



# SEV Nr. 10

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



BILD MONTAGE MICHAEL SPAHR

## NEIN ZUR BVG-REFORM

# Das Gegenteil von dem, was wir brauchen

Editorial von Aroldo Cambi,  
Finanzverwalter SEV



**B**is vor rund drei Jahren waren wir noch mit den Spätfolgen der Finanzkrise von 2008 konfrontiert. Zur Erinnerung: Die Investmentbank Lehman Brothers kollabierte, es entstand eine weltweit flächendeckende Finanz-, Banken- und Liquiditätskrise. Um das Schlimmste zu verhindern intervenierten weltweit die Zentralbanken mit einer unlimitierten und nie dagewesenen Bereitstellung von Geld. Die Folge war, dass das Zinsniveau weltweit unter null sank. Für viele Akteure, die sich refinanzieren mussten, war dies ein Segen, zumal sie günstig bis gratis zu Geld kamen. Für andere, die investieren mussten, ein Fluch, da man das Geld nun gratis ausleihen durfte bzw. dafür noch bezahlen musste. Unter letzteren waren auch die Pensionskassen.

Die Pensionskassen müssen naturgemäss vorwiegend in Zinsanla-

gen investieren. Sie kamen daher unter erheblichen Renditedruck und senkten daraufhin das Leistungsniveau für die Versicherten. Diese bezahlen mittels tieferer Renten schon heute einen hohen Preis für die Finanzkrise, wofür sie überhaupt kein Verschulden trifft.

Nun ist aber die Negativzinsära schon seit längerem vorbei. Wir haben weltweit wieder Inflation und ein nahezu normales Zinsniveau. Die Pensionskassen, die mit einer einigermaßen angemessenen Anlagestrategie operiert haben, sind finanziell gut aufgestellt und teilweise sogar üppig unterwegs. Deckungsgrade von 110 % bis 120 % sind inzwischen wieder die Regel.

Woher leitet sich 2024 noch ein Bedarf nach einer leistungskürzenden Reform ab? Rational und faktenbasiert betrachtet, nirgendwoher. Die Umwandlungssatzsenkung ist nicht nur sinnlos, sondern para-

dox: Sie greift im BVG-Obligatorium und trifft so die Versicherten, die mit dem absoluten Minimum versichert sind. Die Reformer setzen dort an, wo die Renten nicht einmal für ein würdiges Überleben reichen. Das ist paradox und stossend.

Die Versicherten haben in Form von Leistungskürzungen schon einen sehr hohen Preis für das Versagen anderer bezahlt. Schon der heutige Zustand ist inakzeptabel, geschweige denn, mittels einer vernunftwidrigen Reform weitere Leistungskürzungen hinnehmen zu müssen. No Go!

Die berufliche Vorsorge braucht nicht noch weitere leistungskürzende Reformen, sondern Impulse, die die Interessen der Versicherten wieder ins Zentrum rücken, und somit Massnahmen, die der zweiten Säule wieder Glaubwürdigkeit und Würde verleihen. Alles andere ist mit voller Wucht zu bekämpfen!

## Heisser Herbst

Matthias Hartwich über die nächsten Herausforderungen für den SEV.

2

## Wieder in Betrieb

Rück- und Ausblick auf die Ereignisse im Gotthard-Basistunnel.

4

## Auf Kreuzfahrt

Kritischer Blick auf die Schweizer Kreuzfahrtindustrie.

9



## Tag der Jugend

«Finanzen? So ein langweiliges Thema!» «Vorsorge? Ich bin noch viel zu jung dafür...». Am Tag der Jugend SEV gehen Interessierte mit praxisnahen Beispielen und viel Austausch den scheinbar trockenen Themen wie berufliche Vorsorge, Steuern, Versicherungen und vielem mehr auf den Grund. Die Tagung findet am **Freitag, 8. November 2024** im Zentralsekretariat des SEV in Bern statt. Jetzt anmelden:



## Dialog für die Officine

Die im Juni bekannt gewordene, einseitige Auflösung der Dialogplattform für das SBB-Werk Bellinzona (siehe SEV-Zeitungen Nr. 8 und Nr. 9) hat beim SEV viel Unmut ausgelöst. Nun sind die Antworten auf die Resolution der Mitarbeitenden eingetroffen. SBB-Chef Vincent Ducrot anerkennt den Mehrwert der «piattaforma» an, ist aber der Ansicht, dass «mit dem Projekt für das neue Werk in Arbedo-Castione das ursprüngliche Ziel der Plattform erreicht ist: Die Zukunft des Industriewerks in Bellinzona zu sichern und mindestens 360 Arbeitsplätze und 80 Lehrstellen zu schaffen. Wie bisher bekräftigen wir, dass es keine Entlassungen von Festangestellten geben wird.» Die Antworten von Stadt und Kanton gehen in die gleiche Richtung. Der SEV wird das Gesprächsangebot von Linus Looser, Leiter Produktion Personenverkehr wahrnehmen und seine Mitglieder über seine Info-Kanäle auf dem Laufenden halten.

## Lohnschere wird grösser

Im Jahr 2023 betrug die durchschnittliche Lohndifferenz zwischen dem tiefsten und dem höchsten Lohn in den 36 grössten Schweizer Unternehmen 1:143, gegenüber 1:139 im Vorjahr, hält die jährliche Lohnschere-Studie der Unia fest. Das bedeutet, dass die am schlechtesten bezahlte Person 143 Jahre für einen Jahreslohn ihres CEO arbeiten muss. Die Topmanager:innen sahten also 2023 weiter kräftig ab. Und die Aktionär:innen kassierten mehr Dividenden, nämlich 45 Milliarden Franken gegenüber 44,3 Mia. im 2022 – während die Löhne der meisten Angestellten stagnierten oder nur geringfügig stiegen.

## DER SEV IM HERBST 2024

# «Politik darf das Personal nicht vergessen!»



Matthias Hartwich, Präsident SEV: «Wir betreiben keine Parteipolitik, aber wir sind gezwungen, zuweilen in die Politik einzugreifen.»

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Am 21. September gehen die Gewerkschaften in Bern auf die Strasse und demonstrieren für höhere Löhne. Der SEV fordert mehr Sicherheit für das Personal und mehr Investitionen in den öffentlichen Verkehr statt neue Sparmassnahmen. Ein Interview mit SEV-Präsident Matthias Hartwich zu den Herausforderungen des SEV im Herbst 2024.**

**Warum soll man als SEV-Mitglied am 21. September an der grossen gewerkschaftlichen Lohndemonstration teilnehmen?**

Es gibt viele Gründe, teilzunehmen, nicht nur wegen der Löhne. Wir hatten in den letzten Jahren einigermaßen gute Lohnerhöhungen, dennoch bleibt bei vielen Menschen eine Kaufkraftlücke bestehen. Die Teuerung, die aus den grossen Krisen der vergangenen Jahre entstanden ist, konnte nicht überall eingefangen werden. Hinzu kommt: Die Krankenkassenkosten explodieren. Gleichzeitig drohen Kürzungen bei den Pensionskassen. Die 13. AHV muss nun dringend kommen. Höhere Löhne und höhere Renten sind nicht nur für die Bevölkerung gut, sondern auch für die Wirtschaft. Sie kurbeln die Nachfrage an und helfen am Schluss allen. Es ist an der Zeit, dass die Menschen in diesem Land wieder am Wohlstand teilhaben, den sie schaffen.

Wir wollen die Kundgebung aber auch nutzen, um auf die Sicherheitssituation des Personals im ÖV aufmerksam zu machen. Wir fordern einen besseren Schutz des Personals vor Aggression. Das Personal an der Front, also am Schalter, in den Zügen, Trams und Bussen ist immer öfter Aggressionen ausgesetzt. Das muss sich ändern. Also müssen wir in die Sicherheit investieren. Es geht um Geld, Ressourcen und Zeit.

**Und genau da droht neues Ungemach.**

Ganz Europa beneidet uns um unseren öffentlichen Verkehr. Das ist einerseits natürlich der Fernverkehr, andererseits auch der regionale Personenverkehr. Und hier droht uns Bundesrätin Karin Keller-Sutter einmal mehr mit Sparmassnahmen. Das heisst, mittelfristig wird eine Finanzierungslücke entstehen. Das belastet die Menschen mehrfach. Weniger Geld im System kann bedeuten, dass die Preise steigen, das Angebot schlechter und der Druck auf die Arbeitsbedingungen erhöht wird. Das ist fatal, weil wir heute schon Schwierigkeiten haben, Menschen in die Verkehrsberufe zu bringen. Das Personal erlebt zum Teil enorme Gesundheitsbelastungen. Deshalb haben wir gerade wieder eine neue Gesundheitsumfrage beim Buspersonal lanciert, um zu klären, wo die dringendsten Bedürfnisse sind.

**Es gibt also viele Gründe auf die Strasse zu gehen. Eine Kundgebung ist ja immer auch eine politische Aktion. Müssen wir als Gewerkschaft politisch sein?**

Wir machen ganz sicher keine Parteipolitik. Aber man muss wissen, dass in den kantonalen Parlamenten, aber auch im Bundeshaus viele Dinge entschieden werden, die unmittelbar die Arbeitsbedingungen im öffentlichen Verkehr betreffen. Da dürfen wir nicht schweigen. Wenn dort etwas entschieden wird und uns dann die Unternehmen sagen, wir können euch keine Lohnerhöhung zahlen, weil Sparmassnahmen beschlossen worden sind, dann können wir das nicht einfach hinnehmen. Mit anderen Worten, wir müssen uns in der Politik einbringen, ohne Parteipolitik zu betreiben.

Das Gleiche gilt beim Thema Europa. Wir sind nicht diejenigen, die sagen, ihr müsst mit Europa dies oder jenes vereinbaren. Aber wir müssen sicherstellen, dass, wenn es eine Einigung mit der Europäischen Union gibt, diese

nicht zulasten des Personals im öffentlichen Verkehr geht. Das ist klassische Gewerkschaftsarbeit. Wir engagieren uns übrigens auch für ein Nein zur BVG-Reform am 22. September. Wir sind überzeugt, diese Reform schadet den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern.

**Sprechen wir über Europa. Gibt es da Neuigkeiten in Bezug auf die Verhandlungen über die Liberalisierung des internationalen Schienenverkehrs?**

Es ist natürlich so, dass die Europäische Kommission eine andere Agenda hat als die Eidgenossenschaft. Ich glaube, nach den gescheiterten Verhandlungen vor ein paar Jahren sind sich alle einig, dass ein Scheitern schwierig wäre und über Jahre hinaus viele Dossiers blockieren würde. Was ich im Moment sehe, ist, dass bei allen Beteiligten ein grosser Wille da ist, zu einer tragfähigen Vereinbarung zu kommen.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist vorbildlich. Er ist pünktlich, er ist zuverlässig, und er ist wirtschaftlich. Das darf auf keinen Fall in Frage gestellt werden. Deshalb erheben wir auch laut unsere Stimme. Dabei geht es nicht um Parteipolitik, sondern es geht wirklich darum zu sagen: Wir wollen, dass das, was unsere Kolleginnen und Kollegen jeden Tag leisten, nämlich ein zuverlässiger, guter und wirtschaftlicher öffentlicher Verkehr, regional wie auch im Fernverkehr, dass es den auch in Zukunft gibt, unabhängig davon, wie die Einigung mit der Europäischen Union aussieht. Wir werden keinen Millimeter weichen, wenn es um die Interessen unserer Kolleginnen und Kollegen geht.

**Eine Diskussion, die von einem ehemaligen SBB-Chef in den Medien angestossen wurde, dreht um den Bahnausbau. Eine Gruppe, die sich ÖV-Experten nennt, fordert ein Moratorium beim Bahnausbau. Was sagst du zu dieser Forderung?**

Eins ist klar: Nur die Tatsache, dass der Schienenverkehr in der Schweiz anständig durchfinanziert ist, hat dazu geführt, dass bei uns der Modal Split sehr viel besser ist als in anderen europäischen Ländern. Mobilität ist am wirtschaftlichsten und am umweltfreundlichsten dort, wo sie als öffentlicher Verkehr erfolgt. Dafür braucht es auch weiterhin Investitionen, sowohl für Neubauten als auch für den Unterhalt. Das ist gut angelegtes Geld, weil das der Gesellschaft und der Umwelt zugutekommt. Wichtig ist aber auch, das Personal braucht einen fairen Anteil. Es kann nicht sein, dass durch den Ausbau die Belastung steigt. Schon jetzt stösst das Personal an seine Grenzen. Es braucht genügend Personal, gute Arbeitsbedingungen mit anständigen Schichtplänen und die Möglichkeit, Beruf und Familie unter einen Hut zu bringen. Kurz: Investitionen in den öffentlichen Verkehr müssen immer auch Investitionen ins Personal sein.

Kundgebung  
21. September 2024

Gemeinsam mit den anderen Gewerkschaften demonstriert der SEV für Sicherheit am Arbeitsplatz, faire Löhne und mehr Investitionen in den ÖV. Wir treffen uns um 13.30 Uhr auf der Schutzmatte neben dem Bahnhof Bern. Danach ziehen wir durch die Innenstadt zum Bundesplatz, wo um 15 Uhr die Schlusskundgebung mit Reden und Konzerten stattfindet. Alle Infos unter: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).



## PENSIONS KasSENABSTIMMUNG

# Fragen und Antworten zur BVG-Vorlage

Michael Spahr/Yves Sancey/SGB  
michael.spahr@sev-online.ch

**Am 22. September stimmt das Schweizer Stimmvolk über die Reform des Gesetzes über die berufliche Vorsorge (BVG) ab. Das Gesetz regelt die Pensionskasse, also die 2. Säule der Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge. Die Gewerkschaften haben das Referendum gegen die Vorlage unterstützt und sagen Nein zur BVG-Reform. Der Hauptgrund: Die Reform führt dazu, dass viele Versicherte mehr bezahlen müssen und am Schluss weniger erhalten werden. Antworten auf die wichtigsten Fragen.**

## Warum haben die Gewerkschaften zu Beginn die Reform unterstützt?

Die Sozialpartner hatten gemeinsam einen Reformvorschlag erarbeitet, der vom Bundesrat übernommen worden war. Dieser hätte die Renten für alle gesichert, das BVG modernisiert und dank einem solidarisch finanzierten Rentenzuschlag nicht nur die Renten jener Arbeitnehmenden gesichert, die in den letzten Jahren besonders gelitten haben, sondern auch die Renten der Frauen ohne hohe Zusatzkosten sofort verbessert. Das Parlament hat daraus eine Abbauvorlage gezimmert.

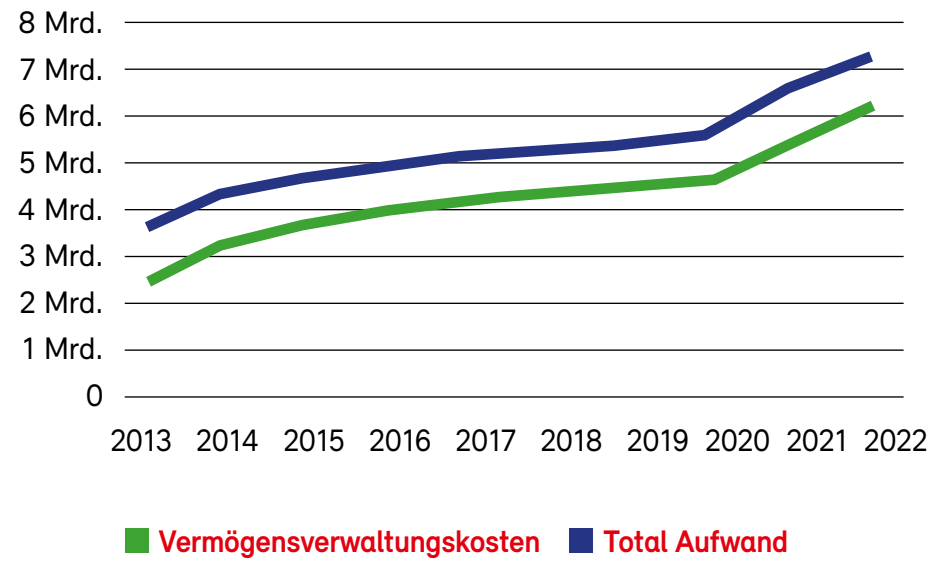
## Wer profitiert von der BVG-Reform?

Von der Reform profitieren vor allem Finanzdienstleister wie Versicherungen und Broker. Sie können kräftig weiterverdienen, denn den Vermögensverwaltungskosten wird kein Riegel geschoben (siehe Grafik). In den letzten 20 Jahren verbuchten die Versicherungskonzerne auf diese Weise neun Milliarden Franken Gewinn mit unseren Pensionskassenbeiträgen. Das hat ihnen das Parlament erlaubt. Heute zweigen Banken, Manager und Expertinnen jährlich über sieben Milliarden unserer Pensionskassengelder ab. Das Einsparpotenzial wäre hier riesig! Doch an diesem System wollte das Parlament nichts ändern.

## Braucht es nicht schon längst eine Rentenerhöhung?

Ja, denn seit mehr als zehn Jahren sinken die Renten aus der 2. Säule. Heute erhalten Rentnerinnen und Rentner durchschnittlich 300 Franken weniger Rente pro Monat als vor 15 Jahren. Das bedeutet einen Verlust von 3600 Franken pro Jahr! Während die Lohnbeiträge im selben Zeitraum um 14% erhöht wurden. Statt das BVG zu verbessern, hat das Parlament das Gesetz verschlimmbessert. Mit dem BVG-Bschiss des Parlaments sinken die Renten um bis zu 3200 Franken jährlich. Gleichzeitig werden die obligatorischen Lohnabzüge erhöht. Die Lohnkosten steigen um bis zu 2400 Franken pro Jahr.

## Kosten in der 2. Säule haben sich fast verdoppelt



Von der Reform profitieren nicht Arbeitnehmende, sondern Finanzmarkt, Broker und Versicherungen.

Das passiert aufgrund der wichtigsten Massnahme der Reform, nämlich der Senkung des sogenannten Umwandlungssatzes von 6,8 auf 6%.

## Seit 20 Jahren scheitern Reformvorhaben der 2. Säule. Ist diese Reform nicht überfällig?

Die Befürworterinnen und Befürworter der BVG-Reform betreiben gerne Angstmacherei. Wenn wir sehen, wie sich das BSV bei den AHV-Prognosen verrechnet hat, dürfen wir gelassen bleiben. Die finanzielle Lage unserer Pensionskassen ist sehr gut. Sie verwalten ein Vermögen von 1,1 Billionen Franken (400 Mia. mehr als vor zehn Jahren) und haben mehr als 150 Mia. Franken Reserven angehäuft. Kurz gesagt: Die Pensionskassen haben genug Geld, aber bei den Versicherten kommt immer weniger an.

## Wie verbessern wir denn die Frauenrenten?

Die BVG-Reform wird als besonders frauenfreundlich verkauft, insbesondere aufgrund der Senkung der Eintrittsschwelle für die zweite Säule (von 22 050 auf 19 845 Franken), die es vielen Teilzeitbeschäftigten oder Frauen mit niedrigem Einkommen ermöglichen wird, eine BVG-Rente zu erhalten. Gerade für die Frauen ist diese Reform jedoch eine teure Mogelpackung. Ihr Nettolohn sinkt, und trotzdem erhalten viele im Alter keine höhere Rente. Die zu tiefen Frauenrenten in der 2. Säule sind die di-

rekte Konsequenz der unbezahlten Care-Arbeit von Müttern. Die massive Rentenlücke in der 2. Säule durch Erwerbsunterbrüche und die ungleiche Verteilung der unbezahlten Arbeit bleibt bestehen. Um die Frauenrenten zu verbessern, müssen wir deshalb auch in der 2. Säule dasselbe einführen, was heute in der AHV schon gut funktioniert: ein konsequentes Splitting der Altersguthaben und die Anerkennung der Care-Arbeit! Solange eine Reform nur beim versicherten Lohn ansetzt, wird das Problem der Rentenlücke nicht gelöst!

## Mit der Reform werden die Lohnbeiträge der älteren Arbeitnehmenden gesenkt. Verbessert das ihre Chancen auf dem Arbeitsmarkt?

Nein, es drohen sogar Verschlechterungen. Heute erhalten Pensionskassen mit vielen älteren Arbeitnehmenden Geld von den Kassen mit vielen Jungen – nämlich rund 200 Millionen Franken pro Jahr. Mit der Reform wird diese Entlastung gestrichen. Immer wieder wird gesagt, dass die mit dem Alter steigenden Pensionskassenbeiträge Probleme bereiten. Doch das stimmt so nicht. Ein Teil der Pensionskassen hat heute schon altersunabhängige Beiträge. Zudem wären die 45-Jährigen viel stärker betroffen als die 55-Jährigen. Denn bei ihnen steigen die Beiträge viel stärker, auf einen Schlag um 50%. Und daran ändert auch die Reform nichts.

+

-

Die **Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates** befürwortet mit gewissen Anpassungen die bundesrätliche Vorlage zur Totalrevision des **Gütertransportgesetzes**. Diese will den **Einzelwagenladungsverkehr** befristet auf acht Jahre finanziell fördern, mit der Möglichkeit einer Verlängerung. Für die ersten vier Jahre sind 260 Mio. Franken geplant, neben unbefristeten Umschlags- und Verladebeiträgen und einer Abgeltung der ungedeckten Kosten bestellter Gütertransporte. Geplant sind auch Gelder für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung, für die Rheinschiffahrt und für fossillfreie Lok- und Schiffsantriebe. Die Vorlage geht nun ins Ständeratsplenum.

Das Bundesamt für Sozialversicherungen hat Anfang August **Fehler bei den Finanzprognosen zur AHV** eingestanden: Es hat Politik und Öffentlichkeit mit zu pessimistischen Finanzszenarien informiert. Die Defizitprognosen waren um bis zu 4 Milliarden Franken pro Jahr zu hoch. Für den Schweizerischen Gewerkschaftsbund ist klar: Im Abstimmungskampf zur Reform «AHV 21» mit höherem Frauenrentenalter, die im September 2022 nur sehr knapp durchkam, spielten die Defizitprognosen eine zentrale Rolle, mit realistischen Zahlen wäre die Abstimmung anders ausgefallen. Der SGB unterstützt daher die Beschwerden von Gewerkschafter:innen, die eine Wiederholung der Abstimmung fordern.



25. März 2022: Über 100 000 Unterschriften gegen «AHV 21» in halber Referendumsfrist...

PETER KÄPPLER antwortet

# Schalerschliessungen schwächen Service public

**Die SBB schliesst Schalter in weiteren sechs Bahnhöfen. In den letzten 20 Jahren sind mehr als die Hälfte aller bedienten Bahnhöfe verschwunden. Warum bekämpft der SEV solche Schliessungen?**

Die Schliessung der bedienten Schalter in den Regionen ist eine Verschlechterung des Service public, weil die Kundschaft so gezwungen wird, in die grossen Zentren zu reisen, um Beratungen und Dienstleistungen zu erhalten. Nicht alle Dienstleistungen der Bahn können online bestellt oder per Telefon erledigt werden, die Verkaufsstellen sind ein wichtiges Bindeglied zur Kundschaft.

Der Rückzug aus der Fläche führt auch zu einem Marktnachteile für den öffentlichen Verkehr, wenn regionale Verkehrsdrehscheiben ihre Anlaufstelle für Bera-

tung verlieren. Der öV darf nicht weiter entmenschlicht werden.

Für das Personal ist der Verlust der Arbeitsstelle in der Region mit längeren Arbeitswegen verbunden. Die Verkaufsstellen in den grossen Zentren sind bereits am Limit angelangt, die hohen Wartezeiten verärgern die Kundschaft und sind für das Personal sehr belastend. Dienststellen in den Regionen sind auch darum eine willkommene Entlastung.

Andere Verkehrsunternehmen wie die BLS, RhB und TPF fahren eine andere Strategie und erhalten ihre Verkaufsstellen in den Regionen erfolgreich aufrecht. Es gibt also gute Beispiele, wie es funktionieren kann. Wir verlangen von der SBB, ihre Strategie zu überdenken.

Peter Käppler ist Präsident des SEV-Unterverbands AS. Hast du eine Frage an ihn oder den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch



## LINK ZUM RECHT

# Einseitige Vertragsänderung

§ **Rechtsschutzteam SEV**  
zeitung@sev-online.ch

Hans wendet sich an den SEV-Berufsrechtsschutz und schildert am Telefon aufgebracht, was ihm widerfahren ist: Völlig überraschend hat ihm sein Arbeitgeber mitgeteilt, dass er sich gezwungen sehe, das Pensum von Hans aus organisatorischen Gründen von 100% auf 60% zu reduzieren – natürlich mit entsprechender Lohnneinbusse. Weiter droht der Arbeitgeber das Arbeitsverhältnis aufzulösen, sollte Hans die Pensumsreduktion ablehnen. Zugleich aber hat er zwei jüngeren Mitarbeitenden mit derselben Funktion wie Hans das Pensum erhöht.

Hans fühlt sich unfair behandelt. Seit über 20 Jahren arbeitet er in einem privatrechtlichen Arbeitsverhältnis beim selben Arbeitgeber. Seine Arbeit hat er immer tadellos ausgeführt. Nun möchte er wissen, ob das Vorgehen des Arbeitgebers zulässig ist und ob er sich gegen die einseitig angekündigte Pensumsreduktion zur Wehr setzen kann.

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

Unter bestimmten Umständen können Änderungskündigungen aber missbräuchlich sein: Das Bundesgericht geht dann von Missbräuchlichkeit einer Änderungskündigung aus, wenn diese als Druckmittel dient, um eine für Mitarbeitende belastende Vertragsänderung herbeizuführen, und wenn

## Missbräuchliche Änderungskündigung?

sich diese sachlich nicht rechtfertigen lässt. Sachlich nicht zu rechtfertigen ist nach Bundesgericht eine Änderungskündigung insbesondere dann, wenn für die Änderung der Arbeitsbedingungen keine betrieblichen oder marktbedingten Gründe bestehen.

Der Beweis, dass die Änderungskündigung weder aus betrieblichen noch aus marktbedingten Gründen erfolgt, obliegt dem Mitarbeitenden. Dieser Beweis ist naturgemäss schwierig zu erbringen. Der Arbeitgeber wird aber in hier zu beurteilenden Fall Schwierigkeiten haben, dem Gericht ernsthaft glaubhaft zu machen, dass er die Änderungskündigung aus einer betriebswirtschaftlichen oder marktbedingten Logik

heraus ausgesprochen hat, zumal er zeitgleich mit der Änderungskündigung zwei jüngeren Mitarbeitenden mit derselben Funktion das Pensum erhöht hat.

Gelingt Hans der Nachweis der Missbräuchlichkeit, so wird das Gericht den Arbeitgeber zu einer Strafzahlung verpflichten, wobei die Höhe im Ermessen des Gerichts steht.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass einseitige Abänderungen privatrechtlicher Arbeitsverhältnisse unter Beachtung der Kündigungsfrist grundsätzlich zulässig sind. Fehlen sachliche, insbesondere betriebswirtschaftliche Gründe, die eine Vertragsänderung aufdrängen, droht dem Arbeitgeber eine Strafzahlung wegen Missbräuchlichkeit. Trotz allfälliger Missbräuchlichkeit bleibt die Kündigung aber gültig.

Hans hat also die Möglichkeit, die Änderungskündigung zu akzeptieren und nach Ablauf der Kündigungsfrist mit reduziertem Beschäftigungsgrad und Verdienst beim bisherigen Arbeitgeber weiterzuarbeiten. Oder er kann die Vertragsänderung ablehnen, den Rechtsweg beschreiten und eine Strafzahlung wegen Missbräuchlichkeit geltend machen.

## GOTTHARD-BASISTUNNEL

# Tunnel wieder befahrbar



Inspektion nach der Entgleisung im Gotthard-Basistunnel.

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch.ch

**Etwas mehr als ein Jahr nach der Entgleisung eines Güterzugs wird der Gotthard-Basistunnel (GBT) am Montag, 2. September, endlich wieder voll funktionsfähig sein. Der Unfall und die Teilspernung des Tunnels haben die wichtige Nord-Süd-Verbindung nicht nur in der Schweiz vor einige Probleme gestellt. Glücklicherweise entstand nur Sachschaden und niemand wurde verletzt. Ein Rückblick auf die Ereignisse und die Haltung des SEV.**

Am frühen Nachmittag des 10. August 2023 traf die Nachricht ein, dass im Gotthard-Basistunnel etwas passiert war. Die ersten Informationen waren verwirrend und bruchstückhaft, das Ausmass des Schadens war unklar. Die SBB sprach zunächst von einer Wiedereröffnung in wenigen Stunden, dann in einigen Tagen. Schon bald wurden die ersten Fotos von der Unfallstelle im Tunnel publiziert, und es war sofort klar, dass es sich nicht um ein paar Tage handeln würde.

Ein Güterzug (unter der Verantwortung von SBB Cargo), bestehend aus zwei Lokomotiven und dreissig Güterwagen verschiedener Bauarten, der von Chiasso kommend nach Basel unterwegs war, entgleiste. Etwas präziser formuliert es der Zwischenbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle Sust: «Ca. 10 km nach Einfahrt in das Südportal des Gotthard-Basistunnels [...] brach ein Fragment der Radscheibe der in Fahrrichtung ersten Achse des 11. Wagens weg. Kurz darauf lösten sich noch weitere Fragmente aus dem Rad. [...] Die Achse hing ab diesem Zeitpunkt schräg unter dem Wagen. Der Güterzug fuhr dann ca. 4 km weiter, ohne grosse Spuren an der Infrastruktur zu hinterlassen. Kurz vor der Multifunktionsstelle Faido [...], ca. 17 km nach dem Tunnelportal, brach ein letztes Radfragment weg. Die Achse,

die schräg unter dem Wagen hing, schlug vor der Weiche des Spurwechsels Faido auf die durchgehenden Betonschwellen und zerstörte alle Weichenantriebe. Infolgedessen entgleisten die nachfolgenden sechzehn Güterwagen und kippten teilweise im Tunnel um. Der Zug wurde zwischen dem 13. und 14. Wagen getrennt und gewisse Wagen gerieten auf das ablenkende Gleis». Diese Waggons krachten in das Tor, das die beiden Tunnelröhren trennt, und zerstörten es.

Der Lokführer wurde gemäss dem Tunnelinterventionsprotokoll unverletzt geborgen. Der Sachschaden war beträchtlich, aber es wurde niemand verletzt und es wurden keine gefährlichen Stoffe freigesetzt.

Ab dem 23. August 2023 konnte die Oströhre nach dem Einbau eines mobilen Erhaltungstors wieder für den Güterverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit freigegeben werden. Somit standen Trassen für 100 Güterzüge zur Verfügung. 30 Güterzüge sowie alle Reisezüge wurden weiterhin über die Gotthard-Bergstrecke umgeleitet.

## Zwischenbericht der Sust und Empfehlungen für Sofortmassnahmen

Wie in solchen Fällen üblich, leitete die Sust eine Untersuchung ein, um die Ursachen des Unfalls zu ermitteln. In ihrem Zwischenbericht informierte sie das Bundesamt für Verkehr (BAV) über die ersten Untersuchungsergebnisse und ihre Empfehlungen für Sofortmassnahmen, die zur Verhinderung weiterer Unfälle dieser Art zu ergreifen seien. Sie empfahl auch, diese an die Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA) und die schwedische Aufsichtsbehörde weiterzuleiten, wo der Wagen zugelassen ist.

## Geplante Massnahmen der SBB und international

In ihrer Medienmitteilung vom 27. Juni 2024, in der sie die vollständige Inbetriebnah-

me des Basistunnels bis zum 2. September angekündigt, skizzierte die SBB auch kurz die Massnahmen, die sie zur Vermeidung ähnlicher Ereignisse und zur Minderung ihrer Folgen ergreifen will. In der Medienmitteilung heisst es: «Zu den Massnahmen, um Ereignisse zu verhindern, gehören beispielsweise die frühzeitige Erkennung von notwendigen Instandhaltungsmassnahmen an Zügen mittels Zustands- und Bilddaten sowie der vermehrte Einsatz von Zugkontrollenrichtungen. Um im Falle eines Ereignisses die Auswirkungen so stark wie möglich zu reduzieren und eine allfällige Entgleisung frühzeitig zu erkennen, prüft die SBB, bei den Spurwechseln im und vor dem GBT streckenseitige Entgleisungsdetektoren zu installieren.» Dies ist jedoch erst mittelfristig möglich. Als einzige sofort umsetzbare Massnahme erwähnt die SBB die Reduktion der Geschwindigkeit auf 160 km/h bei Gleiswechseln im Bereich der Portale vor dem Tunnel, um die Folgen eines solchen Ereignisses zu reduzieren. Eine Massnahme, die allerdings am letztjährigen Unfall nicht viel geändert hätte, da die Güterzüge keine 160 km/h erreichen.

Laut dem Zwischenbericht der Sust wurde die Entgleisung durch eine gebrochene Radscheibe verursacht. Das vom BAV auf europäischer Ebene eingeleitete Verfahren hat dazu geführt, dass der Radtyp, der die Entgleisung verursacht hat, und andere ähnliche Radtypen zu «nicht mehr thermostabilen Rädern» herabgestuft wurden, was strengere Massnahmen bei Anzeichen einer thermischen Überlastung nach sich zieht.

## Die Haltung des SEV

Der SEV ist der Meinung, dass diese Massnahmen in die richtige Richtung gehen, aber dennoch zu zaghaft sind. Es ist zwar unbestreitbar, dass es keine absolute Sicherheit gibt. Dies ändert aber nichts an der Tatsache, dass stärkere Massnahmen ergriffen werden können, um das Risiko so weit wie möglich zu reduzieren.

Der SEV schlägt deshalb folgende weitere Massnahmen vor:

- Auf dem schweizerischen Schienennetz sollen nur noch Güterwagen mit Entgleisungsdetektoren verkehren – eine technische Einrichtung, die nach der Entgleisung eines Güterzugs in Zürich-Affoltern 1994 entwickelt und bereits an einigen Kesselwagen getestet und eingebaut wurde (Notbremsung/mechanisch direkt via Hauptleitung oder digital mit Alarm an Triebfahrzeugführer);

- An den Grenzbahnhöfen werden systematische Klangkontrollen an den Radsätzen bei den in die Schweiz einfahrenden Zügen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen durch technische Kontrolleure (TKC) eingeführt (z. B. durch den TKC von SBB Cargo); daher müssen die TKC personell aufgestockt werden.

Die lange Zeit, die für den Abtransport der beschädigten Wagen und die anschliessenden Reparaturarbeiten benötigt wurde, reduzierte die Betriebskapazität des Basistunnels. Die Existenz der «alten» Gotthard-Bergstrecke ermöglichte es jedoch, die Unannehmlichkeiten, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, zu begrenzen. Es soll daher nicht vergessen werden, dass es nach der Eröffnung des Basistunnels viele Stimmen gab, auch innerhalb der SBB, die die Schliessung der nunmehr «überflüssigen» Panoramastrecke in Erwägung zogen. Eine Meinung, die durch die Fakten eindeutig widerlegt wurde.

Von entscheidender Bedeutung ist auch das Engagement des Bahnpersonals aus allen Bereichen, um den Eisenbahnbetrieb aufrecht zu erhalten und um den längsten Eisenbahntunnel der Welt, auch unter schwierigen Bedingungen, wieder voll funktionsfähig in stand zu setzen. Auch das Personal der über die Gotthard-Bergstrecke umgeleiteten Züge war mit einigen Herausforderungen konfrontiert: kurzfristige Dienstplanänderungen, längere Dienstreisen, reduziertes Platzangebot in den Zügen usw.



RANGIERPERSONAL

# Petition der RPV-Sektion Genf



Übergabe der Petition mit 59 Unterschriften am 16. Juli am Bollwerk in Bern an den Leiter ZFR.

**Markus Fischer.** Die SEV-RPV-Sektion Genf fordert bessere Arbeitsbedingungen für die Rangierangestellten am Genfer Bahnhof Cornavin. Von den etwas mehr als 60 Betroffenen haben 59 die Petition unterzeichnet. Diese wurde am 16. Juli in Bern an die SBB-Verantwortlichen überreicht. Sektionspräsident Qamil Lutfu (siehe Foto, 2. von links) und die SEV-Gewerkschaftssekretäre Jürg Hurni (rechts) und René Zürcher (links) übergaben die Petition an Claudio Pellettieri, Leiter des Geschäftsbereichs Zugführung und Rangier (ZFR) in der Division Produktion Personenverkehr (PP-BP), und an Sandra Stooss, HR-Businesspartnerin der Bahnproduktion (PP-BP). Die Petition fokussiert auf **drei Missstände:**

- Die Arbeitszeiten sind extrem unregelmässig: Viele Schichten sind entweder zu lang (über zehn Stunden), weil sie durch lange Pausen unterbrochen werden, oder zu kurz (mit knapp sechs Stunden). Diese Unregelmässigkeit führt zu Übermüdung und zu Schwierigkeiten, Beruf und Privatleben miteinander zu vereinbaren. Darum fordert die Petition eine Überprüfung der Dienstpläne, um ausgewogenere und vorhersehbarere Arbeitszeiten zu gewährleisten.
- Die Krankheitsfälle unter den Mitarbeitenden haben deutlich zugenommen, was wahrscheinlich auf die Erschöpfung und den Stress zurückzuführen ist, die durch die unre-

gelässigen Dienste und die langen Arbeitszeiten verursacht werden. «Darum ist es wichtig, Massnahmen zur Entschärfung dieser Gesundheitsprobleme zu ergreifen», so die Petition.

- Drittens fordert die Petition angemessene Pausenräume mit der nötigen Grundausstattung, damit sich die Mitarbeitenden wirklich erholen können. Dies ist in den heutigen Pausenräumen in Montbrillant nicht möglich. Kein Vergleich zu den Räumlichkeiten zum Beispiel des Lokpersonals, das immerhin Teil der gleichen Einheit (ZFR) ist und sich beispielsweise auf Stressless-Sesseln ausruhen kann.

**Unattraktive Bedingungen führen zu Abgängen**

Die SEV-Delegation wies darauf hin, dass die allzu anstrengenden Arbeitsschichten nicht nur zu Gesundheitsproblemen und Fehltagen führen, sondern auch zu Personalabgängen. «Damit können sich die Investitionen in die Ausbildung junger Kolleginnen und Kollegen nicht auszahlen», sagt René Zürcher. «Auch deshalb braucht es attraktivere Arbeitsbedingungen.»

Die Delegation verwies zudem auf die Schichten, die am frühen Morgen freier Tage enden und so die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben beeinträchtigen. Diese Schichten sollten früher enden.

SWISS

# Erfolge dank Hartnäckigkeit

**A**uch im ersten Halbjahr 2024 weist die Swiss faktisch ein hervorragendes Ergebnis aus. Trotzdem zeigt sich die gegenwärtige Führung sperrig, auch wenn es um dringende Verbesserungen geht. Einige gewerkschaftliche Erfolge konnte SEV-GATA in den letzten Monaten nach Interventionen und Verhandlungen doch erringen:

- **Fuel-Tank-Zulage:** Aktuell erhalten 51 Mitarbeitende eine Zulage von CHF 50.00 / Monat.
- **Lohnkorrekturen:** Aus dem Follow-up «Ausführungsbestimmungen Salärmodelle» erfolgten aufgrund der einverlangten Überprüfungen für sechs Kolleg:innen der Bereiche S/TC per 1. Juli 2024 Lohnhöhungen (Mehrkosten für die Swiss von total CHF 24 000 / Jahr).
- **«Auslandzulagen»:** Dank der Informationen von Mitgliedern konnte SEV-GATA feststellen, dass die Swiss in Verletzung der gewerkschaftlichen Informationsrechte mit Kündigungsandrohung (Änderungskündigung mit automatischer Kündigung bei fehlender Unterzeichnung) die Entschädigung von Auslandsaufenthalten für eine spezifische Gruppe derart reduzierte, dass mehr als ein volles Monatsgehalt verloren ging. Jetzt konnte für alle Betroffenen eine gleichwertige Lösung erreicht werden, und sie erhielten zudem eine Ersatzstelle in Zürich angeboten für den Fall, dass sie ihre Ausländertätigkeit lieber aufgeben.

Vorbereitungen für die Lohnverhandlungen 2025 sind gestartet. Die Swiss kann sich anständige Lohnerhöhungen leisten. Die ergebnislosen Verhandlungen 2024 bei Swiss und Swissport Zürich lehren uns, dass es bei Bedarf harten kollektiven Widerstand braucht, um Zustehendes zu erhalten. Eine Chance für den neuen Swiss-CEO, den Tatbeweis für eine faire Sozialpartnerschaft zu erbringen. SEV-GATA ist bereit!

Philipp Hadorn, Präsident SEV-GATA & Gewerkschaftssekretär SEV

«Solides Resultat»

Swiss International Air Lines schliesst das erste Halbjahr 2024 mit einem operativen Ergebnis von 264,2 Mio. Franken ab. Das sind rund 22% weniger als in den ersten sechs Monaten des Rekordjahrs 2023, obwohl die operativen Erträge im Zeitraum von Januar bis Juni 2024 mit 2,7 Mia. Franken 5,5% höher waren als im ersten Halbjahr 2023. Die Swiss nennt dies ein «solides Resultat» und sieht für den Gewinnrückgang insbesondere zwei Gründe: «Zum einen hat sich die Marktsituation normalisiert, da sich die Kapazitätsengpässe, die im Vorjahr noch das Angebot deutlich verknapppt hatten, weitgehend aufgelöst haben. Zum anderen sind die Kosten insbesondere aufgrund von Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie höheren Gebühren und Aufwendungen für die laufende Wartung der Flotte gestiegen. Darüber hinaus hat Swiss gezielt in das Produkt- und Serviceangebot investiert», so die Swiss. Markus Fischer

NEU IM SEV

# «Es ist schön, etwas bewegen zu können»



**Chantal Fischer**  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Am Tag der Arbeit, am 1. Mai dieses Jahres hat er seine Arbeit im SEV aufgenommen: Marcel Burmeister ist seit bald vier Monaten als Gewerkschaftssekretär zuständig für die Kolleginnen und Kollegen bei der BLS und der Bielersee Schifffahrtsgesellschaft BSG, und neu auch Teil des Kompetenzzentrums Lohn.**

Die Gewerkschaftsarbeit war ihm nicht fremd: Nach seinem Geschichtsstudium in Bern und verschiedenen Studenten-Jobs arbeitete Marcel viereinhalb Jahre bei der Unia-Region Ostschweiz-Graubünden als Gewerkschaftssekretär der Elektrobranche und später auch als Koordinator Sektor Gewerbe. «Natürlich gibt es zwischen der Unia und dem SEV einige Unterschiede, doch in der Gewerkschaftsarbeit bestehen sehr viele Gemeinsamkeiten in Bezug auf die Ziele und Wege dahin», ist der 36-jährige Ostschweizer überzeugt.

Den SEV kennenlernen konnte Marcel bereits durch Kontakte bei Weiterbildungen sowie im Rahmen seiner Tätigkeit im Vorstand des Thurgauer Gewerkschaftsbunds. Der Wunsch nach einer neuen Herausforderung zusammen mit dem Wunsch seiner Familie, von Kreuzlingen wieder zurück nach Bern zu ziehen, bewogen ihn schliesslich, sich auf die ausgeschriebene Stelle als Gewerkschaftssekretär beim SEV zu bewerben. «Sehr bemerkenswert ist die Milizstruktur des SEV – da ist sehr viel Aktivität und Motivation von den Kolleginnen und Kollegen an der Basis vorhanden, das motiviert auch mich», bemerkt Marcel. Die Struktur «von un-

ten nach oben» sei es denn auch, die den SEV ausmache. «Es sind die Mitglieder, die entscheiden; wir können sie dabei begleiten und aktivieren.»

Als Ansprechperson für die Kolleginnen und Kollegen bei der BLS als zweitgrösstem öV-Unternehmen in der Schweiz trifft Marcel auf ein sehr heterogenes Umfeld bestehend aus vielen Berufsgruppen von der Administration bis zum Gleisbauer. Diese Vielfalt ist es denn auch, die ihm an seiner Arbeit gefällt. «Es ist schön, etwas bewegen zu können, insbesondere auch mit meiner Teamkollegin Katrin (Leuenerberger). Ich mag den Austausch, die Zusammenarbeit», betont er.

Der Anfang war auch für Marcel nicht leicht, musste er sich doch in eine neue Branche und die AZG-Thematik einlesen. «Ich habe mich gut eingelebt, muss die Bahnwelt aber noch mehr erschliessen und vor allem auch die Realitäten unserer Mitglieder in Gesprächen noch mehr spüren», gibt er zu bedenken. Sein Bewusstsein, dass ohne Gewerkschaften in der Gesellschaft sehr viel weniger für die Arbeitnehmenden erreicht worden wäre und dass die Gewerkschaften auch heute noch zentral dafür sind, um die Anstellungsbedingungen stets an neue Entwicklungen anzupassen, treibt ihn bei seiner täglichen Arbeit an.

Schon nach dem Studium war ihm klar, dass er aktiv tätig sein wollte in einem sinnstiftenden Umfeld. In diesem Sinne hält er sich gerne an ein Zitat von Erich Kästner: «Es gibt nichts Gutes. Ausser man tut es!»

Marcel Burmeister lebt mit seiner Frau und den beiden Kindern seit Juli in Bern. Seine Freizeit verbringt er gerne im, am oder auf dem Wasser.



ANZEIGE



# MOVENDO

Das Bildungsinstitut der Gewerkschaften  
L'Institut de formation des syndicats  
L'Istituto di formazione dei sindacati

**Jetzt weiterbilden?  
Aber sicher!**

**La formation continue  
maintenant et plus que  
jamais !**

**Greenwashing et écologie politique**  
12.+13.09.2024, Chexbres – F2.1.2405

**Horaires irréguliers : comment rester en forme ? – asa –**  
28.10.2024, Morges, F2.5.2404

**Concilier sa fonction de proche aidant-e et sa vie  
professionnelle**  
11.+12.10.2024, Lavey les Bains, F2.5.2415

**Webinaire : Regards croisés sur le monde –  
Mouvements syndicaux internationaux**  
**Webinarreihe: Blick über den Tellerrand –  
Gewerkschaftsbewegungen international**  
09.09.2024, 24.10.2024, 29.01.2025, Zoom

**Menschenhandel in der Schweiz**  
26.10.2024, online per Zoom, D5.1.2401

**Kreatives Schreiben**  
8.+15.11.2024, Wallisellen, D2.6.2424

**Wirtschaftspolitik für Arbeitnehmende**  
18.11.2024, Bern, D2.1.2405

**movendo.ch**



ANZEIGE

## Für Gemeindewahlen Bolligen am 22. September 2024

Christian Kunz, 1957, verheiratet, 2 Kinder, Grossvater, Hochbaukommission, SEV, UNIA, Platzgerclub Gerstein. Für ein erholsames und lebenswertes Bolligen für alle. Nachhaltig, sicher und sozial.

### Über mich

Geboren und aufgewachsen in Bolligen mit 4 Brüdern und 1 Schwester. So verbrachte ich mit der Familie, Geschwistern und vielen Freunden eine sorglose, spannende, erlebnisreiche Jugend in Bolligen.

### Mein Bolligen

Ist lebenswert, attraktiv und ein erholsamer Ort zum Leben, Wohnen und Arbeiten. Hier verbringe ich gerne meine Freizeit mit Familie, Sport, Spiel und Spass mit Gleichgesinnten.



### Ziele

Bolligen muss sich als attraktiver Ort weiterentwickeln. Alle Altersgruppen können sich uneingeschränkt hindernisfrei und sicher bewegen. Für Familien mit Kindern, die ihre Schulbildung in einer hochstehenden Schule absolvieren können, welche für alle zugänglich ist. Eine nachhaltige, sorgfältig überdachte Raumplanung wird uns zukunftsweisend weiterbringen. Die Herausforderung, wie wir mit der uns zur Verfügung stehenden Energie umgehen, wird unsere Lebensqualität in einem hohen Mass beeinflussen. Es sind alles Herausforderungen, für die wir gemeinsam eine Lösung haben.

[www.sp-bolligen.ch/wahlen-2024/christian-kunz](http://www.sp-bolligen.ch/wahlen-2024/christian-kunz)

## PV LUZERN

# Sektionsreise



**René Wolf.** Am 14. August, einem schönen Sommertag, trafen sich 59 Reiseteilnehmende unserer Sektion am Bahnhof Luzern zur Sektionsreise. Ziel war die St. Jakobskellerei in Schwyz.

Nach der Ankunft in der Kellerei gab es einen Prosecco als Begrüssungstrunk. Anschliessend fand eine Führung durch den Betrieb statt. Es waren dies die Kuferei, die Lager mit den Stahltanks und den Weinfässern aus Holz sowie die Abfüllanlage. Anschliessend gab es ein italienisches Buffet mit Weingustation. Alle erhielten noch eine Flasche Wein als Geschenk zum Abschied.

Am Nachmittag ging es dann mit dem Bus nach Brunnen an die Schiffsstation und von dort mit dem Dampfschiff Schiller zurück nach Luzern.

## PV BASEL

# Fahrt ins Blaue

**AS.** Obwohl das Wetter am Morgen des 7. August nicht sehr einladend war, um frühmorgens den Bahnhof Basel aufzusuchen, waren alle sehr gespannt, wo die Fahrt ins Blaue dieses Jahr hinführen würde. Begleiter waren diesmal auch Donner, Blitze und Regen. Am Bahnhof wartete bereits eine grosse Schar gut gelaunter Pensionierter beim Treffpunkt. Diesmal war Flexibilität angesagt, die Abfahrtszeit wurde von 8.33 auf 8.29 Uhr verschoben. Abfahrt Richtung Zürich. Dann wurde gerätselt, wo geht es wohl hin? Eventuell nach Urnäsch, Wasserauen oder eher nach Gossau und mit einem Nostalgiezug weiter oder sogar bis nach Appenzell?

Nach dem Umsteigen in Zürich wurden die Teilnehmenden mit Speckbrötchen, Weisswein und Mineralwasser verwöhnt. In Gossau hiess es umsteigen auf die «Appenzöller Bahn», Ankunft in Appenzell. Ein sehr schmuckes Städtchen mit wunderschönen farbigen Häusern. Das Restaurant Säntis war in ein paar Gehminuten erreicht. Der Service war hervorragend und erst das Essen und die

angerichteten schönen Teller, denn das Auge isst ja bekanntlich mit. Die Portionen waren super, nicht zu gross oder zu klein und es wurde auch nachgeschöpft. Das Dessert war auch nicht zu verachten, rundum zufriedene Gäste. Das Tüpfelchen auf dem «i» war das «Bhaltis» aus dem Appenzell: ein Biberli in Herzform. Walti Merz gab dann noch das Geschichtliche von Appenzell zum Besten. Nach dem Mittagessen gab es den schönsten Sonnenschein, und nichts erinnerte mehr an den Regen am Morgen. Es blieb noch etwas Zeit, um das Städtchen zu erkunden. Auf dem Weg zum Bahnhof, deckten sich einige mit köstlichen Appenzeller Leckereien ein.

Peter Jakob war stets bemüht, sei es im Zug, beim Umsteigen oder den Abfahrtszeiten, das richtige Geleise mitzuteilen. In Appenzell wollte er allerdings testen, ob es die Reisenden auch ohne ihn schaffen. Der Rückweg erfolgte via Gossau-Zürich-Flughafen. Auf dem in Zürich-Flughafen einfahrenden Zug hatten wir einen Basler Kollegen als Lokführer. Er brachte die wertvolle Fracht heil nach Basel. Wieder wurden wir mit gekühlten Getränken versorgt. Man soll ja genug trinken bei der Hitze!

Der ganze Vorstand und die vielen Helfer waren stetig etwas am Schleppen oder Organisieren, damit alle die Fahrt geniessen konnten. An dieser Stelle ganz herzlichen Dank an alle, die mitgeholfen haben. Es ist nicht selbstverständlich, für so viele Mitglieder eine so tolle Reise zu organisieren. Wir freuen uns bereits auf die nächste Fahrt ins Blaue, die am 6. August 2025 stattfindet.





## PV OLTEN UND UMGEBUNG

## 100 Jahre Peter Ruch



**Heinz Bolliger.** Zusammen mit dem Männerchor und der PV-Sektion Olten und Umgebung durften wir Peter Ruch zu seinem 100. Geburtstag die besten Glückwünsche überbringen. Peter war viele Jahre selber Sänger im Männerchor und freute sich sehr über den bunten Strauss von Liedern, welche der Chor zu seinem hohen Geburtstag mitbrachte.

Peter war auch nach der Pensionierung ein Vollblut-Eisenbahner, gab weiterhin Instruktionenstunden an werdende Lokführer und berei-

tete sie auf die Prüfungen vor. Auch war er ein begnadeter Schulreferent und wusste die jungen Menschen mit seinem Fachwissen für die Bahn zu begeistern.

Seit zwei Jahren lebt Peter im Alters- und Pflegeheim «Haus zur Heimat» in Olten, wo er gut umsorgt wird.

Im Namen des Männerchors und der PV-Sektion Olten und Umgebung wünschen die Präsidenten, Hanspeter Süss und Heinz Bolliger dem Jubilar weiterhin viel «Gfreuts» und alles Gute für die Zukunft.

## PV WALLIS

## Sektionsausflug nach St-Gingolph



Die Organisatoren Raymonde und Jean-Maurice Monay.

**Peter Rolli.** Am 26. Juni traf sich wiederum eine illustre und mehrsprachige Gesellschaft zum Sektionsausflug, der diesmal an die Landesgrenze zu Frankreich führte. Mitglieder von Domodossola übers Oberwallis bis hin zum Unterwallis nahmen teil.

Das kleine, malerische Städtchen St-Gingolph liegt direkt am Südufer des Genfersees und hat einiges zu bieten. Ca. zehn Kilometer (Luftlinie) westsüdwestlich von der mondänen Stadt Montreux auf der Grenze zu Frankreich gelegen, gehört es teilweise zur Schweiz (Kanton Wallis) und zu Frankreich. Das Gebiet war bereits zur Römerzeit bewohnt. Seit dem 12. Jahrhundert unterstand der Ort der Abtei Abondance, bevor er 1536 mit seinem Umland von den Wallisern zusammen mit den Bernern erobert wurde. 1569 ging ein Teil an Savoyen über. Saint-Gingolph lebte früher hauptsächlich von der Fischerei.

Den gemütlichen Teil nahmen die Teilnehmenden in einer modernen Mehrzweckhalle in Angriff. Bereits beim Apéro entstanden rege Gespräche, man formierte sich in

ständig wechselnden Zusammensetzungen, unterhielt sich in seiner Muttersprache oder passte sich dem Gegenüber an. Das Mittagessen bestand aus einem grosszügigen Salatbuffet, ergänzt durch eine Anzahl teils sehr grosser Fleischplatten. Auch ein Dessert durfte nicht fehlen, unser langjähriger Traiteur Hilaire Pierrot liess uns wahrlich nicht hängen. So verging der Nachmittag mit Dahinschlendern zum Buffet und auch da wieder mit gemütlichen Gesprächen wie im Flug. Der Abschluss und Aufbruch wurde nach dem Besuch der Kaffeebar langsam eingeläutet.



Fotogalerie auf unserer Webseite [sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais](http://sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais)

Der Vorstand bedankt sich bei allen fürs zahlreiche Mitmachen, die Geselligkeit und das gemütliche Beisammensein.

Nächste Anlässe: 12. September, Raclette-Schmaus in Ardon; 3. Dezember, Weihnachtsfeier in Martigny; 12. Dezember, Weihnachtsfeier in Brig-Flis.

## UNTERVERBAND ZPV

## Immer gut für eine Erfrischung: der ZPV

**Susanne Kratzer.** Landauf, landab finden die Mitglieder des Zugpersonalverbands zurzeit eine erfrischende Überraschung vor.

Mancherorts sind «sie» im Personalzimmer aufgestellt, andernorts auf den Umkleidekästen der Mitglieder zu finden. Gemeint sind die vom ZPV offerierten Wasserflaschen. Gerade in den Sommermonaten, wenn die Temperaturen für das Zugpersonal zur echten gesundheitlichen Herausforderung und Belastungsprobe werden, wenn man in Wagen mit defekten Klimaanlagen, draussen im Feld in der brütenden Sonne oder unter der

Glocke der aufgeheizten Bahnhofshallen arbeiten muss, ist es eminent wichtig, genügend zu trinken, um bei guter Gesundheit zu bleiben.

Mit der Wasseraktion sagt der ZPV seinen Mitgliedern herzlich Danke für die Treue zum SEV und ZPV und wünscht allen eine angenehme Erfrischung während der heissen Sommermonate.

Ein herzliches Dankeschön geht an die Vorstände der ZPV-Sektionen, die den grossen Aufwand für die Ausführung der Dankeschön-Aktion auf sich nehmen und sich für das Wohlbefinden unserer Mitglieder einsetzen.

## UNTERVERBAND ZPV, ZENTRALAUSSCHUSS

## Aktionen für Mitglieder

**Medienstelle ZPV.** Im Juni fanden diverse nationale Besuchstage des SEV statt, organisiert in Zusammenarbeit mit den Sektionen der Unterverbände. So durfte man sich in Brig am 10. Juni über Hotdog und Popcorn freuen. Ferner weilte am 13. Juni der «SEV bi de Lüüt» in Luzern. Der Anlass fand mit Hotdog, Kaffee und Kuchen grossen Anklang. Am 21. Juni wurde die Werbetrommel in Lausanne gerührt und am 24. Juni in Basel. Unter der Schirmherrschaft des ZPV steht noch eine weitere Aktion in der Agenda, die man sich gerne notieren darf: Am 12. September findet in Chur die Aktion «Apfel und Eistee» statt.

Anlässlich der Prio-Gespräche mit der SBB wehrte sich der ZPV für die Auszubildenden von Genf mit Ausbildungsort in Renens, die den Basis-Securitykurs in Winterthur besuchen mussten und deren Touren somit länger als zwölf Stunden dauerten. Die Arbeitszeit über zwölf Stunden (das sind zwölf Minuten) wurden in der Folge mit 125% entschädigt und der Kurs wird für sie ab August im Centre Loewenberg in Murten stattfinden. Ferner sagt der ZPV weiterhin «Stopp» gegen die Schlusskontrolle von Zügen, die aufgrund von Platzmangel im Bahnhof nach einer Fluchtfahrt im Abstellgleis gemacht werden soll. Immer wieder zu Diskussionen Anlass geben die Busfahrten, die aufgrund von Bauarbeiten angeordnet werden, aber in Sopre nicht richtig geplant werden. Zum Teil wurden hier fiktive Busabfahrtszeiten in Sopre hinter-

legt, frei nach dem Motto «Was nicht passt, wird passend gemacht». Zur korrekten Abrechnung gemäss den Vorgaben des AZG erwarten wir, dass hier korrekt und sauber geplant wird. Die Problematik «Gewalt in den Zügen» wurde in den vergangenen Monaten immer wieder auf den Tisch gebracht. Mehr Präsenz und Interventionsmöglichkeit der Transportpolizei wird in Zukunft unabdingbar sein, um die Sicherheit von Zugpersonal und Reisenden gewährleisten zu können. Hier stellt der ZPV klare Forderungen an die SBB. So kann und darf es nicht weitergehen! Erstaunlich ist, dass es zwar viele ESQ-Meldungen betreffend Gewaltdelikten gibt, jedoch nur sehr wenige Anzeigen daraus resultieren, die eigentlich von Amtes wegen an die Behörden gemacht werden müssten. Da stellt sich auch die Frage, woher die Differenz zwischen den ESQ-Meldungen und den effektiven Anzeigen stammt – und hier erwarten wir noch eine Antwort von den SBB. Im Herbst werden erste Feldversuche mit dem neuen kundenorientierten Abfahrtsprozess (KOA) gemacht. Der ZPV hegt grosse Bedenken hinsichtlich der Sicherheit, zumal die Lokführer:innen über die Kameras an der Aussenseite der Fahrzeuge viel zu wenig Übersicht haben. Weitere offene Punkte sind Mindesthaltezeit, ausländische Triebzüge usw. Aufgrund diverser Rückmeldungen aus den Sektionen wurden die Regelungen mit den geforderten Sprachkenntnissen an den verschiedenen Standorten neu definiert, damit es diesbezüglich klarere und vor allem einheitlichere Anstellungsbedingungen gibt.

niert, damit es diesbezüglich klarere und vor allem einheitlichere Anstellungsbedingungen gibt.

Aus den Kommissionen wurde berichtet, dass man für den ZPV nach wie vor auf der Suche nach Frauen- und Migrationsvertreter:innen ist. Interessierte melden sich gerne unter [info@zpv.ch](mailto:info@zpv.ch). Die Jugendkommission hat sich auf die Flagge geschrieben, ihrer Kommission ganz viel Aufwand zu geben. Daten zum Notieren: Migrationstagung am 27. September in Olten und Frauentagung am 15. November in Bern. RhB: Am 7. Mai fand die Regionalvorstandssitzung statt. Diverse Anliegen wurden diskutiert, aber keine Mails an das Führungsteam oder andere Stellen der RhB verfasst. Peko KB Fläche: Thomas Walther wurde anlässlich seiner letzten ZA-Sitzung nochmals für den grossen Einsatz während der vergangenen 15½ Jahre gedankt, in denen er die Peko KB Fläche präsidierte. An der konstituierenden Sitzung der Peko wurden René Furrer zum neuen Präsidenten und Ruedi Baumann zum neuen Vizepräsidenten der Peko KB Fläche gewählt. Der ZPV gratuliert herzlich zur Wahl. Sie beschäftigen sich u. a. mit den Themen Nachfolge des Tablets und Probleme beim Selbsteinstieg mit Rollstühlen in IC2020- und IC2000-Fahrzeuge, die den handicapierten Personen aufgrund ungenauer Ausnivellierung der Gleise zu den Oberkanten der Perrons zum Teil erhebliche Schwierigkeiten bereiten.

Aus dem SEV-Vorstand war zu vernehmen, dass Lucie Waser, Gewerkschaftssekretärin Gleichstellung & Bildung und Claude Meier, Gewerkschaftssekretär in St. Gallen, den SEV per Ende Juli verlassen haben. Besa Mahmuti ist für die Migrationskommission zuständig.

*Reminder: 21. September – Demo in Bern für faire Löhne und mehr Sicherheit und gegen Sparen im öV.*

## ZPV RHEINTAL-CHUR

## Hauptversammlung

**Franziska Müller.** Präsidentin Larissa Bantli begann die Hauptversammlung (HV) mit einem Überblick über das vergangene Jahr. Stichworte waren das neue Datenschutzgesetz, die Sanierung der SBB-Finzen nach der Pandemie und der Personalmangel. Christian Niggli informierte über den Pensioniertenverband und erläuterte verschiedene Leistungen. Im Weiteren zeigte er auf, in welchen Bereichen und Themen sich der PV engagiert.

Danach ging Zentralpräsident Ralph Kessler auf aktuelle Themen ein wie die Dienstplan- und Tourenände-

rungen oder die Umwandlung von Pausen in Arbeitsunterbrechungen. Ralph erklärte den Stand der Dinge und mahnte zur Verbindlichkeit. Weitere heikle Themen sind die Schlusskontrollen und die Gewaltzunahme in den Zügen. Auch die Situation in der Ostschweiz wurde diskutiert, bspw. die ZK-Leistungen bzw. fehlende Zweierbegleitungen und die oft fehlende Securitrans-Unterstützung. Ralph orientierte weiter über allgemeine Themen und Neuerungen im SEV.

Josef Glanzmann von der Peko informierte über verschiedene Probleme

matiken, in denen die SBB Handlungsbedarf hat. Dies betrifft die Sicherheit, die Begleitung der Züge, die konsequente Einnahmensicherung und noch weitere Bereiche.

Hans Länzlinger war zum letzten Mal als Produktionsleiter Kundenbegleitung Ostschweiz bei uns zu Gast, denn er wird Mitte September pensioniert. Er griff einige Themen aus der HV auf, wie die Neupositionierung des Chef-Kundenbegleiters, die Personalsituation und das kundenorientierte Abfertigen durch das Zugpersonal. Die Gesundheit ist ihm ein besonderes Anliegen. Er informierte auch über allgemeine Themen wie eine Vorpensionierung, ein Ergonomiekonzept und eine Idee der Umkehrrotation. Zu seiner Verabschiedung lud er das Personal der Ostschweiz ein und dankte allen für die gute Zusammenarbeit.

Zudem fanden Gesamterneuerungswahlen und Ehrungen statt.



## Sektionen

**26.9.**  
VPT BLT

**Sektionsversammlung.** Alle Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

18.30 Uhr, Basel

## Pensionierte

**2.9.**  
Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

**4.9.**  
PV Zürich

**Stamm.** Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

**4.9.**  
VPT BLS Pensionierte

**Wanderung Grand Bisse de Vex.** Langenthal ab 6.48 Uhr, Burgdorf ab 7.06 Uhr, Bern ab 7.34 Uhr, Thun ab 7.54 Uhr, Spiez ab 8.05 Uhr über Visp, Sion nach Les Mayens-de-Sion, Ovest an 9.35 Uhr. Wanderung von 35 Minuten zum Kaffeehalt in Veysonnaz. Wanderung mit Mittagverpflegung aus dem Rucksack nach Planchoet zum Schlusstrunk (+250/-70m, 10 km). Rückfahrt ab Planchoet 14.45 Uhr über Haute Nendaz, Sion, Visp ab 16.57 Uhr, Bern an 17.54 Uhr, Burgdorf an 18.20 Uhr, Langenthal an 18.40 Uhr. Anmeldungen bis 1. September an Konrad Schüpbach, 079 227 78 29, spidu@vtxmail.ch. Eine allfällige Absage der Wanderung erfolgt am Abend des 2. September per E-Mail.

**5.9.**  
Pensioniertes  
Zugpersonal Olten

**Stammtisch.** Gemütliches Beisammensein am ersten Donnerstag des Monats. Da das Bahnhofbuffet umgebaut und neu vermietet wird, müssen wir unseren Stammtisch ab sofort im «Güggu» Olten (ehemals Coq d'Or, Tanwaldstr. 48) abhalten. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Güggu Bar, Olten

**10.9. und 1.10.**  
PV Olten und Umgebung

**Schnuppersingen mit dem PV Chor Olten.** Mitglieder des PV Olten sowie interessierte Frauen sind herzlich eingeladen; keine Vorkenntnisse nötig! Alles, was das Repertoire hergibt, also Volkslieder, Schlager aber auch Klassiker kommen zum Zug. Nach dem Singen winkt zur Stärkung ein kleiner Apéro. Also kommt und singt aus voller Kehle! Der Vorstand des PV Olten und der Chor freuen sich auf zahlreiches Mitmachen und einen fröhlichen Nachmittag. Auskunft erteilen gerne Heinz Bolliger, Präsident PV Olten, 062 295 23 70 oder Hanspeter Süss, Präsident des Männerchors, 079 223 01 31. Die Veranstaltung findet

zweimal statt: am 10. September und am 1. Oktober.

sev-pv.ch/sektionen/  
olten-und-umgebung

14 Uhr, Mühlemattschulhaus,  
Trimbach

**12.9.**  
PV Wallis

**Mitgliedertreffen.** Wir empfangen euch ab 11 Uhr am Bahnhof Ardon. Mittagessen (Raclette) inklusive Getränke zum umschlagbaren Preis von CHF 20 pro Person. Anmeldungen bitte bis spätestens 8. September an Walti Schmid, 079 872 38 37 oder pv.vs@bluewin.ch. Der Vorstand erhofft sich eine grosse Teilnahme. Nächster Anlass: Weihnachtsfeier in Brig am 15. Dezember im Restaurant Riverside in Brig-Glis. Näheres dazu werdet ihr in der Ausgabe der SEV-Zeitung vom Monat November erfahren. *Euer Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais

11 Uhr, Bahnhof, Ardon

**18.9.**  
PV Luzern

**Wanderung Kernwald-Ennetmoos-St. Jakob.** Kerns-Kernwald-St. Jakob. Mittagessen im Restaurant St. Jakob, Ennetmoos. Salat, Suppe, Pastetli, Pommes für CHF 22.50. Gute Schuhe, Stöcke. Anmeldung bitte bis 13. September bei René Wolf, 041 320 62 79 oder rene.wolf@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Luzern ab 8.42 Uhr (Wanderer)  
Luzern ab 10.57 Uhr (Nichtwanderer)

**19.9.**  
Pensioniertes  
Zugpersonal Brugg

**Wanderung.** Erste Wanderung nach der Sommerpause. Das Wanderprogramm wird später per E-Mail bekanntgegeben. Wir freuen uns auf das Wiedersehen.

**19.9.**  
PV Basel

**Neupensionierten-Anlass.** Es freut uns sehr, dass du zu unseren Neupensionierten im Pensioniertenverband SEV Sektion Basel zählst. Gerne möchten wir dich anlässlich eines Apéros persönlich kennenlernen.

Zurzeit überlegen wir, welche Angebote neue, noch jüngere Pensionierte ansprechen würden. Daher werden wir uns beim Bier auch darüber unterhalten. Anmeldung bis 13. September an praesident.pv.basel@sev-pv.ch, 077 438 03 54, oder vizepraesident-pv-basel@sev-pv.ch, 079 252 02 53. Wir freuen uns auf dich! *Der Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/basel

14.30 Uhr, Wettsteinhof (Gott-helf-Stube), Claragraben 43, Basel

**20.9.**  
PV Biel

**Mitgliederversammlung.** Wichtige Themen stehen an. Unter der Leitung des Präsidenten werden wir die statutarischen Traktanden behandeln. Im Speziellen ist das Ge-

schäftsreglement aus dem Jahr 2014 anzupassen sowie für die Legislatur 2025-2028 sind die Mitglieder des Vorstandes zu wählen, wobei ein Co-Präsidium vorgesehen ist. Über politisch und gewerkschaftlich brisante Anliegen wird PV-Zentralpräsident Roland Schwager informieren. Können wir zukünftig den Rechenkünsten des Bundes weiterhin vertrauen? Warum wurden die Gebühren für Reka erhöht? Gerne begrüssen wir auch die Partner:innen der SEV-PV-Mitglieder zu unseren Anlässen. *Der Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/biel-bienne

14 Uhr, Rest. Bahnhof (ab Biel mit Bus Nr. 2 oder S-Bahn), Brügg BE

**24.9.**  
PV Bern

**Wanderung Saas-Fee-Saas-Almagell.** Klaus Gasser führt uns ins Saastal. Start ist um 8.07 Uhr ab Bern via Visp nach Saas-Fee, Ankunft 10.04 Uhr. Startkaffee in der Jugendherberge. Die Wanderung führt einer kleinen Suone entlang zum Gletschersee und zurück ins Dorf, da verpflegen wir uns im Restaurant Boccolino. Frisch gestärkt starten wir den zweiten Teil der Wanderung nach Saas-Almagell, ca. 1½ Stunden oder fahren direkt mit dem Postauto nach Visp. Saas-Fee ab 13.50, 14.20, 14.50, 15.50, 16.20 Uhr. Anmeldung an Klaus Gasser, 033 437 35 10 oder klausxgasser@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/bern

8.07 Uhr ab Bahnhof Bern

**26.9.**  
PV Olten und Umgebung

Einladung zur Herbstversammlung. Zu Beginn befassen wir uns mit den aktuellen gewerkschaftlichen Themen. Anschliessend zeigen wir den berührenden Film «Vom Leben verrückt». Der Film nimmt sich des schweren Themas Altersdemenz an und zeigt, wie schwierig es für das Umfeld eines zunehmend dementen Menschen ist, dessen Welt zu verstehen. Unser Männerchor umrahmt die Veranstaltung, zu der alle Mitglieder mit Partner:in herzlich eingeladen sind. Es braucht keine Anmeldung.

sev-pv.ch/de/sektionen/  
olten-und-umgebung

14.30 Uhr, Berufsbildungszentrum  
BBZ, Kreuzacker 10 (Haus D in der Aula), Solothurn

**2.10.**  
PV Bern

**Herbstversammlung.** Gastreferent ist SEV-Präsident Matthias Hartwich. Im Anschluss behandeln wir die statutarischen Geschäfte. Dazu gehören insbesondere die Änderung des Geschäftsreglements, die vorsieht, nur noch eine reguläre Mitgliederversammlung im Frühling durchzuführen, und das sich dadurch ergebende Budget 2025. Wie im Herbst jeweils üblich, erhalten die Mitgliedschaftsjubilar:innen eine persönliche Einladung zu einem kleinen Happen und Umtrunk vor der Versammlung (Beginn 13.30 Uhr).

sev-pv.ch/sektionen/bern

14.15 Uhr, Rest. Sternen (Sternensaal), Bümpliz - Tram Nr.7 ab Bern HB bis Station Bachmätteli

## VERABSCHIEDUNG

# Danke, Claude

**SEV.** Wir verabschieden uns von Claude Meier. Fünf Jahre lang war er für den SEV als Gewerkschaftssekretär im Einsatz und zuständig für diverse Sektionen in der Ostschweiz. Zuvor war er Präsident des SEV-Unterverbands TS. Claude kehrt zur SBB zurück, wo er bereits vor seinem Engagement beim SEV tätig war. Wir danken ihm herzlich für seine Arbeit und wünschen ihm alles Gute bei seinen neuen Herausforderungen.



MICHAEL SPAHR



**VPT-Tagung Zentral- & Ostschweiz**  
**9. November 2024, ab 9.30 Uhr**

Zum schwarzen Uristier, Dätwylerstrasse 27, 6460 Altdorf

**Gäste:**

- Matthias Hartwich, Präsident SEV
- Valerie Boillat, Vizepräsidentin SEV
- Simon Burgunder, Koordinator Politik SEV, zum Thema «Kürzung des Bundeshaushalts für den öffentlichen Verkehr»

Mit Mittagessen, Apéro und gemütlichem Beisammensein. Der VPT-Vorstand freut sich auf euch!

## PV BASEL

# Kalenderbestellung 2025

## UNSERE VERSTORBENEN

**Bachofner Kurt;** JG 1934; Gruppenchef, Bern, PV Bern.

**Eicher Ida;** JG 1933; Witwe des Edgar, Zürich, PV Zürich.

**Fankhauser Rosmarie;** JG 1931; Witwe des Pius, Riehen, PV Basel.

**Gmür Peter;** JG 1945; Lokomotivführer, Niederwil AG, VPT AVA.

**Heller Max;** JG 1940; Lokomotivführer, Wetzikon ZH, PV Zürich.

**Willy Oppliger.** Wir möchten euch daran erinnern, dass die Bestellung des Kalenders 2025 bis 25. September erfolgen muss. Mit dem Kalender erhaltet ihr auch eure Versicherungspolice. Besten Dank all denjenigen, die bereits einbezahlt haben.

Bitte benützt den Einzahlungsschein, der auf dem Jahresprogramm unten mit dem QR-Code abgebildet ist. Das Dokument ist auch auf der Webseite sev-pv.ch/sektionen/basel/jahresprogramm/ eingepflegt.

**Kammermann Otto;** JG 1932; Rangiermeister, Ostermundigen, PV Bern.

**Muralt Fritz;** JG 1936; Wagenkontrollbeamter, Bolligen, PV Bern.

**Ryser Werner;** JG 1936; Werkführer, Ehrendingen, PV Zürich.

**Stettler-Meier Rolf;** JG 1932; Fachbeamter, Luzern, PV Luzern.

**Stöckli Felix;** JG 1947; Projektleiter, Herzogenbuchsee, PV Bern.

**Wickli Dora;** JG 1938; Witwe des Jakob, Abtwil SG, PV St. Gallen.

**Zesiger Margaretha;** JG 1933; Witwe des Hermann, Lyss, PV Biel.

Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.-.

**Inserate:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastr. 2, 8640 Rapperswil; SEVZeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch

**Produktion:** CH Regionalmedien AG, www.chmedia.ch

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

**Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 20. September 2024.**

**Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 10. September 2024, 12 Uhr.**

**Inserateschluss: 9. September 2024, 12 Uhr.**

## IMPRESSUM

**SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals** erscheint alle drei Wochen. **ISSN** 2624-7801.

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

**Herausgeber:** SEV, www.sev-online.ch

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

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

**Abos und Adressänderungen:** SEV-

# Agenda 10/24



## ARBEITSBEDINGUNGEN AUF SEE

## Schlaglicht auf die «Kreuzfahrtnation Schweiz»



Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

**Geht es um Kreuzfahrten, belegt die Schweiz europaweit einen Spitzenplatz. Allerdings werfen die Klimabelastung, aber ebenfalls fragwürdige Arbeitsbedingungen und eine untaugliche Branchenregelung kein gutes Licht auf die Kreuzfahrt. Dieser Bericht stützt sich auf eine Recherche der Schweizer NGO fairunterwegs, die Fakten und Zahlen der in der Schweiz verankerten Kreuzfahrtindustrie aufzeigt.**

Die Schweiz eine Kreuzfahrtnation? – Das passt nicht zum idyllischen Bild eines Landes von Schokolade, Uhren und Bergen. Allerdings sind Kreuzfahrten bei Herr und Frau Schweizer beliebter denn je – Tendenz steigend. Nahezu 150 000 in der Schweiz Wohnhafte wählen diese Urlaubsform und geben für eine Kreuzfahrt pro Jahr rund 1500 Franken aus bzw. insgesamt 235 Millionen Franken. Mit 42 Kreuzfahrtschiffen, 35 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu See und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von über 2 Millionen Tonnen pro Jahr ist die Schweiz europaweite Spitzenreiterin. Deutschlands Kreuzfahrtflotte besteht demgegenüber aus 31 Schiffen, diejenige Grossbritanniens aus lediglich 27. Im Vergleich zu klassischen Seefahrtsnationen wie beispielsweise den Niederlanden oder Schweden gehen doppelt so viele Schweizerinnen und Schweizer auf eine Kreuzfahrt – und sie geben dafür doppelt so viel aus wie der europäische Durchschnitt.

#### Milliardenschwere Industrie

Die Kreuzfahrtindustrie in der Schweiz verteilt sich auf fünf im Land ansässige Unternehmen, denen total 42 Kreuzfahrtschiffe gehören. Die grössten sind MSC Cruises (23 Schiffe), Viking Ocean Cruises (11 Schiffe) und Scienc Luxury Cruises & Tours Cruises (5 Schiffe). Diese Zahlen zeichnen das Bild einer milliardenschweren Industrie. Drei Schweizer Kreuzfahrtunternehmen sind im Luxus-Segment unterwegs, eines im Massentourismus und mehrere werben mit Umweltversprechen und Nachhaltigkeitszielen.

#### Leere Nachhaltigkeitsversprechen

Kreuzfahrten sind mit oder ohne Nachhaltigkeitsversprechen verheerend für Umwelt und Klima. Pro Person und Fahrt verursachen allein die Schweizer Kreuzfahrer:innen CO<sub>2</sub>-Emissionen von jährlich rund 2 Tonnen. Hochgerechnet ergibt das 300 000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr, was 1% der in der Schweiz erzeugten CO<sub>2</sub>-Emissionen entspricht.

#### Harter Arbeitsalltag, kaum Freizeit

Und wie steht es um die Arbeitsbedingungen der Belegschaft? Sind es doch TV-Serien wie «Traumschiff» oder «Verrückt nach Meer», die suggerieren, dass wer auf einem Kreuzfahrtschiff arbeitet, das grosse Los gezogen hat. In Wahrheit ist der Arbeitsalltag auf Kreuzfahrtschiffen hart und häufig ungerecht. Hinweise, dass sich die Bedingungen auf Schweizer Kreuzfahrtschiffen wesentlich von jenen anderer Reedereien unterscheiden, gibt es nach der Fairunterwegs-Recherche keine. Der Jurist Mark Pieth und die Rechtsanwältin Kathrin Betz haben 2022 zusammen das Buch

«Seefahrtsnation Schweiz» veröffentlicht und finden: «Nach unserer Erfahrung sind Seeleute durchaus daran interessiert, während ihrer Zeit an Bord viel zu arbeiten. [...] Aber es gibt eine Grenze, wann es zu viel wird. Oft verdienen die Seeleute nur während der Zeit, während der sie zur See fahren, aber nicht während dem Landurlaub.»

#### Verschiedene Gesundheitsrisiken

Studien zeigen, dass der hohe Arbeitsdruck und die fehlende Möglichkeit, sich von der Arbeit und dem Arbeitsort zu distanzieren, die Gesundheit der Crewmitglieder gefährdet. Die Gemeinschaftskojen der Arbeitnehmer:innen sind gemäss der internationalen Seefahrer:innen-Gewerkschaft Nautilus in Basel häufig sehr eng und auch sehr laut, da sie sich in der Nähe des Triebwerks und meistens unter dem Wasserspiegel befinden. Einer Studie zufolge sind die Seeleute auf Deck von Kreuzfahrtschiffen zudem noch hohen Feinstaubbelastungen wie in Beijing oder Santiago ausgesetzt.

#### Untaugliche Branchenregelung

Die Maritime Labour Convention (MLC) setzte Standards zum Schutz der Arbeitnehmenden im vorher praktisch deregulierten internationalen Arbeitssektor der Seefahrt fest. Sie wurde von 93 Ländern, darunter auch der Schweiz, unterzeichnet. Diese Standards sind allerdings elastisch: Unter normalen Bedingungen gelten zwar 8-Stunden-Tage, in Ausnahmefällen gehen jedoch auch maximal 14 Stunden pro Tag und pro Woche bis zu 72 Stunden.

Diverse Berichte von Crew-Mitgliedern zeugen aber davon, dass die Umsetzungen dieser

Regeln einer gewissen Willkür unterliegen. Das hat drei Gründe: Schwache Gewerkschaften in gewissen Herkunftsländern von Arbeitnehmer:innen, internationale Kettenverträge und unterschiedliche Rechtszuständigkeiten, die davon abhängen, unter welcher Flagge das Schiff in See sticht. Massgebend ist also nicht etwa der Schweizer Geschäftssitz der Reederei. Kommt hinzu, dass unter Schweizer Flagge kein einziges Kreuzfahrtschiff fährt.

#### Fehlende Konzernverantwortung

Die Kontrolle der Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards bei Kreuzfahrtschiffen ist für den Binnenstaat Schweiz eine Herausforderung. Deshalb braucht es in der Schweiz eine rechtlich verankerte Konzernverantwortung: Kreuzfahrtunternehmen müssen dazu verpflichtet werden, für die Einhaltung von Menschenrechts- und Umweltstandards ihrer Tochterunternehmen bzw. Unternehmensbestandteile zu sorgen. Eine unabhängige Aufsichtsbehörde kann dies kontrollieren, und Betroffene können Verstösse in der Schweiz einklagen. Solange Bundesrat und Parlament nicht handeln, bleibt die Kreuzfahrtnation Schweiz das Schlusslicht punkto Menschenrechte und Umweltschutz.

## Zu fairunterwegs

Fairunterwegs ist eine Schweizer Non-Profit-Organisation. Sie setzt sich seit 1977 ein für eine faire und umweltfreundliche Art des Reisens. Die Büros von fairunterwegs befinden sich seit Kurzem im Stellwerk im ehemaligen Bahnhof St. Johann in Basel.



## SEEROSE IM REGEN-LICHT

Anja Meierhans

Es regnet an diesem Frühlingstag im «Borde Hill Garden» in Südengland. Mein Blick richtet sich auf eine einzelne Seerose, an der die Regentropfen sanft abperlen. Der Regen verändert

alles. Ich habe gelernt, dass das Licht bei Regen ideal ist zum Fotografieren. Der Regen reinigt. Er bringt Klarheit und verstärkt die Kontraste. Anja Meierhans ist administrative

Sachbearbeiterin beim SEV. Unter dem Namen «Annie Mary» fotografiert sie seit bald 40 Jahren leidenschaftlich und intuitiv. Sie widmet sich dabei v. a. Blumen und Landschaften.



?

## QUIZ

## Weisst du's?

**1. Warum hat die RPV-Sektion Genf eine Petition eingereicht?**

- Sie möchte, dass Genf an Savoyen angeschlossen wird.
- Damit der FC Servette dieses Jahr Meister wird.
- Sehr unregelmässige Dienste, viele Kranke wegen Erschöpfung, ungeeigneter Pausenraum

**2. Die Gewerkschaften sind gegen die BVG-Reform, weil ...**

- viele Versicherte mehr zahlen müssen und am Schluss weniger erhalten.
- sie das Rentenalter für alle auf 70 Jahre erhöhen wollen.
- Wetterprognosen unzuverlässig sind.

**3. Am 21.9.2024 gehen die Gewerkschaften auf die Strasse, weil ...**

- dann die Wahlen in den USA stattfinden.
- der neue Premierminister oder die neue Premierministerin Frankreichs ernannt wird.
- sie für faire Löhne, Sicherheit des Personals und Investitionen in den öV demonstrieren.

**4. Was bedeutet Schiller für Rebecca Benz?**

- Ihr Lieblingsdichter
- Ihr Dampfschiff
- Ein Schweizer Medizinaltechnikunternehmen (Defibrillator)

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 10. September 2024** an:

Per E-Mail: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

Im Internet: [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

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

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

**Lösung des Quiz aus Nr. 9/2024:**

**b/a/b/c**

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Arthur Ritzmann**, Zwingen, Mitglied PV Basel.

## AUF DEN SPUREN VON ...

# Rebecca Benz, Kapitänin SGV



**Chantal Fischer**  
[chantal.fischer@sev-online.ch](mailto:chantal.fischer@sev-online.ch)

**Es war nie ihr Traum, Kapitänin zu werden. Dennoch hat Rebecca Benz ihren Traumjob auf dem Schiff gefunden. In einer Männerdomäne als eine der wenigen Kapitäninnen auf Schweizer Seen. Sie erzählt, was sie an ihrem Beruf so schätzt und wieso sie seit Beginn ihrer Karriere Mitglied im SEV ist.**

Rebecca ist heute auf dem Flaggschiff der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) – der DS Stadt Luzern – unterwegs. Als zweite Schiffsführerin unterstützt sie Roger Maurer, Zentralkassier im VPT-Zentralausschuss, auf dem grossen Dampfschiff. Als Dampfschiffkapitänin fährt Rebecca alle Schiffe auf dem Vierwaldstättersee. Die sehr beliebte DS Schiller mit dem denkmalgeschützten Salon ist ihr Schiff. Heute bleibt es in der Werft.

Ihr Weg zur SGV war alles andere als geplant. Als gelernte Goldschmiedin verspürte sie den Wunsch, in den sozialen Bereich einzusteigen und absolvierte mit 25 Jahren ein entsprechendes Praktikum. Eine Kollegin bei der SGV kam zu diesem Zeitpunkt auf sie zu, weil sie noch eine Matrosin brauchten. Und so ergab das eine das andere, und in diesem Sommer fährt Rebecca nun die 23. Saison auf dem Vierwaldstättersee.

Sie durchlief – wie es alle müssen – den ganzen Weg von der Matrosin über die Kassierin zur Schiffsführerin hin zur Schiffsführerin Dampfschiff und schliesslich zum Ehrengrad als Kapitänin, den sie 2022 zusammen mit dem weissen Hut erhielt. Als erste Kapitänin der SGV überhaupt.

**Traumberuf mit sozialer Komponente**

«Ich möchte nichts anderes arbeiten», sagt Rebecca voller Überzeugung. Sie liebt ihren Beruf und schwärmt vor allem davon, wie abwechslungsreich er ist. «Kein Tag ist gleich – es gibt anderes Wetter, du fährst ein anderes Schiff, einen anderen Kurs und hast andere Gäste – und du musst dich immer wieder neu auf deinen Job einlassen.» Und was ist vom Wunsch geblieben, ins Soziale einzusteigen? «Als Kapitänin habe ich ein eigenes Schiff, führe mein eigenes Team, halte Mitarbeitergespräche und begleite die Jungen im Team auf ihrem Weg bis zur Prüfung. Das ist bei weitem mehr als Schifffahren und entspricht auch meiner sozialen Ader», führt Rebecca aus. Die

Arbeit auf dem Schiff erfordere ein gutes Team und entsprechend viele Teamplayer. «Insbesondere auf dem Dampfschiff musst du komplexe Manöver ausführen, es ist ein Zusammenspiel von Kapitän, Matrosen und Maschinisten – das Team muss funktionieren, das merken dann auch die Gäste», erklärt sie weiter. Auf ihrer DS Schiller arbeite sie denn auch mit einem super Team und erhalte viele Komplimente.

2007 hat Rebecca Benz berufsbegleitend noch die Handelsschule absolviert. Dies hilft ihr bei ihrer Bürotätigkeit bei der SGV im Winter. Sie unterstützt dann die Nautik und verantwortet die Betriebsvorschriften. Im Winter deckt sie denn auch hauptsächlich Spitzen wie Feiertage und Krankheitsausfälle ab, und fährt damit weniger.

**SEV-Mitgliedschaft als Selbstverständlichkeit**

Seit ihren Anfängen auf dem Schiff ist Rebecca Mitglied im SEV. «Die Gewerkschaft ist etwas Gutes, es profitieren alle, wenn der Vorstand etwas erreicht», ist sie überzeugt. Als Schiffsführer:in müsse man ausserdem fast Mitglied im SEV sein, wegen dem professionellen Berufsrechtsschutz, der auch mit spezialisierten Anwälten unterstützen könne, falls ein Vorfall passiere. Aktuell ist Rebecca «normales» Mitglied und nicht aktiv in ihrer Sektion. Ihr dichter Arbeitsplan – in der Sommersaison von April bis Oktober macht sie sehr viel Überzeit – lasse ein Nebenamt momentan nicht zu. Im Winter kompensiert sie die aufgelaufene Zeit und geht dann mit ihrem Mann Roger Benz, ebenfalls Kapitän bei der SGV, auf Reisen. «Wir gehen jedes Jahr zwei Wochen im Januar ins Allgäu, um uns beim Langlauf oder Schneeschuhlaufen zu erholen. Ausserdem machen wir viele Städtereisen», sagt Rebecca. Sonst geht sie oft schwimmen, auch im Winter und auch mal in einem 2 Grad kalten Bergsee. «Das gibt mir einen gewissen Kick, eine besondere Energie», strahlt sie.

**Als Frau in einer Männerdomäne**

Mit ihrem Mann wohnt sie in Luzern gleich hinter der Werft. Als eine der wenigen DS-Kapitäninnen in der Schweiz ist sie auch eine gern gesehene Referentin. «Die Schifffahrt ist nach wie vor eine Männerdomäne. Als Frau erhältst du von aussen viel Aufmerksamkeit und positives Feedback. Intern ist es aber manchmal auch herausfordernd», schliesst Rebecca.

**MOBIL**

Frida Bünzli

