

«Aus wirtschaftlichen Gründen»

Eine Busfahrerin in Lausanne wurde entlassen, weil sie gegen Kameras am Arbeitsplatz reklamiert hatte. Vor Gericht erhielt sie nicht Recht.

Seite 4

Wann ist eine Kündigung missbräuchlich?

Manchmal haben Angestellte das Gefühl, dass ihnen nach dem Hinweis auf einen Regelverstoß aus Rache gekündigt wurde.

Link zum Recht Seite 19

Überlappungszeiten wie berechnen?

Gerichtshandel zum dritten: Nach einem fragwürdigen Urteil des Turbo-Schiedsgerichts soll jetzt das Bundesgericht entscheiden.

Fokus Seite 20

Die «Liberalisierung» der Ladenöffnungszeiten banalisiert die Arbeit

Nein zum 24-Stunden-Tag

Die Änderung des Arbeitsgesetzes will vordergründig «nur» ermöglichen, dass Läden rund um die Uhr geöffnet sein können. Im Hintergrund steht ein Umbau der Werte.

Nacht- und Sonntagsarbeit kann gesellschaftlich notwendig sein, dass wissen gerade wir Angestellten des öffentlichen Verkehrs. Doch die Arbeit zu «Unzeiten» soll nicht die Regel werden, sonst droht eine Zerstörung des sozialen Lebens und damit eine Atomisierung der Gesellschaft. Aus diesem

Grund lehnen die Gewerkschaften die vorgeschlagene Gesetzesänderung ab. Sie würde auch für die öV-Angestellten gravierende negative Auswirkungen haben, könnte etwa die Zulagen für Nacht- und Sonntagsarbeit gefährden.

Dossier Seiten 10 – 12



Tankstellenshops sollen nicht zu 24-Stunden-Einkaufszentren ausgebaut werden können.

ZUR SACHE

Die Betroffenheit nach dem Unfall in Granges-près-Marnand ist gross, sowohl beim Verkehrspersonal als auch in der gesamten Öffentlichkeit.

Erfreulicherweise haben sich die Verletzten weitgehend schnell erholt. Aber das ändert nichts an der Tatsache, dass jeder Unfall einer zu viel ist, sowohl im Verkehr als auch bei der Arbeit allgemein. Doch wir wissen es alle:

«Die SBB muss zeigen, in welchem Zeitraum das benötigte Personal bei der Instandhaltung rekrutiert und einsatzfähig ausgebildet wird.»

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV

Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es nie. Dennoch muss jeder Unfall auch Anlass sein, um die Regelungen und Sicherungen zu überprüfen. Schon früher in diesem Jahr hat der SEV gefordert, dass die Ausrüstung der Signale mit ZUB beschleunigt werden muss. Bund und Kantone müssen die nötigen Mittel zur Verfügung stellen, um nicht nur Ausbauten, sondern auch Instandhaltung und Unterhalt zu gewährleisten. Dazu gehört auch genügend und gut ausgebildetes Personal. Sparen auf Kosten von Ausbildung und Arbeitsbedingungen ist letztlich Sparen auf Kosten der Sicherheit. Die SBB muss jetzt aufzeigen, mit welchen konkreten Massnahmen und in welchem Zeitraum das benötigte Personal bei der Instandhaltung rekrutiert und einsatzfähig ausgebildet wird.

Die Meinung unserer Leserinnen und Leser

In den letzten Wochen sind etliche Leserbriefe auf unserer Redaktion eingetroffen – die meisten zum tragischen Unfall in Granges-près-Marnand. So sehr wir uns über die Briefe freuen: Wir mussten sie teils stark kürzen, da der Platz in unserer Zeitung beschränkt ist. Die betroffenen Leserbriefschreiber bitten wir um Verständnis. Wir wünschen allen eine anregende Lektüre.

Seiten 9, 18

Mobilitätspläne in Unternehmungen

Die Mobilität kontrollieren



Mobilitätspläne helfen, die Mobilität, die von einem Unternehmen ausgeht, zu optimieren. Man regt die Angestellten dazu an, anders als mit dem Auto zur Arbeit zu kommen und für arbeitsbedingte

Fahrten ökologischere Transportmittel zu wählen. Ganz allgemein motiviert man das Personal, sein alltägliches Verhalten zu ändern. kontakt.sev hat Virginie Kauffmann, Mobilitätsberaterin in Bern, zu einem Gespräch über solche Mobilitätspläne getroffen.

Interview Seiten 6 und 7

NEWS

Blaue Hemden gegen Zweiklassensystem

■ Fahrerinnen und Fahrer der privaten Postautounternehmer haben vor Monatsfrist in verschiedenen Regionen der Schweiz unter dem Slogan «Ich bin kein Postauto» gegen die Diskriminierung bei Lohn und Arbeitsbedingungen protestiert. Zum Zeichen des Protests trugen die Fahrer/innen ein blaues statt ein gelbes Uniformhemd – dies trotz Drohungen seitens Postauto AG. Das Personal der privaten Postautounternehmen ist bei der Gewerkschaft Syndicom organisiert.

Alfred Waldis gestorben

■ Am 10. Juli ist der Gründer und erste Direktor des Verkehrshauses der Schweiz, Alfred Waldis, im Alter von 93 Jahren gestorben.

Waldis hatte seine Berufskarriere als Stationslehrling der SBB begonnen, später wechselte er in die Kreisdirektion Luzern. 1957 wurde er zum Direktor des im Aufbau befindlichen und 1959 eröffneten Verkehrshauses berufen. Waldis prägte das Verkehrshaus während Jahrzehnten, zuletzt als dessen Präsident. Für seine Tätigkeit erhielt er zahlreiche Ehrungen, unter anderem ein Ehrendoktorat und die Ehrenbürgerschaft der Stadt Luzern.

Braunkohle für Zizers

■ Zweimal pro Woche fährt das deutsche Bahnunternehmen Rheincargo, Nachfolger von Häfen und Güterverkehr Köln HGK, neu von Frechen im Rheinland über Basel nach Zizers GR. Transportiert wird Braunkohlestaub direkt ins Zementwerk Untervaz. Dank dem Einsatz einer Mehrsystemlok der Baureihe 185 (Bild) entfällt der Lokwechsel an der Grenze. Geführt werden die Züge von streckenkundigen Lokführern von MEV Schweiz.



Grosse Betroffenheit beim Personal und in der Bevölkerung

Sicherungen, jetzt!

Unheilvolle Wiederholung: Nur Monate nach dem Unfall in Neuhausen kommt es in Granges-près-Marnand zu einer gleichen Kollision. Ein Kollege stirbt.

Nur in den Stosszeiten am Morgen und Abend kreuzen sich auf der Linie Payerne–Lausanne ein Regionalzug und ein Regionalexpress in

Granges-près-Marnand. Am 29. Juli abends kommt es zum Zusammenstoss. Bei der Ausfahrt, die nur mit einem Gruppensignal gesichert ist, das zudem erst hinter der Weiche steht, kollidieren die beiden Züge. Der eine Lokführer kann sich retten, sein 24-jähriger Kollege wird tödlich verletzt. Rund 30 Passagiere sind ebenfalls verletzt, alle können aber innert Stunden oder Tagen das Spital wieder verlassen.

Schon nach dem Zusammenstoss in Neuhausen hat der SEV gefordert, dass die Sicherung mit ZUB beschleunigt ausgebaut werden muss; nun ist diese Forderung auch weit herum gehört und aufgegriffen worden.

«In die Trauer mit dem Opfer mischt sich der Ärger, dass der Nachholbedarf bei der Infrastruktur längst bekannt war, aber nicht genügend unternommen wurde, um ihn zu be-

heben», hält SEV-Vizepräsident Manuel Avallone fest. Und auch LPV-Zentralpräsident Urs Mächler kann nur wiederholen: «Verkehrszunahme und Pünktlichkeitsdruck machen uns die alltägliche Arbeit sehr schwer; das belastet die Sicherheit.» Mit einem beschleunigten Ausbau der ZUB-Sicherungen wird sowohl für die Reisenden als auch für Lokführerinnen und Lokführer das Richtige getan. *pmo*

REAKTIONEN UND ERWARTUNGEN

«Man muss klar festhalten, dass die Unfälle statistisch gesehen nicht auffällig sind. Wir bewegen uns hier im Rahmen der Vorjahre, von einer dramatischen Häufung kann keine Rede sein.»

«Eine kurzfristige Einführung von ETCS Level 2 ist eine Illusion. Wir müssen uns fragen, ob wir die Gewichte hier nicht verschieben sollten. Wir prüfen,

ob wir den technologischen Wandel zeitlich etwas zurückstellen und dafür mehr Mittel in die Sicherheit investieren können.»

Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, in der «NZZ am Sonntag»

«Ich habe mich persönlich und gegen Widerstand dafür eingesetzt, dass 1700 zusätzliche Signale mit dem Zugbeeinflus-

system ZUB ausgerüstet werden. Für die Diskussion nach dem Unfall sollen alle Alternativen auf den Tisch, auch ob wir parallel zu ZUB die Führerstands-Signalisierung ETCS Level 2 früher als vorgesehen vollständig einführen.»

«Wir wollen und müssen wirtschaftlich umgehen mit den Geldern, die wir von den Kunden und vom Bund erhalten. In ge-

wissen Bereichen – etwa der Instandhaltung – brauchen wir aber mehr Personal. Bereits weitgehend behoben haben wir den Unterbestand bei den Lokführern.»

Andreas Meyer, SBB-Chef, in der «Schweiz am Sonntag»

«Es ist eine unnötige Gefahr für Menschenleben, dass man 1,37 Milliarden in Lärmschutzmassnahmen investiert, statt zügig

Am 21. September alle nach Bern an die nationale Kundgebung

Gegen Abbau, für Service public

Der SEV erwartet an der nationalen Kundgebung vom 21. September in Bern einen Grossaufmarsch.

Am 21. September werden in Bern Tausende Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter erwartet, um gegen Lohndumping und Rentenabbau zu demonstrieren. Für den SEV geht es speziell um zwei Anliegen: Gegen die «Wackelrente», wie sie von der SBB-Pensionskasse ins Gespräch gebracht wurde, für den Service public. Anständige Lohn- und Anstellungsbedingungen, qualitativ



gute Dienstleistungen für die Bevölkerung und hohe Sicherheit für Personal und Reisende des öffentlichen Verkehrs stehen hier im Mittelpunkt.

Zurzeit finden in der ganzen Schweiz Informationsanlässe für die Sektionsverantwortlichen statt. Dort erhalten sie die detaillierten Informationen zur Kundgebung.

Die SEV-Mitglieder treffen sich bis 13.30 Uhr auf der Schüt-

Anreise in vier Extrazügen

Zur Kundgebung werden vier Extrazüge geführt:

Ost: Rorschach (9.31)–St. Gallen (9.54)–Gossau (10.12)–Flawil (10.17)–Uzwil (10.23)–Wil (10.34)–Winterthur (11.02)–Zürich (11.46)–Bern (**Rückfahrt** 16.53)

Nord: Basel (11.51)–Liestal (12.04)–Sissach (12.10)–Olten (12.25)–Bern (**Rückfahrt** 16.56)

West: Genf (11.37)–Nyon (11.51)–Morges (12.07)–Lausanne (12.16)–Fribourg 13.01)–Bern (**Rückfahrt** 16.40)

Süd: Chiasso (8.57)–Mendrisio (9.05)–Lugano (9.22)–Bellinzona (9.49)–Biasca (10.03)–Faido 10.25)–Bern (**Rückfahrt** 16.47)

zenmatte, wo unter anderem Präsident Giorgio Tuti und VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro zu ihnen reden

werden. Danach folgt der Demonstrationzug auf den Bundesplatz mit anschliessender Kundgebung. *pmo*



Ergreifender Abschied: Symbolische Friedensbotschaft an den getöteten Lokführer.

NACH DEM UNFALL IN GRANGES-PRÈS-MARNAND

und für einen Bruchteil des Geldes diese Sicherheitsmängel zu beseitigen. »

Hans G. Wägli, Autor des Standardwerks «Bahnprofil Schweiz», im «Sonntagsblick»

«Es gilt, zuerst die ungenügend geschützten Bahnhöfe – egal ob mit alter oder neuer Technik – nachzurüsten und dann erst vorhandene alte, aber ebenfalls sichere Anlagen durch neue zu

ersetzen. Es geht darum, kurzfristig schon in den nächsten Jahren Unfälle mit Toten, Verletzten und grossen Sachschäden zu vermeiden. Das ist nicht nur eine finanzielle, sondern auch eine politische und ethische Aufgabe. »

Walter von Andrian, Chefredaktor der «Schweizer Eisenbahn-Revue», in der «Nordwestschweiz»

«In anderen Ländern Europas ist man ähnlich ausgerüstet wie

in der Schweiz mit dem ZUB. Es herrscht aber wenig Interesse, auf weniger zentralen Zugstrecken das einheitliche ETCS einzuführen, das ebenfalls die Geschwindigkeit überwacht. Die Schweiz, die mit 2017 einen konkreten Umstellungszeitpunkt genannt hat, ist hier eher voraus. »

Dirk Bruckmann vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich im «Tages-Anzeiger»

Die Lehrlinge der Woche



Insgesamt 777 Jugendliche haben beim Ausbildungsverbund Login in diesem Monat die Lehre oder ein Praktikumsjahr angefangen. Für nächsten Sommer wird Login erstmals angehende Netzelektriker/innen EFZ mit Schwerpunkt Fahrleitungen rekrutieren. Der SEV heisst die Lehrlinge in der Berufswelt des öffentlichen Verkehrs willkommen!

MEINE MEINUNG

Heimtückischer Alleskönner

Waren Sie am Nationalfeiertag bei einem grossen Feuerwerk oder haben Sie im privaten Rahmen selber für Knaller, Silberregen und dicke Luft gesorgt? Dann haben Sie sich in einem Nervengift geduscht, dessen Wirkung zwar weitgehend bekannt, der breiten Öffentlichkeit jedoch kaum bewusst ist.

Ich spreche vom chemischen Element Aluminium, das wir in seiner raffinierten Form vor allem als Leichtmetall kennen, welches dank seiner Dehnbarkeit, seiner Verformbarkeit, seiner Leitfähigkeit von Verpackungsmaterial über Hochspannungsleitungen bis zum Waggon-, Flugzeug- und Autobau verwendet wird.

Dass Aluminium in Kosmetika, Lebensmitteln und Medikamenten ein effizienter Bestandteil ist, wird gerne im Kleinstgedruckten versteckt. Suchen Sie es doch einmal auf Ihrem Deo. Sie werden es als Aluminiumchlorhydrat wiederfinden, einem Stoff gegen Schweißbildung, der nachweislich Krebs erzeugen kann. Sind Sie der Werbung auf den Leim gegangen und bleichen Ihre Zähne mit einem Weissmacher?

Dann bürsten Sie sich Aluminium direkt in den Mund. Noch verheerender sind die verschiedenen rezeptfrei erhältlichen Medikamente gegen Sodbrennen: auch sie basieren auf Aluminium. Zwar wird vor einer längeren Einnahme gewarnt, dass jedoch ein erhöhter Aluminiumspiegel im Blut das Zentralnervensystem schädigt und zu Demenzerkrankungen wie Alzheimer führen kann, wird nicht erwähnt.

Nur der Mensch verwendet Aluminium, in der Natur wird der Stoff von keinem Lebewesen, keiner Pflanzenart genutzt. Wir aber brauchen es überall: für künstliche Farbstoffe, Feuerwerkskörper und Sprengstoff, Wursthüllen aus Naturdarm, Trennmittel bei Kochsalz, Wirkstoffverstärker bei Impfungen, Make-up, Cremes und zur Trinkwasseraufbereitung.

Die Chemie- und Aluminium-Lobby hat kein Interesse, uns über die Schädlichkeit von Aluminium aufzuklären und noch weniger darüber, welche irreparablen Schäden für Menschen und Umwelt bei der Aluminiumgewinnung, dem Ausschwemmen von Bauxiterz mit Natronlauge, entstehen. Das Abholzen der Tropenwälder zur Bauxitgewinnung und das Deponieren des dabei entstehenden hochgiftigen Rotschlammes verseuchen Luft, Wasser und Erde. Die Rechnung dafür wird nicht ewig auf sich warten lassen.

Monika Barth



NEWS

Z-Pass erfolgreich

■ Der Z-Pass des Zürcher Verkehrsverbundes mit den «Korridoren» Flextax (Schaffhausen), A-Welle (Aargau), Ostwind (St. Gallen) und Schwyz-Zug konnte im letzten Geschäftsjahr erneut zulegen. Die Zahl der Abonnemente stieg um 4,3 %.

Neu mit Schümlikaffee

■ Elvetino lanciert eine neue Kaffeemaschine, um Cappuccino oder Latte Macchiato am Sitzplatz servieren zu können. Vorerst wird die Maschine, die mit Brennstoffzellen funktioniert, im «Feldversuch» getestet, begleitet allerdings von einer herkömmlichen Minibar.

SBB baut weiter

■ Beim Bau der Durchmesserlinie konnte ein weiterer Mosaikstein eingeweiht werden: Am Bahnhof Zürich-Oerlikon konnte das Gleis 8 in Betrieb genommen werden.

In Pollegio, am Südportal des neuen Gotthard-Basistunnels, wurden die Gleise der alten Stammlinie näher zu den Gleisen aus dem Basistunnel verlegt und mit diesen mit Weichen verbunden. Zum Betrieb der Anlagen wurde ein neues elektronische Stellwerk errichtet.

Weniger Verletzte

■ Im ersten Halbjahr 2013 wurden bei den VBZ 826 sogenannte «Schadeneignisse» verzeichnet (2012: 726). Darunter waren 221 (2012: 228) Unfälle mit Körperverletzung, 48 (2012: 65) Fahrgäste verletzten sich beim Ein- und Aussteigen.

Stablierter Gewinn

■ Die Fluggesellschaft Swiss verzeichnete im ersten Halbjahr 2013 einen Gewinnzuwachs um 18 Prozent auf 72 Mio. Franken. Die Zahl der Passagiere stieg um 9 % auf 7,77 Mio, die Auslastung um 1,3 Prozentpunkte auf 82,6 %. Ende Juni arbeiteten 8171 Mitarbeitende (6960 Vollzeitstellen) für Swiss.

Entlassung «aus wirtschaftlichen Gründen»

Kameras gerügt – da folgte die Entlassung

Der Rechtsschutz des SEV stand einer entlassenen Busfahrerin bei. Doch das Arbeitsgericht schützte die Entlassung.

Jocelyne* lässt sich bei der Verhandlung vor dem Arbeitsgericht Lausanne weder vom Vorsitzenden, noch von den Richtern, den Anwälten oder dem aus etwa einem Dutzend weiteren Personen bestehenden Publikum einschüchtern. Die 47-jährige Frau verlangt von ihrem ehemaligen Arbeitgeber MSA (Minibus Service SA) die Nachzahlung von vier Monatslöhnen, das heisst von 6852.40 Franken, als Entschädigung wegen missbräuchlicher Kündigung. Jocelyne arbeitete seit Februar 2011 als Minibus-Aushilfsfahrerin für MSA. Entlassen wurde sie am 22. Dezember 2011, nachdem sie sich dagegen gewehrt hatte, dass im Dienstraum der Fahrer/innen Kameras installiert waren. Vor Gericht behauptete der Anwalt der Firma MSA, Jocelyne sei «aus wirtschaftlichen Gründen» entlassen worden: das Unternehmen tl (Transports de Lausanne) habe MSA weniger Fahrten übertragen können. «Falsch!», sagt Jocelyne, «MSA hat unmittelbar nach meiner Entlassung einen anderen Fahrer eingestellt.» Michel Joye, Direktor der tl, der vor Gericht als Zeuge auftrat, konnte sich nicht erinnern, ob MSA tatsächlich weniger Aufträge von tl erhalten hatte. Auch Philippe Rapin, Geschäftsführer der MSA, konnte den Nachweis eines verminderten Transportvolumens nicht erbringen.

Ein merkwürdiger Zufall und eine bekannte Masche
SEV-Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser, der ebenfalls als Zeuge vor dem Arbeitsgericht aussagte, bekräftigte, schon verschiedent-



Die Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz, 5. Abschnitt «Überwachung der Arbeitnehmer», legt Folgendes fest: «Art. 26: 1 Überwachungs- und Kontrollsysteme, die das Verhalten der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz überwachen sollen, dürfen nicht eingesetzt werden. 2 Sind Überwachungs- oder Kontrollsysteme aus anderen Gründen erforderlich, sind sie insbesondere so zu gestalten und anzuordnen, dass die Gesundheit und die Bewegungsfreiheit der Arbeitnehmer dadurch nicht beeinträchtigt werden.» In seinem Kommentar zu dieser Verordnung hält das Seco fest: «Man weiss aus Erfahrung, dass Überwachungssysteme bei den betroffenen Arbeitnehmenden schlechte Gefühle erzeugen können, also Beeinträchtigungen der Gesundheit. Daraus ergibt sich die Tatsache, dass daraus eine Beeinträchtigung des Betriebsklimas erfolgen kann.» Trotz dieser Verordnung und diesem Kommentar hat das Arbeitsgericht die Entlassung von Jocelyne als rechtmässig taxiert.

lich sei Personal von MSA entlassen worden, wenn es seine Rechte geltend zu machen gewagt habe. Bei seiner Aussage machte Fankhauser auf ein seltsames zeitliches Aufeinandertreffen aufmerksam: Das Entlassungsschreiben an Jocelyne wurde am selben Tag verfasst, an dem auch ein Schreiben an den SEV gerichtet wurde, in dem MSA darauf hinwies, die Kameras seien nicht etwa installiert worden, um das Personal zu überwachen, sondern um einen Tresor zu sichern.

In seinem Urteil vom 10. Juli 2013 kam das Arbeitsgericht zum Schluss, die Entlassung von Jocelyne sei aus wirtschaftlichen Gründen gerechtfertigt. Jocelyne sieht nicht nur nichts von den geforderten vier Monatslöhnen, sie muss auch noch 750 Franken an Gerichtskosten tragen. Christian Fankhauser, der vom Urteil nicht überrascht ist, verbirgt seine Enttäuschung trotzdem nicht: «MSA konnte nicht nachweisen, dass das Arbeitsvolumen gesunken ist und die Entlassung «aus wirtschaftlichen

Gründen» deshalb gerechtfertigt war. Es ist deshalb klar, dass Jocelyne entlassen wurde, weil sie es gewagt hat, nicht nur das Installieren der Kameras zu kritisieren, sondern auch Verschiedenes, das bei diesem Subunternehmen von tl schlecht funktionierte. In seinem Urteil hat das Arbeitsgericht festgehalten, dass nichts einen Arbeitgeber davon abhalten kann, einen Angestellten zu entlassen. In unserem Land gibt es eine philisterhafte Rechtsprechung.» **AC/pan.**

*Name geändert

Chaotische Verhältnisse in Deutschland

Personalmangel bei der Bahn

In unserem nördlichen Nachbarland bekommt die Bevölkerung die Quittung für die Sparpolitik bei der Bahn: ein Chaos ohnegleichen.

Die Mitteilung der Deutschen Bahn AG anfangs August hatte es in sich: Abends könne der Hauptbahnhof Mainz nur noch eingeschränkt bedient werden. Grund: «Personalprobleme». Diese «Probleme» hat sich die Bahn mit einer unverantwortlichen Abbaupolitik selbst eingebrockt. Dank gesunkener Personalkosten sollte die Bahn «fit für die Börse» gemacht werden. Dass eine Bahn ohne Personal nicht fahren kann, hatten die Bahnmanager nicht bedacht...

Die Katze beisst sich in den Schwanz...

Als nun unlängst einige Fahrdienstleiter krank wurden, während andere Kollegen in den Ferien waren, platzte die Blase: es gab keine Personalreserven! Leute aus den Ferien zurückzurufen war keine gangbare Lösung, da die Kollegen ihren Urlaub schon mehrfach hatten verschieben müssen – wegen Personalproblemen. Und die Krankheitsabsenzen hatten teils einen einfachen Grund: Überbelastung – wegen Personalproblemen.

1 000 000 Überstunden

Unsere deutsche Schwestergewerkschaft EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) hat seit längerer Zeit genau vor

dem gewarnt, was jetzt eingetroffen ist. «Wenn die Bahn jetzt sagt, der Fall in Mainz habe mit Urlaub oder Krankenständen zu tun, dann sind das Ausreden», sagte der EVG-Vorgesetzte Alexander Kirchner deshalb vor der Presse. Jahrelang sei Personal abgebaut worden, neue Mitarbeiter würden zu zögerlich eingestellt. Die DB sagt zwar, gegenwärtig seien 247 Fahrdienstleiter mehr als Ende letzten Jahres tätig – Kirchner dagegen rechnet vor: «Nach unseren Schätzungen fehlen bundesweit gut 1000 Mitarbeiter im Bereich der Fahrdienstleiter. So viele zusätzliche Mitarbeiter wären nötig, um die aufgelaufenen rund eine Million Überstunden der Kollegen abzubauen.»

Chaos breitet sich aus

Inzwischen fallen in Mainz nicht nur Regionalzüge am Sonntagabend aus: Mittlerweile läuft der Betrieb auch unter der Woche nicht mehr wie er sollte, und auch Fernverkehrsverbindungen sind betroffen. Die «Sparmassnahme» wird die DB damit viel Geld kosten.

Es brennt überall

Die Personalprobleme bestehen übrigens längst nicht nur bei den Fahrdienstleitern, sondern «es fehlt an allen Ecken und Enden an Personal», sagt Kirchner. Nicht minder betroffen ist der Regionalverkehr, wie sich jüngst bei den hochwasserbedingten Zugsausfällen gezeigt hat: Es gab viel zu wenig Zugbegleiter/innen, die die ge-

strandeten Reisenden hätten informieren können. Und die anwesenden Zugbegleiter wurden selber auch nur mangelhaft informiert und waren durch verkürzte Ruhezeiten und Mehreinsätze bereits übermäßig belastet.

Qualität muss stimmen

Wenn die Bahn jetzt eingesteht, es seien «noch Hausaufgaben zu machen», kann die Gewerkschaft nur darauf hinweisen, dass sie seit längerem vor den unhaltbaren Zuständen vor den unhaltbaren Zuständen warnt. Deshalb ist jetzt die Politik gefordert, die bei Ausschreibungen nicht nur auf den Preis spielen darf, sondern auch Qualitätsstandards – zugunsten der Bahnreisenden – einfordern muss. pan.

Noch ist nichts bestätigt, doch der Entscheid scheint gefällt zu sein

Minibar: Abschied vom Gotthard?

Seit April gibt es auf den ICN der Gotthardstrecke keine Minibar mehr – versuchsweise, wie es offiziell heisst. Obwohl noch nicht offiziell kommuniziert, kann man erahnen, wie die Entscheidung lauten wird.

Im Frühling informierte Elvetino, dass sie ihr Angebot auf den aus zwei zusammengeklebten ICN-Kompositionen bestehenden Zügen vereinheitlichen wolle. Seither sollte es in der einen Komposition einen bedienten Speisewagen geben, während in der anderen eine Minibar zirkuliert. Seither hat Elvetino bekannt gegeben, dass ein zweiter Versuch mit zwei bedienten Speisewagen folgen solle, wobei das Personal miteinbezogen werde und es keine negativen Folgen bezüglich der Beschäftigung gebe. Die Art und Weise, wie der Versuch durchge-

führt wurde, ist insbesondere auf der Gotthardlinie nicht einheitlich.

Vom Tun und vom Machen

Die meisten ICN verkehren nämlich mit nur einer Komposition, doch wurden trotzdem die gleichen Vorgaben übernommen – es wurde einfach die Minibar aufgegeben. Wenn auch die negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung des Elvetino-Personals des Depots Lugano durch Zuteilung zusätzlicher Kurse ausgeglichen wurden, so ist doch der Versuch ohne Mitwirkung des Personals durchgeführt worden, das nur gute Miene zum bösen Spiel machen konnte.

Vorbestimmter Ausgang?

Der Versuch, den Elvetino am 22. April gestartet hat, hätte drei Monate dauern sollen. Bis heute haben wir noch nichts Endgültiges vernommen, doch scheint das Unternehmen den bisherigen Versuch in ein Defi-

nitivum umzuwandeln: Die Minibar bleibt gestrichen – darauf deutet hin, dass auf den Bestellzetteln der Speisewagen die Minibar-Artikel eliminiert wurden. Beim Elvetino-Personal, insbesondere des Depots Lugano, steigt die Verunsicherung. Der SEV hat im Namen des Personals bei Elvetino interveniert, ohne bisher eine Antwort erhalten zu haben.

Qualitätsverlust am Gotthard

Die Massnahme löst nicht nur in Bezug auf die Beschäftigung, sondern auch auf ihre Plausibilität hin Erstaunen aus. Der Serviceabbau ist offensichtlich, wenn die Reisenden in den Speisewagen wechseln müssen. «Ich habe meine Reisezeit jeweils genutzt, um die Parlamentssitzungen vorzubereiten und am Computer zu arbeiten», sagt beispielsweise Nationalrat Marco Romano, «und ich habe immer ein Mineralwasser und einen Snack von



Kommt die Minibar auf die Gotthardlinie zurück?

der Minibar konsumiert. Jetzt muss ich den Platz wechseln, aber mit dem Gepäck und den Wertsachen ist es nicht immer einfach und sicher. Manchmal trage ich auch meinen Kaffee zum Sitzplatz, aber nicht immer habe ich Zeit dazu.» Romano ergänzt, dass auf der gleichen Linie eine Umfrage über die Wünschbarkeit von Internat nur auf deutsch und französisch durchgeführt wur-

de, obwohl die offizielle Sprache entlang weiter Teile der Linie das Italienische sei. Auf sein Protest-E-Mail habe er eine völlig unbefriedigende Antwort erhalten. Wenn die Würdenträger der SBB vergangenen Donnerstag ins Tessin kamen, um den zukünftigen Service am Gotthard vorzustellen, so gibt die Gegenwart ein anderes Bild ab.

Pietro Gianolli/pan.

Mobilitätspläne von Unternehmen – oder wie man das Verhalten der Arbeitnehmenden ändert



«Jeder wählt, was ihm am ehesten entspricht»

Die Geografin Virginie Kauffmann arbeitet als Mobilitätsberaterin. Wir fragten sie, was ein Mobilitätsplan ist, wozu er dient und an wen er sich richtet.

■ **kontakt.sev: Virginie Kauffmann, Sie erarbeiten Mobilitätspläne für Unternehmen. Was versteht man genau unter einem solchen Plan?**

Virginie Kauffmann: Mobilitätspläne entspringen einer neuen Denkweise. Lange hat man aufgrund der Infrastruktur geplant. Immer, wenn das System an seine Grenzen stösst, erhöht man das Angebot, indem man die Infrastruktur ausbaut. Das funktioniert mittelfristig, aber man kommt nie zu einem Ende.

■ **Was empfehlen Sie als bessere Lösung?**

Statt neue Infrastrukturen zu bauen, versucht man zuerst,

die schon bestehenden besser zu nutzen. Man versucht, die Zahl der Ortsveränderungen mit verschiedenen Massnahmen zu reduzieren: Telearbeit, Videokonferenzen usw. Für die unabdingbaren Fahrten versucht man das Verhalten der Angestellten so zu beeinflussen, dass sie ökologische Transportmittel wie etwa den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr, das Fahrrad oder Fahrgemeinschaften bevorzugen. Und wenn man wirklich ein Auto braucht, wählt man ein ökologisches Fahrzeug (zum Beispiel eines mit Hybridantrieb).

■ **Mit Mobilitätsplänen versucht man also, das Verhalten der Menschen zu beeinflussen?**

Genau. Die Idee entstand in den 80er-Jahren in den Vereinigten Staaten, später kam sie von dort nach Europa. In der Schweiz haben Unternehmen wie ABB, Novartis und Rolex die Vorreiterrolle übernommen. Ein Mobilitätsplan trägt dazu bei, die von einem Unternehmen verursachte Mobilität zu optimieren. Es kann sich um Fahrten der Angestellten handeln, aber auch um jene der Kund/innen, der Lieferanten usw. Er trägt vor allem dazu bei, die Verwendung des Privatautos zu rationalisieren.

■ **Weshalb könnte der Chef eines Unternehmens Lust auf diesen Schritt kriegen?**

Auslöser könnten etwa die folgenden Faktoren sein: die gestiegenen Parkierkosten, die Luftverschmutzung, Widerstand von Umweltschutzorganisationen (die dann einen Mobilitätsplan fordern!), der Wunsch, etwas zum Wohlbefin-

«Das angestrebte Ziel bleibt überall dasselbe: die Lebensqualität zu verbessern.»

den der Angestellten beizutragen, sein Unternehmen gegen aussen als verantwortungsvoll handelnd darzustellen.

■ **Und woraus besteht nun konkret ein Mobilitätsplan?**

Es geht letztlich um ein aus verschiedenen möglichen Massnahmen bestehendes Paket. Jede/r Angestellte hat eigene Bedürfnisse, es gilt daher, individuelle Lösungen vorzuschlagen. Alle schauen, was angeboten wird, und wählen das ihnen am ehesten Zusagende.

■ **Geht man also davon aus, dass die Angestellten für ihre Fahrten nicht das beste Verkehrsmittel benutzen?**

Wenn man weiss, dass rund die Hälfte der Fahrten für die Arbeit kürzer als fünf Kilometer sind, könnte man auf diesen Gedanken kommen. Und in mehr als 90% der Fälle sitzt nur eine einzige Person im Fahrzeug.

■ **Welche Ansätze könnte man bei einem Durchschnittsunternehmen finden?**

Etwa Job-Abos: Das Unternehmen beteiligt sich an den Kosten eines öV-Abonnements. Oder Zügelprämien: Man ermuntert die Angestellten, näher zum Arbeitsort zu ziehen. Öko-Mobilitätsprämien für Angestellte, die zu Fuss oder mit

dem Rad zur Arbeit kommen. Auf der andern Seite ist der garantierte Parkplatz passé: Es gibt künftig andere Anreize zum Verteilen.

■ **Gibt es im Mobilitätsplan nicht auch Massnahmen, um Autobenützende zu «bestrafen»?**

Ja, man kann das Parkieren kostenpflichtig machen. So können die einen Elemente andere Massnahmen finanzieren.

■ **Welchen Nutzen zieht das Unternehmen daraus?**

Das Unternehmen vermittelt ein besseres Bild von sich, die Parkplatzkosten sinken und die Lokalitäten sind besser zugänglich. Man muss bedenken, dass die im Stau verbrachten 33 Millionen Stunden die Wirtschaft unseres Landes mit 1,2 Milliarden Franken belasten.

■ **Man kann aber die Angestellten kaum zwingen, sich nach den Angeboten zu richten. Was passiert, wenn niemand nach dem Erarbeiten**

eines Mobilitätsplan sein Verhalten ändert?

Die Parkierfrage ist ein sehr wirksamer Hebel! Aber es gilt, das Gleichgewicht mit Ermunterungsmassnahmen zu halten: je grösser die Vielfalt der Massnahmen ist, umso grösser ist der Effekt.

■ **Gibt es Mobilitätspläne, die schwieriger umzusetzen sind als andere?**

Das ist klar. Gegenwärtig beschäftigt mich eine Anlage mit nahezu 10 000 Angestellten. Sie befindet sich in der Nähe der Autobahn und verfügt über beliebig viele Parkplätze. Da wird es schwierig, die Leute zu überzeugen, nicht mit dem Auto zu kommen!

■ **Gibt es einen idealen Zeitpunkt, um einen Mobilitätsplan in die Tat umzusetzen?**

Es ist sehr viel leichter, ihn einzuleiten, bevor sich das Unternehmen ansiedelt, also bevor sich schlechte Gewohnheiten verfestigt haben. Doch das andere bleibt immer noch möglich.

■ **Die Angestellten ignorieren gelegentlich, was ihnen an Radwegen oder an öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht, nicht wahr?**

Genau. Das Unternehmen müsste seine Angestellten über die zur Verfügung stehenden Transportmöglichkeiten informieren. Das Genfer Uni-

BIO

Virginie Kauffmann ist 36-jährig, lebt seit einem Jahr in Freiburg und arbeitet mit einem Pensum von 80% in Bern. Die gebürtige Jurassierin hat an der Universität Neuenburg Geografie studiert und danach ein MAS in Nachhaltiger Stadtentwicklung an der Universität Lausanne absolviert. Sie arbeitet seit 2008 im Büro für Mobilität AG (bfm) in Bern. Vorher war sie von 2003 bis 2008 beim VCS tätig.

Hobbys: Wintersport, Radfahren, Gartenarbeit. Und wie fährt sie zur Arbeit? Die erste Etappe mit Velo oder Bus, die zweite mit der Bahn, die letzte zu Fuss.



Virginia Kauffmann arbeitet im Zentrum der Stadt Bern, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs.

versitätsspital hat beispielsweise ein sehr gutes Konzept mit einer Internetseite, Plakatkampagnen, Flyern usw. In manchen Gewerbebezonen sind auch Mobilitätszentralen am Entstehen, wo Auskünfte und nützliche Ratschläge erhältlich sind.

■ **Stellen Sie einen Unterschied fest in der Haltung zwischen der Deutschschweiz und der Romandie?**

Die Romands sind Latinos, sie lieben ihr Auto und unterwerfen sich ungern Regeln. In der Deutschschweiz gibt es mehr Gemeinschaftssinn und eine grössere Bereitschaft, die Vormachtstellung des Autos in Frage zu stellen. Dagegen bleibt das angestrebte Ziel überall dasselbe: die Lebensqualität zu verbessern.

■ **Gibt es demnach in der Deutschschweiz mehr Unternehmen, die ihre Dienste in Anspruch nehmen?**

Nein, die Anfragen kommen von überall. Wir sehen keinen

Unterschied zwischen den verschiedenen Sprachgebieten.

■ **Ist es leichter, in der Stadt tätig zu sein als auf dem Land?**

Achtung, ländliche Zonen sind keine hoffnungslosen Fälle,

«Für die unabdingbaren Fahrten versucht man das Verhalten der Angestellten zu beeinflussen, sodass sie ökologische Transportmittel wie etwa den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr, das Fahrrad oder Fahrgemeinschaften bevorzugen.»

obschon manche dies denken! Beispiel: «Emmental bewegt!», mit Förderaktionen für Elektrofahrräder, Velohauslieferdienst, bewachten Velostationen bei den Bahnhöfen, Kursen, um sich mit der Welt des öffentlichen Verkehrs vertraut zu machen usw.

■ **Gibt es schon Rückmeldungen? Weiss man, welche mittelfristigen Auswirkungen ein Mobilitätsplan hat?**

Die Statistiken weisen aus, dass zwischen 8 und 30 % ihr Verhalten ändern. Die Ange-

stellten sind fitter, weniger gestresst durch den Stau und die Suche nach einem Parkplatz. Sie essen weniger, verlieren Gewicht durch die vermehrte Bewegung, sie verbrennen den körpereigenen Brennstoff. Schliesslich fühlen sie sich

auch vom Arbeitgeber bestätigt, was ihre Arbeitszufriedenheit erhöht.

■ **Welche Art von Unternehmen haben Sie im Blickfeld?**

Zunächst die grossen Unternehmen, weil bei ihnen die Auswirkungen besonders gross sind. Die Verhaltensänderungen können bei diesen Unternehmen signifikante Auswirkungen haben. Aber Mobilitätsmanagement richtet sich auch an KMU.

Interview: Henriette Schaffter/pan.

Zwei konkrete Beispiele: SBB und TPG

Bei der SBB gibts keinen eigentlichen Mobilitätsplan, aber die sanfte Mobilität ist selbstverständlich: «Jede/r Mitarbeitende erhält ein Generalabonnement zweiter Klasse, falls der Beschäftigungsgrad 50 % übersteigt. Deshalb fahren praktisch alle Angestellten mit Büroarbeitszeiten mit dem Zug zur Arbeit», erklärt SBB-Sprecherin Patricia Claivaz. Und die Ausnahmen? Jene, die unregelmässige Arbeitszeiten haben wie die Lokführer oder all jene, die im Betrieb Pikettdienst leisten. «Es ist klar, dass die SBB alles tut, damit die Mitarbeitenden kein Auto brauchen. Sitzungen finden häufig im Bahnhof statt, die Gebäude des SBB befinden sich in Bahnhofnähe. Wenn die SBB neue Gebäude baut oder bezieht, ist die Nähe zum Bahnhof ein wichtiges Kriterium», fährt sie fort. Das ist zum Beispiel im Wankdorf in Bern der Fall und auch beim neuen Sitz von Cargo

in Olten. Im Wankdorf werden den Angestellten Elektrobikes zur Verfügung stehen, um sich in der Stadt zu bewegen, wie es jetzt schon am Hauptsitz der Fall ist. Für Patricia Claivaz ist klar, «dass es kein Parking mit 1700 Plätzen für die 1700 Angestellten, die im Wankdorf arbeiten, geben wird». Weiter profitieren die SBB-Angestellten von einem Vorzugstarif für ihr Mobility-Abo.

Die Genfer Verkehrsbetriebe TPG haben im Jahr 2010 einen eigentlichen Mobilitätsplan eingeführt: Nahverkehrstaxi zu ermässigtem Preis, Förderung von Fahrgemeinschaften, zur Verfügung stellen von Elektrofahrrädern für berufliche Fahrten und finanzielle Unterstützung beim Kauf eines Elektrofahrrades für den privaten Gebrauch. Ein Shuttle-Dienst für das Fahrpersonal wurde ebenso eingeführt wie zahlreiche weitere Massnahmen.

Hes/pan.

Die Schweiz – ein Land der Pendler/innen

92 % pendeln zur Arbeitsstelle

2011 waren mehr als 9 von 10 Erwerbstätigen in der Schweiz Arbeitspendler/innen, die zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes ihr Wohngebäude verlassen.

Dies entspricht rund 3,7 Millionen Menschen. Durchschnittlich legten die Arbeitspendlerinnen und -pendler pro Arbeitsweg 14,2 km zurück – ungefähr 10% mehr als noch im Jahr 2000. Der Zeitbedarf pro Weg lag 2011 im Mittel bei 30 Minuten; ungefähr jede zehnte Pendlerin bzw. jeder zehnte Pendler benötigte mehr als eine Stunde, um zum Arbeitsplatz zu gelangen.

Die meisten brauchen das Auto
Das meistbenutzte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg ist der Personenwagen: 53% der Pendlerinnen und Pendler verwendeten ihn 2011 als Hauptverkehrsmittel, wobei der entsprechende Anteil in den ländlichen Gebieten mit 67% deutlich höher lag als in den Kernstädten (33%) oder in den Agglomerationsgürteln (56%). Der Anteil der Eisenbahn an den Hauptverkehrsmitteln lag bei 16%. Verglichen mit dem Jahr 2000 entspricht dies einer Zunahme um 4 Prozentpunkte. Besonders beliebt ist die Eisenbahn bei Langstreckenpendlerinnen und -pendlern mit Arbeitswegen von mehr als 50 km: In dieser Gruppe

kommt sie auf einen Anteil an den Hauptverkehrsmitteln von 55%. 16% aller Pendlerinnen und Pendler begaben sich 2011 zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit. Als typischster «Arbeitskanton» kann der Kanton Basel-Stadt gelten. Er verfügte 2011 mit +52% über den positivsten relativen Pendlersaldo (Anteil der Zu-Pendelnden minus der Weg-Pendelnden an den im Kanton wohnhaften Erwerbstätigen). Positive relative Pendlersaldi wiesen auch die Kantone Zug (+35%), Zürich (+12%), Genf (+12%), Bern (+4%) und St.Gallen (+1%) auf. Alle übrigen Kantone verzeichneten 2011 mehr Weg- als Zu-Pendelnde.

Zwei Drittel der Schüler/innen pendeln mit dem öv
Zusätzlich zu den Arbeitspendlerinnen und -pendlern gab es in der Schweiz 2011 gut 0,8 Millionen Ausbildungspendlerinnen und Ausbildungspendler (Schüler/innen, Lehrlinge, Studierende). Um zu ihrer Ausbildungsstätte zu gelangen, legten diese im Schnitt rund 20 km zurück, wobei dieser Wert von Kanton zu Kanton stark variiert: Während die Ausbildungswege der Bündnerinnen und Bündner im Schnitt 31 km massen, betrug der entsprechende Wert im Kanton Genf kaum mehr als ein Viertel davon (8 km). Die Ausbildungspendlerinnen und -pendler begeben sich vorzugsweise mit

öffentlichen Verkehrsmitteln zur Ausbildungsstätte. Eisenbahn und öffentlicher Strassenverkehr kamen 2011 auf einen gemeinsamen Anteil an den Hauptverkehrsmitteln von 66%.

69% «interkommunal»
Von den Erwerbstätigen in der Schweiz arbeiteten 2011 rund 8% in ihrem Wohngebäude oder hatten keinen festen Arbeitsort. Die übrigen 92% suchten einen fixen Arbeitsort ausserhalb ihres Wohngebäudes auf; sie werden von der Verkehrsstatistik als Arbeitspendlerinnen bzw. Arbeitspendler bezeichnet. Hiervon arbeiteten knapp 69% ausserhalb ihrer Wohngemeinde. **BFS**

Memberstars 5+: Die Werbeaktion im Jahr 2013

Der Beitritt zum SEV lohnt sich: Viele Leistungen für einen bescheidenen Beitrag!

- Der SEV kämpft für bessere Arbeits- und Anstellungsbedingungen.
- Der SEV verhandelt Gesamtarbeitsverträge.
- Der SEV berät dich bei Problemen am Arbeitsplatz.
- Der SEV bietet dir Berufsrechtsschutz.
- Der SEV vertritt deine Anliegen in der Politik.
- Im SEV triffst du Gleichgesinnte.
- Im SEV kannst du dich engagieren.
- Der SEV fördert dich, indem er dir Kurse für die fachliche und berufliche Weiterbildung anbietet.
- Der SEV informiert dich über kontakt.sev und www.sev-online.ch.
- Der SEV hilft dir in Notlagen mit Darlehen und Krediten.
- Der SEV macht dein Leben günstiger, denn er bietet dir vergünstigte Versicherungen: Privatrechtsschutz, Zusatzversicherungen zur Krankenkasse, 3. Säule.



Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch auch das Abonnement von kontakt.sev.

Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

Name/Vorname:	Name/Vorname:
Strasse:	Strasse:
PLZ/Ort:	PLZ/Ort:
Telefon:	Telefon:
E-Mail:	Kontonummer/IBAN:
Unterschrift:	Datum:

Für alle weiteren Informationen nehmen wir mit dir Kontakt auf! Danke für dein Interesse!

Talon einsenden an: Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, oder faxen an 031 357 57 58

Werbeaktion Memberstars 5+:

1. An der Aktion können alle Mitglieder teilnehmen, ausgenommen Angestellte des SEV.
2. Die Aktion dauert vom 1. Januar 2013 bis und mit 16. Dezember 2013.
3. Den Werber/innen winken folgende Preise:

- Für jedes geworbene Mitglied gibt es die normale Werbepremie von 50 Franken.
- Schon für zwei geworbene Mitglieder gibt es **zusätzlich die exklusive SEV-Schreibmappe oder Tablet-Hülle**, produziert von Anyway Solutions.
- Für fünf geworbene Mitglieder gibt es eine **Verdoppelung der Werbepremie**, das heisst eine Zusatzprämie von 250 Franken, somit eine Gesamtpremie von 500 Franken.
- Jeweils für weitere fünf geworbene Mitglieder gibt es wiederum eine **Zusatzprämie von 250 Franken**, also bei 10 geworbenen Mitgliedern eine Gesamtpremie von 1000 Franken, bei 15 geworbenen Mitgliedern 1500 Franken und so weiter.



Nachlese zum ETF-Frauenkongress vom 28. Mai 2013 in Berlin:

Frauen sind keine Nebensache

Die Gewerkschaften können nur gemeinsam auf die Angriffe auf die Arbeitnehmerrechte reagieren. Gemeinsam heisst auch gemeinsam mit den Frauen. Auch im SEV und seinen Teilorganisationen besteht noch Verbesserungspotenzial.

Die Vertreter/innen von über 200 Gewerkschaften trafen sich am 28. Mai zur 4. ETF-Frauenkonferenz. Diskutiert wurde z.B. über die Angriffe auf Arbeitnehmer/innenrechte vor dem Hintergrund der Finanzkrise und die negativen Folgen, die sich heute in vielen Ländern abzeichnen. So führt die Krise in vielen südosteuropäischen Ländern zu Arbeitsplatzverlusten, von denen viele Frauen und ihre Familien betroffen sind. Es wurde Bilanz gezogen und ein Aktionsplan für die nächsten vier Jahre verabschiedet.

Arbeitsbedingungen unter Druck
Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat dazu geführt, dass in Eu-

ropa Beschäftigungsqualität, Arbeitsbedingungen, Jobmöglichkeiten, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit gefährdet sind. Gleichstellungsfragen haben es schwer. Fortschritte stehen unter wachsendem Druck. Auch 2013 ist das Verkehrswesen unverändert eine Männerdomäne, die Bedürfnisse der wachsenden Anzahl der im Sektor arbeitenden Frauen werden zu wenig berücksichtigt, obwohl der öffentliche Verkehr ohne Frauen nicht funktionieren würde. Frauen leiden besonders unter Stellenabbau, Sparmassnahmen, Kürzungen der Sozialleistungen, zunehmend prekären Arbeitsbedingungen. Gewalt gegen Frauen als Beschäftigte und Benutzende des öffentlichen Verkehrs nimmt zu. Investitionskürzungen haben Auswirkungen auf die dringend nötige Anpassung der Arbeitsplätze im Verkehrssektor an die Bedürfnisse der weiblichen Beschäftigten. (Zeitweilige) Erwerbslosigkeit führt zum Ausschluss der Frauen vom Arbeitsmarkt, mit begrenzten Chancen einer Wiedereingliederung besonders für ältere Frauen.

Frauen leiden (ganz besonders) unter Gewalt

Die Behandlung von Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz ist prioritär. Oft ist die Gewalt am Arbeitsplatz einer der Faktoren, die dazu beitragen, dass Frauen den Sektor verlassen. Ein von Männern dominiertes Arbeitsumfeld und Arbeit unter extremem Druck sowie die Wirtschaftskrise und wirtschaftlicher Druck fördern ein Klima von Belästigung und Gewalt, insbesondere gegenüber Frauen. Viele Transportarbeiter/innen, sowohl Männer als auch Frauen, erleben Missbrauch von Kollegen und Fahrgästen. Die ETF ist verantwortlich für die Unterstützung ihrer Mitgliedsorganisationen bei der Sensibilisierung für dieses Problem, der Betonung seines Umfangs und seiner Bedeutung sowie der Bekämpfung des Phänomens. Dazu wird ein Leitfaden mit Mindestempfehlungen erstellt.

Frauen rekrutieren und fördern

Die ETF-Mitglieder sind aufgefordert, mehr Anstrengungen zu unternehmen, um Frauen zu rekrutieren und die Gleichstellung

von Mann und Frau in ihren Strukturen zu fördern. ETF-Mitgliedsgewerkschaften müssen die ausgewogene Vertretung der Frauen in gewerkschaftlichen Leitorganen und Vertragsverhandlungsteams erreichen. Zudem braucht es Gleichstellungsschulung am Arbeitsplatz für Gewerkschaftsvertreter/innen und Mitglieder an der Basis.

Integration von Frauen im Bahnsektor

Das «WIR-Projekt (Women in the Rail Sector) hatte eine bessere Beteiligung und Integration von Frauen im Bahnsektor zum Ziel. Daraus entstand ein Leitfaden mit bewährten Praxis- und Implementierungsbeispielen und Aktionen in den Bereichen Anwerbung, Vereinbarkeit Beruf/Privatleben, Karrieremöglichkeiten und gleiche Entlohnung. Die Auswirkungen der Rezession auf Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit der Frauen müssen berücksichtigt und die Gewerkschaften auch in diesem Bereich für die Aspekte der Frauen sensibilisiert werden. Dazu wird das ETF-Schulungspaket zur Gleichstellung mit ei-

nem Modul zu Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit erweitert. Bereits getestet, erprobt und geprüft wurden die ersten zwei Module: ein Leitfaden für bessere (bzw. verbesserte) Kenntnisse der Gewerkschaften bezüglich Struktur und Politiken durch Vernetzungsstrategien und das Erreichen besserer Kommunikationsfähigkeiten sowie eine Reihe spezifischer Gleichstellungsforderungen für Tarifverhandlungen.

Schweiz nicht am Ziel

Uns Schweizerinnen zeigte der Frauenkongress besonders deutlich auf, mit welchen Herausforderungen weibliche Beschäftigte in anderen europäischen Transportarbeiter/innen-Gruppen konfrontiert sind. Gleicher Lohn für gleiche Arbeit, familienfreundliche Arbeitszeitmodelle sowie Schutz gegen verbale und teilweise auch körperliche Übergriffe sind längst nicht überall selbstverständlich – auch nicht in der Schweiz. Hinzu kommen regional sehr unterschiedlich geprägte Frauenbilder. **ba**

Leserbrief

Das ist das Prinzip der «freien Marktwirtschaft»

Leserbrief «Fragwürdige Überheblichkeit», kontakt.sev 14/2013

Hansruedi Burgener, pensionierter SBB-Lokführer aus Erstfeld, schlägt mit seinem Leserbrief in die gleiche Kerbe wie Peter Merz als pensionierter SBB-Lokführer in der vorhergehenden Nummer. Dem BLS-CEO Überheblichkeit vorzuwerfen ist absolut unehrlich, einseitig und nicht minder überheblich. Die BLS nutzte die freie Marktwirtschaft, die das eidgenössische und vorgängig das EU-Parlament beschlossen haben. Ganz genau gleich wie dies die grössere SBB im In- wie im Ausland auch tut. Die BLS

müsste im Cargo-Bereich Selbstbeschneidung praktizieren, was volkswirtschaftlich unverständlich wäre und unrealistisch ist. Freie Marktwirtschaft, freier Schienenzugang usw. ist nun einmal im Prinzip so. Genau davor hatte Ernst Leuenberger als SP-Ständerat aus Solothurn und SEV-Präsident seinerzeit mit markigen Worten gewarnt. Zu viele KMU, Gemeinden, Kantone und Bund könnten davon Bände schreiben. Die regelnden Submissionsordnungen führen auf allen Ebenen regelmässig mit ebenfalls markigen Worten zu heftigsten Diskussionen. So einfach gestrickte Schulzuweisungen, wie sie Merz und

Burgener machen, sind absolut fehl am Platz. Auf der Ebene des öffentlichen Verkehrs gelten die gleichen Regeln. Konkurrenz ist politisch bewusst gewollt. Vorgänge bei Swisscom und Post lassen grüssen. Leidtragende sind immer die letzten in der Kette, die Arbeitnehmenden. «Freie Marktwirtschaft wirkt befruchtend», lautet der Slogan der Ökonomen schönredend noch immer, bis es einen selber trifft – und dann zerreibender Streit unter Gewerkschaftern, das kann es nicht sein! Die Parlamentarier/innen werden alle vier Jahre neu gewählt. Sie haben diese Beschlüsse mit

beachtlichen Mehrheiten gefasst. Alle stimmberechtigten SEV-Mitglieder haben die Möglichkeit, dieses Parlament zu wählen. Gewerkschaftsarbeit ist eben auch politische Arbeit. Das hören viele Gewerkschafter gar nicht gern. In diesem Umfeld einen einzelnen CEO zu beschuldigen, Giftpfeile abzuschliessen, ist zu einfach. Für erfolgreiche SEV-Gewerkschaftsarbeit ist diese Art Kritik kontraproduktiv. Noch unverständlicher ist es, wenn frühere SBB-Mitarbeitende und Mandatsträger des SEV andere private Bahnunternehmen mit ebenfalls beim SEV organisierten Mitgliedern mit ihren ten-

denziösen Beurteilungen verletzten. Diese Art Kritik bringt nur SEV-Mitglieder hintereinander. Was es nun braucht, ist echtes Zusammenstehen aller Gewerkschafter/innen. Dem wirklich unschönen Entwicklungsprozess gilt es sich als Gewerkschaft zu stellen und im Einzelfall auf persönlich zugeschnittene Lösungen hin zu wirken (GAV, Sozialverträge usw.). Gewerkschaftliche Knochenarbeit ist zu leisten und auf Giftpfeile von «SBB-hörigen Mitdenkern» ist besser zu verzichten.

**Walter Holderegger,
pens. Lokführer und Präsident
SEV/VPT-Gruppe Pensionierte**

Eidgenössische Volksabstimmung vom 22. September: Nein zur Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten

«Man muss der Banalisierung der Nacht- und Sonntagsarbeit entgegenwirken. Es ist in unserem Interesse, die von der rechten Mehrheit in den eidgenössischen Räten geplanten Verschlechterungen zu bekämpfen.»

Gilbert D'Alessandro, VPT-Zentralpräsident



Nehmen wir uns Zeit!

24 Stunden am Tag konsumieren bedeutet 24 Stunden am Tag arbeiten, 7 Tage pro Woche. Der Vorschlag, die Ladenöffnungszeiten zu liberalisieren, hätte unausweichliche Folgen für die Angestellten des öffentlichen Verkehrs, die heute schon wissen, was es bedeutet, am Sonntag arbeiten zu müssen. Solche Vorstösse haben auch negative Auswirkungen auf das Arbeitsgesetz, auf die Gesundheit und auf die Beziehungen zwischen den Arbeitenden, wie Luca Cirigliano erklärt, der beim Schweizerischen Gewerkschaftsbund für die Dossiers Arbeitsrecht und Arbeitssicherheit zuständig ist.

Wir leben in einer durchgetakteten Welt. Immer heisst es, sich zu beeilen, den Kopf über die Maschine gebeugt, die Augen auf den Bildschirm gerichtet. Männer und Frauen verbringen den grössten Teil ihres Lebens am Arbeitsplatz, sobald als möglich eilen sie zu ihren ausserberuflichen Tätigkeiten. Alles muss in äusserster Eile erledigt werden, um produktiv und wettbewerbsfähig zu sein. Im Fahrplan der globalisierten Wirtschaft ist der Mensch nur noch ein kleines Kettenglied. Trotzdem spielt die Zeit als Bezugspunkt eine wichtige Rolle. Deshalb dürfen wir es nicht zulassen, dass uns die Nacht und die Sonntage unter dem Vorwand eines modern genannten Konzeptes, das von den Anbetern des Neoliberalismus angetrieben wird, gestohlen werden.

■ Was ist das Ziel der Sonntagsallianz bezüglich der Abstimmung vom 22. September?

Es handelt sich um ein langfristiges gesellschaftliches Projekt, dessen Ziel die «Humanisierung», «Vermenschli-

chung» der Wirtschaft ist. Ich möchte das Wort eines Bischofs aufnehmen, der in einer sehr treffenden Analyse den Wochenrhythmus mit der Sonntagsruhe «die grosse menschliche Erfindung des Kalenders, dessen Wert seit jeher die Ausbalancierung zwischen Arbeit und freier Zeit ist», genannt hat. Ich habe den Eindruck, dass heute die Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung geht. Die grossen Handelsketten, die schweizerische Erdölvereinigung und die Lobby der Tankstellenbetreiber versuchen, ihre Läden jeden Tag zu öffnen, um möglichst viel Geld hereinzuholen. Und dies auf Kosten der Arbeitnehmenden, des sozialen Lebens und auch der Umwelt, wenn wir uns vergegenwärtigen, dass wir von Tankstellen sprechen, die man nicht anders als mit dem Privatauto erreichen kann... Die Sonntagsallianz sagt: «Es reicht, wir können nicht so weitermachen!»

■ **Angestellte zahlreicher Berufsgruppen – zum Beispiel in den Spitälern, im öffentlichen Verkehr, bei der Polizei – müssen heute schon am Sonntag arbeiten. In welchem Sinn denkt die Sonntagsallianz an sie?**

Eine gewisse Anzahl von Berufsgruppen, vor allem im öffentlichen Dienst, müssen tatsächlich schon heute nachts und am Sonntag arbeiten. Wenn nun aber das Arbeitsgesetz im Sinne geändert würde, dass die Tankstellenshops auf den Hauptverkehrsrouten rund um die Uhr geöffnet sein könnten, treten wir in ein neues Zeitalter ein. Diese Art der Banalisierung der Sonntagsarbeit, der Arbeit rund um die Uhr, hätte verhängnisvolle Rückwirkungen auf die Arbeitsschichten im öffentlichen Verkehr. Ich möchte noch auf ein weiteres, generelles Problem aufmerksam machen: Die Tankstellenläden würden zu

frontiert sind, riskieren unter den «Kollateraleffekten» dieser Liberalisierung zu leiden.

■ Welche Auswirkungen hätte die Änderung des Arbeitsgesetzes, wenn sie durch das Volk angenommen würde?

Das Arbeitsgesetz hat zum Ziel, die gesundheitlichen Risiken der Arbeit zu reduzieren. Im Gesetz ist das Verbot der Nacht- und der Sonntagsarbeit zentral, es ist eine wirksame Schutzmassnahme. Die psychosozialen Krankheiten (z. B. Depression, Burn-out) nehmen zu, wenn die Öffnungszeiten der Läden in der Nacht und am Sonntag liberalisiert werden. Dies hätte auch negative Aus-

(Lombardi, Bertschy, Abate), die die Nacht- und Sonntagsarbeit schlicht und einfach zu banalisieren versuchen.

■ **in jüngster Vergangenheit wurde in 12 von 13 kantonalen oder kommunalen Abstimmungen eine Verlängerung der Ladenöffnungszeiten klar abgelehnt. Im eidgenössischen Parlament gibt es Politiker/innen, die genau in die umgekehrte Richtung gehen wollen. Wie interpretierst du diese Sturheit?**

Beim Arbeitsrecht beobachten wir im Parlament den Durchbruch einer Politik, die die Interessen der grossen Unter-

«Wir, die Gewerkschaften aller Berufskategorien und aller Sprachregionen, müssen diese Änderung des Arbeitsgesetzes bekämpfen. Wir müssen uns vereinen mit den Kräften, die den Sonntag als Ruhetag für die grösstmögliche Zahl von Menschen erhalten wollen.»

Luca Cirigliano, Jurist, Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

regelrechten Brennpunkten des Konsums von Billigalkohol, vor allem für die Jungen am Samstagabend und für die Nachtschwärmer. Die Erfahrungen und die Studien über den Alkoholmissbrauch zeigen, dass die Gewalt und der Vandalismus steigen, je leichter der Kauf von Alkohol ist. Die Angestellten des öffentlichen Verkehrs, die schon heute mit solchen Übergriffen und Gewalt in Bussen und Zügen kon-

wirkungen auf die Familien und die Gesellschaft als Ganzes, indem die Gesundheitskosten stiegen (Krankenkassenprämien, Medikamentenkosten usw.) Von daher besteht die Gefahr, dass das Arbeitsgesetz seine Funktion mehr und mehr verliert... Dies insbesondere, wenn nach der parlamentarischen Initiative Lüscher weitere Vorschläge aufgenommen würden, wie sie im Parlament gemacht wurden

nehmen vertritt, sogar gegen das Gemeinwohl oder unter Missachtung der Souveränität der Kantone, die praktisch alle schon Projekte abgelehnt haben, die eine Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten vorsahen. Die Parlamentarier vertreten eher die Interessen der Lobbys als jene der Bürger/innen, die sie gewählt haben. Im Falle der Initiative Lüscher war es die Erdölvereinigung, die Druck gemacht hat, damit ihre





«Nimm dir Zeit und nicht das Leben!», lautet ein alter Ratschlag.

Servicestationen nach und nach zu veritablen kleinen Einkaufszentren gemacht werden können, die sie 24/7 geöffnet haben möchte. Wenn wir den Alkoholverkauf genauer anschauen, wird klar, dass die Erweiterung der Ladenöffnungszeiten für die grossen Benzinfirmen sehr interessant wäre... Das lohnt sich für sie wirklich! Nach dem Lobbying im Parlament wird die schweizerische Erdölvereinigung – oder besser gesagt ihre kürzlich gegründete Filiale, der Verband der Tankstellenshop-Betreiber der Schweiz VTSS – alles unternehmen für einen Sieg in der Volksabstimmung vom 22. September. Ich fürchte, dass die Erdölvereinigung zusammen mit Economiesuisse und anderen Arbeitgeberverbänden hunderttausende Franken in diese Abstimmung stecken werden – Geldbeträge, die wir nicht haben.

■ **Rund um die Uhr konsumieren heisst rund um die Uhr arbeiten: Das bedeutet doch, dass wir alle von dieser Abstimmung betroffen sind, nicht wahr?**



Luca Cirigliano

Stimmt genau. Deshalb müssen wir, die Gewerkschaften aller Berufskategorien und aller Sprachregionen, diese Änderung des Arbeitsgesetzes bekämpfen. Wir müssen uns vereinen mit den Kräften, die den Sonntag als Ruhetag für die grösstmögliche Zahl von Menschen erhalten wollen. Dies ist der Grund, warum sich in der Sonntagsallianz die linken Parteien, die Gewerkschaften und die Kirchen zusammengeschlossen haben. Auch die Schweizerische Gesellschaft für Arbeitsmedizin ist Mitglied der Sonntagsallianz. Wir stimmen über eine Frage von grundsätz-

licher Tragweite ab: Wollen wir die Nacht- und Sonntagsarbeit aufs absolut Notwendige beschränken oder wollen wir das Arbeitsgesetz Schritt um Schritt liberalisieren, bis die Nacht- und Sonntagsarbeit zur Norm wird, wie es jetzt schon in den Vereinigten Staaten der Fall ist? In den USA sind nicht nur die Läden sonntags geöffnet, sondern auch die Banken, die Versicherungen, die Geschäfte der Freiberufler, die Immobilienbüros usw.

■ Zu welchem Preis denn?

Seit den ersten Liberalisierungsbemühungen des Arbeitsrechtes beobachten wir eine Beschneidung des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz. In der Schweiz durchgeführte Studien bestätigen, dass vor allem «flexible» Arbeitszeitmodelle, die die Nacht- und Sonntagsarbeit ausdehnen wollen, der Gesundheit schaden können: Schlafstörungen, Konzentrationsmangel, Magenprobleme,

Depressionen, sogar Infarkte. Die Opferung des Sonntags für die Interessen der Erdölvereinigung erhöht die Gefahr der Desintegration und der Atomisierung des sozialen Zusammenhalts: es würde immer schwieriger, zusammenzukommen, mit der Familie, Freunden und Kollegen um einen Tisch zu sitzen um zu politisieren, zu schwatzen oder einfach einen Moment der Entspannung zu geniessen.

Françoise Gehring/pan.

22. SEPTEMBER: WORUM ES GEHT

Am 14. Dezember 2012 haben beide Kammern des eidgenössischen Parlaments die parlamentarische Initiative des Genfer Nationalrats Christian Lüscher gutgeheissen, die eine **Änderung des Arbeitsgesetzes** verlangt mit dem Ziel, die Öffnung der Tankstellenshops in der Nacht und am Sonntag zu erlauben. Die in der Sonntagsallianz zusammengeschlossenen Gewerkschaften haben das Referendum ergriffen, um den Abbau zu bekämpfen, und mehr als 86 000 Unterschriften dafür gesammelt. Am 22. September stimmen wir über diesen x-ten Versuch ab, das Arbeitsgesetz zu schwächen, das scheinbar nur die Tankstellenshops betrifft. Wenn aber dieser Abbau vom Schweizer Volk angenommen würde, würde er weiteren Regelungsabbau im

Verkaufssektor und indirekt auch in anderen Sektoren bewirken (z. B. im Strassentransport, um die Läden versorgen zu können). **Deshalb: Nein am 22. September** zur Ausdehnung der Shopöffnungszeiten. In der ganzen Schweiz hat sich die **Sonntagsallianz** gebildet, in der Gewerkschaften, Vereinigungen, politische Parteien, Kirchen, Arbeitsmedizin, feministische Organisationen zusammengeschlossen sind. Diese Sonntagsallianz – die auf gesamteuropäischer Ebene arbeitet – kämpft dafür, dass der Sonntag für die grösstmögliche Zahl von Menschen ein Ruhetag bleibt, ein Tag, der der Familie gewidmet ist, den Freunden, dem «Auftanken» und den Freizeitaktivitäten

fg/pan.

VPT-Präsident Gilbert D'Alessandro wehrt sich gegen die Banalisierung der Arbeitszeit

«Es gilt, soziale Werte zu verteidigen»

7 von 7 Tagen und 24 von 24 Stunden arbeiten heisst, das amerikanische Modell zu importieren, mit allen negativen Konsequenzen, die dies auch für das öffentliche Transportwesen haben kann.

Gilbert D'Alessandro bringt es auf den Punkt: «Wir sind keine Amerikaner! Die Amerikanisierung der Wirtschaft und der Gesellschaft hat einschneidende Konsequenzen. Wir haben die Pflicht, uns daran zu erinnern: Es gibt soziale und kulturelle Werte, die die Geschichte Europas und unseres Landes ausmachen und die Teil unseres täglichen Lebens sind. Es sind Werte wie die Solidarität, die Nähe, der Respekt, die Teilnahme und die Teilhabe.» Der VPT-Zentralpräsident zweifelt nicht: «7 von 7 Tagen und 24 von 24 Stunden zu arbeiten bedeutet, die Arbeit zu banalisieren, die Familie zu zerstören, genauso wie eine Reihe von gesellschaftlichen Werten. Und seien wir uns im Klaren: Wenn wir uns in diese Richtung bewegen, weitet sich die flächendeckende Macht der Grossverteiler aus, zum Schaden der Dorf- und Quartierläden, die verschwinden werden. Das geht doch nicht!»

Als Buschauffeur in Freiburg weiss Gilbert D'Alessandro genau, was es bedeutet, am Sonntag zu arbeiten: er weiss also, wovon er spricht, wenn er die genannten Werte vertei-



eifilso/creative commons

SEV



Gilbert D'Alessandro: «Bevor wir Konsument/innen sind, sind wir Menschen und Bürger/innen.»

digt. Werte, die auch für das Personal des öffentlichen Verkehrs ernsthaft bedroht sind. «Wenn, wie es die Rechte im Parlament wünscht, die Arbeit am Sonntag und in der Nacht die Norm werden», so zeichnet D'Alessandro ein Szenario der Zukunft, «wird man im öffentlichen Verkehr die Entschädigungen für Nacht- und Sonntagsarbeit infrage stellen. Ich werde nicht müde, meine Kolleg/innen darauf hinzuweisen, dass die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten eine real existierende Gefahr für uns alle darstellt.»

Laut Gilbert D'Alessandro muss auf politischer und gewerkschaftlicher Ebene stärker auf diese Angriffe reagiert werden. «Die Rechte denunziert die Verteidiger der Arbeitsrechte als Konservative. Gleichzeitig wären jene, die die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten verteidigen, Modernisten. Aber welches Ge-

sellschaftsmodell wollen wir? Jenes, das der bürgerlichen Rechte und der SVP gefällt und das von den Salonlinken hingenommen wird? Ich bin anderer Meinung. Ich glaube, die Zeit ist gekommen, das Steuer herumzureissen. Wir sind in erster Linie Menschen und Bürger/innen und nicht schmalbrüstige Konsument/innen. Die Kaufkraft steigt nicht, nur weil es mehr Zeit gibt, in der man etwas kaufen kann – im Gegenteil, heute haben viele Leute weniger Geld. Wir müssen kämpfen, um die Löhne und die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Wir müssen den kommenden Generationen einen Gesetzesrahmen überliefern, der sie schützt. Als Gewerkschaft müssen wir die Augen offen halten, weil jeder Angriff auf die Rechte der Angestellten ein Angriff ist auf unseren gesellschaftlichen Schutz.»

Françoise Gehring/pan.

GUT ZU WISSEN

Für die Mehrheit der Menschen ist der Sonntag ein freier Tag, und die Mehrheit der Einwohner/innen unseres Landes lebt am Tag und schläft in der Nacht. Die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten, die vor allem von ideologischen Überlegungen geleitet wird, soll dies auf den Kopf stellen. Es ist gut, zwei, drei Dinge zu wissen:

- Die Vorkämpfer der Liberalisierung bevorzugen die Salamtaktik, das heisst die Ausdünnung des Arbeitsgesetzes Tranche um Tranche. Eine gefährliche Strategie.
- Die europäischen Länder, die die Ladenöffnungszeiten liberalisiert haben, haben damit schlechte Erfahrungen gemacht.
- Flexible Öffnungszeiten schaffen keine zusätzlichen Arbeitsplätze: der am Sonntag ausgegebene Franken kann unter der Woche nicht nochmals ausgegeben werden (und umgekehrt).
- Nachts und am Sonntag arbeiten nicht nur Freiwillige, die jung und ohne Familienpflichten sind. Wer nicht in der Nacht und am Sonntag arbeiten will, kriegt keine Stelle, und diejenigen, die unter der Woche arbeiten, werden vor die Türe gestellt, wenn sie sich weigern, am Sonntag zu arbeiten.
- Die Kundenbedürfnisse sind unverändert: Man hat es satt, von Läden zu hören, die rund um die Uhr geöffnet sind. Kantonale und kommunale Abstimmungen sind wiederholt entsprechend ausgegangen.
- Nach 22 Uhr machen die Verkäufe alkoholischer Getränke 70 % des Umsatzes der Tankstellenshops aus.

■ Unterverband TS – Dreiländertreffen Fahrzeuginstandhaltung Instandhaltungsstrategie, Demografie und Gesundheitsschutz ...

Das Dreiländertreffen der «Fahrzeuginstandhaltung Technischer Service» fand vom 24. bis 26. Juli in Neuaubing bei München statt.

Vor der Schliessung 2005 arbeiteten 6000 Mitarbeitende im Instandhaltungswerk Neuaubing, vorwiegend an Reisezugwagen. Das ehemalige Verwaltungsgebäude wurde seither umgestaltet zur Lehrwerkstatt für Elektroniker der DB und diente den Teilnehmenden des Dreiländertreffens als Tagungsort. Nicht nur die Bahnunternehmungen sind heute europaweit grenzüberschreitend, nein, auch die Problemfelder der beiden Nachbarbahnen DB und ÖBB sind fast identisch mit jenen der SBB. Bei der Behandlung der Schwerpunkte stellte sich schnell heraus, dass sich nicht nur die Personalkommissionsmitglieder Beat Schellenberg und Roger Derungs sowie Zentralpräsident Werner Schwarzer jährlich mit den Kollegen der DB und ÖBB zum Austausch treffen.

Auch die Geschäftsbereichsleiter der drei Bahnen pflegen regen Austausch.

Instandhaltungsstrategie

Die Tendenz der Instandhaltung sowie der Schritt zur modularisierten Instandhaltung sollen zum Ziel führen, die Verfügbarkeit des Rollmaterials zu steigern und die Stillstandzeiten zu senken. Gerade bei der SBB führt der Trend von konventionellem Rollmaterial mit Lokomotive und Wagen zu Triebzugseinheiten. Dies erweist sich als grosse Herausforderung. Einerseits braucht es längere Wartungsstände, andererseits kann bereits eine einfache Reparatur wie ein Frontscheibenwechsel zu einem Ausfall von 400 Sitzplätzen führen, die dringend benötigt würden. Deshalb wird die heutige Instandhaltungsstrategie detailliert analysiert, überarbeitet und schrittweise bis 2017 eingeführt.

Demografie und Gesundheitsschutz

Bei der Umsetzung der angestrebten neuen Instandhaltungsstrategie spiel-



ÖBB-Servicewerkstätte Wien Matzleinsdorf.

ent der Mensch und seine Gesundheit sowie seine Kompetenzen eine entscheidende Rolle. Denn die neuen, technologisch komplexeren Fahrzeuge verfügen auch über mehr Elektronik. Ein weiteres wichtiges Thema ist die altersgerechte Aus- und Weiterbildung für alle Mitarbeitenden bis zur Pensionierung. In den kommenden Jahren stehen die Bahnen vor der Problematik der Alterung der Belegschaft und einer Pensionierungswelle. Daher muss der Gesundheitsschutz für die Mitarbeiten-

den höchste Priorität geniessen. Alle Teilnehmenden waren sich einig, dass innert nützlicher Frist alle Arbeitsplätze anhand eines Belastungsindex untersucht und mögliche Massnahmen oder entsprechende Laufbahnmodelle erarbeitet werden müssen. Das Ziel muss sein: «Jede/r Mitarbeitende soll gesund pensioniert werden.» Referate zum Treffen siehe Website www.sev-ts.ch/tsfachtagungen.html.

Medienstelle TS



Die MEV Schweiz AG ist der führende Anbieter von qualifiziertem und motiviertem Bahnpersonal sowie von bahnbetrieblichen Dienstleistungen in der Schweiz und über ihre Grenzen hinaus.

Zur Ergänzung unseres Lokführerteams suchen wir für unseren Standort Basel per sofort oder nach Vereinbarung

8 Lokführer-/innen Kat. B100 mit Schwerpunkt Infrastruktur

Ihr Profil:

- Sie sind bereits ausgebildet in der Kat. B100 oder B (Normalspur von Vorteil)
- Sie sind bereit zu Tätigkeiten mit auswärtigen Übernachtungen
- Sie sind flexibel und motiviert im Wechseldienst zu arbeiten
- Sprachkenntnisse von Vorteil (F/I, aber nicht zwingend)
- Sie sind teamfähig
- Sie sind zuverlässig und gewissenhaft und pflegen einen guten Umgangston mit unseren Auftraggebern

Das bieten wir:

- Branchenübliche Entlohnung
- Ruhetagsplan
- Sehr gutes Arbeitsklima
- Interessante und abwechslungsreiche Arbeit
- Einsatz auf diversen Fahrzeugen
- Regelmässige Weiterbildung und moderne Arbeitsmittel

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Ihre vollständige Bewerbung (Lebenslauf, aussagekräftige Arbeitszeugnisse, Qualifikationsnachweise etc.) mit Foto richten Sie bitte an:

MEV Schweiz AG
Adriana Manzari
Steinengraben 42
4051 Basel

Telefon: +41 61 295 50 50
Telefax: +41 61 295 50 59
info@m-e-v.ch
www.m-e-v.ch



■ TS Zentralausschuss

Schwerpunkt liegt auf den laufenden Projekten von P-OP

Der Zentralschuss TS befasste sich an seiner letzten Sitzung vor den Sommerferien ausschliesslich mit den laufenden Projekten von P-OP «Projekt Jura» und der zukünftigen «Instandhaltungsstrategie OP». Bei Cargo beschäftigt uns zurzeit die Neuausrichtung der «Technischen Kontrolleure Cargo». Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Organisation der zweitägigen Zentralvorstandssitzung vom 14./15. Oktober in Unterwasser.

Drei-Länder-Fachtagung in München

TS-Zentralpräsident Werner Schwarzer sowie die Kollegen Beat Schellenberg und Roger Derungs (beide PeKo P) nehmen an der Fachtagung «Technischer Service» vom 24. bis 26. Juli in München teil. Weitere Teilnehmer sind die Betriebsräte der DB AG und der ÖBB. Behandelt werden die Schwerpunktthemen Strategie Instandhaltung, Personal und Demografie, Flexibles Rentenalter, Lohnnebenleistungen, Betriebsräte/Gewerkschaften. Selbstverständlich wird über den Verlauf dieser Fachtagung in *kontakt.sev* zu gegebener Zeit in einem Zeitungsbericht detailliert informiert.

Zeitungsbericht in *kontakt.sev* Nr. 13

Den Bericht der Sektion LPV-Zürich unter dem Titel «Reich befrachtete Üetliberg-Tagung» haben auch die Mitglieder des SEV-TS aufmerksam gelesen und nehmen folgenden Satz mit Befremden zur Kenntnis: «Ganz allgemein war die Versammlung der Meinung, dass der Unterhalt an Qualität eingebüsst hat...» Zu dieser Aussage ist eine Präzisierung oder eine Darlegung aus unserer Wahrnehmung sicherlich angemessen. Bekanntlich beeinflussen die Qualität des Fahrzeugunterhalts nicht alleine die Handwerker in den Serviceanlagen oder in den IW. Die Handwerker stehen da in einer Abhängigkeit von der Unterhaltskoordination, Disposition und der Ersatzteillogistik. Aber die wichtigste Grundlage, um eine Reparatur qualitativ und zeitnah zu erledigen, beruht auf einer fachlich einwandfreien Störungsmeldung des Lokpersonals. Leider stellen wir fest, dass die Qualität von verlässlichen Störungsmeldungen abgenommen hat und uns in der Störungssuche nicht sehr hilfreich unterstützt. Die nächste Zentralausschusssitzung findet am 23. August statt.

Medienstelle SEV-TS

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Interessante Mitgliederversammlung

Am 1. Juli begrüßte Präsident Ernst Schefer zahlreiche Mitglieder, Arne Hegland, Gewerkschaftssekretär SEV, und Roland Brunner vom Gewerkschaftsbund des Kantons Zürich (GBKZ) zur Mitgliederversammlung. Grüsse richtete er auch an alle Kranken und Verunfallten und wünschte baldige und gute Genesung.

Die Referenten brachten den Versammelten die Zusammenhänge und Aktivitäten des GBKZ näher. Unterlagen zum Referat sind erhältlich bei Nelli Zingg, n.zingg@bluewin.ch, 052 315 20 07. Ernst Schefer bedankte sich bei den Referenten und wünschte ihnen viel Glück und gutes Gelingen bei den verschiedenen Verhandlungen.

Hansueli Witzig erinnerte nochmals an die schöne Reise ins Appenzellerland mit 92 Personen. Chorleiterin Anita Nydegger zeigte sich erfreut, dass der Chor eingeladen wurde. Am 17. und 18.

Oktober findet im Hotel Brenscino die Herbsttagung statt. Als Delegierte werden Ernst Schefer und Nelli Zingg teilnehmen. Am 21. September heisst es: «Alle auf nach Bern an die Grossdemonstration für faire Löhne und sichere Renten.» Der SEV erwartet 15 Prozent der Mitglieder zur Demo. Teilnehmende melden sich beim Präsidenten an.

Weiterhin sucht der Vorstand dringend einen/eine Vizepräsident/in oder einen/eine Kassier/in. Einzelne Gespräche mit möglichen Kandidaten wurden geführt, leider ohne Erfolg. Meldet bitte mögliche Kandidat/innen. Der Vorstand zählt auf eure aktive Unterstützung.

Ernst Schefer wünschte einen schönen Abend und gute Heimreise. Er freut sich, alle am 21. Oktober um 14.15 Uhr zur Herbstversammlung im Hotel Römerstor in Oberwinterthur begrüßen zu können. Dann spielt das Musikcorps «Alte Garde» auf. **Nelli Zingg**

■ Männerchor PV Olten und Umgebung

Männerchorreise in den Schwarzwald

Eine erwartungsvolle Schar «Männerchöler» mit Gattinnen und Freunden startete in Trimbach mit einem Car der Firma Born Reisen zur alljährlichen Vereinsreise. Bei schönstem Wetter ging die Fahrt über die Staffelegg, das Fricktal, Bad Säkingen, Wehratal, Todtmoos nach St. Blasien zum Kaffeehalt. Anschliessend stand eine geführte Besichtigung des Doms an. Mitten im Dom gab der Männerchor vor applaudierenden Touristen sogar ein kleines Konzert, ein besonderes Erlebnis. Alle waren begeistert.

Über Häusern, Schluchsee, Rothaus gings nach Grafenhausen, mitten im Naturpark

Südschwarzwald. Im Gasthof Tannenmühle genossen alle das vorzügliche Mittagessen. Anschliessend Besichtigung der Schwarzwälder Museumsmühle und genug Zeit zum «Lädele». Die Fahrt führte über Brenden, Witznau, Nögenschwil nach Waldshut, mit Besichtigung des historischen Ortsteils. Über Brugg, Aarau, Olten erreichte man schliesslich pünktlich den Ausgangsort. Ein schöner Tag, reich an vielen Eindrücken und sehr gut organisiert, fand seinen Abschluss.

Am 13. August um 14 Uhr startet im Mühlemattsaal in Trimbach wieder der Probenbetrieb. **Josef Elsener**

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich. **ISSN** 1662-8454. **Auflage:** 30'778 Ex. (Gesamtauflage 45'451 Ex.), WEMF-beglaubigt 21.11.2012. **Herausgeber:** SEV, www.sev-online.ch. **Redaktion:** Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter. **Redaktionsadresse:** kontakt.sev, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. **Abonnemente und Adressänderungen:** SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–. **Inserate:** Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa; 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch. **Produktion:** AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch. **Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG.

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am **Donnerstag, 29. August 2013.**

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: **Donnerstag, 22. August, 8 Uhr.**

Inserateschluss: **Montag, 19. August, 10 Uhr.**

Bildungskurs SEV:

Vertiefungsseminar für Sektionspräsident/innen sowie angehende Sektionspräsident/innen

Es hat noch freie Plätze! Zögere nicht, melde dich an!

6./7. November 2013, Hotel Roter Turm, Solothurn

Die Sektionspräsidenten spielen in ihrer Sektion eine nicht zu unterschätzende Rolle. Um dieser Rolle gerecht werden zu können, müssen verschiedene Kompetenzen erlernt oder gepflegt werden. Eine gut geführte Sektion ist eine Sektion, in der keine Aufgaben vergessen gehen, die Leute wissen, was zu tun ist, und alle motiviert am gleichen Strick ziehen. Im Vertiefungsseminar sollen spezifische Kenntnisse über den SEV vertieft werden.

Praktische Arbeits- und Führungsinstrumente stehen im Mittelpunkt und erleichtern die anspruchsvolle Arbeit.

Inhalt

- Aufgaben, Rechte und Pflichten der (Vize-) Sektionspräsident/innen
- Rollenverständnis für das Führen einer Sektion
- Führungsaufgaben und -instrumente
- Versammlungen gestalten und durchführen
- Rekrutierung von Vorstandsmitgliedern

Nutzen

- Die Teilnehmenden kennen
- ihre Aufgaben als (Vize-) Sektionspräsident/in;
- ihre Rolle als (Vize-) Sektionspräsident/in;
- Arbeitsinstrumente, um ihre Rolle wahrzunehmen;
- können auch anspruchsvolle Situationen in der Sektion angehen.

Zielpublikum Alle Sektionspräsident/innen, Vizepräsident/innen und Vorstandsmitglieder, die ein solches Amt anstreben

Referenten

- Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV
- Referate von Fachpersonen

Kosten Mitglieder kostenlos; Nichtmitglieder 250 Franken.

Anmeldung bis 3. September an Zentralsekretariat SEV, Bildung, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

**Im Jubiläumsjahr
30% Rabatt
für SEV-Mitglieder!**

**Superior
Parkhotel Brenscino
BRISSAGO**

*... laddove è difficile partire!
... dort wo der Abschied schwer fällt!
... l'endroit qui est difficile de quitter!*

Ein Götterbaum zur 100-Jahr-Feier im Parkhotel Brenscino

Einer der ersten lateinischen Namen, die ich als junger Gärtner lernte, ist «*Ailanthus altissima*», zu Deutsch «Götterbaum» oder auch «Himmelsbaum». Er gilt als schnellwüchsiger Baum Europas und beeindruckte mich sehr. Ich nahm mir vor, einmal einen solchen Baum zu pflanzen, wenn ich einen geeigneten Platz finden würde. Jetzt, nach über 30 Jahren habe ich ihn gefunden im Park des Hotels Brenscino.

Im letzten Winter musste ich eine 100-jährige Douglasie fällen lassen, die zu einer Gefahr für das Hotel geworden war.

Als Ersatz dafür, planen wir, am **13. September** anlässlich der **Hundertjahrfeier** des Parkhotels Brenscino, den Götterbaum einzupflanzen.

Besuchen Sie uns im Parkhotel Brenscino, geniessen Sie die wunderschöne Lage über dem Lago Maggiore und bewundern Sie unseren neuen Götterbaum!

Ihr Gärtnermeister
Martin Russenberger

Parkhotel Brenscino
Via Sacro Monte 21
6614 Brissago

Tel. 091 786 81 11
info@brenscino.ch
www.brenscino.ch



Glückwünsche zum 100. Geburtstag von Edwin Andres



Bei recht guter Gesundheit konnte Kollege **Edwin Andres** im neuen, schönen Altersheim Senevita Burdlef in Burgdorf seinen 100. Geburtstag im Beisein von Stadtbehörden und vielen Besucher/innen feiern.

Wie für alle Hundertjährigen in Burgdorf läuteten um 12 Uhr die Glocken der Stadtkirche für den ehemaligen Beamten der Güterverwaltung Bern.

Vertrauensmann Hans Siegenthaler und Sektionspräsident Erwin Gugger überbrachten dem Jubilaren die besten Wünsche für weiteres Wohlergehen und eine grosse Schachtel Pralinés. **PV Bern**

www.sev-online.ch

Sektionen

3. September ■ **SBV Zürich**
10.30 Uhr, Zürich-Flughafen, BZ Ost, Zimmer «Glarus»
Mitgliederbetreuung in der BZ Ost

Wir sind interessiert am Informationsaustausch, liefern Antworten auf eure Fragen oder suchen mit euch nach Problemlösungsansätzen.

20. September ■ **ZPV Aargau-Solothurn**
14.30 Uhr, Brugg, Waldhütte
Herbstversammlung

Ab Bahnhof Brugg wird ein Taxidienst eingerichtet. Wir hoffen auf rege Beteiligung, auch der Pensionierten.

Sektionen VPT

17. August ■ **VPT BLT**
7.45 Uhr, Basel, Bahnhof SBB
Sektionsbummel

Ausflug in die Zentralschweiz mit leichter Wanderung. Details und Anmeldung gemäss Aushang.

20. August ■ **VPT RBS, Pensionierte**
Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 27. August
Wanderung Lötschentaler Höhenweg

Angenehme Wanderung Lauchernalp–Weritzalp–Fafleralp, 3 Stunden. Der gut begehbare Bergweg verbindet die sonnigen Alpen hoch über dem Lötschental. Gute Wanderschuhe, Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Kosten: Luftseilbahn Wiler–Lauchernalp CHF 6.40, Postauto AlpineTicket CHF 2. Worb Dorf ab 7.00 Uhr; Solothurn ab 6.48 Uhr; Bern ab 7.39 Uhr, Goppenstein ab 9.03 Uhr (Postauto), Wiler Talstation an 9.13 Uhr. Rückfahrt ab Fafleralp um 15.18 Uhr. Anmeldung bis 17. August bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.

20. August ■ **VPT Thurbo**
17.05 Uhr, Weinfelden, Gasthaus zum Trauben
Sommerversammlung

Alle dienstfreien Kolleginnen und Kollegen sowie unsere Pensionierten sind herzlich eingeladen. 17 bis 18 Uhr Diskussion mit VSLF über brennende Fragen des Lokpersonals; 18 bis 19 Uhr Informationen von Martin Hochreutener, Leiter Geschäftsbereich Verkehr, über Crashsicherheit unserer AKs. Weitere Infos siehe Aushänge oder www.vpt-thurbo.ch.

4. September ■ **VPT BLS, Pensionierte und Pensionierte Emmental**
9.50 Uhr, Langenthal, vor dem Bahnhofkiosk
Herbstwanderung im Oberaargau

Ab Melchnau Oberdorf–Ruine Grünenberg–Babeliplatz–Gondiswil–Huttwilberg–Huttwil. Wanderzeit 3½ Stunden. Interlaken Ost ab 8.00 Uhr, Spiez ab 8.22 Uhr, Bern ab 9.07 Uhr, Burgdorf ab 9.20 Uhr, Langenthal an 9.39 Uhr, ab 10.06 Uhr (Bus) nach Melchnau. Rückfahrt ab Huttwil XX.16 oder XX.46 Uhr mit Anschluss in Langenthal. Anmeldung bis 3. September an Samuel Hug 062 962 18 02, samuel.hug@bluewin.ch.

13. September ■ **VPT BLT**
20 Uhr, Ettingen, Rest. Rebstock
Hock

Ungezwungenes Beisammensein für Gedankenaustausch unter Arbeitskolleginnen und -kollegen.

18. September ■ **VPT SGV, Pensionierte**
7.40 Uhr, Luzern, Bahnhof
Ausflug ins Lötschental, Fafleralp

Luzern ab 8.00 Uhr, Bern an/ab 9.00/9.39 Uhr, Goppenstein an/ab 10.45/11.03 Uhr (Postauto Zuschlag 4 Franken), Fafleralp an 11.36 Uhr. Mittagessen. Für Wanderer besteht die Möglichkeit nach Blatten zu wandern, 1¼ Stunden. Rückreise: Fafleralp ab 15.18 Uhr, Blatten ab 15.29 Uhr, Luzern an 19.00 Uhr. Anmeldung obligatorisch bis 10. September, 041 310 47 42.

19. September ■ **VPT STI**
19.30 Uhr, Allmendingen, Restaurant Kreuz
www.sev-sti.ch
Herbstversammlung

Der Vorstand freut sich auf eine engagierte Versammlung. Aus Anlass des 100-jährigen Sektionsbestehens findet vor der Versammlung ab 19.30 Uhr ein Imbiss statt. Alle Sektionsmitglieder und alle Mitarbeitenden der STI, die im VPOD Nahverkehr Sektion Thunersee organisiert sind, sind herzlich eingeladen, an diesem Anlass teilzunehmen. Erweisen wir unserem Gast, der SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, die Ehre mit zahlreichem Aufmarsch!

24. September ■ **VPT Bahndienstleistungen**
Ausflug der Pensionierten

Die persönliche Einladung wird per Post zugestellt. Die Sektion freut sich, viele Pensionierte begrüßen zu dürfen und gemeinsam einen gemütlichen Tag verbringen zu können. Anmeldung bis 31. August mit Anmeldetalon an Ely Wüthrich oder 079 287 50 50.

Pensionierte SBB

13. August ■ **PV Glarus-Rapperswil**
7 Uhr, Rapperswil, 7.20 Uhr, Pfäffikon SZ
www.sev-pv.ch/gl-rw
Sektionsreise

Carfahrt durchs Entlebuch und Emmental und Besuch der «Kambly» in Trubschachen. Mittagessen auf der Blapbachalp.

27. August ■ **PV Fribourg**
Mont de Marsens, Chalet Gros Prays
Picknick

Mit Bus Fribourg ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr. Mit Privatauto: Treffpunkt 11.55 Uhr vor der Metzgerei in Marsens. Ab dort Mitfahrmöglichkeit für öV-Anreisende. Marsens ab 16.26 oder 17.19 Uhr, Fribourg an 18.20 oder 18.00 Uhr. «Soupe de chalet» und Kaffee sind offeriert, Picknick bitte selber mitbringen. Desserts sind willkommen. Getränke sind im Chalet erhältlich. Anmeldungen (Transportmittel angeben) bis 24. August an Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch oder bei Jacques Zulauff, 026 668 21 37, zulau@hotmail.com

27. August ■ **PV Olten und Umgebung**
14.30 Uhr, Solothurn, Landhaussaal
www.sev-pv.ch/olten
Herbsttagung

Phillipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Nationalrat, wird über die neusten Entwicklungen orientieren. Ebenso erfreut uns der PV Männerchor mit seinen Liedern. Abfahrt in Olten mit ICR um 13.40 Uhr oder um 13.10 Uhr mit dem Regionalzug.

28. August ■ **PV Bern**
Sektionsreise

Bern ab 9.30 Uhr (Gleis 12). Mittagessen im Hotel Bahnhof, La Petite Gilberte, Courgenay.

3. September ■ **PV Ticino**
11.30 Uhr, Tenero, Azienda agricola al Saliciclo
Sommertreffen

Um 11.30 Uhr Apéro; 12.30 Uhr köstliches kaltes Buffet. Kosten 50 Franken, inklusive Getränke. Weitere Auskünfte und Anmeldungen bitte bis 23. August an Biagino Gioli, 091 825 85 83, biagino_gioli@hotmail.com.

3. September ■ PV Bern

Wanderung im Wallis
Bisse Vieux

Fahrt via Lötschberg–Sion nach Haute-Nendaz. Start der Wanderung oberhalb der Gondelbahnstation, der Suone entlang nach Planchouet, zirka 2½ Stunden. Mittagessen im Café-Restaurant de Planchouet in Planchouet. Wanderstöcke mitnehmen. Bern ab 8.07 Uhr, Visp an/ab 9.07/9.40 Uhr, Haute-Nendaz an 10.15 Uhr. Planchouet ab 15.59 Uhr, Bern an 18.54 Uhr. Anmeldung bis 31. August an Wanderleiter Klaus Gasser, 033 437 35 10, klausxgasser@bluewin.ch.

12. September ■ PV Biel

14 Uhr, Biel,
Rest. Romand
(Bushaltestelle
Zentralplatz)

www.sev-pv.ch/biel-bienne
Mitgliederversammlung

Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner umrahmt die Versammlung musikalisch. Gastrednerin Barbara Geiser, SAH Geschäftsstelle Bern (Solidar), berichtet über die Organisation und deren Aufgaben. Holt euch weitere Infos.

12. September ■ PV Jura

10.15 Uhr,
Porrentruy,
Parkplatz neben
Postautobahnhof

Herbstausflug: Chalet des
Chaînions (grossartiger
Aussichtspunkt auf 900 m)

Delémont ab 9.42 Uhr, Porrentruy an 10.06 Uhr. Abfahrt der Autos direkt ins Chalet für die Nichtwanderer um 10.20 Uhr, für die Wanderer in den Park Monvoie um 10.45 Uhr. Einfache Wanderung von rund 45 Minuten. Mittagessen im Chalet des Chaînions (Salate, Schinken, Kartoffelgratin, Gemüse, Dessert und Kaffee). Keine Getränke mitnehmen, alles ist vor Ort verfügbar. Das Essen ist offeriert aus der Sektionskasse, die Getränke sind selber zu bezahlen. Busservice zwischen Bahnhof und Chalet. Anmeldung (erforderlich für die Organisation) bei Präsident Pierre Ackermann, 032 422 48 35, pack@bluewin.ch.

Sport und Kultur**17. August ■ Touristenclub Biel**

Bergtour T3 bis T4
Sidelhorn

Bergtour aufs Sidelhorn, Aufstieg zirka 4 Stunden, Abstieg zirka 3 Stunden. Gelegenheit für ein kühles Bad in einem der Bergseen. Treffpunkt wird nach Anmeldung bekannt gegeben. Auskunft und Anmeldung bei Beat Fehlmann, 032 232 08 38, 079 827 52 46.

18. August ■ Bergklub Flügelrad Bern

Wanderung Jurahöhenweg

Treffpunkt in Solothurn um 8.42 Uhr (Perron Zugsankunft), ab 8.47 Uhr nach Oberdorf. Wanderzeit zirka 4 Stunden, Auf-/Abstieg +300/–700 m. Rucksackverpflegung. Anmeldung und Auskunft bis 16. August bei Susanne Armonet, armonet@bluewin.ch, 079 441 57 01, 032 665 06 13.

21. August ■ ESC Winterthur

www.escw.ch
Garmil-Höhenwanderung

Winterthur ab 8.00 Uhr, Zürich ab 8.37 Uhr nach Sargans–Wangs, Pizolbahnen, ab Gaffia (1861 m)–Garmil (2003 m)–Furt (1522 m); zirka 4 Stunden, +360/–700 m. Rucksackverpflegung. Zurück in Winterthur um zirka 20 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 19. August bei Manfred Portmann, 052 232 30 00, SMS an 079 481 46 47 oder manfred.portmann@hispeed.ch.

22. August ■ Touristenclub Biel

www.touristenclubbiel.ch
Wanderung
Paturage de Droit

Biel ab 9.17 Uhr, Les Reussilles an 10.07 Uhr. Gemütliche Wanderung mit wenig Aufstieg durchs Vallon Les Prés de la Montagne, zirka 1½ Stunden zum Picknickplatz und weiter nach Les Reussilles. Biel an 15.42 oder 16.42 Uhr. Jede/r ist für sein Grillgut und Getränke selber verantwortlich. Anmeldungen an Tourenleiter Beno Weber, 032 322 69 91.

24. August ■ ESV Rheintal-Walensee

www.esv-rhw.ch
Gipfelsammeln zwischen
Domleschg und Lenzerheide

Anreise nach Chur, Start um 8 Uhr. Route: Chur, Brambrüesch, Malixer Alp, Furggäbiel, Fulhorn, Fulenberg, Stätzerhorn, Piz Danis, Piz Scalottas, Lenzerheide (alles auf Wanderwegen). Aufstieg 2500 hm, Abstieg 1600 hm, reine Gehzeit zirka 11 Stunden. Ein-/Ausstieg in die Tour unterwegs möglich, genauer Zeitplan folgt auf der Website. Anmeldung bitte bis am Vortag bei Dänu Kaiser, 079 937 86 92, daniel.kaiser@bluemail.ch.

25. August
ab 10.30 Uhr,
Kandersteg**■ Bergklub Flügelrad Bern**

Brätlitag im Klubhaus

Grilladen und Getränke wie Wein, Bier und Limonade nimmt jede/r selber mit. Für Salate sind wir besorgt. Anmeldung bis 22. August bei Bruno Kurz, 031 781 29 75 ab 17 Uhr.

**26. und
27. August****■ EWF Herisau**

www.ewf-herisau.ch

Hochtour Berner Oberland

Es ist eine kombinierte Hochtour mit Gletscherpassagen und Kletterstellen im dritten Grad geplant. Weitere Details inklusive Anmeldeschluss baldmöglichst auf der EWF-Website oder bei Tourenleiter Ueli Stalder, 033 654 28 84 oder ueli.stalder@bluewin.ch.

27. August
18.10 Uhr, Zürich,
Hauptbahnhof,
VIP-Raum Escher
N1603**■ Eisenbahner
Philatelisten Zürich**

Nächstes Sammlertreffen

Die Sammlertreffen finden jeweils am letzten Dienstag im Monat statt. Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

**27. und
28. August****■ ESV Rheintal-Walensee**

www.esv-rhw.ch

Klettern 5c+: Spilauerstock
und Höch Nossen
(Schächental)

Wir klettern am Spilauerstock die Route «Westgipfel S-Wand» mit 6 Seillängen und am Höch Nossen Routen mit 2–5 Seillängen. Übernachtung im Berggasthaus Biel oder Skihaus Edelweiss. Anmeldung bis 22. August bei Andreas Wittmer, 044 951 07 67, 051 281 31 04, andreas.wittmer@cabenetswiss.ch.

29. August
10.05 Uhr,
Reichenau-
Tamins,
Bahnhof**■ EWF Herisau**

www.ewf-herisau.ch

Wanderung:
Neuer Weg am Vorderrhein

Wir folgen dem Vorderrhein auf neuem Weg bis Trin. Rückweg: Auf der anderen Seite des Flusses an der Ruine Wackenua vorbei, zurück nach Reichenau; 3½ Stunden, +/-250 m. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 28. August an Ernst Egli, 071 277 72 36, ehrenpraesident@ewf-herisau.ch.

**1. und 2.
September**
9.30 Uhr,
Lichtensteig,
Bahnhof**■ ESC Basel, Ski & Berg-
sport Krokus**

Gemeinschaftstour mit
EWF Herisau, TC Biel,
ESV Brugg-Windisch

Basel ab 7.07 Uhr, Zürich ab 8.09 Uhr. 1. Tag: Wanderung über den Köbelisberg zum Scherrer/Heiterswil, in zirka 3½ Stunden. Übernachtung mit Halbpension im Gasthaus Churfürsten. (Doppel- und Mehrbettzimmer, Etageduschen). Kein Schlafsack erforderlich. 2. Tag: Wanderung über Hemberg–Bendel nach Krummenau in zirka 4 Stunden. Tagesverpflegung aus dem Rucksack. Auskunft und Anmeldung bis 21. August bei: Max Leuenberger, max.leuenberger@teleport.ch, 061 311 75 19.

**1. und
2. September****■ ESV Rheintal-Walensee**

www.esv-rhw.ch

Bergtour T3:
Weisstannental

1. Tag: Aufstieg zur Alp Vorsiez. 2. Tag: Aufstieg über den Heubützlpass zum Plattenseeli (Mittagshalt). Fakultativer Aufstieg zum Heubützler (2612 m). Über den Heidelpass hinunter nach Bätöni und Weisstannen. Anmeldung bis 25. August bei Christian Haupt, 081 302 26 41, 078 674 23 73, christian.haupt@sunrise.ch.

**1. und
2. September**
9.30 Uhr,
Lichtensteig,
Bahnhof**■ EWF Herisau**

www.ewf-herisau.ch

Gemeinschaftstour mit
ESC Basel (Krokus),
TC Biel und ESV Brugg-
Windisch ins Toggenburg

Wanderung in 3½ Stunden über Köbelisberg zum Scherrer/Heiterswil. HP im Gasthaus Churfürsten mit Doppel- und Mehrbettzimmer, Etageduschen. Kein Schlafsack erforderlich. Am zweiten Tag über Hemberg–Bendel nach Krummenau in 4 Stunden. Rucksackverpflegung. Ausführliches Programm siehe EWF-Website. Anmeldung bis 23. August an Walter Schmid, 071 994 13 31 oder wmschmid@thurweb.ch.

**1. und 2.
September****■ Touristenclub Biel**

www.touristenclubbiel.ch

Gemeinschaftstour mit
EWF Herisau, ESC Basel,
ESV Brugg

Programm siehe www.ewf-herisau.ch. Anmeldung bis 20. August an Regula Meier, 079 957 54 67, r-a.meier@bluewin.ch.

2. September**■ ESC Winterthur**

Bergwanderung T3
Pazolastock

Wanderung zirka 4½ Stunden, +/-870 m Auf-/Abstieg. Winterthur ab 6.30 Uhr, Zürich ab 7.09 Uhr; Winterthur an 19.33 Uhr. Billette nach Oberalpass via Göschenen lösen. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 29. August an Hansruedi Aebersold, 052 242 59 80, 079 794 38 19 oder hr.aebersold@hispeed.ch.

- 2. bis 14. September** ■ **SVSE Kegeln**
Schaffhausen, Kegelbahn Golden Star
13. Schaffhauser Flügelrad SESKV-Meisterschaft
- 3. September** ■ **ESC Winterthur**
8 Uhr, Gossau SG, Bahnhof
www.escw.ch
Velotour
- 5. September** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
7.30 Uhr, Bern, Bahnhof, Perronmitte
Neuenburger Jura
Mont Racine
- 7. September** ■ **ESV Luzern**
www.esv-luzern.ch
Bergwanderung auf den Wiggis
- Startzeiten: Montag bis Freitag, 12 bis 20 Uhr, Samstag, 10 bis 20 Uhr. Anmeldungen ab sofort an Kegelbahn Golden Star, 052 624 08 42 oder 079 437 11 75.
- Von Gossau SG übers Appenzellerland (evtl. St. Anton, 1100m) an den Bodensee und zurück nach Gossau; 80 bis 90 Kilometer mit ordentlich Höhenmetern. Mittagessen in Restaurant unterwegs. Zwischenverpflegung und Getränke mitnehmen. Anmeldung bis 1. September an Max Wiesmann, 071 385 56 72, wiesmann@nls.ch.
- Abfahrt in Bern 7.34 Uhr nach Biel. Billette: Hin- fahrt Bern–Biel–La Chaux-de-Fonds–La Sagne; Rückfahrt La Tourne Col–Neuchâtel–Biel–Bern. Wanderzeit zirka 3,5 Stunden, +400/–300m. Aufstieg grösstenteils im Wald, Skulpturenweg. Rucksackverpflegung. Anmeldung und Auskunft bis 4. September mittags bei Gerhard Niklaus, 031 911 39 47.
- Abfahrt in Luzern um 6.35 Uhr, Rückkehr um 19.25 Uhr. Wanderung Netstal–Ober-Bützi–Wiggis–Netstal, zirka 7 Stunden. Rucksackverpflegung. Auskunft über die Durchführung erteilt Tourenleiter Cyrill Flory am Vorabend ab 19 Uhr, 043 811 36 81.

- 10. September** ■ **Touristenclub Biel**
www.touristenclubbiel.ch
Leichte Wanderung zu den Giessbachfällen

Biel ab 7.22 Uhr; Biel an 18.38 oder 19.38 Uhr. Gemütliche Wanderung von Iseltwald bis Schiffstation Giessbach. Aufstieg zu Fuss oder mit Bahn. Auf halber Strecke grillieren des mitgebrachten Grillguts. Anmeldung an Berti Burri, 032 341 77 85.

Bildung

- 7. und 8. November** ■ **Movendo– das Bildungsinstitut der Gewerkschaften**
Oberdorf SO, Fortbildungszentrum
www.movendo.ch
Kolleg/innen in schwierigen Situationen beistehen und sie beraten

Wenn Kolleg/innen im Betrieb durch Benachteiligungen, interne Verwarnungen, disziplinarische Massnahmen oder Übergriffe wie Mobbing und sexuelle Belästigung unter Druck geraten, kann die Personalverantwortliche in ihrer Mitwirkungsaufgabe gefordert sein. Im Seminar wird diese anspruchsvolle Aufgabe geübt. Referent/in: Roland Christen (Organisationsentwickler) und Ursula Hirt (Ausbildungsleiterin Movendo).

Der Kurs (inkl. Verpflegung) ist für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

Unsere Verstorbenen

- Balmer Otto**, pensionierter Kondukteur, Grindelwald; gestorben im 94. Altersjahr. VPT Jungfraubahnen.
- Baumann Carmen**, Witwe des Max, Hendschiken; gestorben im 85. Altersjahr. PV Aargau.
- Baumann Martha**, Witwe des Johann, Basel; gestorben im 87. Altersjahr. PV Basel.
- Berger Heinrich**, Zweisimmen; gestorben im 96. Altersjahr. VPT MOB.
- Berger Marguerite**, Witwe des Walter, Trimbach; gestorben im 96. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- Bernard Marguerite**, Malleray; gestorben im 78. Altersjahr. PV Biel.
- Bischoff Fritz**, pensionierter Chef-visitateur, Glis; gestorben im 87. Altersjahr. PV Wallis.
- Blaser Erwin**, pensionierter Gruppenchef, Biel; gestorben im 76. Altersjahr. PV Biel.
- Böhringer Gustav**, pensionierter Schienentraktorführer, Wallisellen; gestorben im 82. Altersjahr. PV Zürich.
- Bonadurer Marco**, pensionierter Zugführer, Eschlikon TG; gestorben im 86. Altersjahr. PV St. Gallen.
- Bühlmann Lina**, Witwe des Hans, Brissago; gestorben im 92. Altersjahr. PV Zürich.
- Bussinger-Madörin Ruth**, Witwe des Karl, Thürnen; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.
- Casanova Ursin**, Betriebsassistent, Flims Dorf; gestorben im 48. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.
- Cotting Rosina**, pensionierte Barrierenwärtlerin, Büren an der Aare; gestorben im 90. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- De Bortoli Vincenzo**, pensionierter Betriebsangestellter, Goldau; gestorben im 86. Altersjahr. PV Luzern.
- Eggenberger Christian**, pensionierter Zugführer, Grabs; gestorben im 81. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.
- Etter Hermann**, Solothurn; gestorben im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- Fässler Anton**, pensionierter Rangiermeister, Appenzell; gestorben im 89. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.
- Fiechter Martin**, pensionierter Fahrdienstleiter, Sargans; gestorben im 82. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.
- Gisi Gertrud**, Witwe des Karl, Wangen bei Olten; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- Gschwend Xaver**, pensionierter Zugführer, Horn; gestorben im 97. Altersjahr. PV Thurgau.
- Haberthür Josef**, pensionierter Rangierangestellter, Schaffhausen; gestorben im 78. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.
- Heinzer Franz**, pensionierter Zugführer, Goldau; gestorben im 88. Altersjahr. PV Luzern.
- Jordan Paul**, pensionierter Spezialhandwerker, Escala-Riels; gestorben im 82. Altersjahr. PV Basel.
- Küng Lydia**, Witwe des Louis, Bever; gestorben im 80. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.
- Lammer Walter**, pensionierter Betriebsangestellter, Luzern; gestorben im 49. Altersjahr. PV Luzern.
- Loosli Gottlieb**, pensionierter Lokomotivführer, Huttwil; gestorben im 95. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.
- Maurer Ida**, Witwe des Heinz, Rorschach; gestorben im 87. Altersjahr. PV St. Gallen.
- Metzger Regina**, Witwe des Hans, Siebnen; gestorben im 88. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.
- Monetti Karl**, pensionierter Lokomotivführer, Münchenstein; gestorben im 86. Altersjahr. PV Basel.
- Moulet Paul**, pensionierter Hallenchef, Aesch BL; gestorben im 90. Altersjahr. PV Basel.
- Mury Lesarine**, Witwe des Charles, St-Maurice; gestorben im 101. Altersjahr. PV Wallis.
- Niggli Emil**, pensionierter Betriebsdisponent, Lenzburg; gestorben im 94. Altersjahr. PV Aargau.
- Orellana Leonardo**, Reinigungsspezialist, Biel; gestorben im 64. Altersjahr. TS Romandie nord-ouest.
- Peduzzi Rosa**, Witwe des Corrado, Engelberg; gestorben im 82. Altersjahr. PV Ticino e Moesano.
- Rémy Margrit**, pensionierte Fachspezialistin, Zürich; gestorben im 72. Altersjahr. PV Zürich.
- Rieder Helena**, Witwe des Hans, Hilterfingen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Bern.
- Rudin Heinrich**, pensionierter Visiteur, Birsfelden; gestorben im 74. Altersjahr. PV Basel.
- Ryser Max**, pensionierter Handwerkermeister, Bern; gestorben im 77. Altersjahr. PV Bern.
- Schatzmann Hans**, pensionierter Stellwerkbeamter, Untersiggenthal; gestorben im 87. Altersjahr. PV Aargau.
- Schenker Fritz**, Schienentraktorführer, Herisau; gestorben im 65. Altersjahr. VPT Südostbahn.
- Schläpfer Hansruedi**, pensionierter Rangierangestellter, Rorschacherberg; gestorben im 79. Altersjahr. PV St. Gallen.
- Schüpbach Werner**, pensionierter Stellwerkbeamter, Biel; gestorben im 93. Altersjahr. PV Biel.
- Soguel Olivier**, pensionierter Stationsvorstand, Colombier NE; gestorben im 83. Altersjahr. PV Neuchâtel.
- Umiker Franz**, pensionierter Verwaltungsbeamter, Steckborn; gestorben im 93. Altersjahr. PV Thurgau.
- Vetter Rosa**, Witwe des Franz, Kriens; gestorben im 99. Altersjahr. PV Luzern.
- Vuille Jacques**, pensionierter Lokomotivführer, La Chaux-de-Fonds; gestorben im 88. Altersjahr. PV Neuchâtel.
- Wäckerlin Ernst**, pensionierter Kondukteur, Uznach; gestorben im 90. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.
- Walker Vinzenz**, pensionierter Rangierangestellter, Erstfeld; gestorben im 90. Altersjahr. PV Uri.
- Weber Erika**, Witwe des Rudolf, Erlinsbach; gestorben im 84. Altersjahr. PV Aargau.
- Wehrli Adolf**, pensionierter Lokomotivführer, Steckborn; gestorben im 91. Altersjahr. PV Thurgau.
- Widmer Edgar**, pensionierter Bezirksmeister, Olten; gestorben im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- Wipfli Karl**, pensionierter Geleisemonteur, Safenwil; gestorben im 87. Altersjahr. PV Aargau.
- Witschi Theodor**, pensionierter Lokomotivführer, Spiez; gestorben im 89. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.
- Wunderlin Heidi**, Witwe des Walter, Basel; gestorben im 89. Altersjahr. PV Basel.
- Zadori Zoltan**, pensionierter Spezialmonteur, Luzern; gestorben im 87. Altersjahr. PV Luzern.

Die (fatalen Fehl-)Einschätzungen von SBB-CEO Andreas Meyer

Der Tod des jungen Lokführers bei Granges-près-Marnand ist erschütternd. Ebenso erschüttert das Unvermögen von SBB-CEO Meyer, nach mehreren Kollisionen mit einem Toten, vielen Verletzten und hohen Sachschäden, die alle nach den gleichen Parametern abliefen, die Zusammenhänge zu erkennen. Dass er nach dem vierten Crash in Neuhausen noch ein Gutachten erstellen liess, ist Beweis seines fachlichen Defizites, das Problem selbst zu analysieren. Seine Aussage, dass die SBB kein Sicherheitsproblem haben, ist grotesk. Dass ein CEO nach fünf Kollisionen (Döttingen, Olten, Lenzburg, Neuhausen und nun Granges-près-Marnand) mit praktisch analogem Ablauf und analogen Sicherheitsdefiziten (Sicherungsan-

gen Signum-Integra aus den 30er-Jahren) eine solche Aussage machen kann, ist unerträglich. Auch die Aussage von BAV-Vertreter Saladin zeigt eine seltsame Prioritätenordnung, wenn er die Perronsicherheit gleich gewichtet wie eine Frontalkollision mit möglicherweise vielen Toten. Immerhin hat das Bundesamt 50 Millionen bewilligt, womit bis zum Jahr 2025 weitere Signale mit dem preisgünstigen Zugbeeinflussungssystem ZUB gesichert werden können. Auch dann noch wird weniger als die Hälfte der 11 000 Signale auf einen genügenden Stand gebracht sein. Es muss dringend schneller etwas geschehen. Geld ist bei den SBB vorhanden. Meyer nimmt pro Jahr 23 Millionen Franken Bussgelder ein. Warum

diese Summen nicht zur beschleunigten Sanierung uralter Sicherheitsanlagen einsetzen, statt sie in teuren Erst-Klass-Lounges und WC-Tapeten zu verschleudern?

Fakt ist, dass seit Jahren im vollen Einverständnis der Aufsichtsbehörde BAV Lücken im Sicherheitsbereich aufgerissen wurden: Zuerst wurden die Stationsbeamten eingespart und der Abfahrtsbefehl dem Zugpersonal übertragen. Als nächster Schritt erfolgte die Eliminierung des Zugpersonals in den Regional- und S-Bahn-Zügen. Damit wurde das wichtige Sicherheitselement des 4-Augen-Prinzips (Zugpersonal und Lokführer gemeinsam verantwortlich) bei der Abfahrt fahrlässig ausgehebelt. Das Lokomotivpersonal, das auch die Gefährdung

der Reisenden im Blick hatte, wehrte sich vergebens dagegen. Unter Meyer musste dazu noch die Kilometerleistung der Lokführer drastisch erhöht werden. Seine «Fachbeamten» konstruierten Dienstpläne an der äussersten Grenze des Arbeitszeitgesetzes. Ununterbrochene Fahrblöcke von 5 Stunden ohne eine einzige Möglichkeit, auszutreten, werden für die Lokführer locker als zumutbar erachtet. Die für solche Gefahrenherde Verantwortlichen stehen nie vor einem Gericht. Der Schuldige ist ja gefunden: Der Lokführer. Eigentlich wäre es auch Pflicht des Verwaltungsrates der SBB, hier einzuschreiten. Ein Gespräch mit einem amtierenden Mitglied erstickte solche Hoffnung im Keim

René Bucher, Niederwangen.

Altlasten

Der schreckliche Unfall hat alte Narben aufgerissen. Jedesmal sagt man nach einem solchen Unfall, dass für die Sicherheit gesorgt wird – was aber kaum sichtbar ist.

Früher war jeder Bahnhof mit Personal besetzt. Immer mehr wird vom Mitarbeiter verlangt. Jetzt heisst es wirklich aufhören mit der Sparerei. Es gibt vieles zu tun, nämlich Einbau des ETCS-Zugsicherungssystem auf allen Strecken und Einstellung von mehr Personal, z. B. Lokführer, Stellwerkpersonal, Unterhaltspersonal P, G, I, Wiedereinführung von Zugpersonal im Regionalverkehr. Damit können viele Probleme gelöst werden, und der SBB-Verwaltungsrat sollte auch mal Vorschläge seitens der Mitarbeiter ernst nehmen. Dann läuft der Betrieb wieder reibungsloser.

Ludwig Reyer,

Betriebsangestellter Zürich

Führen ist viel mehr als leiten

Nach dem Unfall auf der Payerne-Line mit sehr gravierenden Folgen und den sich häufenden Zwischenfällen von Fahrleitungs- und Stellwerkstörungen ist es Zeit, sich vertiefte Gedanken zu machen.

Es braucht dazu keine selbsternannten Experten und Quereinsteiger (nicht zu verwechseln mit Querdenkern), auch nicht die alte Forderung der Trennung von Betrieb und

Infrastruktur, sondern Führen auf allen Ebenen, die wissen, wie eine Bahn, wie öV-Betriebe und Verkehrssysteme zu funktionieren haben.

Hier nur kurze Gedanken zu Führen und Glaubwürdigkeit; Leiten können viele, aber führen wenige.

90% der guten Führer legen Wert darauf, dass ihre Mitarbeiter erfolgreich und zufrieden sind. Diese CEOs stehen

leider nie im Schaufenster. Die durchschnittlich erfolgreichen Manager konzentrieren sich auf ihren eigenen Erfolg.

Eine Gallup-Studie hat ergeben, dass bei Kündigungen 80 Prozent aller Mitarbeiter ihren Chef verlassen – nicht ihr Unternehmen. Bei uns zeigt die letzte Personalumfrage wegen der grossen Distanz zwischen Leitung und Basis in eine sehr ähnliche Richtung! Beat Jurt

So ist der nächste Unfall programmiert

Mit der Einführung des kondukteurlosen Betriebs wurde die Verantwortung beim Abfahrtsprozess alleine dem Lokführer übertragen. Nur seine zwei Augen achten auf das Signal, die Reisenden, die Zeit, den Fahrweg. Vorher galt das Vier-Augen-Prinzip: der Zugführer / Kondukteur / Vorstand durfte den Abfahrtsbefehl erst erteilen, wenn er das auf «Grün» stehende Ausfahrtsignal gesehen hatte. Der Lokführer war die zweite Instanz.

Auf den meisten Stationen war es gar nicht möglich, den Abfahrtsbefehl bei geschlossener Ausfahrt zu geben. Diese technische Sicherheit wurde mit der Abschaffung der Zugabfertigung im Regional-/S-Bahnverkehr geopfert und nur teilweise durch das Zugbeeinflussungssystem ZUB ersetzt. Die Unfälle von Döttingen, Neuhausen und nun in Granges-près-Marnand wären bis in die 80er-Jahre nicht passiert.

Bereits im August 1992 ereignete sich in Oerlikon ein Unglück (mit einem Todesopfer), als eine S5 trotz Halt zeigendem Ausfahrtsignal abfuhr und den soeben den Bahnhof passierenden IC Romanshorn-Genf aufschlitzte. Schon damals wurden die Verantwortlichen der SBB auf den technischen Rückschritt und die damit verbundenen Gefahren aufmerksam gemacht. Damals war die Antwort: Mit der Einführung des ZUBs sei dies dann nicht mehr möglich. Und sehr zynisch: Man hätte sich nie denken können, dass ein Lokführer bei Rot zeigendem Ausfahrtsignal abfahren würde. So heisst es dann immer: Menschliches Versagen des Lokführers.

Heute ist die SBB noch immer nicht dort, wo sie vor der Abschaffung der stationären Abfertigung gestanden ist. Der nächste Unfall ist programmiert. Wer von der Leitung in Bern trägt auch einmal Verantwortung? Werner Oertle, Stallikon

Effizientes Handeln ist gefragt!

Ist die Schuld an diesem tragischen Unglück nur beim Lokführer zu suchen? Die sicherungstechnische Entwicklung ist in den vergangenen Jahren rasant vorangeschritten. Ohne diese technischen Hilfsmittel wäre der heutige Verkehr nicht mehr zu bewältigen. Doch ohne den Mensch geht es gleichwohl nicht. Die technischen Hilfsmittel haben nicht überall den erforderlichen Standard. Die unverantwortlichen Spar-

massnahmen beim Personal haben schon vielfach ihre Schattenseiten gezeigt. Massiv gespart wurde bei den Besetzungen der Stationen, trotz fehlenden Nachinvestitionen im Sicherheitsbereich; beim Unterhalt der Anlagen und Fahrzeuge trotz dem Mehrverkehr. Die Sparmassnahmen, eingeleitet von Technokraten anstelle von Leuten mit praktischen Erfahrungen, sind auch ein wesentlicher Grund, wes-

halb die Zufriedenheit des SBB-Personals auf einen Tiefpunkt gesunken ist. Der Druck auf das Personal hat die Schmerzgrenze erreicht. Nur zufriedenes und motiviertes Personal gewährleistet einen sicheren Betriebsablauf. Da hat die SBB heute grossen Nachholbedarf. Nun ist die Zeit gekommen, dass der CEO der SBB rasch und effizient handelt und ungeeignete Kaderleute auswechselt. Kurt Müller, Kleindietwil

Link zum Recht

Wer reklamiert, fliegt – wirklich?

Dass eine Kündigung als Rache auf eine Beschwerde erfolgt, ist schwer zu beweisen. Aus Angst vermeiden es deshalb viele, Regelverstöße zu melden.

Eine missbräuchliche Kündigung endet oft vor Arbeitsgericht. Wunder sind vor diesem Gremium aber selten.

Das Leben in der Schweiz ist vielschichtig reglementiert. Für alles gibt es irgendwo einen Erlass, eine Verordnung oder ein Gesetz. Das ist in der Arbeitswelt nicht anders. Vom relativ offen formulierten Arbeitsgesetz bis hin zum minutenbestimmten Arbeitszeitgesetz findet sich für viele Arbeiten eine irgendwie geartete Bestimmung. Und schnell ist es passiert, dass eine davon nicht eingehalten wird.

So reklamiert ein Kollege bei seinem Vorgesetzten, dass mit der Arbeitseinteilung gegen das Arbeitszeitgesetz verstossen werde. Ruhezeiten und Pausen würden nicht eingehalten. Ein sicheres und gesetzeskonformes Arbeiten sei so nicht möglich.

Der Vorgesetzte führt mit unserem Kollegen ein Gespräch, in welchem ihm eröffnet wird, dass seine Arbeitsleistung ungenügend sei und sich dies nun umgehend zu bessern habe. Bald darauf erhält unser Kollege die Kündigung. Warum?

War es eine Rache Kündigung?

Eine Rache Kündigung ist dann anzunehmen, wenn die Kündigung nach der Geltendmachung eines Anspruches nach Treu und Glauben aus dem Arbeitsvertrag oder dem Hinweis auf Missstände sowie Diskriminierung ausgesprochen wird. Es handelt sich dabei um eine missbräuchliche Kündigung nach Artikel 336, Absatz d des Obligationenrechts.

Meist erfolgt dies jedoch nicht direkt. Vielmehr werden wirtschaftliche Gründe oder schlechte Leistungen als Grund angegeben. Deshalb muss der zeitliche und örtliche Zusammenhang mit

der vorgängigen Klage auf Missstände oder Diskriminierung bewiesen werden. Die Beweislast liegt bei der betroffenen Person. Da jedoch einzig und allein die kündigende Partei mit Sicherheit weiss, warum sie gekündigt hat, wird eine Beweislasteasenerleichterung zugelassen. Es reicht darzulegen, dass die Kündigung mit hoher Wahrscheinlichkeit wegen der gerügten Tatsachen erfolgt ist.

Warum darf denn überhaupt so gekündigt werden?

Der Gesetzgeber hat sich auf den Grundsatz gestellt, dass es nicht nur eine Vertragsfreiheit gibt – also die Freiheit, Verträge frei nach dem eigenen Willen abzuschliessen (eine Ausnahme ist z.B. die Grundversicherung der Krankenkasse), sondern auch die Kündigungsfreiheit. Das ist eben gerade die Freiheit, Verträge auch ohne Angabe von besonderen Grün-

den aufzulösen. Abgemildert wird diese Freiheit im Arbeitsrecht durch den Kündigungsschutz.

Gilt die Kündigung nun trotzdem?

Da eine Rache Kündigung «nur» missbräuchlich und nicht nichtig ist, wirkt sie trotzdem.

Dem Betroffenen bleibt nur die Beschwerde vor der zuständigen Instanz mit dem Begehren, die Kündigung für ungültig zu erklären. Aber der Arbeitsvertrag wird meistens trotzdem aufgelöst – auch deshalb, weil eine Weiterbeschäftigung realistischerweise auch der klagenden Person nicht mehr zugemutet werden kann. Es können aber Schadenersatz und Genugtuung zugesprochen werden. Die Höhe richtet sich nach den Umständen.

Soll ich denn überhaupt etwas sagen?

Jede/r Arbeitnehmende hat

das Recht, auf Missstände oder Gesetzesverletzungen hinzuweisen. Genauso, wie das eigene Recht auch durchgesetzt werden kann. Wichtig ist aber, dass mit der Geltendmachung von Rechten oder dem Hinweis auf Diskriminierung oder Vorschriftenverletzung keine Drohungen gegen den Arbeitgeber ausgesprochen werden und der interne Instanzenweg eingehalten wird. Das schützt zwar nicht vor der Kündigung, gibt aber bessere Karten im gerichtlichen Verfahren.

Unserem Kollegen konnte der SEV-Vertrauensanwalt insofern helfen, als er eine Entschädigung zugesprochen bekam, da der Verdacht der Rache Kündigung nicht vollständig bewiesen, aber auch nicht vollständig von der Hand gewiesen werden konnte.

Das Rechtsschutzteam kann bei Unsicherheiten weiterhelfen. **Rechtsschutzteam SEV**

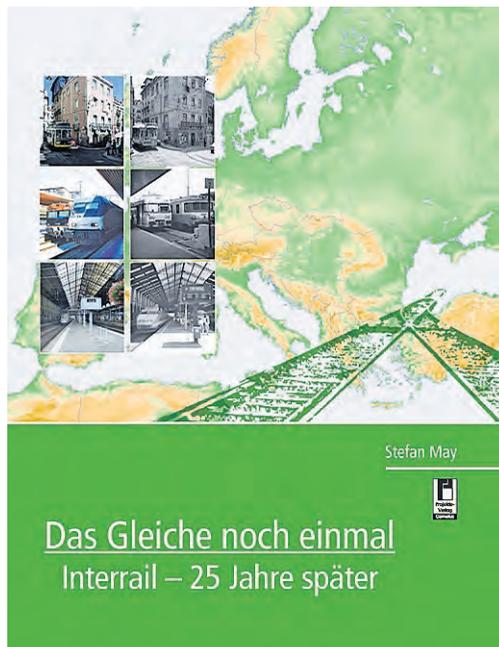
Reisen mit Interrail – einst und jetzt

Vergnügliche Lektüre für Zugreisende

Viele von uns haben nostalgische Erinnerungen an Interrail-Reisen. Stefan May lässt uns an seinen teilhaben.

Diese Idee muss jemand haben: Auf den Tag genau 25 Jahre nach einem einmonatigen Interrailtrip die gleiche Fahrt nochmals unter die Bahnräder nehmen, die gleichen einstigen Herbergen aufsuchen, in den gleichen Kneipen essen und trinken gehen und aus diesen Erfahrungen und dem Reisetagebuch von damals ein Buch gestalten.

Der heute in Berlin lebende Wiener Stefan May hat genau dies getan. Da wittern wir gleich die Gefahr der Protokollierung und des Vergleichens einst – jetzt. Der Bahnjournalist entzieht sich dieser Gefahr, indem er all die unzähligen Erfahrungen, (Selbst-)Beobachtungen und Gespräche gekonnt in literarisch-philosophisch gestaltete Texte einbettet: «Könnte ich doch mit meinem 25 Jahre jüngeren Ich kommunizieren, es befragen, beraten, aber vielleicht auch von ihm lernen und an meine damalige Unbefangenheit anknüpfen!» Auf diese Weise nehmen wir gleichsam Platz neben



dem Buchverfasser in allen Arten von Zügen – vom wackeligen Regionalzug bis zum Nachtzug. Wir unternehmen zusammen eine Rundreise von Wien nach Frankreich, Spanien, Portugal, Monaco, Italien und zurück. Kollege Stefan ist ein scharfer Beobachter nicht nur der Bahnen und seiner Mitreisenden, der Architekturen links und rechts seiner Fusswege, sondern er lässt auch seine Gedanken und Kommentare einfließen. Nie plakativ und mit Ausrufezeichen, sondern meistens wie beiläufig in einem Nebensatz. Überhaupt, ausufernde Beschreibungen sind Mays Sache nicht, dafür immer wieder der Blick auf Unscheinbares, das wir wohl übersehen würden. All das mit einem wunderbaren Wortschatz, der heutige Jungjournalist/innen von Gratisblättern nur neidvoll stauen lässt. Zahlreiche nebeneinander stehende Bilder von seinen Reisen vor 25 Jahren und von heute runden den 161-seitigen Band ab. Also: ein Buch wie geschaffen für die Lektüre im Zugabteil. **Johannes von Arx Stefan May: Das Gleiche noch einmal, 24,50 €, ISBN/Art.-Nr.: 978-3-95486-087-6**

www.projekte-verlag.de

Urteil des Turbo-Schiedsgerichts zu Überlappungszeiten

Ans Bundesgericht

Thurbo wollte den Lokführern die Überlappungszeiten streichen. Die Gewerkschaften riefen das Schiedsgericht an, doch dessen Urteil löst nun neue Diskussionen und weitere Verhandlungen aus.

Die Auswirkungen sind noch nicht zu überblicken: Das Schiedsgericht hat grundsätzliche Überlegungen zu den Überlappungszeiten gemacht, die weit über Turbo hinausgehen dürften.

Im Mai 2012 stellte die Turbo-Geschäftsleitung die Behauptung auf, dem Lokpersonal sei nicht mehr in jedem Fall Überlappungszeit zu gewähren. Die sozialpartnerschaftlich ausgehandelte Pauschale wurde vom Arbeitgeber einseitig gestrichen. Selbstverständlich konnte sich der SEV ein solches Gebaren nicht bieten lassen und hat deshalb (zusammen mit VSLF und Transfair) das Schiedsgericht angerufen.

Überlappungszeiten neu definiert

Kurz vor den Sommerferien hat das vom St. Galler Alt-Ständerat Eugen David präsidierte Schiedsgericht seinen Entscheid bekannt gegeben. Das Wichtigste vorneweg: Das Schiedsgericht anerkennt,

dass bei jeder Arbeitsübergabe Überlappungszeit zu gewähren ist. Das Vorgehen der Turbo-Geschäftsleitung wurde damit als klar unzulässig verurteilt. Darüber hinaus hat das Schiedsgericht aber auch eine eigentliche Neudefinition der Überlappungszeiten vorgenommen.

Neu soll die Überlappungszeit an die Aufenthaltszeit des Zuges im Bahnhof gekoppelt werden. Steht der Zug also während 3 Minuten, so beträgt die Überlappungszeit 3 Minuten. Die Arbeitszeit des übernehmenden Lokführers beginnt 3 Minuten vor Zugabfahrt, diejenige des übergebenden Lokführers endet 3 Minuten nach Zugankunft.

Steht der Zug aber fünf Minuten oder länger im Bahnhof, so muss die Überlappungszeit fünf Minuten betragen. Ein Beispiel: Der Zug steht 15 Minuten am Bahnhof. Die Arbeitszeit des übernehmenden Lokführers beginnt 5 Minuten vor Zugabfahrt. Die Arbeitszeit des übergebenden Lokführers endet aber erst 15 Minuten nach Zugankunft. Nur so kommt eine Überlappung von 5 Minuten zustande.

Weiterzug ans Bundesgericht...

Es ist offensichtlich, dass die Anwendung dieser neuen Regelung bei Turbo zu einigen Diskussionen und Auseinandersetzungen führen muss.

Die Verhandlungsgemeinschaft hat deshalb entschieden, das Urteil ans Bundesgericht weiterzuziehen. Denn das Schiedsgericht will mit seinem Urteil den Sozialpartnern vorschreiben, wie die Überlappungszeiten abzugelten sind. Mit dieser Frage wurde es aber gar nicht beauftragt. Wie die Überlappungszeiten zu gewähren sind muss Turbo mit den GAV-Vertragspartnern aushandeln.

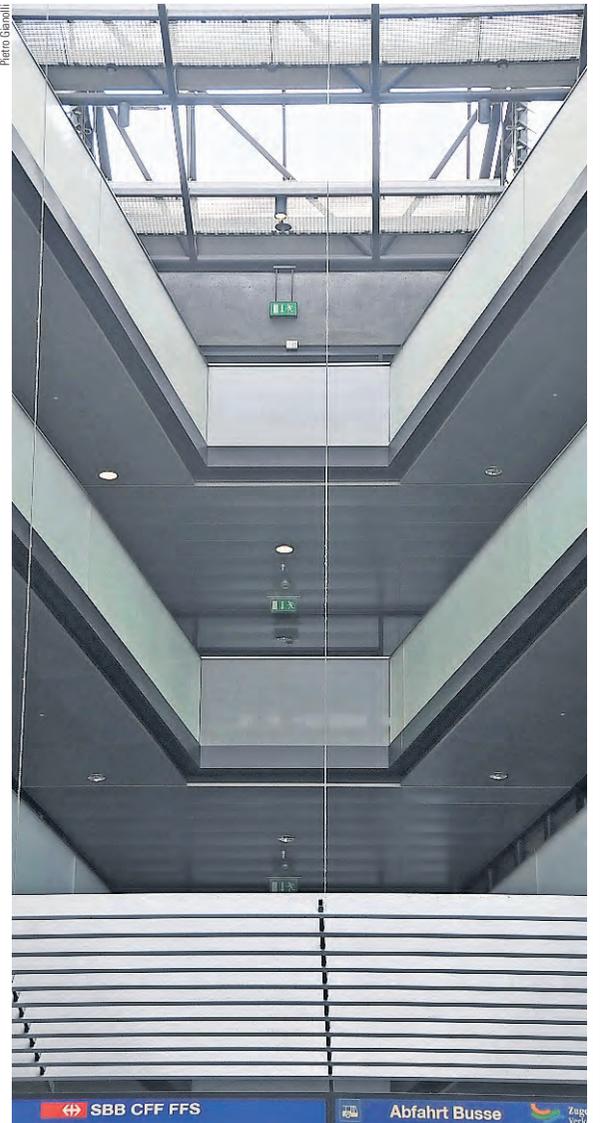
Konsequenterweise hat der Vorstand der VPT-SEV Sektion Turbo bereits beschlossen, dass Verhandlungen zur BAR des Lokpersonals geführt werden sollen.

...und BAR-Verhandlungen

Das Urteil des Schiedsgerichtes macht BAR-Verhandlungen noch aus einem anderen Grund unausweichlich: Es hat festgelegt, dass die Überlappungszeiten nur zum Austausch der Lokführer dienen. Andere Arbeiten (und insbesondere die Wegzeiten) müssen anders abgegolten werden. Die frühere Pauschalösung muss aufgeschlüsselt werden. Die Kompliziertheit solcher Abrechnungen liegt auf der Hand. Zu «verdanken» sind sie der Turbo-Geschäftsleitung, die mit ihrem Angriff auf die Überlappungszeiten die ganzen Diskussionen ausgelöst hat.

Felix Birchler

Photomystère: Wo ist das?



Die Antwort auf die Frage «Wo ist das?» in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* lautete: Locarno, Eingang zur Centovalli-Bahn. Ein Bild, das die Lösung erläutert, finden Sie unter www.sev-online.ch.

40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat

Jürg Gut, wohnhaft in Steffisburg, Mitglied der Sektion VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Diesmal lautet unsere Frage wiederum: «Wo ist das?» Der Preis wird unter allen richtigen Antworten verlost. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Nummer.

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis Mittwoch, 22. August 2013, an:

SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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



Neue Regeln beim Lokführerwechsel: Die Folgen des Urteils sind noch nicht absehbar.