das Spannende war, dass die bei der Crossair gegründete GATA bei der Swissair nach deren Grounding im Oktober 2001 und deren faktischen Übernahme durch die Crossair über Nacht zur stärksten Bodenpersonalgewerkschaft wurde. Die Nachfolgesellschaft Swiss, die am 1. März 2002 startete, brauchte einen GAV für das ganze Bodenpersonal, und da konnten wir angepasste kollektive Vereinbarungen erreichen – und nach mehreren Massenentlassungen auch wieder eine gewisse Stabilität für das Personal. Mit Swissport und anderen Unternehmen konnten wir auch erfolg-

reich GAV abschliessen und Lohnverhandlungen führen. Zum Beispiel war der Lohnabschluss bei der Swiss für 2023 der beste weit über den Organisationsbereich des SEV hinaus. Ein Erfolg war auch, dass GATA vor 20 Jahren überhaupt in den SEV kam: Das war eine Anerkennung der Leistungen des SEV als starke Transportgewerkschaft. Dies gilt auch für eine weitere Integration in SEV-GATA, die Organisation Push, die der SEV-Kongress 2017 guthiess und besonders bei Swissport einen Mitgliederzuwachs brachte.

Was waren die grössten Tiefs?

Sicher die Massenentlassungen in den ersten Jahren der Swiss. Bereits nach dem Swissair-Grounding wurde die halbe Belegschaft in die Wüste geschickt, und es folgten drei weitere Massenentlassungen, welche – anders als die vierte Massenentlassung während der Pandemie – noch ein wenig nachvollziehbar waren, weil damals das Geschäft wirklich am Boden lag. Das war ein Horror für die ganze Branche. Ich war auch einer derjenigen, die damals statt Sommerferien zu machen mit den Entlassenen in Einzelgesprächen nach Lösungen suchten. Für die Betroffenen war das eine dramatische Situation, die wir mit Sozialplänen immerhin erheblich abfedern konnten. Sozialpläne bieten wenigstens eine Linderung bei Krisensituationen.

Der Klimawandel ist eine grosse Herausforderung für den Luftverkehr. Wie entwickeln sich seine klimaschädlichen Emissionen?

Zwar sind auch andere Mobilitätsformen klimaschädlich, doch die Emissionsmengen des Luftverkehrs sind zurzeit noch besonders gross.



Die Beitritte von GATA und Push waren für den SEV eine Anerkennung seiner Leistungen als starke Transportgewerkschaft.

PHILIPP HADORN
Präsident SEV-GATA

CHRONOLOGIE

24 Jahre GATA

Markus Fischer. Die Geschichte der SEV-Luftabteilung begann schon vier Jahre vor ihrer eigentlichen Gründung mit der Entstehung der Hausgewerkschaft GATA bei der Regionalfluggesellschaft Crossair. Dass sie mal die grösste Schweizer Bodenpersonalgewerkschaft z. B. bei der Swiss werden würde, ahnte damals niemand.

- **Juli 2000:** Crossair-Mitarbeitende gründen die Groundstaff Aviation Technics and Administration.

- **1. März 2001:** GATA und SEV vereinbaren dreijährige Kooperation.

- **2. Oktober 2001:** Weil die Swissair insolvent ist, bleiben ihre Flugzeuge am Boden. Banken, Bund und Kantone schiessen Geld ein, doch Tausende Mitarbeitende verlieren ihre Stelle. Die Führung geht faktisch an die Crossair über, und auf deren Grundlage wird eine Nachfolgesellschaft vorbereitet. Für deren Bodenpersonal wird GATA zuständig.

- **1. März 2002:** Start der Swiss mit 10 500 Stellen – wovon bis Mitte 2006 noch die Hälfte übrigbleibt.

- **April 2002:** Erster Bodenpersonal-GAV bei der Swiss.

- **März 2004:** Die GATA-Mitglieder stimmen für die Integration in den SEV.

- **30. September 2004:** Swiss kündigt den Bodenpersonal-GAV.

- **28. Oktober 2004:** Versammlung zur Gründung von SEV-GATA.

- **14. März 2005:** SEV-GATA protestiert gegen Massenentlassungspläne der Swiss und gegen Verschlechterungen beim GAV. Am 31. März kommt dann ein GAV ohne Verschlechterungen zustande.

- **22. März 2005:** Lufthansa einigt sich mit den Grossaktionären der Swiss auf deren schrittweise Übernahme in den Lufthansa-Konzern und garantiert die Beibehaltung des Hubs Zürich und der Marke Swiss.

en GAV piessen»



ELISA LANTHALER

PABLO GUARINO, GEWERKSCHAFTSSEKRETÄR SEV

« Wir haben Schritt für Schritt ein Netzwerk aufgebaut »

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Am Flughafen Genf ist SEV-GATA seit 20 Jahren präsent. Im Juli 2017 löste die Integration des Personalverbands Push mit fast 500 Mitgliedern einen Beschleunigungsschub aus, und der SEV brachte sein gewerkschaftliches Know-how ein.

Seit den Anfängen von SEV-GATA gab es Mitglieder am Internationalen Flughafen Genf und bald auch eine Genfer Vertretung im SEV-GATA-Vorstand. Die meisten Mitglieder arbeiteten bei der Swiss. In Genf wurden regelmässig Versammlungen abgehalten. Mit der Integration von Push im Jahr 2017 hob die SEV-Präsenz in Genf ab. Um die letzten sieben Jahre zu bilanzieren, sprachen wir mit den drei Gewerkschaftssekretären, die chronologisch in Cointrin aufeinander folgten: Tony Mainolfi, Patricia Alcaraz und Pablo Guarino.

Wie kam es 2017 in Cointrin zur Integration von Push in SEV-GATA?

Tony Mainolfi: Push hatte drei GAV unterzeichnet, jene bei Swissport, Piora (woraus Engie hervorging, dann Equans der Bouygue-Gruppe) und ISS. Später übernahm Vebege den ISS-Vertrag. Am 1. Juli 2017 traten die Mitglieder des Personalverbands Push nach einer Abstimmung mit 99% Ja-Anteil und der Zustimmung von SEV-GATA dem SEV bei. Das ursprüngliche Ziel bestand darin, dass der SEV seine Professionalität anbieten wollte, und Push mit seinen 500 Mitgliedern sollte es dem SEV ermöglichen, den Organisationsgrad in der Luftfahrt zu erhöhen. Die Herausforderung war ebenso spannend wie schwierig in einem Bereich, in dem der gewerkschaftliche Organisationsgrad niedrig und die Personalfuktuation hoch ist.

Patricia Alcaraz: Die Unternehmenswechsel und das Gerangel um Aufträge zeigen, dass wir es mit knallharten multinatio-

nalen Konzernen im Wettbewerb zu tun haben. Diese wollen sich meist nicht durch einen GAV binden, da Ausschreibungen oft durch Dumping auf dem Rücken von prekär Beschäftigten gewonnen werden.

Pablo Guarino: Wir sind von einem Verband, der von den Mitgliedern neben dem Vollzugskostenbeitrag fünf Franken pro Monat verlangte, zu einer Gewerkschaft übergegangen, die nach und nach 18 Franken 50 verlangte und ihre Arbeitsmethode grundlegend änderte. Wir machten Gewerkschaftsarbeit, wie wir sie im SEV kennen, indem wir die Mitglieder über die Vereinbarungen abstimmen liessen. Das war alles andere als selbstverständlich. Es gab einige Austritte.

Wie habt ihr euch in diesem eher feindseligen Umfeld organisiert?

TM: Aus den Treffen mit der Belegschaft entstehen Forderungen. Wir hatten eine aktive Basis in Genf. Es fanden regelmässige Kontakte mit den Unternehmen statt. 2018 wandten sich mehrere Kolleg:innen mit einfachen Fragen an uns oder baten um Begleitungen bei Streitigkeiten mit Unternehmen. Bei Swissport wandten sich die Beschäftigten der VIP-Lounges an uns. Ein Sammelbrief an die Geschäftsleitung, der von über 30 Beschäftigten – also fast allen – unterzeichnet wurde, brachte die Probleme mit den Vorgesetzten zur Sprache. Es ging darum, eine Funktionsweise einzuführen, die sich auf die Arbeit vor Ort stützt, sowie auf die Delegierten von den Unternehmen, um klare Mandate zu erhalten.

PA: 2019 waren es die Supervisoren von Swissport, die sich an uns wandten.

Die Pandemie verpasste dem Flugverkehr einen grossen Dämpfer ...

PG: ... und den Fortschritten bei den GAVs. Swissport zum Beispiel nutzte die Gesundheitskrise, um die Beschäftigten vor die Wahl zu stellen, entweder entlassen zu werden oder einen neuen Billigvertrag zu unter-

schreiben, was einen Monat lang zwischen Januar und Februar 2021 eine gewaltige Mobilisierung mit sehr vielen Versammlungen und Aktionen auslöste, mitten in der Pandemie. In Genf gab es viel weniger Entlassungen als in Zürich, denn in Genf haben sie den Aufschwung antizipiert – wobei wir trotzdem bis heute mit Problemen aufgrund unzureichender Personalplanung zu kämpfen haben.

Auf gewerkschaftlicher Ebene erlebten wir seit der Pandemie eine GAV-Kündigung, einen vertragslosen Zustand und kurzfristige «Krisen-GAVs», die sich aneinanderreihen, bis wir heute bei Swissport wieder bei einem GAV mit «normaler» Laufdauer angekommen sind. Aber es gab vier Jahre der Instabilität. Bei ISS gab es eine GAV-Kündigung und dann einen neuen GAV bei Vebege, den wir uns hart erkämpfen mussten. Equans wurde innerhalb kurzer Zeit von mehreren Firmen aufgekauft. Es gab also enorm viele Veränderungen in sehr kurzer Zeit. Das ist eine der Schwierigkeiten, wenn man es schafft, etwas Stabiles aufzubauen. Auch auf der Führungsebene gibt es schnelle Wechsel.

Wie sieht eure Siebenjahresbilanz aus?

TM: Es gab einen Kulturwandel. Push hatte keine wirklichen Strukturen, und alles beruhte auf zwischenmenschlichen Beziehungen, besonders um Henri-Pierre Mullner, der vor Ort anwesend und Vorstandsmitglied war und in den Ruhestand ging. Das änderte sich mit dem Beitritt zum SEV, der auf der Grundlage von Mandaten arbeitet, die formell von Versammlungen erteilt werden.

PG: Der SEV brachte in der Tat sein gewerkschaftliches Know-how ein. Unsere Kolleg:innen erhalten Einladungen zu Versammlungen, die Forderungskataloge erstellen, und können dann mit dem Stimmzettel, den sie zu Hause erhalten, ihre Meinung zum erzielten Ergebnis äussern. Diese Gewerkschaftsarbeit ist ein echter Mehrwert für die Menschen, weil sie mitmachen und mitentscheiden können.

Neu investiert die Branche aber massiv in den Klimaschutz. Die Swiss zum Beispiel hat unter dem bisherigen CEO überdurchschnittliche Massnahmen zur Emissionssenkung getroffen, auch am Boden. Generell werden heute bereits erneuerbare Treibstoffe beigemischt, und die Forschung und Pilotprojekte zur Nutzung erneuerbarer Energien laufen auf Hochtouren. Es gilt in diesem internationalen Geschäft sicherzustellen, dass global Pflöcke eingeschlagen werden. Seitens Gewerkschaften haben wir diesbezüglich via ETF und ITF weitgehend Konsens, was seitens Industrie leider noch nicht der Fall ist.

Sonstige aktuelle Herausforderungen für SEV-GATA?

Die Unternehmen versuchen zunehmend, die wirtschaftlichen Risiken ihres volatilen Geschäfts auf die Mitarbeitenden abzuwälzen, indem sie ihnen einen möglichst tiefen Basislohn geben und dazu eine Gewinnbeteiligung, wenn es gut läuft, aber nichts, wenn es schlecht läuft. Dagegen wehren wir uns mit gewissem Erfolg. Dazu kommt noch die Problematik, dass wir noch nicht ausreichend Unternehmen in Vertragspartnerschaften führen konnten. Daraus folgen ungleiche Spiesse, beispielsweise Swissport sieht sich einer vertragslosen Konkurrenz gegenüber. Das versuchen wir zu ändern, sogar mit unseren Sozialpartnern zusammen. Auch der Flughafen Zürich sollte endlich vernünftig werden und mit uns einen GAV abschliessen. Unser Fokus bleiben sichere Arbeitsplätze zu guten Arbeitsbedingungen. Dafür setzen wir uns in aller Konsequenz ein, und da gibt es noch einiges zu tun.

- **2008:** Auslagerung der Swiss Technik in die Lufthansa Technik Switzerland (LTSW). SEV-GATA erreicht dort 2009 einen GAV. 2012 baut LTSW viele Stellen ab und schliesst den Standort Basel 2013. Mitarbeitende wechseln zum Teil zur Swiss, für andere tritt der Sozialplan in Kraft.
- **Dezember 2012:** Vertrag mit der Swiss zum Lohngleichheitsdialog.
- **Mai 2015:** Die Swiss stellt den Flugbetrieb in Basel ein.

- **2016:** Die Swiss macht hohe Gewinne und baut die Flotte aus, SEV-GATA fordert mehr Personal.
- **1. Juli 2017:** SEV-GATA integriert den Personalverband Push mit rund 500 Mitgliedern: in Zürich vor allem bei Swissport und SBS, in Genf bei Swissport, ISS und Piora – wo SEV-GATA damit Sozialpartner wird.
- **Mai–November 2018:** GAV-Verhandlungen bei Swissport und SBS in Zürich.

- **Ab März 2020:** Die Coronapandemie schränkt den Luftverkehr stark ein. SEV-GATA macht sich für Kurzarbeitsentschädigungen und Bundeshilfe stark, der Bund gibt der Swiss Garantien für Bankdarlehen. Im März 2021 schliesst SEV-GATA mit der Swiss einen Krisen-GAV ab. Dennoch nimmt die Swiss ab Mai eine Massenentlassung vor. Diese führt zu Personalmangel, sobald wieder mehr geflogen wird – bis heute.

- **11. September 2020:** Am Zürcher Flughafen protestieren 1500 Leute gegen die Verschlechterung des Swissport-GAV. Im Dezember kommt dann ein «Krisen-GAV» zustande.
- **Oktober 2020 bis Juli 2021:** Vertragsloser Zustand bei Swissport Genf, es folgen Änderungskündigungen und eine monatelange Mobilisierung des Personals. Erst nach einem Streik am 14. Juli 2021 und dank Vermittlung des Kantons Genf wird ein

Krisen-GAV möglich. Im März 2022 wird ein neuer GAV abgeschlossen.

- **23. Juli 2022:** In Kloten protestieren erneut über 200 Swissport-Mitarbeitende. Im Oktober nimmt das Personal dann einen neuen GAV an.
- **2023:** Nach einem ausgezeichneten Lohnabschluss bei der Swiss für 2023 und zusätzlichen Lohnverbesserungen für das Technikpersonal sind die Lohnverhandlungen 2024 bei der Swiss schwierig, ebenso bei Swissport.



ERIC ROSET

Januar 2021: Mitten in der Pandemie kämpfen die Beschäftigten von Swissport Genf mit Würde gegen Dumpingverträge.

EVG JUGENDKONFERENZ

Demokratische Grundrechte verteidigen

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Am 25. und 26. März 2024 fand in Frankfurt am Main die Bundeskonferenz der EVG Jugend statt. Auf der Tagesordnung standen Neuwahlen in den Bundesvorstand – darunter die Wahl einer neuen gleichberechtigten Doppelspitze – und über hundert Anträge. Mit dabei war eine Delegation der SEV Jugend.

Die Delegierten beschliessen höhere Streikgelder, ein Tarifvertrag für alle, die Schaffung von Ausbildungsplätzen, aber auch politische Bildung für die Jugend sowie Massnahmen gegen den Rechtsrutsch in Landes- und Bundestagswahlen. Der Kampf gegen rechts zieht sich denn auch als roter Faden durch die Konferenz.

Über 100 Delegierte aus allen Landesverbänden, aber auch Gäste finden sich am 25. und

26. März im Gewerkschaftshaus in Frankfurt am Main ein. EVG-Jugendsekretär Hussein Khamis eröffnet die Bundeskonferenz und appelliert an die gesellschaftspolitische Verantwortung: «Wir müssen die demokratischen Grundrechte verteidigen und für unsere Rechte aufstehen.» Demokratie und soziale Gerechtigkeit sind wichtige Themen der Konferenz. «Es darf nicht sein, dass sich grosse Unternehmen auf Kosten unserer Mitarbeitenden die Taschen vollstopfen; dagegen werden wir antreten, kämpfen und gewinnen», so Khamis.

EVG im Kampf gegen rechts

Frank Hauenstein, Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands der EVG, findet deutliche Worte, wenn es um den Kampf gegen Rechtspopulismus und Demokratiefindlichkeit geht. «So was, wie heute stattfindet, würde nicht mehr stattfinden, wenn eine rechtsradikale AfD übernehmen würde». Nicht von ungefähr



Stefanie Fürst, SEV-Gewerkschaftssekretärin Jugend, am Bundeskongress der EVG Jugend.

hatte der EVG-Bundesvorstand bereits im Jahr 2019 beschlossen, dass AfD-Mitglieder sowie Mitglieder von ähnlichen Parteien und Gruppierungen nicht in der EVG willkommen sind, weil deren Positionen und Ziele nicht mit jenen der EVG vereinbar sind. Umso wichtiger sind aus Sicht der EVG die bevorstehenden Europawahlen und vor allem eine hohe Wahlbeteiligung. Hier setzt Hauenstein auch auf die EVG Jugend, die mit Wahltreffen zur Mobilisierung beitragen kann.

Nachwuchs stärken

Immer wieder kommen die Delegierten auf die Ausbildungsplätze zu sprechen, wie wichtig deren Erhalt und die Schaffung von neuen Ausbildungsplätzen ist. Überhaupt soll die Jugend mehr einbezogen werden: Dass Nachwuchskräfte stärker an den Tarifrunden partizipieren sollen, ist eine von zahlreichen Forderungen, die in Form von Anträgen zuhanden des

EVG-Bundesvorstands überwiesen werden. Immer wieder wird auch der Bogen zwischen Sozial- und Klimapolitik geschlagen: «Die Zugänglichkeit für alle Bevölkerungsgruppen zum öffentlichen Verkehr kommt vor der kapitalistischen Gewinnlogik», ist etwa von einem Antragsteller zu hören.

Erfahrungsaustausch und neue Ideen

Die SEV Jugend profitiert von der Gelegenheit, sich zu vernetzen und Erfahrungen mit der Schwestergewerkschaft auszutauschen. Gewerkschaftssekretärin Stefanie Fürst spricht für die SEV Jugend. «Die SEV Jugend steht hinter den Anliegen der EVG und zeigt sich solidarisch mit den Kolleginnen und Kollegen von DB Cargo». Nach einem bereichernden Erfahrungsaustausch reist die SEV-Delegation mit neuen Ideen im Gepäck in die Schweiz zurück. Der Austausch geht weiter, eine Gegeneinladung ist bereits in Planung.

LINK ZUM RECHT

Opferrechte im Strafverfahren

§ SEV Rechtsschutzteam
zeitung@sev-online.ch

Ruedi ist Kundenbegleiter bei der SOB. Während einer routinemässigen Fahrausweis- kontrolle wird er von einem Fahrgast unvermittelt tätlich angegriffen. Glücklicherweise kann die herbeieilende Transportpolizei die Situation schnell klären und Ruedi kommt mit einer Prellung davon. Im Hinblick auf die strafrechtliche Aufarbeitung stellen sich Ruedi nachfolgend Fragen.

Ruedi möchte eine strafbehördliche Untersuchung des Vorfalls erwirken – was muss er tun?

Es liegt auf der Hand, dass sich der Fahrgast strafbar gemacht hat, indem er Ruedi in seiner Funktion als Kundenbegleiter eines öffentlichen Verkehrsunternehmens tätlich angegriffen hat. Dabei handelt es sich um ein sogenanntes Offizialdelikt, das heisst, die Strafverfolgungsbehörden müssen (auch ohne Strafantrag) die Strafverfolgung einleiten, sobald sie Kenntnis vom Vorfall erlangt haben. Ein Strafverfahren muss also unabhängig davon eröffnet werden, ob Ruedi einen Strafantrag stellt oder nicht. Ratsam ist es hingegen, nach Möglichkeit umgehend Beweise zu sichern, etwa die Sicherung allfälliger Videoaufnahmen zu beantragen und die Personalien möglicher Zeugen zu erfassen.

Als sich Ruedi gegen den Angriff des Fahrgastes zur Wehr setzte, ging im Handgemenge seine Armbanduhr kaputt. Kann er vom Täter den Ersatz des Schadens verlangen?

Ruedi hat die Möglichkeit den Ersatz des Schadens im Rahmen des Strafverfahrens

von Täter einzufordern. Erforderlich ist hierfür, dass er den Schaden genau beziffert und dass er gegenüber den Strafbehörden (Polizei oder Staatsanwaltschaft) erklärt, dass er vom Täter im Strafverfahren Schadenersatz fordern will. In der Regel stellen die Strafbehörden hierfür spezielle Formulare zur Verfügung. Diese Erklärung muss spätestens bis zum Abschluss des Vorverfahrens abgegeben werden.

Der Vorfall hat Ruedi verunsichert und er befürchtet, dass sich der Täter wegen dem anstehenden Strafverfahren bei ihm rächen bzw. bei ihm zu Hause einen Besuch abstatten könnte. Kann Ruedi verlangen, dass seine Personalien im Strafverfahren nicht preisgegeben werden?

Die Strafprozessordnung sieht vor, dass unter bestimmten engen Voraussetzungen die Personalien von Verfahrensbeteiligten im Strafverfahren nicht bekannt gegeben werden. Dass dieser Schritt aber eine wesentliche Beschränkung der Verteidigungsrechte des Täters zur Folge hat, wird dem Antrag des Opfers um Anonymität nur ausnahmsweise stattgegeben. Nämlich dann, wenn die Offenlegung der Personalien des Opfers mutmasslich zu einer erheblichen Gefahr für Leib und Leben des Opfers oder seiner Angehörigen führen würde. Eine erhebliche Gefahr für Leib und Leben ist etwa anzunehmen, wenn Morddrohungen gegen den Verfahrensbeteiligten selbst oder einen Angehörigen ausgesprochen wurden, bereits entsprechende Angriffe erfolgten oder solche angesichts des Milieus, in dem sich die betreffende Person bewegt, ernsthaft zu befürchten sind. Ob im vorliegenden Fall eines dieser Voraussetzungen erfüllt ist, wird die Verfahrensleitung entscheiden müssen.

PENSIONS KASSE SBB

Weitblick zahlt sich aus

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Die Pensionskasse der SBB ist gesund. Die Pensionierten haben soeben eine Prämie von 1000 Franken erhalten. Die Aussichten bleiben positiv. Interview mit Aroldo Cambi, Präsident des Stiftungsrats PK SBB.

Vor einem Jahr hast du von einem «Annus horribilis», einem schrecklichen Jahr 2022 im Anlagenbereich gesprochen. Wie war das Jahr 2023?

Das Gegenteil war der Fall. 2023 war aus Anlagesicht ein sehr gutes Jahr. Unsere Anlagen haben eine überdurchschnittliche Performance hingelegt, konkret haben wir eine Rendite von 6,5% erwirtschaftet. Wir konnten mehr an alle Versicherten ausschütten. Zudem haben wir allen Pensionierten eine einmalige Prämie von 1000 Franken ausbezahlt.

Einmalzahlungen sind etwas Schönes, doch sie sind, wie der Name sagt, einmalig. Wäre es nicht nachhaltiger einen automatischen Teuerungsausgleich bei den Pensionskassenrenten einzuführen?

Das Thema «automatischer Teuerungsausgleich» ist immer noch auf dem Tisch. Wir haben uns überlegt, statt einer einmaligen Prämie, eine dauerhafte Auszahlung vorzunehmen. Da müssen wir aber sehr langfristig rechnen, d. h. wir sprechen dann von Auszahlungen über einen längeren Zeitraum; also von der durchschnittlichen Lebenserwartung der Pensionierten. Dann hätten wir den Pensionierten pro Jahr etwa 50 Franken ausbezahlt. Wir haben uns dann für das einmalige Geschenk von 1000 Franken entschieden. Wir arbeiten daran, auch in Zukunft die Versicherten an den Gewinnen beteiligen zu können.

Wird das möglich sein? Im Moment scheint eine Krise die nächste zu jagen. Kannst du überhaupt Voraussagen machen?

Wir müssen mit Krisen, mit geopolitischen Spannungen leben. Es gibt aber auch Anzeichen dafür, dass sich die Weltwirtschaft wieder positiv entwickelt. Vor einem Jahr lag die Inflation in den USA und vielen EU-Ländern zwischen 6 und 10%. Jetzt sind es knapp über 2%, also sprechen wir wieder von einer gesunden Teuerung. In der Schweiz sind wir sogar darunter. Soeben hat die Schweizerische Nationalbank den Leitzins gesenkt. Auch das ist ein Anzeichen dafür, dass die Wirtschaft wieder auf Kurs ist.

Wir haben die Anlagestrategie bei der PK SBB leicht modifiziert. Wir haben eine moderate Erhöhung der risikobehafteten Anlagen durchgeführt. Das bringt uns langfristig mehr Rendite. Das ist zwar etwas risikoreicher, doch wir haben eine gute Risikofähigkeit. Unser Deckungsgrad ist im Moment komfortabel. Selbstverständlich bleiben wir vorsichtig. Wir haben eine sehr breit aufgestellte Anlagekommission mit einem hohen Fachwissen, die dafür sorgt, dass wir keine unnötigen Risiken eingehen und schlau investieren.

Wie sieht es eigentlich beim Stiftungsrat aus? Dieses Jahr stehen die Neuwahlen an, die alle vier Jahre stattfinden.

Im Stiftungsrat läuft die Zusammenarbeit sehr gut. Wir sind eine sehr erfahrene Gruppe mit viel Know-how. Das heisst, wir müssen dafür sorgen, dass wir Kontinuität haben. Es ist sehr wichtig für die Stabilität und den Erfolg der PK SBB, dass sich das nach vier Jahren nicht verändert. Mit anderen Worten: Die Kandidierenden, die wir vorschlagen, müssen gewählt werden. Dann profitieren am Schluss alle.



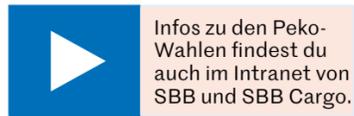
PEKO-NACHWAHLEN BEI SBB UND SBB CARGO

Bisher Gewählte und E-Voting

SEV/Fi
juerg.hurni@sev-online.ch

Die Nachwahlen für die Personalkommissionen von SBB und SBB Cargo sind einen Schritt weiter: Nachdem sich bis 11. März Kandidierende für die vakanten Sitze melden konnten, steht nun fest, wer wo still gewählt wurde und wer wo zu Kampfwahlen antritt.

Nachfolgend sind die in «stiller Wahl» Gewählten aufgelistet. Einige Peko-Sitze bleiben bis zu den nächsten Nachwahlen vakant. «Wir gratulie-



ren den Gewählten herzlich zur Wahl und freuen uns auf eine gute, enge Zusammenarbeit mit ihnen und ihren Peko», sagt Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni, der beim SEV die Peko-Wahlen koordiniert.

Division Personenverkehr

- **Peko Fläche Markt Personenverkehr, Wahlkreis Markt VS/VGB Zürich:** gewählt ist Reto Brunner (SEV); **Wahlkreis RIDA:** gewählt ist Markus Frei (SEV), Disponent.
- **Peko Fläche Produktion Personenverkehr, Wahlkreis UHR-Werke Bellinzona:** gewählt ist Claudio Induni (SEV), Verantwortlicher für operative Anforderungen; **UHR-Serviceanlagen Zürich:** gewählt ist Heinz Andreas Willi (SEV),

Instandhaltungstechniker Level 3; **UHR-Serviceanlagen Helpdesk und Fahrzeugdiagnose:** gewählt ist Vincent Niklaus (SEV), Technischer Assistent; **UHR-Werke Yverdon:** gewählt ist Adrien Perroulaz (SEV), Produktionstechniker Level 3; **Kundenbegleitung Ost:** gewählt ist Dominique Schmid (SEV), Kundenbegleiterin.

Division Infrastruktur

- **Peko Fläche Fahrplan und Betrieb (FUB), Wahlkreis Support:** gewählt ist Andreas Schnell (SEV), Spezialist Einsatzzentrale Intervention; **Wahlkreis Betriebsführung Region West:** gewählt ist Nicolas Poex (SEV), Zugverkehrsleiter. **Peko Fläche Verfügbarkeit und Unterhalt (VU), Wahlkreis Region Mitte:** gewählt ist

Philipp Thalmann (SEV), Senior Techniker SAI; **Wahlkreis VU-Region Süd:** gewählt ist Jan Zimmermann (SEV), B100, Sicherheitschef, Spezialmonteur Fahrleitung.

SBB Cargo

- **Peko Fläche, Wahlkreis Aarepark:** gewählt ist Bruno Hirter (SEV), Fachspezialist KV-IT-Systeme.

E-Voting bis 21. Mai

Am 19. April erhalten alle Wahlberechtigten in den Wahlkreisen, wo schriftliche Wahlen stattfinden, eine E-Mail-Nachricht auf den persönlichen SBB-Account zugestellt. Diese enthält die persönlichen Zugangsdaten und das persönliche Passwort für das E-Voting. Damit kannst du auf deinem PC, Laptop, Tablet oder

Smartphone abstimmen. Sobald die Eingaben abgeschlossen sind, verfällt der Zugang und das Passwort. Gewählt werden kann bis 21. Mai.

Wähle die SEV-Kandidaten, denn sie können dank ihrer Vernetzung im SEV und dessen Unterstützung ihre Arbeitskolleginnen und -kollegen kompetent und stark vertreten.

SEV-Zuständige für Fragen zu den Peko-Wahlen

- **Personenverkehr:** Jürg Hurni, juerg.hurni@sev-online.ch
- **Infrastruktur:** Urs Huber, urs.huber@sev-online.ch
- **Immobilien und Konzernbereiche:** Susanne Oehler, susanne.oehler@sev-online.ch
- **Cargo:** Philipp Hadorn, philipp.hadorn@sev-online.ch

Wahlen bei Cargo

Im Wahlkreis Ost der Peko Fläche (1 Sitz) treten diese zwei SEV-Kandidaten gegeneinander an:



Simon Müller, B100 Level 2; seine Motivation: *Wertschätzung des Personals und eine kompetente Personalvertretung*; **Muhamedin Rustemi**, RCP-Spezialist; seine Motivation: *Ich möchte gern Vermittler zwischen Mitarbeitenden und Unternehmen sein; das ist sicherlich auch ein guter Schritt vorwärts, um mich persönlich weiterzuentwickeln.*

Wahlen beim Personenverkehr

In folgenden drei Wahlkreisen der Peko Fläche Produktion Personenverkehr treten diese SEV-Kandidaten an:

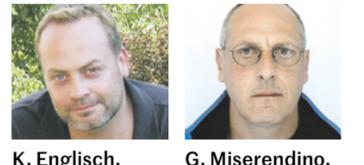
- **Im Wahlkreis UHR-Werke Olten (1 Sitz):** **Stipo Risonjic**, Coach Qualität und Kompetenzen; seine Motivation: *Ich möchte meinen Beitrag zur Verbesserung der Situation für Arbeitnehmer und Arbeitgeber leisten.*

ker; seine Motivation: *Ich denke, man sollte alle Mitarbeitenden bestmöglich unterstützen. Ich möchte aber einen guten Dialog mit der Geschäftsleitung führen.*

- **Wahlkreis Security und Transportpolizei (1 Sitz):** Der SEV unterstützt **Lukas Neumaier**, Transportpolizist; seine Motivati-

on: *Bei meiner aktuellen Arbeit bin ich äusserst daran interessiert, bestmögliche Arbeitsbedingungen für uns Mitarbeitende zu erhalten. Aus meiner Sicht kann ich am sinnvollsten über die Personalkommission Verbesserungen für uns Mitarbeitende erreichen.*

on: *die Interessen der «kleinen Leute» immer wieder mit Füssen getreten. In der Kandidatur als Peko-Mitglied sehe ich ein geeignetes Mittel, dieser Entwicklung mit meiner ganzen Kraft entgegenzutreten.*



Karsten Englisch, Schichtleiter; seine Motivation: *Ich habe mich schon immer für meine Kollegen, für Gleichstellung, Fairness und Gerechtigkeit im Rahmen meiner Möglichkeiten eingesetzt, weil das so in meinem Naturell liegt. Durch die Peko habe ich mehr Möglichkeiten, meiner Stimme Gehör zu verschaffen.*

- **Peko Division Produktion Personenverkehr, Wahlkreis UHR (1 Sitz):**

Heinz Ruf, Sachbearbeiter HD FSW Bern; seine Motivation: *Seit jeher habe ich mich für die Bedürfnisse meiner Arbeitskollegen eingesetzt und habe mit meinen bald 24 Jahren SBB-Erfahrung ein gutes Netzwerk aufgebaut, welches mir in dieser Tätigkeit sicher weiterhelfen wird. Ich freue mich auf die Herausforderung.*

Wahlen bei Infra

Bei SBB Infrastruktur gibt es in folgenden drei Wahlkreisen Kampfwahlen zwischen SEV-Mitgliedern und anderen Kandidaten:

- **Peko Division Infrastruktur, Wahlkreis Verfügbarkeit und Unterhalt (1 Sitz):** Der SEV unterstützt **Valentin Schmutz**, Qualitätskontrolle SVRQ; seine Motivation: *Nachdem ich viele Jahre in der Peko Fläche mitgewirkt habe, möchte ich mich jetzt in der Peko Division engagieren.*

- **Peko Fläche Infrastruktur Verfügbarkeit und Unterhalt, Wahlkreis Region West (1 Sitz):** Der SEV unterstützt **Ruddy Julien Lugiéry**, Triebfahrzeugführer, Spezialmonteur Fahrleitung, Kranführer und Sicherheitschef; seine Motivation: *Als Personalvertreter will ich die Bedingungen für die Angestellten verbessern und sie gut informieren. Ich bin überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter für die SBB rentabler sind.*

- **Personalkommission Fläche Verfügbarkeit und Unterhalt, Wahlkreis Support (1 Sitz):** Der SEV unterstützt **Martin Sieber**, Fachlead Fahrbahn; seine Motivation: *Mein Ziel in der Personalkommission ist es, eine unterstützende und respektvolle Arbeitsumgebung für alle zu fördern. Ich werde mich dafür einsetzen, dass die Anliegen unserer Kollegen gehört und berücksichtigt werden.*



Valentin Schmutz.



Ruddy Julien Lugiéry.



Martin Sieber.



Tino Rogowski, Produktionsmitarbeiter; seine Motivation: *Immer ein offenes Ohr haben für Probleme und sie auch ansprechen und ändern wollen im Bereich des Werkes.*

- **Wahlkreis UHR-Werke Biel/Bienne (1 Sitz):** Der SEV unterstützt **Roman Mettler**, Techni-



on: *Bei meiner aktuellen Arbeit bin ich äusserst daran interessiert, bestmögliche Arbeitsbedingungen für uns Mitarbeitende zu erhalten. Aus meiner Sicht kann ich am sinnvollsten über die Personalkommission Verbesserungen für uns Mitarbeitende erreichen.*

In den folgenden beiden Wahlkreisen treten ausschliesslich SEV-Mitglieder gegeneinander an – und werden vom SEV alle unterstützt:

- **Peko Fläche Produktion Personenverkehr, Wahlkreis UHR-Serviceanlagen Oberwinterthur (1 Sitz):**

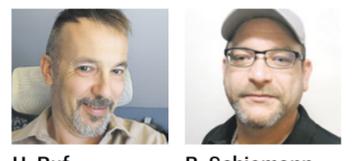
Hüseyin Dikyar, Schichtleiter; seine Motivation: *Für die Rechte der Mitarbeitenden schauen.*



H. Dikyar.

M. Dragic.

Mihajlo Dragic, Produktionssupport; seine Motivation: *Trotz vielen Gesetzen und Regelungen werden*



H. Ruf.

B. Schiemann.

Björn Schiemann, Technischer Assistent; seine Motivation: *Den Alltag bei der SBB mitzugestalten.*

SBB INFRASTRUKTUR

Digitale Parkkarte: ein Desaster

SEV. Am 12. Februar 2024 verkündete SBB-Immobilien allen Mitarbeitenden, nun sei fertig mit den bisherigen Parkkarten. Quasi ab sofort gebe es nur noch digitale Parkkarten bei der SBB. Was sich seither gezeigt hat: Dieses Projekt ist geradezu ein Lehrbeispiel, was man falsch machen kann. Und vor allem, wie einige Projektleitende Tausenden von Mitarbeitenden mehr Arbeit und Aufwand, viel Ärger und bis heute dauernde Unklarheiten beschern können.

Bereits beim Start wurde sichtbar, dass grundlegende Fragen nicht geklärt waren. Auf den internen Kommentarspalten tauchten Themen auf, die offensichtlich nicht berücksichtigt waren. Keine Nischenprobleme, sondern Umstände, die Tausende Mitarbeitende täglich beim Arbeiten betreffen. Dass

nun quasi jede einzelne Parkmöglichkeit eingegeben werden sollte, aber unzählige Parkorte im System nicht existierten? Dass es keine brauchbare Lösung für private Fahrzeuge gibt?

Es gibt gerade bei Infrastruktur unzählige Mitarbeitende im Unterhalt, bei Bauprojekten und gerade bei Störungen, die jeden Tag andere und pro Tag viele verschiedene Parkplätze benützen. Sie und ihre Vorgesetzten brauchen viel Zeit und Nerven. Die SBB kann ihre Ressourcen auch so verbrauchen.

Nun wurde mitgeteilt, man überprüfe bis im Dezember eine Übergangslösung. Trotzdem hagelte es inzwischen schon die ersten Bussen. Vorgeschlagene Notlösungen funktionierten häufig nicht oder erst nach wiederholtem Anlauf. Ganze Bereiche «lösten» das Problem noch einfacher: Sie verkündeten ihren Mitarbeitenden, das gelte für sie schlicht nicht.

Der SEV fordert eine grundsätzliche Hinterfragung des bisherigen Ansatzes. Wenn digital bedeutet, dass die betroffenen Mitarbeitenden und ihre Vorgesetzten sich mit zusätzlicher Parkkarten-Bürokratie rumschlagen müssen, läuft etwas gewaltig schief. Diese Ansicht wird offensichtlich bis in höchste Hierarchiestufen geteilt. Die betroffenen Divisionen sollten ihre Interessen nun klar auf den Tisch bringen. Ihre Mitarbeitenden haben genug zu tun, sie brauchen keine Zusatzbeschäftigung.



Die Karte muss man selber ausdrucken und kann sie zuschneiden und laminieren, wenn man will.

ZENTRALVORSTAND BLS

«Das Bahn-Knowhow darf nicht verloren gehen»

Chantal Fischer Knapp 40 Teilnehmende finden am Dienstag, 9. April im Hotel Bern in Bern zur ersten Zentralvorstandssitzung (ZV) BLS 2024 zusammen. Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger führt durch das dichte Tagesprogramm und informiert die ZV-Mitglieder aller Branchen über aktuelle Themen aus dem SEV. Am Vormittag stellt sich ausserdem Valérie Boillat, neue SEV-Vizepräsidentin und Verantwortliche für das KTU-Dossier, vor und diskutiert gewerkschaftliche Fragen mit den Anwesenden.

Nach dem geselligen Mittagessen mit regem Austausch berichtet der ehemalige SEV-Präsident Giorgio Tuti, Präsident ETF Eisenbahnsektion und Vizepräsident europäischer sektoraler Sozialer Dialog Eisenbahn über die aktuelle Lage in Europa. Die grösste Herausforderung in der Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der Europäischen Union ist bekanntlich die von der EU-Kommission geforderte Liberalisierung. Die EU will mehr Wettbewerb, mehr Ausschreibungen und erhofft sich dadurch weniger Kosten für die Staaten und insbesondere auch tiefere Preise bei mehr Leistung und höherer Qualität. Die bisherigen Erfahrungen mit Wettbewerb im öV zeigen jedoch, dass genau das Gegenteil geschehen ist. «Es gibt zahlreiche Negativbeispiele für die Marktöffnung im Eisenbahnsektor», gibt Giorgio Tuti zu bedenken. «Nehmen wir Schweden, so sehen wir, dass entgegen aller Versprechungen die Preise für den öffentlichen Verkehr gestiegen sind, bei gleichzeiti-

gem Leistungsabbau». So sei der Fahrplan ausgedünnt und dringend nötige Investitionen in die Infrastruktur aufgeschoben worden. «Die Europäische Verkehrspolitik ist getrieben durch pure Ideologie», moniert Tuti. Mit einem Beispiel aus Deutschland zeigt er auf, dass Wettbewerb nicht existiert: «Bei einer ausgeschriebenen Leistung im deutschen Personenverkehr offerieren durchschnittlich 1,7 Unternehmen (von 310) – das ist kein Wettbewerb, sondern generiert nur hohe Kosten!» Neben dem Wettbewerbsdruck sind auch die anstehenden Pensionierungswellen eine grosse Herausforderung: Rund 50 Prozent neues Personal wird bis 2035 benötigt, europaweit, und dies bei anhaltendem Fachkräftemangel. «Es ist zentral, dass das Bahn-Knowhow nicht verloren geht», unterstreicht Giorgio Tuti. Ein Ansatz, um diese Probleme anzugehen, ist Women in Rail, eine Vereinbarung, um mehr Frauen in die Bahnberufe zu bringen.

Katrin Leuenberger berichtet im Anschluss über die Mitgliederzahlen 2023 und über die anstehenden Mitgliedererwerbungs-Aktionen im 2024. Das vergangene Jahr war sehr erfolgreich, es konnten viele neue Kolleginnen und Kollegen aus der BLS für den SEV gewonnen werden. Die Aktionen und Besuche vor Ort wurden sehr geschätzt und haben auch zur Sichtbarkeit des SEV beigetragen, und damit auch der Mitgliederpflege gedient. Abschliessend haben die einzelnen Sektionen das Wort und berichten aus ihren Bereichen.

UNTERVERBAND VPT

Innovativ und solidarisch



Gilbert D'Alessandro. Der VPT-Zentralvorstand tagte am 21. und 22. März in Brig im Zeichen der Solidarität und neuer Ideen. Erfreulicherweise waren alle Vertreter:innen der Branchen anwesend. Wir hatten das Vergnügen, Valérie Boillat, die für die KTU zuständig ist, zum ersten Mal in unserem Gremium begrüssen zu dürfen. Es fiel ihr sehr leicht, sich in die Gruppe zu integrieren, insbesondere dank ihrer Fähigkeit, ihre Ideen und Anmerkungen mit uns zu teilen. Der Zentrallausschuss stellte auch mit Zufriedenheit fest, dass sich unser Gremium deutlich verjüngt hat. Die junge Garde ist qualifiziert und hat keine Schwierigkeiten, mit den alten Hasen zu diskutieren. Wie immer wurden die Debatten durch Vincent Brodard und Patrick Rouvinez hervorragend simultan übersetzt!

Es gab vielfältige Traktanden, die hervorstechendsten waren folgende: 1. Es wurde eine Resolution zur Unterstützung der Bemühungen des SGB beim Bund für einen sofortigen und dauerhaften Waffenstillstand in Gaza verabschiedet und an den SGB gesandt.

2. Die Charta gegen Gewalt im öV, die 2025 ihr 25. Jubiläum feiert, führte zu einer regen Debatte über diese Thematik. Das Problem bleibt akut, darüber war sich der Zentralvorstand einig. Sowohl in der Romandie als auch in der Deutschschweiz gibt es immer noch zu viel Gewalt im öffentlichen Verkehr. Auch auf den Schiffen und in der Bahngastroonomie stellen wir verbale Gewalt fest. Deshalb wurde entschieden, im kommenden Jahr mit allen Branchen einen Tag gegen Gewalt im öV durchzuführen. Zeitpunkt und Inhalte werden in nützlicher Frist diskutiert und entschieden.

3. Der Zentralvorstand befasste sich auch mit der Unterstützung der Sektionen bei gewerkschaftlichen Kämpfen. Nach einer sehr lebhaften und konstruktiven Diskussion fiel ein positiver Entscheid über eine kleine Änderung des Geschäftsreglements, die den

sich im Konflikt befindlichen Sektionen ein starkes Signal gibt, wenn sich die Fronten zwischen den Sozialpartnern verhärteten.

4. Bei der Frage der Beziehungen zum SEV und seiner Strukturen wurde insbesondere über die Rolle der künftigen Delegiertenversammlungen des SEV zwischen den nur noch alle vier Jahre stattfindenden Kongressen diskutiert. Der Zentralvorstand war sich einig: Dies muss ein Ort der Debatte und der Entscheidung sein, namentlich über Anträge. Ein Ort, an dem über die Mitgliederbeiträge entschieden und debattiert wird. Ein Ort des solidarischen und einheitlichen Austauschs zwischen den Kongressen.

Der Zentralvorstand hat seinen Delegierten im Vorstand SEV den Auftrag erteilt, die Art und Weise der Sitzverteilung zu thematisieren. Er lehnt die erste Version des Arbeitspapiers vollumfänglich ab; er unterstützt dafür aber den Vorschlag des Zentralpräsidenten, die Sitze wie beim Kongress nach der Finanzkraft der Unterverbände zu berechnen.

5. Die Mitgliederwerbung 2023 war eine grosse Genugtuung für den Zentralvorstand. Die vorgesehenen Aktionen waren richtig und sollen weiter so durchgeführt werden. Wir haben im Zuge der Aktionen 2023 eine Verlosung für die Werber:innen durchgeführt. Die Ziehung erfolgte durch Sirpa Juhanen, ZV-Mitglied und Präsidentin der Sektion Bahndienstleistungen, unter der Aufsicht von GPK-Mitglied Raffaele Ferrari. Der glückliche Gewinner ist Berat Rahimi, Sektionspräsident von Bus Ostschweiz.

6. Beim Traktandenpunkt VPT-Delegiertenversammlung vom 20. Juni wurden die vorgeschlagenen Hauptthemen Personal-mangel und Gewalt gegen das öV-Personal sowie der Kampf gegen die Senkung des Umwandlungssatzes in den Pensionskassen gutgeheissen. Im vereinten Willen, sich weiterhin für das Gemeinwohl einzusetzen, wurde die ZV-Sitzung in guter Stimmung beendet.

LPV BLS

Engagierte Diskussionen

Tijana von Känel. Am Freitag, 22. März 2024 fand die 7. Hauptversammlung des LPV BLS in Bern statt. Mit 30 Mitgliedern war die Veranstaltung ein Treffpunkt für engagierte Diskussionen.

Unter anderem war ein Thema der Autoverlad, insbesondere der neu umgebaute Steuerwagen, der aufgrund von Transformatorproblemen noch immer nicht im Einsatz ist. Ebenfalls zur Diskussion standen die zahlreichen kurzen Touren mit langen Pausen, bei denen es oft an angemessenen Toilettenmöglichkeiten mangelt. Besondere Aufmerksamkeit erhielten auch Mitglieder, die seit vielen Jahren dem SEV treu sind: Zwei Mitglieder feierten ihr 40-jähriges Jubiläum, und ein weiteres Mitglied wurde für 25 Jahre Mitgliedschaft geehrt.

Die Hauptversammlung begrüsst zudem Horst Johner, Leiter Personal BLS, als Gast. Seine Anwesenheit unterstrich die Bedeutung des Austauschs zwischen dem LPV und dem Unternehmen.

Nach den offiziellen Diskussionen bot ein Apéro Gelegenheit für Gespräche über die aktuellen Anliegen und Herausforderungen des Personals. Es war eine Möglichkeit, weitere Einblicke zu gewinnen und gemeinsame Lösungen zu finden. Ein herzlicher Dank wurde an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer gerichtet, die zur Veranstaltung beigetragen haben. Ihre Anwesenheit und Beteiligung trugen zum Erfolg der Hauptversammlung bei und unterstrichen die gemeinsame Verantwortung für die Belange zwischen dem Personal und dem Unternehmen.

GENFER VERKEHRSBETRIEBE (TPG)

Streikwarnung erneuert

Yves Sancey / Eva Schmid
zeitung@sev-online.ch

Mit 76,2 Prozent gaben die SEV-Mitglieder dem Sektionsvorstand der Genfer Verkehrsbetriebe (Transports publics genevois, TPG) das Mandat, die Vorschläge der Geschäftsleitung abzulehnen und die ausgesetzte Streikankündigung vom Januar zu erneuern. Obwohl die laufenden Verhandlungen darauf abzielten, die Forderungen des Personals zu erfüllen, wurden die Vorschläge als unzureichend erachtet. Dies umso mehr, als einer von ihnen als Gegenleistung eine Erhöhung der Arbeitszeit im Fahrdienst forderte. Werden bis Ende April keine wesentlichen Fortschritte erzielt, kommt es zum Streik.

Nach einer Umfrage unter seinen Mitgliedern hatte der Vorstand des SEV-TPG im Januar beschlossen, die Streikankündigung für den 31. Januar auszusetzen. Der für Mobilität zuständige Staatsrat hatte in der Tat einen neuen Verhandlungsrahmen vom 1. Februar bis zum 24. März unter der Leitung der VR-Präsidentin der TPG vorgeschlagen und dem Personal zu bestimmten Forderungen Zusagen gemacht. «Trotz dieses neuen Verhandlungsrahmens, der dem Austausch mehr förderlich ist als zuvor, hatten wir erneut das Gefühl, dass die Dringlichkeit unserer Forderungen nicht gehört wurde», bedauert Aurélie Lelong, zuständige SEV-Gewerkschaftssekretärin.

Weder gehört noch ernst genommen

«Aus Sicht der Kolleginnen und Kollegen ist die Geschäftsleitung mit ihren Vorschlägen eindeutig nicht auf die Forderungen des Personals eingegangen, schon gar nicht auf die Verringerung des Leidens am Arbeitsplatz des Fahrpersonals. Die beiden vom VR TPG vorgeschlagenen Varianten wurden daher von den Mitarbeitenden abgelehnt», so Aurélie Lelong weiter. Auf die Frage «Welches Mandat erteilen Sie dem Vorstand SEV-TPG?» forderten 76,2% der Abstimmenden, die Vorschläge



Das Personal der TPG beklagte die mangelnde Berücksichtigung seines Leidens am Arbeitsplatz durch die GL und beschloss, die im Januar eingereichte Streikankündigung zu erneuern.

der TPG abzulehnen und die ausgesetzte Streikankündigung zu erneuern (18,6% forderten, einen der Vorschläge anzunehmen; 5,2% der Stimmzettel waren ungültig).

Für die Unternehmensleitung war dies eine totale Desavouierung, da sie identische Ergebnisse wie bei ihrer eigenen Befragung erhielt. Obwohl der Anteil des gewerkschaftlich organisierten Personals bei den TPG fast 70% beträgt, wollte die TPG-Direktion zum ersten Mal ihre eigene Konsultation durchführen. Damit stellte sie die Legitimität und Repräsentativität der Personalvertretungsorganisationen und insbesondere des SEV als Mehrheitsgewerkschaft infrage. «Wenn sie versucht hat, die Ergebnisse unserer Umfrage infrage zu stellen, indem sie ihre eigenen Ergebnisse geltend macht, so ist dies gescheitert, da die Ergebnisse identisch sind. Die Ablehnung ist einstimmig», bemerkt Aurélie Lelong. Die Gewerkschafterin nennt einen klaren Grund für die Ablehnung: «Wieder einmal haben sie das Unwohlsein ihrer Beschäftigten unterschätzt. Man muss Lösungen finden, anstatt das Boot noch mehr zu belasten.»

Warum diese Desavouierung der TPG?

Wie lässt sich diese Desavouierung der Direktion und des VR der TPG erklären? – «Indem sie etwas anderes als die Ursachen des

Leidens des Personals behandeln wollten und unsere Forderungen mit dem künftigen Leistungsvertrag vermischten, haben sie es verpasst, konkrete und schnelle Lösungen zu finden. Dies ist umso betrüblicher, als der VR trotz der zahlreichen Warnungen der SEV-Delegation auf dieser Vermischung der verschiedenen Bereiche beharrte. Anstatt wie gefordert die Beschwerlichkeit zu reduzieren, legen sie noch eine Schicht drauf», fasst Aurélie Lelong zusammen.

Vierjahresplan vor Gesundheit?

Während der gesamten Diskussion schien es, dass die Hauptsorge des Unternehmens und seines Verwaltungsrats darin bestand, die Entwicklung des im Vierjahresplan vorgesehenen Angebots (+29% im Jahr 2029 im Vergleich zum aktuellen Angebot) zu gewährleisten. Obwohl es zu den Pflichten des Unternehmens gehört, für den Erhalt der physischen und psychischen Gesundheit der Mitarbeitenden zu sorgen und laufend nach Verbesserungsmöglichkeiten der Arbeitsbedingungen zu suchen, ist dieses Thema in den Hintergrund getreten. Dies zeigt sich daran, dass die VR-Präsidentin den Forderungen des Personals eine Erhöhung der Arbeitszeit für die Fahrer:innen um zwei Stunden pro Woche entgegengesetzte.

Vakanzen. Yvan Renevey und sein Vizepräsident wollten zurücktreten, fanden aber bis heute noch keine Nachfolger. Der ZP wünschte ihnen und den anderen betroffenen Vorständen viel Erfolg bei der Suche. In Sachen Werbung für den PV empfahl Roland Schwager auch Besuche in aktiven Sektionen. Mit den erwarteten Pensionierungen würden sich dann vielleicht Gelegenheiten für die Besetzung von Vorstandsämtern ergeben.

Zurzeit herrscht Aufregung über den Entscheid von Alliance SwissPass, per Ende 2025 die Mehrfahrtenkarte physisch abzuschaffen, da die Entwurfer ans Ende ihrer Lebensdauer gelangt sind. Dieser Entscheid würde viele Leute, die nicht über ein Smartphone verfügen, von der ÖV-Benützung praktisch ausschliessen, da die bislang publizierten Ersatzlösungen ausschliesslich auf dieser Plattform aufbauen. Das ist insbesondere für die ältere Generation nicht hinnehmbar. Der ZV PV hat bei Alliance SwissPass interveniert. Noch existiert kein definitiver Entscheid, und es wurde uns zugesagt, die Bedürfnisse ebendieser Bevölkerungsgruppe zu berücksichtigen und nach einer Alternative zu suchen, die niemanden ausschliessen. Ein Entscheid soll im Sommer fallen. Wir werden dies beobachten und entsprechend reagieren.

Die Daten für die regionalen Stammtische und die Pensioniertenanlässe im Herbst sind den Pensionierten Ende Januar mitgeteilt worden. Am 21. September soll eine SGB-Kundgebung in Bern zum Thema Lohn/Kaufkraft organisiert werden. ZP Roland Schwager bittet unsere Mitglieder, diesen Termin freizuhalten.

RPV BASEL

HV mit Kerzen

Sektion RPV Basel. Unsere 124. Hauptversammlung fand in Ettingen (BL) statt. Das Restaurant zur Waage öffnet normalerweise erst um 17 Uhr, doch für unsere HV machte es eine Ausnahme, und wir durften schon ab 13 Uhr kommen und ab 14 Uhr unsere Sitzung in ungestörtem Rahmen abhalten.

Als kleinen Höhepunkt durften wir unseren Gast, SEV-Vizepräsident Patrick Kummer, bei uns begrüßen. Er informierte uns über die bevorstehenden GAV-Verhandlungen und die damit verbundenen Gespräche, die auch den Lohn beinhalten, und erzählte ein wenig davon, wie sich solche Verhandlungen abspielen. Er zeigte uns auch das Vorgehen bei einem eingehenden Antrag auf und was es braucht, bis ein solcher einer GAV-Konferenz vorgelegt wird. Danach blieb noch etwas Zeit, um Patrick Kummer Fragen zu stellen, die er allesamt gleich beantworten konnte. Dass er sich die Zeit nahm, zu uns zu kommen, verdanken wir ihm mit einem Applaus und einer kleinen Geste des Dankes. Durch die weiteren HV-Themen führte uns unser Präsident in gewohnt speditiver Art. Erwähnenswert sind die Gratulation und der Dank an einen Kollegen, der sein 40-jähriges SEV-Jubiläum durch seine Anwesenheit mit uns teilte. Nach einer gelungenen HV konnten wir pünktlich um 18 Uhr zum gemütlichen Teil übergehen.

Das Nachessen war wunderbar und man freute sich auf die eine oder andere Diskussion bei Kaffee und Dessert. Doch um 19 Uhr herum sorgte ein grossflächiger Stromausfall gleich in mehreren Gemeinden für Dunkelheit. Den Anwesenden wird dieses etwas romantische HV-Ende und der Heimweg bei Taschenlampen- und Kerzenschein bestimmt in spezieller Erinnerung bleiben.

PV OLTEN UND UMGEBUNG

HV mit Giorgio Tuti

Arnold Seiler, Aktuar. Im Stadttheater Olten konnte Präsident Heinz Bolliger eine stattliche Zahl Mitglieder zur 123. Hauptversammlung begrüßen. Ein besonderer Gruss ging an die Gäste, darunter Giorgio Tuti, Ex-SEV-Präsident und jetziger Präsident der ETF-Sektion Eisenbahn. Die HV wurde von Darbietungen des Männerchors der Sektion umrahmt. Im Jahresbericht erwähnte der Präsident die sinkenden Mitgliederzahlen des PV und stellte fest, dass unsere Sektion noch relativ gut dasteht. Auch wenn viele Neupensionierte glauben, sie bräuchten den SEV nicht mehr, beweisen z. B. die Geschehnisse um die FVP oder die vom SEV erwirkte einmalige Zulage auf den PK-Renten von 1000 Franken das Gegenteil.

Die Finanzen der Sektion bewegen sich im üblichen Rahmen, werden aber von den Lokalmieten für Anlässe stark belastet. Neben den gewohnten Geschäften musste das Geschäftsreglement angepasst werden. Nachdem der SEV und der Zentralvorstand des PV das Reglement geprüft und für gut befunden haben, war eine Annahme durch die HV Formsache.

Im laufenden Jahr sind im gesamten SEV Wahlen fällig, so auch in unserer Sektion. Kurt Wyss wurde als Nachfolger für den abtretenden Kassier Fritz Jäggi gewählt, und Klaus Blättler tritt die Nachfolge des verstorbenen GPK-Mitglieds René Steiner an. Die übrigen Vorstands- und GPK-Mitglieder bleiben für weitere vier Jahre im Amt.

In seinem Referat leuchtete Giorgio Tuti hinter die Kulissen der Bahnen in Europa. Das wohl grösste Problem der Unternehmen seien die Nachwuchssorgen, müssten doch in den nächsten Jahren nicht weniger als 40 bis 50% der Mitarbeitenden ersetzt werden. Nach einigen administrativen Mitteilungen offerierte die Sektionskasse einen Imbiss.

UNTERVERBAND PV

Erfolge bei AHV und PK



Alex Bringolf, Zentralsekretär. Traditionsgemäss fand die zweite ZV-Sitzung des Jahres mit den Sektionspräsidenten der Romandie in Yverdon statt. ZP Roland Schwager bedankte sich bei ihnen für ihr grosses Engagement für das Ja zur Initiative AHV x 13 am 3. März: ein voller Erfolg! Ein weiterer Erfolg des PV ist, dass die Pensionskasse SBB am 6. März den Pensionierten mit der Rente den Teuerungsausgleich überwies. Bald schon steht mit der «Prämienverbilligungsinitiative» die nächste für uns wichtige Abstimmung an, wir halten uns bereit.

Serge Anet hatte bei den Vorbereitungen der Hauptversammlung in Genf auf der SBB-FVP-Seite noch eine alte Preisliste der FVP-Vergünstigungen von 2016 gefunden. Auf seine Anfrage beim FVP-Service hatte er die aktuellen Preise erhalten, die Seite im Internet

sei in Überarbeitung und werde in Kürze wieder aktuell sein. Ein Blick auf die Pensionierten-Seite bei der SBB lohnt sich immer mal wieder. Bei den Angeboten unter «Benefits» findet sich auch der Hinweis auf die Vergünstigung in den Coop-Restaurants. An der Coop-Restaurantkasse ist das GA/Halbtaxabo FVP unaufgefordert vorzuweisen, um den Rabatt zu erhalten.

Für die Sektionsversammlungen wird es immer schwieriger, günstige Preise für Saalmieten zu finden. Daniel Trolliet wies darauf hin, dass in einigen Gemeinden die Saalmieten bei Kirchgemeinden noch tragbar seien. Auch der ZV hat reagiert und die nächste DV nach Schaffhausen verlegt, da die Preise in Olten hoch sind. Veränderungen sind in einigen Sektionen zu erwarten. Ein weiteres Thema war die nicht immer leichte Besetzung der

ZPV SAMEDAN/POSCHIAVO

Gut aufgestellt

Luzi Oberer. Nach dem Engadiner Skimarathon ist es Zeit für die Mitgliederversammlung des ZPV Samedan/Poschiavo. Diese fand in der zweiten Märzhälfte statt. Luzi, unser Präsident ad interim, begrüßte die Anwesenden und freute sich über die grosse Mitgliederzahl. Die Traktanden wurden Schritt für Schritt mit Informationen abgearbeitet. Der Jahresbericht des Präsidenten a.i., die Kasse und der Geschäftsprüfungsbericht wurden einstimmig genehmigt. Lediglich die Ferienpunkte gaben zu einer

kleinen Diskussion Anlass. Informationen erhielten wir vom Koordinator, dem Fachausschuss und der Jugend. Zu diskutieren gaben die Situation auf der Berninalinie und die Gleichberechtigung des Zugpersonals Nord und Süd der RhB.

Vor dem gemütlichen Teil stand das Traktandum Wahlen auf dem Programm. Die Dienstplankommission und ein neues GPK-Mitglied wurden gewählt. Dazu als Vizepräsident Franco Andreazzi. Auch ein Präsident wurde einstimmig gewählt, dies mit Luzi Oberer. Zu gu-



ter Letzt durften wir Kollege **Georg Casanova (Foto)** zu 40 Jahren Mitgliedschaft beim ZPV Samedan beglückwünschen. Die Sektion ist stark, mit jungen Mitgliedern gut aufgestellt und bereit für die gute Zusammenarbeit zugunsten des Zugpersonals RhB.

PV ST. GALLEN

Urs Wenger löst Hans Heule ab

Roland Schwager. Zur diesjährigen Mitgliederversammlung durfte Interimspräsident Urs Wenger 68 Mitglieder und zwei Gäste herzlich willkommen heissen, und zwar im Evangelischen Kirchgemeindehaus Rorschach, weil uns der Adler in St. Georgen wegen dem Wirtewechsel zurzeit nicht zur Verfügung stand. Gekonnt führte Urs die Anwesenden durch die verschiedenen Geschäfte, die jeweils im Frühling abzunehmen sind: Der Jahresbericht, in dem der abtretende Präsident a.i. Hans Heule erschöpfend Auskunft gab über die Aktivitäten der Sektion, die Rechnung, die uns Kurt Wüger präsentierte, und die mit einem kleinen Verlust abschliesst und von der GPK als korrekt geführt attestiert wurde, sowie das Budget für das laufende Jahr, das leider wiederum einen Verlust vorsieht.

Zuvorderst stand das Traktandum «Wahlen», müssen wir doch unseren Sektionsvorstand wieder komplettieren. Zudem galt es auch, diesen für die Amtsperiode 2025–2028 zu bestellen. Erfreulicherweise konnte die «Spitze» im Vorstand neu besetzt werden: Seit Januar 2024 leitet Urs Wenger, ex-Chef Kundenbegleitung St. Gallen, unsere Sektion. Und anlässlich der ersten Vorstandssitzung erklärte sich Rolf Ott, ehem. Kommunikationsspezialist im Marketing RV bereit, das Vizepräsidium zu übernehmen. Und Egon Minikus, ehem. Zentralkassier PV, arbeitet nun auch im Sektionsvorstand mit. Sie alle wurden mit Akklamation in ihre Ämter gewählt, auch für die neue Amtsperiode. Kurt Wüger, Kassier, und Roland Schwager, Sekretär, wurden in ihren Ämtern bestätigt. Urs Wenger sprach dem ab-



tretenden Interimspräsi Hans Heule und Walter Thalmann, der aus der GPK zurücktrat, herzlichen Dank für ihr unermüdetes Wirken aus – für eine Sektion, in der wiederum 30 Mitglieder für ihre langjährige Treue geehrt werden durften: Unsere diesjährigen Jubilare brachten es auf 1630 Jahre Mitgliedschaft im SEV! Dafür danken wir ihnen aufrichtig.

Kurt Wüger berichtete über die Aktivitäten des Seniorenrats der Stadt St. Gallen, in dem er uns pensionierte Eisenbahner vertritt, und Zentralpräsident Roland Schwager freute sich über den tollen Erfolg vom 3. März, das Ja zur 13. AHV-Initiative, und wies auf weitere sozialpolitische Anliegen hin, die für unsere Generation wichtig sind. Dann war es am neuen Präsidenten Urs Wenger, die Versammlung zu schliessen und «das Büffet zu eröffnen.»

VPT SOB

Konstruktive Gespräche

Eva Schmid. Am Donnerstag, 28. März trafen sich die Depotvertreterinnen und -vertreter der SOB und der SEV mit der Leitung Kundenbegleitung (KB) zu einem Austausch. In einer konstruktiven Atmosphäre wurde eine Vielzahl von aktuellen Problematiken diskutiert, die für die Kundenbegleiter:innen besonders herausfordernd sind: Gewalt auf den Zügen und Eintrittskontrollen bei Frühzügen mit Bahnpolizei. Nebst diesen und weiteren sicherheitsrelevanten Fragen kamen auch organisatorische Themen zur Sprache – etwa Probleme mit Gruppen, Gepäck und Fahrrädern oder die Abrechnung per Postfinance-Karte. Ebenfalls rege diskutiert wurden nicht zuletzt Lösungsansätze, welche die Arbeitsbedingungen und das Arbeitsklima massgeblich be-

einflussen können. Dazu gehört aus Sicht der Depotvertreter:innen und des SEV klar, dass gut ausgelastete Züge doppelt begleitet werden müssen und entsprechend mehr Personal eingesetzt wird. Ebenso wichtig ist ein regelmässig stattfindender Austausch zwischen Depotvertreter:innen und Teamleitung.

Erstmals getroffen haben sich Depotvertreter:innen, SEV und Leitung KB im Jahr 2023. Seither wird der gegenseitige Austausch regelmässig gepflegt, «was für beide Seiten sehr wertvoll ist», wie Claude Meier, der für die SOB zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär sagt. «An diesen Treffen haben wir die Möglichkeit, die Probleme des Arbeitsalltags direkt einzubringen, sie zu erklären und gemeinsam nach möglichen Lösungen zu suchen.»

PV LUZERN

HV

René Wolf. An der ordentlichen Hauptversammlung vom 3. April in der Kegelsporthalle Luzern konnte der Präsident 107 Mitglieder und 21 Gäste begrüßen. Vor der HV gab es ein feines Mittagessen. Die statutarischen Geschäfte konnten speditiv abgehandelt werden. Dann wurden

das Protokoll der Herbstversammlung, die Rechnung 2023 und das Budget 2024 genehmigt. Manfred Egli wurde als Nachfolger des zurückgetretenen Protokollführers Willi Gasser gewählt, und Josef Zihlmann für eine Amtsperiode in der GPK. Die Gesamterneuerungswahlen für die Amtsperiode 2025 bis 2029 wurden auf die Herbstversammlung vertagt.

Das Referat von Gabriela Medici vom SGB zur BVG-Reform und zur Senkung der Last der Krankenkassenprämien war interessant. Nach dem Hinweis auf diverse Anlässe im Jahr 2024 endete die HV um 16 Uhr.



LESER:INNENBRIEF

Das Verkehrspersonal ruft um Hilfe



A. N.,
ehemaliger Busfahrer

Ich habe meinen geliebten Buschauffeurberuf an den Nagel gehängt. Warum das? Als Buschauffeur ist man auf der ganzen Linie nur der Idiot. Beispiele: Fährt der Bus eine Sekunde zu früh ab, hat man bereits eine SMS- oder Whats-Up-Nachricht im Büro. Fährt der Bus zehn Sekunden zu spät ab, hat man bereits eine Nachricht im Büro: «Der Chauffeur ist zu spät abgefahren, ich komme zu spät auf den Zug.» Aber die Fahrgäste waren nicht zu spät am Bahnhof oder an den Umsteigestellen. Die Meldung ist ausgelöst worden, bevor der Bus am Bahnhof war. Eine zweite Meldung ist natürlich nicht mehr gemacht worden.

Fährt der Bus mit tiefer Durchschnittsgeschwindigkeit, weil an gewissen Haltestellen keine Gäste

stehen (es ist ja so geplant, dass an einer Haltestelle angehalten wird, aber an der zweiten nicht, wobei an Sonntagen, Samstagen oder zu gewissen Tageszeiten der Chauffeur selber «berechnet», wie er fahren muss), dann kommt ein Handy-E-Mail an die Leitstelle: «Der Buschauffeur fährt zu langsam.» Aber am Bahnhof sind die Leute gar einige Sekunden zu früh, doch daran will sich dann niemand mehr erinnern.

Jugendliche haben in ihr Handy geglotzt und dadurch verpasst aussteigen. Ergebnis 1: Nach 150 Metern ein grosses Geschrei, ich will aussteigen. Der Chauffeur hält an einer Nichtaltestelle an und lässt die Jungmannschaft nachträglich aussteigen. Ergebnis 2: E-Mail an die Einsatzleitung: «Der Chauffeur hat die LEUTE nicht aussteigen lassen.»

Zigaretten werden auf den Busboden geworfen und mit der Schuhsohle ausgetreten. Der Chauffeur sagt durch

das Mikrofon, dass wir hierfür an jeder Haltestelle Aschenbecher haben. Ergebnis: «Der Chauffeur beleidigt die LEUTE übers Mikrofon.»

Am meisten ist mir auf den Nerv gegangen, dass die Linienbusbetreiber immer nur auf den Chauffeuren herumgehackt haben. Ohne Ausnahme. Es gab bei uns sogar einen Chauffeur, der an irgendeiner Haltestelle angehalten hat, weil die Fahrgäste nur motzten. Er hat den Schlüssel gedreht, ist zur Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Strassenseite gelaufen und nach Hause gegangen. Fristlose Kündigung und arbeitsrechtliche Folgen. Statt mit dem Chauffeur zu reden, haben die ihn nur abgewürgt. Ergebnis: Chauffeurenwechsel im Monatstakt. Die meisten schaffen nicht einmal die Probezeit. Nach ein paar Jahren gehörte ich bereits zum Inventar. Die Geschäftsleitung steht nicht hinter dem Chauffeur, sondern mit der Keule und dem

Mahnfinger vor dem Chauffeur.

Junge Leute haben keinen Anstand mehr, sie stellen älteren Leuten ihren Platz nicht zur Verfügung. Der Chauffeur bittet, einen Sitzplatz anzubieten. Ergebnis: Die Ausländerinnen sind aufgestanden und haben den alten Fahrgästen ihren Sitzplatz angeboten. Der Chauffeur muss aufs Büro und sich unbequeme Fragen anhören lassen, weil er gesagt hat, dass es früher selbstverständlich war, dass älteren Leuten und/oder Damen ein Sitzplatz angeboten wurde. Heute geht das allen am Wind vorbei. Ich hatte langsam ein Abonnement ... mit der Geschäftsleitung, Fahrdienstleistung, Einsatzleitung usw.

Der Chauffeur muss brennende Zeitungen löschen, weil gewisse Depen brennende Zigaretten in die Zeitungen rollten und die Zeitungen hernach auf die hinterste Sitzbank legten. Wenn man den Oberen etwas gesagt hat, kam die lapidare Antwort: «Ja, da müssen Sie einfach darüberstehen ...»

Wenn der Buschauffeur im Morgenverkehr bereits eine Minute zu spät war und den LEUTEN gesagt hat, dass sie NICHT aufs Trittbrett stehen sollen, weil sich die Türen sonst nicht schliessen lassen, kam die Antwort: «Mein Kollege kommt

noch.» Als ich gesagt habe, dass die Leute auf den Zug müssen und wir schon zu spät seien, kamen zynische und blöde Antworten und Bemerkungen. Als ich dann die Türen mit Druckschloss, hatte ich am Nachmittag bereits einen Termin mit der Geschäftsleitung. Ich sei den LEUTEN vor der Nase abgefahren. Meine Frage war: Wo hatten diese denn ihre Nase?

Ich habe mir sogar mal einen Spass erlaubt: «Darf ich die Einsatzleitung fragen, ob etwas nicht Konformes vorliege, was man noch mit mir besprechen möchte, oder darf ich gleich mit Arbeiten beginnen?»

Das Fazit: Der Chauffeur ist halt nur ein Chauffeur, sonst hat er nichts zu sagen. Ein Betrieb, eine Firma steht und fällt mit dem Team. Zum Team gehört auch die Geschäftsleitung, die Einsatzleitung, die Disposition usw.

Auch als Carchauffeur ist und war es nicht das Gelbe vom Ei. Nichtsdestotrotz möchte ich auch klar erwähnen, dass ich sehr angenehme Fahrgäste jeglicher Couleur kennengelernt habe, die mir Trinkgelder gegeben haben, Kuchen zum Essen geschenkt haben, Weihnachtsgeschenke (meistens Getränke) gebracht haben, kleine Ostereier oder Schokoladentafeln überreicht haben, usw.

PV BASEL

Krankenkassenprämien bereiten Sorgen

Ch. Bucheli. Trotz warmem Frühlingwetter konnte Präsident Walti Merz eine stattliche Anzahl Mitglieder zur Hauptversammlung im Pfarreizentrum L'Esprit begrüßen. Nach einer Schweigeminute für die verstorbenen Kolleginnen und Kollegen, die uns seit der letzten Herbstversammlung für immer verlassen haben, begann der geschäftliche Teil.

Die statutarischen Geschäfte wurden speditiv abgehandelt. Vizepräsident Peter Jakob verlas den Jahres- und Tätigkeitsbericht des Präsidenten, in dem auch einige Gedanken zur aktuellen Weltlage nicht fehlten. Die Rechnung 2023, die mit einem Gewinn statt einem budgetierten Verlust abschliesst, der Bericht der GPK sowie das Budget für 2025 wurden von der Versammlung einstimmig angenommen, wie alle anderen Geschäfte und Wahlen auch. Da die Amtsperiode für den Vorstand Ende Jahr ausläuft, musste der Vorstand für die Jahre 2025 bis 2029 neu gewählt werden. Der gesamte bisherige Vorstand stellte sich zur Wiederwahl, herzlichen Dank! Die Wahlen wurden vom Tagespräsidenten Josef Bühler durchgeführt.

Nebst dem Vorstand wurden die Delegierten für diverse Anlässe und Christoph Dettwyler für eine 2. Amtszeit als GPK-Mitglied gewählt. Anträge waren keine eingegangen und so gab es eine kurze Pause, bevor der Gastreferent Reto Wyss, Zentralsekretär SGB, das Wort ergriff. Er informierte zur In-

itiative «Maximal 10% des Einkommens für die Krankenkassenprämien» (Prämienentlastungsinitiative), die am 9. Juni 2024 zur Abstimmung kommt. Die steigenden Krankenkassenprämien sind eine der grössten Sorgen der Bevölkerung. In den letzten zwanzig Jahren haben sich die Prämien mehr als verdoppelt, während Löhne und Renten kaum gestiegen sind. Das Krankenversicherungsgesetz (KVG) von 1994 hat leider die Kosten nicht in den Griff gebracht. In fast allen EU-Ländern werden rund 80% der Gesundheitsausgaben hauptsächlich durch Steuer- und Lohnbeiträge finanziert. In der Schweiz liegt dieser Wert bei nur 36%, weil es bei uns eine «Kopfprämie» ist. Das betrifft nicht nur Personen mit tiefen Löhnen, sondern alle Personen mit durchschnittlichen Einkommen. Mit der Prämienentlastungsinitiative werden die Prämien gedeckelt und dürfen nicht mehr als 10% des verfügbaren Einkommens ausmachen. Hoffentlich kann der Erfolg vom 3. März (Initiative für eine 13. AHV-Rente) wiederholt werden. Die am gleichen Tag zur Abstimmung gelangende Volksinitiative «Für tiefere Prämien – Kostenbremse im Gesundheitswesen» der ehemaligen CVP ist dagegen abzulehnen, denn sie birgt die Gefahr einer «Zwei-Klassen-Medizin».

Während der Ehrungen der Jubilare SEV wurden die Urkunden verteilt. Walti Merz schloss die Versammlung nach rund zwei Stunden und bat zum Apéro.



ZVG

PV ZÜRICH

103 Jahre Irma Kühnis

Kurt Egloff. Werner Schürmann besuchte Irma Kühnis im Altersheim Etzelblick zu ihrem hohen Geburtstag.

Sie erfreut sich mit 103 Jahren an ihrer bestmöglichen Gesundheit und ist sehr positiv unterwegs, lobt

das Haus, die Betreuung und das Essen. Sie lässt die Leute vom SEV-PV herzlich grüssen und bedankt sich, dass man auch heute noch an sie denkt. Im Namen des PV Zürichs wünschen wir Irma Kühnis alles Gute für die Zukunft.



ZVG

PV BERN

100 Jahre Ruth Fuhrer

Max Krieg. Am 26. März besuchte Marlis Egger, Vorstandsmitglied der PV-Sektion Bern, die aufgestellte, interessante und gesprächige Jubilarin im Altersheim in Uetligen. Bei Coca-Cola, Kaffee

und Kuchen kam es zu einem gut zweistündigen angeregten Austausch.

Wir wünschen Ruth Fuhrer, dass es ihr weiterhin geistig und gesundheitlich so gut gehen möge.

PV GLARUS-RAPPERSWIL

Dynamisches Umfeld

René Läubli. An der Hauptversammlung vom 21. März wurden wichtige Punkte besprochen und entschieden, die für das kommende Jahr richtungweisend sein werden. René Läubli, der die 57 anwesenden Mitglieder willkommen hiess, zeigte sich erfreut über die hohe Beteiligung. Die Tagesordnungspunkte wurden zügig abgearbeitet, was auf eine effiziente Vorbereitung und Durchführung der Versammlung hindeutet.

Der Jahresbericht des Präsidenten bot einen umfassenden Rückblick auf das vergangene Jahr sowie Ausblicke in die Zukunft und wurde von der Versammlung mit grossem Applaus angenommen. Die Jahresrechnung, präsentiert von Ludwig Rohner, sowie der Bericht

und Antrag der GPK wurden ebenfalls einstimmig genehmigt, was auf eine solide finanzielle Führung und Transparenz innerhalb des Vereins schliessen lässt. Das Budget für 2024, das einen Verlust von 2350 Franken auswies, wurde als Anlass genommen, um eine Überarbeitung zu diskutieren und mögliche Massnahmen wie eine Beitragserhöhung in Betracht zu ziehen, um ein wachsendes Defizit zu verhindern. Der Vorstand hat den Antrag zur Kenntnis genommen und wird das Budget bis zur Herbstversammlung überarbeiten.

Das Jahresprogramm 2024, vorgestellt von Vizepräsidentin Andrea Leuzinger, wurde von den Mitgliedern positiv aufgenommen. Es beinhaltet Veranstaltungen wie

die Sektionswanderung durch die Wissbachschlucht, die Sektionsreise ins Tessin, die Herbstversammlung in Schmerikon und die Jahresabschlussfeier im Katholischen Kirchenzentrum in Jona. Diese Aktivitäten bieten den Mitgliedern Gelegenheit zum Austausch und zur Pflege der Gemeinschaft.

Nach einer kurzen Pause, die für Kaffee und Dessert genutzt wurde, zeigte der Blick auf die Mutationen, dass der Mitgliederbestand mit 194 Personen ausgeglichen ist, trotz der Abgänge von 11 Mitgliedern. Der Präsident nutzte die Gelegenheit, 14 Jubilaren für ihre langjährige Mitgliedschaft und Treue zum SEV zu danken. Die Schwierigkeit, Kandidaten für die Ersatzwahlen von GPK/RPK und Beisitzer zu finden, stellt eine Herausforderung dar, die der Verein in Zukunft angehen muss.

Die Nachrichten über die laufenden Verhandlungen mit der EU, die verkauften Halbtax-Plus-Ausweise und die anstehenden Anpassungen zeigen, dass die Sektion in einem dynamischen Umfeld agiert, das kontinuierliche Aufmerksamkeit und Anpassungsfähigkeit erfordert.

PV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

Vorstand erneuert

Köbi Jucker. Trotz des herrlichen Frühlingwetters besuchten 120 Personen die HV im frühlinghaft geschmückten Saal der Kirchgemeinde Winterthur-Wülflingen. Präsident Werner Frei durfte zahlreiche Gäste begrüßen, unter anderen den PV-Zentralpräsidenten Roland Schwager sowie Delegierte unserer Nachbarsektionen. Einen herzlichen Dank richtete er an Liliane Weber für die schöne Dekoration und Manuela Näf und Melitta Schefer für das immer feine Catering zugunsten unserer Versammlungen. Da Melitta an diesem Tag Geburtstag feierte, spendierte sie auf allen Tischen kleine gebackene Süßigkeiten und durfte dafür unter grossem Applaus einen stattlichen Blumenstraus in Empfang nehmen.

Der PV-Chor sang zu Beginn unter Leitung von Dirigentin Anita Nydegger zwei schöne Frühlinglieder. Seit der letzten Versammlung mussten wir leider von 14 Mitgliedern Abschied nehmen. Die Anwesenden erhoben sich zu einer Schweigeminute, und der Chor gedachte ihrer mit dem Lied «Wohin soll ich mich wenden». Beim Mitgliederbestand mussten wir einmal mehr einen Rückgang hinnehmen, da doch einige Mitglieder beim Übertritt in die Pensionierung den SEV verlassen – schade! Im Weiteren verzeichneten wir den Rücktritt von Rolf Baltensperger als Kreisob-

mann und von Franz Fricker aus der GPK. Nach 16 Jahren im Vorstand als Aktuar trat auch unser Urgestein Hansueli Witzig zurück. Er wurde vom Präsidenten gebührend verabschiedet und erhielt von der Sektion einen Gutschein für einen Helikopterflug zum Jungfraujoch, und seine Frau Ruth einen Blumenstraus als kleine Entschädigung für die Abende, die sie in all den Jahren ohne Hansueli verbringen musste. Wir dürfen uns als Sektion glücklich schätzen, denn in all diese Lücken springen neue «junge» Leute! Als neuer Kreisobmann wurde einstimmig Peter Bretscher gewählt, als neues GPK-Mitglied Edwin Gubler und als neuer Aktuar Urs Mächler. Ganz herzlichen Dank für eure Bereitschaft, in unserer Sektion aktiv mitzuwirken! Auch die verbleibenden Vorstandsmitglieder wurden mit Applaus wiedergewählt. Im Weiteren durften wir 44 Mitglieder zu 40, 50, 60, 70 und einem Mitglied zu sagenhaften 80 Jahren SEV-Mitgliedschaft gratulieren. Zurzeit haben wir in unserer Sektion 96 Mitglieder, die 90 Jahre und älter sind.

Nach der Pause eröffnete unser Chor mit zwei Liedern den zweiten Teil der Versammlung. Diese genehmigte die Jahresrechnung 2023 mit einem Minus von fast 650 Franken, den GPK-Bericht und das Budget 2024 mit einem Minus von ca. 1200 Franken. Der Jahresbericht 2023 des Präsidenten streifte kurz all

das, was im letzten Jahr auf der Welt, in Europa, in der Schweiz und in unserer Sektion von Bedeutung war und uns beschäftigte. Es macht manchmal Angst: Die Kriege auf unserer Welt kommen immer näher und werden immer brutaler und die zivile Bevölkerung leidet immer mehr! Der Jahresbericht wurde mit Applaus verdankt.

Applaus erntete auch ZP Roland Schwager mit seiner Ansprache. Er erwähnte die Teuerungsausgleichszahlung von 1000 Franken der Pensionskasse SBB, die natürlich positiv aufgenommen wurde, den deutlichen Volksentscheid für eine 13. AHVRente am 3. März trotz der enormen Gegenwehr von rechts sowie das Referendum der Gewerkschaften gegen das neue BVG-Gesetz. Zur Sprache kamen auch die neuen Verhandlungen der Schweiz mit der EU, die u. a. zur Öffnung des Personenverkehrs zu Dumpinglöhnen führen könnten.

Anschliessend stellte René Bolzen die Sektionsreise vom 5. Juni vor, die mit Bahn, Bus und Schiff ins wunderschöne Biedermeier-Dorf Heiden im Appenzellerland führt. Wir werden im Restaurant Linde ein feines Mittagessen geniessen und fahren dann via Rheineck mit dem Schiff nach Altenrhein, Rorschach-Hafen, Romanshorn und wieder nach Hause. Anmeldeschluss ist der 13. Mai. Zusätzliche Flyer der Reise können unter sev-pv.ch/sektionen/winterthur-schaffhausen (unter «Einladung Sektionsreise 2024») heruntergeladen werden.

Mit einem herzlichen Dankeschön für die Teilnahme und das Interesse sowie dem Hinweis auf die nächste Versammlung vom 6. Mai, an der wieder die «Alte Garde» auf-treten wird, verabschiedete Werner Frei die Anwesenden und wünschte allen eine gute Heimkehr.

IMPRESSUM

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

ISSN 2624-7801.

Auflage: 21 093 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 32416 Ex.), WEMF-beglaubigt 10. Oktober 2023.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Michael Spahr (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler.

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

Abos und Adressänderungen: SEV-Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–. Inserate: Fachmedien, Zürichsee Wer-

be AG, Tiefenastr. 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch.

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

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

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 10. Mai 2024.

Redaktionsschluss für den Sektions-teil: 30. April 2024, 12 Uhr.

Inserateschluss: 29. April, 12 Uhr.

Unterverbände

16. 5. Unterverband VPT

Branchentagung Bahn und Touristik. Hauptthema: «Meine Vorteile als SEV-Mitglied». Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung bis spätestens am 2. Mai notwendig. Bitte über unsere Website anmelden: <https://vpt-online.ch/de/einladungen/tagung-branche-bahn-touristik>. In Ausnahmefällen ist es auch möglich, sich per E-Mail bei Laurent Juillerat anzumelden: laurent.juillerat@vpt-online.ch. Wir freuen uns, euch in Bern zu begrüßen! *Der Branchenvorstand*

10.30 Uhr (Kaffee ab 10 Uhr), Unia-Zentrum Egghölzli, Weltpoststr. 20, Bern

22. 5. Unterverband VPT

Branchentagung Bus. Unter anderem Diskussion/Debatte «Attraktivität des Berufes Busfahrer», Vorstellung der Broschüre «Gesundheit am Arbeitsplatz», Informationen von Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident VPT, und Matthias Hartwich, Präsident SEV. Anmeldung bis spätestens 30. April unter www.vpt-online.ch (unter «Einladungen» Branchenversammlung «Bus» anwählen und dann die eigene Sektion). *Der Branchenvorstand*

10 Uhr (Kaffee ab 9.30 Uhr), Unia-Zentrum Egghölzli, Weltpoststr. 20, Bern

5. 6. Frauenkommission LPV

Frauentagung LPV. Wir haben die Möglichkeit, uns mit einer Kapitänin von der Swiss auszutauschen. Wie wird bei ihnen der Mutterschutz umgesetzt, wie können sie den Beruf und ihr Sozialleben miteinander vereinbaren? Was braucht es, damit wir unseren unterschiedlichen Rollen gerecht werden können? Was erwarten wir von unserem Arbeitgeber, was sind wir bereit zu geben? Der Tag dient auch dem Austausch und der Vernetzung unter uns Lokführerinnen. Ihr erhaltet einen Bildungsscheck (RhB leider ausgenommen). Zwischenverpflegung und Mittagessen sind inbegriffen. Es gibt eine Übersetzung Deutsch-Französisch und umgekehrt. Anmeldung bitte bis am 5. Mai via SEV-Webseite (Kalender) oder an Esther Weber, Fachgruppenleiterin Frauen LPV, frauen@lpv-sev.ch.

9.30 bis ca. 16.30 Uhr, Haus der Universität Bern, Schöllisstrasse 5, Bern

27. 9. Migrationskommission SEV

SEV-Migrationstagung «Für politische & soziale Partizipation und Chancengleichheit im Beruf». Themen: Unterstützung der Demokratie-Initiative «für ein modernes Bürgerrecht» sowie Temporärarbeit und Grenzgänger als gewerkschaftliche Herausforderung. Für alle interessierten Migrant:innen und alle interessierten SEV-Mitglieder. Anmeldung unter sev-online.ch/de/der-sev/migration

9 bis 16.30 Uhr, Hotel Olten, Olten

UNSERE VERSTORBENEN

Sektionen

19. 4. VPT Appenzellerbahnen

Hauptversammlung.

Ab 18.15 Uhr, Rest. Krone, Gais

20. 4. RPV Südostschweiz

Generalversammlung. Zum Essen ab ca. 18 Uhr sind auch eure Partnerinnen oder Partner eingeladen. Bitte teilt mir bis am 12. April mit, ob ihr alleine oder zu zweit kommt, 0793690409 (gerne auch per WhatsApp) oder fabio.morandi@bluewin.ch.

16 Uhr, Rest. Buchserhof, Buchs SG

23. 4. AS Ost

Mitgliederversammlung. Nach den ordentlichen Traktanden Referat von Edith Graf-Litscher, alt Nationalrätin und Verwaltungsrätin SBB: «Unterschied Arbeit und Mitwirkung, ehemals Nationalrätin und neu VR SBB». Danach offeriertes Nachtessen. Anmeldung bitte bis 19. April unter <https://sevonline.wufoo.com/forms/mlian46e1fx09y0/>

as-online.ch/organisation/sektionen/sektion-as-ost

17.45 Uhr, Hotel Wartmann, Winterthur

26. 4. VPT BLS, Pensionierte

Hauptversammlung. Traktanden gemäss Statuten. Wahlen in den Vorstand. Entscheid HV und/oder Weihnachtsversammlung. Infos von SEV-Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger.

14.15 Uhr, Hotel Bern (Volkshaus), Bern

30. 4. VPT RhB

Pizzaplausch. Mitglieder des ZPV und LPV sind ebenfalls willkommen. Treffpunkt 17.30 Uhr vor dem Restaurant. Kosten: Unkostenbeitrag von 10 Franken und deine Getränke. Anmeldung bis 20. April an Eveline Ackermann, Ringstrasse 32, 7302 Landquart.

17.30 Uhr, Rest. Maron, Chur

2. 5. VPT Bahndienstleistungen

Generalversammlung. Alle Mitglieder und Arbeitskolleginnen und -kollegen sind eingeladen. Wer mag, darf der GV per Zoom folgen. Der Link wird euch mit separater E-Mail zugesandt. Besonders freue ich mich, dass sich Silvia Vietti zur Wahl in den Vorstand stellt, und ich möchte sie euch herzlich zur Wahl empfehlen. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen! *Sirpa Juvonen, Präsidentin*

www.vpt-bdl.ch

15 Uhr, Zentralsekretariat SEV, Bern

7. 5. VPT BLS

Hauptversammlung. Nach dem statutarischen Teil dürfen wir als Gast Valérie Boillat begrüßen, welche sich auch als neue Vizepräsidentin des SEV vorstellen wird. Das Essen (Buffet, Fleisch und Vegi) ist von der Sektion offeriert, die alkoholischen Getränke gehen auf Rechnung der Teilnehmenden. Anmeldung obligatorisch bis am 1. Mai an werbung-bls@vpt-online.ch. Angemeldete bitte bei Verhinderung zwingend abmelden.

18.15 Uhr, Hotel Bern, Bern

8. 5. VPT BLS, Pensionierte

Durch die Kleine Elsässische Camargue (Ersatzwanderung für Arboretum wegen dem Hangrutsch dort). Bern–Olten–Basel SBB (Startkaffee), Bus nach St-Louis, Petite-Camargue-Wanderung durch den Naturpark La Petite Camargue Alsacienne, ca. 3 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Wanderausrüstung, Sonnen-/Regenschutz. Bern ab 8.38 Uhr, Gleis 4 (reservierter Wagen), Basel SBB an 9.32; Rückfahrt: Basel SBB ab 16.56 Uhr, Bern an 17.56 Uhr. Anmeldung bis 4. Mai an Jürg Anliker, 077 432 24 38 oder juerganliker@bluewin.ch. Max. 20 Teilnehmende. Bei grosser Nachfrage wird die Wanderung am 15. Mai wiederholt.

8.38 Uhr (Gleis 4), Bahnhof Bern

16. 5. VPT BLT

Bowling oder andere Tätigkeit.

18 Uhr, Genaueres zeitnah an den Anschlagbrettern.

1. 6. BAU Zentralschweiz

Hauptversammlung.

10.30 Uhr, Rest. Gotthard, Goldau

1. 6. * SEV-Jugend RhB

Grillfest. Herzlich eingeladen sind alle Mitglieder des SEV RhB mit Familie. Für Beilagen, Getränke und Desserts ist gesorgt, also nur Grilladen und Mega-Hunger mitbringen. Anmeldung bis spätestens 26. Mai an sujevan. sivakumar@rhb.ch. Weitere Infos folgen nach Anmeldeschluss.

11 bis ca. 17 Uhr, Feuerstelle Davos-Heidboden*, 15 Minuten vom Bahnhof Davos Frauenkirch (*kurzfristige wetterbedingte Änderungen vorbehalten)

Pensionierte

29. 4. PV Glarus-Rapperswil

Sektionsreise: Von Degersheim nach Gossau durch die lauschige Wissbachschlucht. Gutes Schuhwerk und Verpflegung aus dem Rucksack. Weitere

Infos siehe Webseite.

sev-pv.ch/sektionen/glarus-rapperswil

Treffpunkt: 9.46 Uhr, Bahnhof Degersheim

2. 5. Pensioniertes Zugpersonal Olten

Stammtisch. Gemütliches Beisammensein am ersten Donnerstag des Monats. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Rest. Bahnhof Gleis 13, Olten

6. 5. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

6. 5. PV Winterthur-Schaffhausen

Sektionsversammlung. Anträge sind bis zum 29. April schriftlich an den Präsidenten zu richten. Nach den statutarischen Geschäften, die auch eine Änderung des Geschäftsreglements beinhalten, Konzert des Musik-Corps Alte Garde Winterthur. Der Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme.

14 Uhr, Reformiertes Kirchgemeindehaus, Winterthur Wülflingen

8. 5. PV Basel

Kultur, Kaffee und Kuchen. Das Motto für dieses Jahr lautet: «Urchiges und Klamotten». Damit wir planen können (Anzahl Kaffee und Kuchen usw.) sind wir zwingend auf eine Anmeldung angewiesen. Anmeldung bitte bis am 3. Mai bei Peter Jakob, Vizepräsident Sektion PV Basel, vizepraesident-pv-basel@sev-online.ch, 0792520253. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen.

14.30 Uhr, Pfarreizentrum L'Esprit, Laufenstrasse 44, Basel

8. 5. PV Zürich

Stamm. Wegen dem 1. Mai treffen wir uns am zweiten Mittwoch des Monats.

10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

16. 5. PV Bern

Frühlingswanderung Niederried-Ringgenberg-Interlaken. Nach dem

Startkaffee im Restaurant zum Becher wandern wir dem Brienzensee entlang nach Ringgenberg-Goldswil. Mittagshalt im Hotel Restaurant Burgseeli. Frisch gestärkt wandern wir weiter via Kirchrueine Goldswil dem Aarekanal entlang nach Interlaken. Wanderzeit 2½ Stunden (+140/-140m). Wanderschuhe und -stöcke empfohlen. Bern ab 8.34 Uhr; Thun ab 8.54 Uhr; Interlaken Ost ab 9.33 Uhr, Niederried an 9.39 Uhr. Rückfahrt ab Interlaken Ost XX.00/XX.30 Uhr. Anmeldungen bitte bis 13. Mai an Peter von Däniken, 0317111024, p.ch_von_daeniken@gmx.ch.

sev-pv.ch/sektionen/bern

8.20 Uhr, Bahnhof Bern

4. 6. PV Basel

Besichtigung BLS-Werkstätte Spiez. Ca. zweistündige Führung in der umfassend sanierten Werkstätte. Bahnbillett (oder Tageskarte) bitte selber besorgen. Die Führung ist nur für Personen geeignet, die gut zu Fuss sind. Maximal 30 Teilnehmende. Sämtliche Kosten sind selbst zu tragen. Nach der Führung, Mittagessen im Restaurant Spiezer möglich. Nähere Angaben auf der Webseite. Verbindliche Anmeldung obligatorisch bis 20. Mai. Die Teilnahme wird danach bestätigt. Ohne Bestätigung ist die Teilnahme nicht möglich. Anmeldungen bitte an Susi Kunz, 0796048756 oder susikunz@datacomm.ch.

sev-pv.ch/sektionen/basel

7.15 Uhr, Bahnhof Basel SBB, beim Treffpunkt in der Halle

5. 6. PV Winterthur-Schaffhausen

Sektionsreise. Wir besuchen das Biedermeier-Dorf Heiden.

9 Uhr, Reise im öV

Diverse

2. 6. Bergklub Flügelrad Biel/Bienne

Berghausfest zum 100-Jahr-Jubiläum. Am 1. März 1924 wurde unser Bergklub gegründet, der zu jener Zeit hauptsächlich aus Mitarbeitern des Rangierbahnhofs Biel bestand. Nun feiern wir am 2. Juni den runden Geburtstag. Beginn mit einer Bergpredigt. Jede:r ist herzlich willkommen. Infos zum Fest und zum Verein siehe Webseite.

<https://bergklub-fluegelrad.ch>

9.30 Uhr, Berghaus, Les Prés-d'Orvin

Agenda 5/24

Baltensperger Hansueli; JG 1965; Disponent BLZ, Amriswil, VPT Südostbahn.

Berger Fritz; JG 1934; Gondelbahnangestellter, Caslano, VPT Jungfrauabnahmen.

Beutler Hansruedi; JG 1929; Fahrdienstleiter, Münchenstein, PV Basel.

Blatt Andreas; JG 1944; Fahrdienstleiter, Dietikon, PV Zürich.

Dornbierer Fritz; JG 1928; Lokomotivführer, Rorschacherberg, PV St. Gallen.

Flückiger-Baumann Margrit; JG 1937; Witwe des Samuel, Goldau, PV Luzern.

Flury Elisabeth; JG 1934; Witwe des Peter, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Husmann Karl; JG 1953; Chefmonteur, Schachen LU, PV Luzern.

Jost Johannes Jakob (Hans); JG 1951; Rangierlokomotivführer, Obergösgen, PV Olten und Umgebung.

Jost Ursula; JG 1930; Witwe des Walter, Biel, PV Biel-Bienne.

Kaufmann Rosmarie; JG 1937; Witwe des Bruno, Olten, PV Olten und Umgebung.

Kiser Alois; JG 1933; Rangierlokomotivführer, Däniken, PV Olten und Umgebung.

Mende Kurt; JG 1953; Instandhalter, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Savarioud-Böhi Raphael; JG 1926; Betriebsangestellter, Zürich, PV Zürich.

Scheuner Roland; JG 1946; Fachspezialist, Erstfeld, PV Uri.

Sprenger Ernst; JG 1942; Huttwil, VPT BLS.

Stücklin Karin; JG 1968; Spezialistin Abweicheung & Kundeninfo L3, Niederbuchsitzen, AS Mitte.

Weber René; JG 1932; Lokomotivführer, Rüegsau, VPT BLS.

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

UKRAINE

Gewerkschaften gegen Krieg und Liberalisierung



Yves Sancey
yves.sancey@sev-
online.ch

Seit Beginn des Krieges kämpft die ukrainische Gewerkschaftsbewegung, einschliesslich der Eisenbahner, an zwei Fronten. Sie beteiligt sich einerseits am Kampf gegen die russischen Besatzer. Andererseits muss sie auch die Massnahmen der Regierung bekämpfen, die das Kriegsrecht nutzt, um das Arbeitsrecht und die Gewerkschaftsrechte zu schwächen und damit die neoliberale Schocktherapie für die Nachkriegszeit vorzubereiten.

Seit dem Angriff der Russischen Föderation auf die Ukraine am 14. Februar 2022 hat «Ukralsniszia», die Ukrainische Eisenbahn gezeigt, dass sie ein wichtiges Infrastrukturunternehmen ist. Die Eisenbahner tragen durch ihre heldenhafte Arbeit bei Kriegshandlungen und Raketenangriffen zur Verteidigungsfähigkeit des Staates bei. Und Zehntausende sind in die ukrainische Armee eingetreten. Im ersten Kriegsjahr wurden laut den ukrainischen Eisenbahngewerkschaften 353 von ihnen bei Kämpfen oder im Kreuzfeuer getötet und 819 verwundet.

Stiller Abbau der sozialen Rechte

Während der Krieg und das wirtschaftliche Überleben die Aufmerksamkeit der Bevölkerung absorbieren, «werden die sozialen Rechte leise ab-

gebaut», warnte «Le Monde Diplomatique» im November 2023. Bereits im März 2022 passte ein erster Gesetzesentwurf die Arbeitsverhältnisse an die Kriegszeiten an. Er wurde im ukrainischen Parlament ohne Diskussion oder Abstimmung verabschiedet. «Diese Methode wird durch das Verbot von Streiks und Demonstrationen durch das Kriegsrecht, das seit der russischen Invasion in Kraft ist, erleichtert», erklärte «Mediapart» am 21. Juni 2023. Die Arbeitgeber können nun die Wochenarbeitszeit von 40 auf 60 Stunden erhöhen, Arbeitnehmende innerhalb von zehn Tagen entlassen oder Arbeitsverträge vorübergehend aussetzen.

Im Juli 2022 hiess das Parlament einen zweiten Gesetzesentwurf gut, der die Ausserkraftsetzung von Firmenarbeitsverträgen (FAV) vorsah und die Arbeitgeber ermächtigte, die Arbeitsbedingungen einseitig zu ändern. Zudem beschränkte er die Änderungen diesmal nicht auf die Dauer des Krieges. Am 9. August 2022 löste die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF), die in Brüssel die Eisenbahngewerkschaften aller europäischen Länder – darunter der SEV – und ihre Mitglieder vertritt, Alarm aus: Sie informierte die höchsten europäischen Instanzen in einem Brief über ihre Befürchtungen zum Gesetzesentwurf Nr. 5371, der fast 70 Prozent der Arbeitnehmenden ihrer Rechte beraubt. Und sie rief zum Handeln auf, um die Attacken gegen die

ukrainische Gewerkschaftsbewegung zu stoppen.

Kollateralschäden des Krieges beim Arbeitsrecht

Ohne Erfolg – Präsident Selenski verabschiedete das Gesetz am 17. August 2022. Somit gelten nun für Unternehmen mit weniger als 250 Mitarbeitenden keine FAV mehr: Die Arbeitsverträge werden zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmenden «verhandelt» und unterzeichnet. Der Internationale und der Europäische Gewerkschaftsbund verurteilten das Gesetz am 19. August in einem ungewöhnlich scharfen Schreiben an die EU-Kommission und den Europarat als «unsoziales Gesetz angetrieben von Oligarchen hinter der Regierungspartei, denen die Interessen des Volkes gleichgültig sind».

ETF-Generalsekretärin Livia Spera brachte im Februar 2023 ihren Unmut deutlich zum Ausdruck: «Die Opfer der ukrainischen Transportarbeiter dürfen nicht damit verdankt werden, dass ihre Regierung ihre Rechte zerstört. Wir machen die Entscheidungsträger darauf aufmerksam, dass die internationale Gewerkschaftsbewegung die sogenannten «Reformen» und Privatisierungspläne, die unter dem politischen Deckmantel dieses Krieges verfolgt werden, wahrnimmt, und wir werden das nicht akzeptieren.» ... «Die Rechte der ukrainischen Arbeitnehmer dürfen in diesem Krieg nicht zum Kollateralschaden werden.»

Während der Krieg immer unerbittlicher wird, verstärkte die Regierung die neoliberale Offensive Ende 2023 mit einem neuen Entwurf zur Reform des ukrainischen Arbeitsgesetzes, der vom Wirtschaftsministerium ausgearbeitet wurde. Das vollständige Dokument enthält 264 Artikel und stellt einen massiven unsozialen Angriff auf die Rechte der Arbeitnehmenden dar. Ziel ist es, die «vorübergehenden» Einschränkungen der Rechte auch nach dem Sieg fortzuführen. Insbesondere sollen die Zuschläge für Überstunden oder Nachtarbeit weiter reduziert und die Verfahren zur Entlassung von Arbeitnehmenden vereinfacht werden können. Die Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportwegebauer der Ukraine (Turtcu), die Mitglied der ETF ist, reagierte im Januar 2024 und betonte die Notwendigkeit einer Überarbeitung des Entwurfs. Dies sei dringend erforderlich, weil das neue Gesetz, falls es dieses Jahr verabschiedet würde, 2025 in Kraft treten würde

Neoliberale Nachkriegszeit

Man kann sich fragen, weshalb der ukrainische Staat den Service public und das Arbeitsrecht gleichermassen stark angreift, obwohl er sich doch auf den Krieg konzentrieren sollte. Selbst wenn die Betrachtungsweise weit entfernt erscheinen mag, liegt die Antwort beim geplanten Wiederaufbau durch einen «Marshallplan», der auch die Eisenbahn einschliesst und Appe-

tit weckt. Ende 2022 schätzte die Weltbank die Kosten für die Schäden in der Ukraine auf 350 Milliarden Euro. Diese Problematik stand bereits bei der Konferenz in Lugano im Sommer 2022 auf der Traktandenliste. Der «Entwurf» des Wiederaufbauplans nennt die «Widerstandsposition der Gewerkschaften» als institutionelle Beschränkung eines «modernen Arbeitsmarktes». Bisher folgen die Pläne weitgehend der neoliberalen Logik und basieren auf den Prinzipien der Deregulierung, Liberalisierung, Exportförderung und Privatisierung, um Kapital anzuziehen.

Die ukrainischen Eliten gehen also voran und lockern das Arbeitsgesetz, um Europa und den IWF zufriedenzustellen, die im Gegenzug zu unternehmensfreundlichen «Reformen» bedingte Kredite angeboten hatten, und um europäisches und amerikanisches Kapital anzuziehen. Alexander Rodnyansky, Wirtschaftsberater des ukrainischen Präsidenten, macht keinen Hehl daraus, dass die Ukraine durch «ein umfassendes Privatisierungsprogramm und eine Neugestaltung des Arbeitsrechts» attraktiv werden soll («The Guardian» im Oktober 2022).

Das ukrainische Volk und die ukrainischen Arbeiterinnen und Arbeiter verdienen unsere volle Solidarität. In der Ukraine scheinen Krieg und Kapitalismus leider die beiden Seiten derselben Medaille zu sein, die Tod, Leid und unerbittlichen sozialen Abstieg mit sich bringt.



ECHO
Christian Fankhauser

Christian Fankhausers letzter Arbeitstag als Arbeitnehmer und Vizepräsident des SEV war der 15. Dezember letzten Jahres. Seitdem geniesst er seinen Ruhestand

und widmet sich der Fotografie, für die er ein gewisses Talent entwickelt hat. Er beschreibt seine Leidenschaft mit folgenden Worten: «Nach Jahren voller begeistertem

Aufbruch verspüre ich das Bedürfnis, andere Beziehungen zu Zeit und Raum zu erforschen. Meine fotografische Suche soll zeitlos, undefiniert und unendlich sein.»

?

QUIZ

Weisst
du's?**1. Wie lautet der Slogan des SGB für den 1. Mai?**

- a. Weniger Arbeiten, mehr Arbeit für alle!
- b. Prämien runter, Löhne rauf!
- c. Mehr Ferien für alle!

2. Welche grossen Herausforderungen haben SBB und SBB Cargo?

- a. Zu junges und schlecht geschultes Personal.
- b. Unterbestände in diversen Berufsgruppen und Sicherheitsprobleme im Rangier, in der Kundenbegleitung und in den Werken.
- c. Keine grossen Herausforderungen.

3. Worüber haben GATA-Mitglieder 2004 abgestimmt?

- a. Über die Integration in den SEV.
- b. Über einen Streik des Bodenpersonals.
- c. Über einen neuen GAV.

4. Wohin wollte Sophie Aymon nach der Schule reisen?

- a. Nach Kanada.
- b. Für ein Jahr auf ein Kreuzfahrtschiff.
- c. Nach Australien.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 30. April 2024** an:

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

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

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

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir einen **SBB-Gutschein 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. 4/2024:
b/b/c/b

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Roland Burgermeister**, Hümbach, Mitglied PV Bern.

AUF DEN SPUREN VON ...

Sophie Aymon, erste Kapitänin der CGN



Sophie Aymon am Tag ihrer Vereidigung mit ihren neuen Streifen als Kapitänin und Dreispitz.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Am 28. März wurde Sophie Aymon vereidigt. Das war ein historischer Moment, denn als erste Frau hat sie bei der Genfersee-Schiffahrtsgesellschaft (CGN) in deren 151-jährigen Geschichte den speziellen Kapitänsgrad erreicht. Es ist der Höhepunkt ihrer langen Karriere bei der CGN, die 2002 begann.

Sophie Aymon ist sichtlich bewegt und glücklich, als sie das Abzeichen und die Mütze als Schiffsführerin erhält. Die 44-jährige Walliserin ist sich bewusst, dies ist «ein historischer Moment» und ein neues Kapitel in der Geschichte der CGN (Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman) beginnt: «Ich bin sehr stolz darüber, für mich und für die Frauen allgemein. Der Abschluss ist eine Genugtuung. Es ist Herz erwärmend, dass meine Familie, Freundinnen, Freunde und Kollegen hier sind. Es ist ein schöner und besonderer Tag.»

Sie zieht Bilanz über den zurückgelegten Weg und die neuen Verpflichtungen, die sie erwarten. Sobald sie das Schiff betritt, ist sie «für alles verantwortlich: fürs Schiff, für die Besatzung, für das Personal im Restaurant und für die Reisenden sowie für die Umwelt. Man ist alleiniger Chef an Bord», hält sie fest. Sophie weiss, was sie vom Leben erwartet, und sagt es auch klar – so auch, was ihre Mütze betrifft. «Da die Frauen keine

Kopfbedeckung haben und mir die Mütze der Männer nicht passt, haben wir eine Alternative gefunden. Ein Dreispitz. Das ist derselbe, den die Frauen bei der französischen Marine tragen», erklärt sie. Seit sie vor 22 Jahren bei der CGN begonnen hat, träumte sie davon, Kapitänin zu werden, «aber eher so zum Spass, da es ja keine gab». Die ganze Geschichte geht allerdings auf einen anderen Traum zurück, der sich bis heute nicht erfüllt hat.

Sie verbringt ihre ganze Kindheit im Wallis, in Martigny. Mit 15 Jahren überlegt sie sich, was aus ihr werden soll: Tierärztin, Briefträgerin, Archäologin? Sie absolviert eine kaufmännische Ausbildung mit Berufsmatur. Mit dem Abschluss in der Tasche träumt sie von einer Reise durch Australien. Sie sucht sich eine Schule aus und bereitet ihre Unterlagen vor. Zur Finanzierung braucht sie einen Sommerjob.

Nach einem misslungenen Versuch bei Aquaparc erfährt sie von ihrer Schwester, bei der sie in Le Bouveret wohnt, dass sich der dortige Kassier der CGN verletzt hat und die Ein- und Ausstiege nicht mehr machen kann. So verbringt sie den Sommer damit, die Stege zwischen Quai und Schiff zu positionieren. Ihr gefällt diese Welt und sie versteht sich gut mit den Kollegen. Sie raten ihr, sich für die Ausbildung als Matrosin zu bewerben. Nun ist es kein Thema mehr, ans andere Ende der Welt zu reisen. «Ich sage gerne, dass die CGN zu meinem Australien geworden ist. Obwohl

ich seither viel gereist bin, bin ich nie dort gewesen. Ich wurde für die Saison 2002 angestellt.» Um das Schiff führen zu dürfen, muss man ans Steuer können, aber es war eine Stelle an der Kasse frei. Sophie arbeitet sich langsam hoch, wird Kassenverantwortliche. Doch nach gut zehn Jahren will sie ans Steuer. «Schliesslich war ich deshalb gekommen. Die Schiffsführer unterstützten mich, und 2014 stimmte die Direktion zu. Ich begann wieder von vorn. 2015 machte ich meine ersten Landungen.»

Zwar hatte die CGN seit rund 30 Jahren Frauen auf der Brücke und in den Häfen, aber Sophie ist die erste Kapitänin, die vereidigt wird. Dies nach sieben Jahren Ausbildung, in denen sie die Schiffe, die Anlegestellen und alles bei jedem Wetter kennenlernen musste. Ende 2020 bewirbt sie sich und legt alle nötigen Prüfungen ab.

Manchmal muss sie am Morgen sehr früh beginnen. Sie steht um 2.30 Uhr auf, um den Dienst um 3.50 Uhr anzutreten: «Manchmal ist es etwas hart! Aber dann kommt der Sonnenaufgang und man weiss, dass es sich gelohnt hat. Einen Rad-dampfer zu steuern ist etwas Aussergewöhnliches. Das ist reinste Mechanik. Wir sind weltweit nur wenige, die das machen.» In diesem Beruf ist es schwierig, ein Familien- und Sozialleben zu haben. «Im Sommer arbeiten wir in der Regel zwei Wochen und haben dann eine Woche frei. Es gibt viele touristische Fahrten am Abend. Zwei Wochen lang hast du praktisch keinen freien

Abend. Vom Sozialen her ist es nicht die einfachste Arbeit.»

Im Winter gibt es weniger touristische Fahrten. Seit 2011 unterstützt Sophie mit ihrer KV-Ausbildung den Einkauf der CGN und arbeitet auch im Lager: «Da habe ich geregelte Arbeitszeiten, freie Wochenenden und Abende.» Sie kümmert sich um den Eingang, die Lagerung und die Verteilung des Verbrauchsmaterials. «Wir sind eine gute kleine Truppe. Wenn die Post alle diese Pakete bringt, bin ich im siebten Himmel», sagt sie, die von einer Lehre bei der Post träumte.

Die Gewerkschaft? «Ich bin über Patrick Clot dazugekommen, Mechaniker und damals Sektionspräsident. Ich fragte ihn, worum es geht. Er sagte mir, dass sie die erkämpften Rechte verteidigen, sich um das Wohlbefinden der Kolleginnen und Kollegen kümmern und versuchen muss, die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Darauf fragte ich ihn, weshalb nicht mehr Leute dabei sind. Die Gewerkschaft ist nötig, weil sie Leitplanken setzt und die Leitung daran erinnert, dass sie ihren Zielen entsprechende personelle Ressourcen braucht. Bei der Erneuerung des GAV und des Lohnsystems hat die Gewerkschaft gearbeitet wie verrückt», sagt sie dankbar.

In ihrer Freizeit geht Sophie gerne in den Bergen wandern, fotografiert und sucht Pilze. Sie hat wieder angefangen zu reisen. Wer weiss, ob sie nicht doch noch einmal bei den Kängurus landet...

**WENN ES BEI DER
ARBEIT FUNKT**

Bertschy

