



SEV Nr. 15

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



AUSBLICK UND RÜCKBLICK

Wir dürfen stolz auf uns sein

Editorial von Michael Spahr,
Leiter Kommunikation SEV

▶ S. 3 und 4

Das Jahr 2024 wird in die Geschichte der Schweizer Gewerkschaftsbewegung eingehen. Noch nie zuvor ist es den Gewerkschaften gelungen, eine sozialpolitische Volksinitiative an der Urne durchzubringen. Dass die Mehrheit der Stimmbevölkerung Ja zur 13. AHV-Rente gesagt hat, ist historisch.

Das war nicht der einzige Erfolg, auf den wir als Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter stolz sein dürfen. Wir haben zwei weitere Abstimmungen zur Altersvorsorge gewonnen. Die unsoziale Reform der beruflichen Vorsorge und die Initiative für eine Rentenalter-Erhöpfung konnten wir an der Urne versenken. Dies war nur möglich, weil wir uns gemeinsam engagiert haben. Wir haben der mächtigen Finanzlobby im Bundeshaus gezeigt, die Menschen lassen sich nicht alles gefallen.

Auch gewerkschaftlich können wir auf ein erfolgreiches Jahr 2024 zurückblicken. Wir haben zahlreiche Gesamtarbeitsverträge erneuert und verbessert. Unser Ziel, den GAV mit SBB und SBB Cargo zu verlängern, haben wir trotz schwieriger Vorzeichen erreicht. Zudem haben wir den Druck auf die Transportunternehmen erhöht, endlich mehr gegen Aggressionen und Gewalt gegenüber dem Personal im öffentlichen Verkehr zu unternehmen. Die SBB hat reagiert und gemeinsam mit uns eine Kampagne für mehr Respekt gestartet.

2025 werden wir uns nicht zurücklehnen. Der SEV wird zusätzlich eine Kampagne für die gesamte Branche lancieren. Alle Mitarbeitenden in allen Betrieben und Bereichen von Eisenbahn über Bus, Tram und Schiff sind täglich mit rücksichtslosem Verhalten von Reisenden und anderen Verkehrs-

teilnehmenden konfrontiert. Deshalb setzen wir nächstes Jahr einen Schwerpunkt im Kampf für mehr Sicherheit und Respekt an den Arbeitsplätzen. Am 25. November 2025 begehen wir 25 Jahre «Charta gegen Gewalt». Das muss ein Aufbruch werden, für bessere und sicherere Arbeitsplätze im öV.

Das Jahr 2025 wird uns aber auch andere Herausforderungen bringen. Die geplanten Sparmassnahmen des Bundes bedrohen insbesondere den regionalen Personenverkehr. Dagegen müssen wir Widerstand leisten. Auch das Thema Europa wird uns im nächsten Jahr auf Trab halten. Die Liberalisierungswünsche von Teilen der EU-Kommission müssen wir mit geregelten Verhältnissen beantworten.

Geniessen wir aber jetzt erst einmal die Erfolge über die Festtage und rüsten wir uns für ein kämpferisches 2025. Es guets Nöis!

Altersvorsorge

Aroldo Cambi über positive Aussichten bei den grossen Pensionskassen des öV.

2

Bähnler in Pension

Gewerkschafter und ehemaliger Kundenbegleiter Jürg Hurni schaut zurück.

5

Güterverkehr

Alarmierend für die Schweiz: Zerschlagung und Liberalisierung von SNCF Fret.

11

Mittel für Bahninfrastruktur

Der Kredit von 16,4 Mia. Franken für den Betrieb und Unterhalt der Bahnanlagen in der Schweiz in den Jahren 2025–2028 ist unter Dach: Nach vorgängiger Genehmigung durch den Nationalrat stimmte in der laufenden Session auch der Ständerat dem Betrag einstimmig zu. Dieser stellt eine Erhöhung von rund 2 Mia. Franken gegenüber der Vorperiode dar. Genehmigt wurden auch Investitionsbeiträge für private Güterverkehrsanlagen. Diskussionen gab es zum finanziellen Mehrbedarf von bis zu 14 Mia. Franken für den Ausbauschnitt 2035, der darauf abzielt, Engpässe zu beheben und neue Takte im Bahnverkehr einzuführen.

TPG-Vertrag ist gültig

Am 21. November hat das Genfer Kantonsparlament in einem zweiten Anlauf den Leistungsvertrag 2025–2029 für die Genfer Verkehrsbetriebe TPG genehmigt. «Wir sind zufrieden, dass sich der gesunde Menschenverstand durchgesetzt hat», freut sich SEV-Gewerkschaftssekretärin Aurélie Lelong. Knapp drei Wochen wurde der Gesamtkredit von 19 Mia. Franken durch einen Änderungsantrag verhindert.

Sexuelle Gewalt

In der Schweiz erlebt jede zweite erwerbstätige Person – nach wie vor meistens Frauen – sexuelle oder sexistische Belästigung am Arbeitsplatz. Das geht aus einer neuen Studie des Bundes hervor. Belästigung tritt in verschiedenen Arbeitsumfeldern auf, vor allem in Branchen mit viel Kundenkontakt, so die Studie. Zwar nehmen 95% der Arbeitgeber sexuelle Belästigung ernst, wobei dennoch bei der Hälfte von ihnen entsprechende Fälle vorkommen. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund fordert Null-Toleranz-Richtlinien und regelmässige Schulungen.

Frohe Festtage

Die SEV-Redaktion wünscht allen Leserinnen und Lesern schöne und geruhsame Festtage. Denjenigen, die den Verkehr an den Feiertagen am Laufen halten, wünschen wir angenehme Dienste – und allen einen guten Rutsch ins 2025! Die nächste SEV-Zeitung erscheint am 24. Januar 2025. Über wichtige Ereignisse informieren wir euch in der Zwischenzeit via Webseite, soziale Medien und Newsletter.



MANU FRIEDERICH / MICHAEL SPAHR

PENSIONS KasSEN

Die Versicherten am Erfolg beteiligen

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der Stiftungsratspräsident der Pensionskasse SBB, Aroldo Cambi, übergibt 2025 sein Amt an Markus Jordi und übernimmt dessen Amt als Vizepräsident. Die PK SBB ist gut aufgestellt und beteiligt auch die Rentnerinnen und Rentner am Erfolg. Ein Gespräch mit Aroldo Cambi über Pensionskassen und Finanzen.

Aroldo, du trittst nach vier Jahren als Stiftungsratspräsident der PK SBB ab. Der (Noch-)Personalchef der SBB, Markus Jordi, übernimmt. Warum ist das so?

Das ist ein übliches Vorgehen. Alle vier Jahre, wenn eine neue Amtsperiode beginnt, tauschen die beiden Mitglieder des Präsidiums die Rollen. Die letzten vier Jahre war ich als Arbeitnehmendenvertreter Präsident und Markus Jordi als Arbeitgebervertreter Vizepräsident. Jetzt ist es umgekehrt. Eigentlich ändert sich dadurch nicht viel. Das Präsidium, also Markus Jordi und ich, und der Geschäftsführer, Iwan Lanz, bereiten die Geschäfte vor, die wir dann im Stiftungsrat diskutieren und verabschieden. Wir haben in den letzten vier Jahren sehr gut zusammengearbeitet, und ich bin sicher, dass wir dieses fruchtbare Zusammenspiel fortsetzen können.

Was sind die Früchte der Zusammenarbeit?

Ich habe sehr gute Nachrichten für die Versicherten: Nächstes Jahr werden wir sie am Erfolg der PK SBB beteiligen können. Die Pensionierten werden einen einmaligen Rentenzuschuss erhalten, dessen Höhe bis zu einer 13. oder sogar bis zu einer 14. Monatsrente betragen kann. Die genaue Höhe dieses Zuschusses hängt davon ab, wie sie einst verrentet wurden. Aktive profitieren von einer höheren Verzinsung: Statt dem BVG-Mindestsatz von 1,25% erhalten sie 3 bis 4%. Das sind die Früchte einer erfolgreichen Anlagestrategie, aber auch eines neuen Teilnehmendenmodells, das wir im Stiftungsrat entwickelt und eingeführt haben. Die Voraussetzung für solche Ausschüttungen ist, dass die PK einen hohen Deckungsgrad hat und dass wir eine Performance realisieren, die eine Überschussbeteiligung erlaubt. Dieses Teilnehmendenmodell führt dazu, dass solche Rentenzuschüsse unter Berücksichtigung der erwähnten Voraussetzungen nun systematisch ausgeschüttet werden können. Für mich persönlich war die Berücksichtigung der Rentner vom Anfang an eine sehr, sehr hohe Priorität.

Was ist in den letzten vier Jahren passiert?

Vor vier Jahren hatten wir eine sehr zermürbende Kampfwahl hinter uns. Das Vertrauen zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmendenvertretung war beschädigt. Doch dann haben wir uns gefunden. Neben der Einführung des Teilnehmendenmodells haben wir auch die Anlagestrategie angepasst. Wir operieren nun mit einem optimierten Risiko-/Renditeprofil und realisieren im Erwartungswert auch eine höhere Performance. Gleichzeitig ist die Pensionskasse der SBB äusserst stabil und der Deckungsgrad ist hoch. Diese positive Entwicklung war nur möglich, weil wir nach der schwierigen Anfangszeit sehr rasche gemerkt haben, dass es im Interesse aller ist, wenn wir intern Hürden abbauen, aufeinander zugehen und die Sache ins Zentrum stellen. Dass am Schluss die Versicherten profitieren, ist aber auch der Tatsache zu verdanken, dass wir eine gute gewerkschaftliche Vertretung im Stiftungsrat haben. Mir tut es sehr leid, dass SEV-Vertreter und SBB-Lokführer Marjan Klatt bei den Stiftungsratswahlen vor drei Monaten abgewählt wurde. Er ist sehr kompetent und war ein wichtiges Glied im Team.

Ihr hattet in den letzten Jahren gleich mehrere Krisen, mit denen ihr umgehen musstet. Wie habt ihr es geschafft, trotzdem so erfolgreich zu sein?

Wir haben immer Ruhe bewahrt und sind nie in Panik verfallen. Als wir angefangen haben, steckten wir mitten in der Covid-Pandemie. 2022 folgte dann der Angriff Russlands auf die Ukraine. Die beiden grossen Krisen waren kurzfristig auch an den Finanzmärkten spürbar. Doch wir sind sehr professionell und stabil aufgestellt. Unsere Anlagestrategie hat sich bewährt, und die Krisen an den Märkten hatten, längerfristig betrachtet, keinen Einfluss auf unser Ergebnis. Wir konnten sie gelassen aussitzen.

Aroldo, du bist nicht nur im Stiftungsrat und in der Anlagekommission der PK SBB, sondern auch bei der Symova. Die Symova ist die Pensionskasse vieler KTU. Wie sieht die Situation dort aus?

Auch dort sind wir gut unterwegs. Die Performance der Anlagen ist seit Jahren überdurchschnittlich gut und der Deckungsgrad ist bei vielen KTU hoch. Allerdings haben wir bei der Symova noch kein Teilnehmendenmodell, das es uns erlaubt, systematisch Mehrrenditen an die Versicherten auszuschütten. Aber wir haben soeben beschlossen, ein solches Modell einzuführen. Das Ziel ist, dass dieses Modell ab 2025 konkret zur

Anwendung kommt und die Versicherten in Zukunft profitieren. Voraussetzung dafür ist die Kontinuität sowohl im Stiftungsrat als auch in der Geschäftsleitung.

Der Stiftungsrat der Symova wird 2025 neu gewählt. Was bedeutet das für die Weiterentwicklung?

Wie wir bei der PK SBB gesehen haben, ist es wichtig, dass wir eine starke Arbeitnehmendenvertretung haben. Das hatten wir bis jetzt auch dank Vincent Brodard und mir. Vincent tritt altersbedingt zurück und ich kandidiere wieder. Als Ersatz von Vincent schicken wir Melanie Piller ins Rennen. Sie ist eine ausgezeichnete Sozialversicherungsexpertin, die auch beim SEV arbeitet. Wenn sie gewählt wird, braucht sie keine lange Einführung, sondern kann gleich mitgestalten. Sie bringt viel Erfahrung mit. Leider hatten wir in den letzten Jahren eine hohe Fluktuation in der Geschäftsleitung. Inzwischen hat sich die Lage beruhigt, und ich bin überzeugt, dass wir bei der Symova ebenso erfolgreich in die Zukunft schreiten werden wie bei der PK SBB.

Letzte Frage: Du bist in erster Linie Finanzverwalter des SEV. Wie sieht es hier aus?

Sehr gut. Dank der sehr moderaten Beitragserhöhung vor einem Jahr kriegten wir das strukturelle Defizit in den Griff. Weil wir sehr sorgsam mit unseren Ressourcen umgehen, sind wir auf Kurs. Bei den Mitgliederzahlen haben wir vor drei Jahren die Wende geschafft und wachsen bei den Aktiven wieder. Das ist sehr vielversprechend.

Stiftungsratswahlen Symova 2025

Anfang 2025 finden die Wahlen für den Stiftungsrat der Pensionskasse Symova statt. Bei der Symova ist das Personal von 46 Unternehmen versichert, darunter viele konzessionierte Transportunternehmen wie die BLS, SOB, TransN, RBS und VZO.

Auch in der Symova gibt es sowohl eine Vertretung der Arbeitgeber als auch der Arbeitnehmenden. Der SEV stellt je ein Mitglied der Deutschschweiz und der Romandie. Für die Deutschschweiz sitzt Aroldo Cambi im Stiftungsrat. Er kandidiert wieder. Für die Romandie war Vincent Brodard, der jetzt abtritt, im Stiftungsrat. Melanie Piller soll ihn ersetzen. Der SEV hat die Freiburger Sozialversicherungsexpertin als Kandidatin aufgestellt.

MATTHIAS HARTWICH antwortet

Das Personal darf nicht unter die Räder kommen

Der Bundesrat wird wahrscheinlich in Kürze die Resultate der Verhandlungen der Schweiz mit der EU präsentieren. Was bedeutet das für den SEV?

Das bedeutet für uns als Gewerkschaft des Personals des öffentlichen Verkehrs, dass wir ganz genau hingucken werden: Wir müssen genau prüfen, was die Verhandlungsergebnisse für unsere Kolleginnen und Kollegen sowie die Kundinnen und Kunden bedeuten.

Die Öffnung des Internationalen Personenschienenverkehrs (IPV) muss strengen Regeln folgen. Grundsatz: Schweizer Recht auf Schweizer Schiene. Das heisst: am besten IPV nur in Kooperation, ansonsten müssen Schweizer Lohn- und Sicherheitsstandards gelten. Taktfahrplan und Tarifintegration in der Schweiz dürfen auf gar keinen Fall geopfert werden.

Wenn es zur Öffnung des IPV kommt, dürfen wir das bewährte Schweizer öV-System keinesfalls in Gefahr bringen. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Nähe zu den Reisenden müssen bleiben. Sonst kann es kein Ja geben. Wir als SEV werden keiner Vereinbarung mit der EU-Kommission zustimmen, mit der die Kundinnen und Kunden wechselnden Tarifen, Unzuverlässigkeit und Unpünktlichkeit ausgesetzt sind. Und wir werden auf gar keinen Fall zulassen, dass die Männer und Frauen, die den Schienenverkehr in der Schweiz heute betreiben, unter die Räder kommen. Der SEV wird nur zustimmen können, wenn garantiert ist, dass der öV weiterhin gut funktioniert und das Personal nach Schweizer Regeln vergütet und behandelt wird.

Matthias Hartwich ist Präsident des SEV. Hast du eine Frage an sie oder den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.



Die **Konferenz der Direktor:innen des öffentlichen Verkehrs** sprach sich am 27. November «entschieden **gegen Kürzungen** beim Bahninfrastrukturfonds und Einsparungen beim Regionalen Personenverkehr aus. Die Sparmassnahmen gefährden den künftigen Ausbau der Bahninfrastruktur und die Aufrechterhaltung des heutigen öV-Angebots. Damit widersprechen sie nicht nur dem Volkswillen, sondern auch den Klimazielen der Schweiz.» Dass sich die Kantone für den öV einsetzen ist erfreulich und wichtig!



Das BAV hat bestätigt, dass der **Bahnausbau 2035** statt 16 Mia. Franken 30 Mia. kosten wird. Gründe dafür sind das Versagen der Wankkompensation in den Doppelstockzügen und der Bedarf nach resilienterer Infrastruktur: Fahr- und Zugfolgezeiten wurden zu knapp geplant für einen «robusten» Betrieb. Auch braucht es in den Bahnhöfen mehr Abstellanlagen, Gleise, Weichen und mehr Platz für die Reisenden. Zudem wurde die Inflation unterschätzt. Hoffentlich ist genug Personal geplant...



MICHAEL SPAHR

REGIONALER PERSONENVERKEHR

Wo der Bundesrat kürzen will

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Der Bundesrat will beim regionalen Personenverkehr (RPV) in den nächsten drei Jahren dreifach sparen: im Bundesbudget 2025, beim Verpflichtungskredit für den RPV 2026 bis 2028 und durch Umsetzung der Vorschläge der Expertengruppe Gaillard: Streichung der Fördermittel für Elektrobusse, zeitnahe Aufhebung der Mineralölsteuer-Rückvergütung für Busbetriebe statt erst 2030 und Erhöhung des Kostendeckungsgrades des RPV ab 2027. Simon Burgunder, Koordinator Politik im SEV, erklärt, worum es geht.



Simon Burgunder erklärt an der VPT-Tagung in Altdorf die geplanten Kürzungen beim RPV.

Der Bundesrat will den RPV-Kredit im Bundesbudget 2025 um 0,7 Prozent (7,7 Millionen Franken) gegenüber 2024 kürzen. Was wären die Folgen?

Simon Burgunder: Die Auswirkungen dieser Kürzung auf die Transportunternehmen (TU) wären wohl eher beschränkt, denn der ganze Bestellprozess für 2025 ist längst abgeschlossen, die Angebotsvereinbarungen sind unterschrieben und damit die Abgeltungen den TU eigentlich zugesichert. Und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) rechnet aufgrund von Rückmeldungen der TU nicht mit einer Finanzierungslücke. Das war letzten Herbst beim RPV-Kredit 2024 anders, darum hat der SEV damals zusammen mit dem VöV die Kreditkürzung bekämpft, unter anderem mit einer Petition ans Parlament. Dieses hat den Kredit dann um 55 Millionen Franken erhöht. Eine gute Zusammenarbeit zwischen den Interessengruppen ist entscheidend.

Welche Folgen hätte die vom Bundesrat geplante Reduktion des RPV-Verpflichtungskredits 2026 bis 2028?

Für diese drei Jahre hatte das Bundesamt für Verkehr ursprünglich den Bedarf an Abgeltungen sehr sorgfältig und nachvollziehbar auf 3850 Millionen Franken berechnet. Und diesen Kredit hat der Bundesrat dann trotzdem um 354 Millionen gekürzt, also um fast 10 Prozent. Das ist ein grosser Betrag – umso mehr, weil alle TU sagen, dass die Zitrone ausgepresst ist. Die Effizienz kann nicht weiter erhöht werden. Abbau beim Personal ist unverantwortlich! Darum fordert der SEV den ursprünglichen Betrag von 3850 Millionen.

Zusätzlich will der Bundesrat Sparvorschläge der Expertengruppe Gaillard umsetzen, und zwar zum Teil schon ab 2025?

Ja, erstens will die Gruppe Gaillard die Fördergelder für die Anschaffung von Elektrobusen streichen, die das Parlament im Rahmen des CO₂-Gesetzes für die Jahre 2025 bis 2035 vorsah, jährlich bis 47 Millionen Franken. Der Bundesrat will nun gar nicht erst mit der Auszahlung dieser Gelder beginnen. Somit müssten die TU schauen, wie sie ohne diese Gelder Elektrobusse finanzieren können, die sie zum Teil schon für 2025 bestellt haben. Der VöV protestierte denn auch deutlich, und im Parlament regt sich Widerstand: So forderte der Nationalrat in der Budgetdebatte vom 5. Dezember den Bundesrat auf, diese Gelder nicht zu sperren, und stockte den RPV-Kredit 2025 um 0,7% auf. Auch schon 2025 umsetzen will der Bundesrat den Vorschlag der Gruppe Gaillard, den Busbetrieben die Mineralölsteuer zeitnah nicht mehr zurückzuerstatten, statt wie geplant ab 2030. Das entspricht jährlich ca. 80 Mio. Franken, die die TU einsparen müssten! Drittens will die Gruppe Gaillard die Abgeltungen des Bundes für den RPV ab 2027 um 5% senken.

Wie soll das gehen?

Dazu müssten entweder die TU die Effizienz steigern, obwohl die Zitrone schon ausgepresst ist. Oder die Tarife für die Reisenden müssen steigen. Oder das Angebot wird abgebaut, zum Beispiel durch Ausdünnung oder Streichung von Linien. Die Varianten zwei und drei sind bei Bevölkerung und Politik sehr unbeliebt, also kommen die TU unter Druck. Die entscheidende Frage ist nun: Wie reagieren die TU in dieser Situation? Wollen sie bei den Mitarbeitenden und ihren Anstellungsbedingungen sparen? Das ist klar inakzeptabel, denn es herrscht schon jetzt in vielen TU Personalmangel, auch wegen der unregelmässigen Arbeit an Wochenenden und in der Nacht. Dazu kommen weitere Belastungen wie Aggressionen oder gesteigener Stress im Strassenverkehr. Umfragen beim Buspersonal zeigen, dass ihr strenger Job viele krank macht. Also müssen wir den TU klar sagen, dass sie die Arbeitsbedingungen nicht verschlechtern dürfen und keine Dumpingofferten machen sollen. Die Politik muss wissen, dass der RPV nur mit guten Arbeitsbedingungen richtig funktionieren kann – mit motivierten und qualifizierten Mitarbeitenden.

Oustrail warnt vor den Sparmassnahmen beim RPV

An ihrem 20. Treffen vom 29. November in La Chaux-de-Fonds befasste sich die Westschweizer Eisenbahnlobby Oustrail mit den drohenden Kürzungen im regionalen Personenverkehr (RPV), vor allem durch den vom Bundesrat gekürzten, ungenügenden Verpflichtungskredit für 2026–2028.

Die Unzufriedenheit war in der Versammlung stark spürbar, bei den Politikerinnen und Politiker aller politischen Lager wie auch bei den Vertreter:innen von öV-Unternehmen. Zwei Tage vor dem Treffen hatte die Konferenz der kantonalen Direktor:innen des öffentlichen Verkehrs (KöV) entschieden gegen die Sparmassnahmen Stellung bezogen. Verschiedene Redner:innen forderten, dass der Volkswille in Bezug auf Klimaschutz und Investitionen in den öV respektiert werden muss. Die Kürzungen gefährdeten das Angebot vor allem in den Randregionen. Diese seien durch den vom Bund verlangten Kostendeckungsgrad schon heute benachteiligt, und dessen Erhöhung wäre katastrophal. VöV-Direktor Ueli Stückelberger verwies auf die steigenden Erwartungen an einen flächendeckenden, leistungsfähigen öV.

Antonio Massa, zuständig für das öV-Finanzmanagement im Kanton Jura, warnte, dass die Kürzungen die positive Dynamik zerstören würden, die im Kanton Jura eine Erhöhung von Angebot und Fahrgastzahlen bei gleichzeitiger Senkung der Kosten pro Kilometer ermöglicht habe. Seitens BAV blieb man vorsichtig und sprach mehr von Rentabilität als von Verteidigung des Service public. SEV-Vizepräsidentin Valérie Boillot betonte, dass das Personal keinesfalls die Anpassungsvariable für diese Einsparungen sein darf. Zuletzt herrschte ein gewisser Optimismus, dass dieser Sparversuchsbomben gestoppt werden kann. Yves Sancey



Die bundesrätlichen Kürzungen beim RPV kommen bei Oustrail nicht gut an.

YVES SANCEY

DELEGIERTENVERSAMMLUNG SGB

Mehr Rechte statt mehr Flexibilität



Ralph Kessler bringt die Aggressionen gegen das öV-Personal zur Sprache.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der Kampf für eine Verbesserung des Arbeitsgesetzes stand zuoberst auf der Traktandenliste der Delegiertenversammlung des SGB vom 29. November. Zudem verabschiedeten die Delegierten verschiedene Resolutionen. Der SEV markierte starke Präsenz.

Ein Abstimmungssieg bei der 13. AHV-Rente, beim Widerstand gegen die BVG-Reform und jüngst gegen die beiden Vorlagen, die das Mietrecht einschränken wollten, das sind die grossen politischen Erfolge des Gewerkschaftsjahrs 2024. Der Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, Pierre-Yves Maillard, würdigt diese Erfolge und betont anhand des Beispiels Stahl Gerlafingen und des Widerstands gegen Massentlassungen, wie wichtig der gewerkschaftliche Kampf aktuell ist. 2025 will sich der SGB für ein arbeitnehmerfreundlicheres Arbeitsgesetz einsetzen. Gleichzeitig aber müssen die Gewerkschaften dranbleiben, die ständigen Angriffe gegen die Rechte der Arbeitnehmenden abzuwehren.

Angriffe auf das Arbeitsrecht stoppen, Schutz verbessern

«Es ist unglaublich, welche Ideen die bürgerliche Mehrheit ins Parlament bringt: Wir sollen mehr arbeiten, am liebsten 17 Stunden pro Tag, fordern gewisse Politikerinnen und Politiker», sagt SGB-Zentralsekretär Luca Cirigliano. «Um den Sonntagsverkauf auf Umwegen einzuführen, wollen gewisse Parlamentsmitglieder den Adventsverkauf bereits drei Monate vor Weihnachten erlauben. Und ein grünliberaler Parlamentarier hat kürzlich gefordert, dass das Arbeitsgesetz für Menschen mit einem Ein-

kommen über 7000 Franken, nicht mehr gelten soll.» Für die Delegierten des SGB ist klar, der Schutz der Arbeitnehmenden darf nicht weiter abnehmen. Stattdessen muss wieder vermehrt der Ausbau der Rechte in den Fokus rücken. Ausserdem soll die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben generell verbessert werden. Die Delegierten fordern:

- **Einsatzpläne:** verpflichtende Planung mindestens vier Wochen im Voraus; Änderungen nur in Notfällen, mit einem Lohnzuschlag von mindestens 50 Prozent.
- **Verzicht auf geteilte Dienste:** Keine langen Mittagspausen ohne Zustimmung der Arbeitnehmenden (beispielsweise im Verkauf und Service) und Schutzmassnahmen bei extremer Witterung (zum Beispiel Hitzestopp auf Baustellen).
- **Arbeitszeiten:** Abschaffung von Arbeitstagen über 10 Stunden und mindestens zwei freie Wochenenden pro Monat für alle.
- **Zuschläge:** mindestens 50 Prozent Zuschlag bei Nacht-, Sonntags- und Samstagsarbeit.
- **Erfassung der Arbeitszeiten:** vollständige und transparente Erfassung, einschliesslich Vorbereitungs-, Reise- und Umkleidezeiten.
- **Jugendschutz:** Begrenzung von Überstunden und längere Ferien für Lernende. In einer zusätzlichen Resolution fordert die SGB-Jugend mindestens acht Wochen Ferien pro Jahr für Lernende.
- **Gesetzlicher Schutz:** Erweiterung des Arbeitsgesetzes auf alle Branchen, einschliesslich fliegendem Personal, Hauswirtschaft und Service public.
- **Schutz vor Übergriffen:** Massnahmen gegen Gewalt und Belästigung in Gastronomie, Verkehr, Spitälern und im weiteren Service public.

SEV-Kampagne gegen Gewalt

Dass die letzte Forderung für den SEV ein sehr wichtiges Thema ist, unterstreicht der SEV-Delegierte und ZPV-Zentralpräsident Ralph Kessler in seiner Rede: «Von Januar bis September 2024 verzeichneten die SBB 1279 Vorfälle gegen das Personal (Drohung und Gewalt). 75 % betrafen das Personal der Fahrausweiskontrolle, 10 % Transportpolizei und Sicherheitspersonal sowie je 5 % Lokpersonal, Billettschalter und Reinigung. Gewalt gegen das Personal im öffentlichen Verkehr betrifft nicht nur das Personal der SBB – es betrifft den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz.» Gewalt im öV wird deshalb nächstes Jahr ein Schwerpunktthema des SEV, sowohl am Kongress als auch an einem speziellen Aktionstag am 25. November 2025. Dann wird die «Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr», die viele Transportunternehmen unterzeichnet haben, 25-jährig.

Diskutiert wird auch über das Thema Kaufkraft. Der SGB empfiehlt, bei Lohnverhandlungen nicht nur mit dem Landesindex für Konsumentenpreise zu argumentieren, sondern auch andere Daten wie den Krankenkassenprämienindex beizuziehen. Bei der Finanzierung der 13. AHV-Rente kämpft der SGB weiterhin dafür, dass diese nicht nur durch eine Erhöhung der Mehrwertsteuer realisiert wird. Bei der Europafrage ist klar: Es gibt eine ausserordentliche Delegiertenversammlung, sobald ein Verhandlungsergebnis mit der EU vorliegt.

Die Delegierten stimmen dem Budget 2025 zu. Ausserdem nehmen sie Ersatzwahlen in verschiedenen Gremien vor. Die neue Gleichstellungsbeauftragte des SEV, Sibylle Lustenberger sitzt neu in der feministischen Kommission des SGB und erhält auch einen Sitz im Vorstand.

SEV VORSTAND

Vorbereitungen für den Kongress 2025

Michael Spahr. Am 6. Dezember traf sich der Vorstand des SEV zum letzten Jahr vor Jahresende 2024 zu einer gemeinsamen Sitzung.

Vorstandspräsident Danilo Tonina begrüsst die Vorstandsmitglieder und teilt mit, welche personellen Veränderungen im Vorstand für 2025 anstehen: Susanne Kratzer wird neu den ZPV im Vorstand vertreten. Jordi D'Alessandro wird neu Ersatzvorstandsmitglied statt Carmine Cucciniello. Jean-Pierre Genevay tritt als PV-Vertreter zurück und wird durch Daniel Troillet ersetzt. Im VPT ersetzt Aurélien Mouche Roger Maurer als Ersatzvorstandsmitglied. Die Migrationskommission wird neu durch Robert Martinez und als Ersatz durch Yuri de Biasi im Vorstand vertreten. Sie ersetzen Eugenio Tura und Roger Gander (Ersatz).

Die Vorstandsmitglieder ratifizierten den neuen GAV mit der Auto AG Uri.

Der Vorstand beugte sich über die Traktanden des Kongresses, der am 12. und 13. Juni 2025 stattfinden wird. Am 82. ordentlichen Kongress des SEV werden die Mitglieder wichtiger Gremien für die Amtsperiode 2025 bis 2029 bestimmt: Vorstandspräsidium, Geschäftsleitung und Geschäftsprüfungskommission. Auch die Positionspapiere werden für die nächsten vier Jahre festgelegt. Zudem blickt man im Sozialbericht auf die Jahre 2022–2025 zurück. Weitere wichtige Traktanden sind Kongressanträge und Statutenänderungen. Die Traktanden des Kon-

gresses werden in der nächsten Zeitung am 24. Januar 2025 veröffentlicht.

Mit der vorgesehenen Statuten- und Reglementsrevision werden auch die neue Kongressfrequenz und die Folgen dieses Beschlusses genauer bestimmt. Ab 2025 wird der Kongress neu nur noch alle vier Jahre stattfinden. Dafür wird neu in den Jahren, in denen kein Kongress stattfindet, eine Delegiertenversammlung einberufen, die zeitnah wichtige Entscheidungen treffen kann. Die Details zu sämtlichen Veränderungen werden später veröffentlicht, damit sich die Delegierten darüber ein Bild machen und am Kongress die Revision der Statuten und Reglemente beschliessen können.

Rücktritt Valérie Boillat

SEV-Vizepräsidentin Valérie Boillat tritt per Ende März 2025 zurück. Sie hat Anfang 2024 die Leitung des KTU-Bereichs im SEV übernommen und hat sich u. a. in wichtigen GAV-Verhandlungen wie jenen mit der Auto AG Uri engagiert. Zudem förderte sie die Arbeit an bereichsübergreifenden Themen und die Neuorganisation der Zuständigkeiten. Leider verlässt Valérie Boillat den SEV. Matthias Hartwich dankt Valérie Boillat bereits heute sehr herzlich für ihren Einsatz im Sinne des SEV. Ihre Nachfolge wird in den nächsten Monaten gesucht (siehe Inserat auf Seite 7).

LINK ZUM RECHT

Teilzeitarbeit im AZG?



Rechtsschutzteam SEV
zeitung@sev-online.ch

Beat ist in Ausbildung zum Lokführer. Er ist auch Familienvater und teilt sich die Kinderbetreuung mit seiner Frau. Für die anstehende Festanstellung möchte er deshalb ein Arbeitspensum von 80 %. Das übrige Zeitpensum von 20 % möchte Beat als Teilzeittag an einem fixen Wochentag beziehen. Sein Arbeitgeber ist grundsätzlich mit dem Teilzeitpensum einverstanden, allerdings unter der Bedingung, dass Beat zwei Monate vorher beantragen muss, wann und wie er die anstehenden Teilzeittage beziehen will. Der Arbeitgeber würde dann seinen Wunsch berücksichtigen, behält sich aber das Recht vor, bei Bedarf nicht oder nur teilweise auf seinen Antrag einzugehen. Alles rechtens?

Der öffentliche Verkehr zeichnet sich dadurch aus, dass an allen Wochentagen und zum Teil auch nachts gearbeitet wird. Die Mitarbeitenden haben keine regelmässigen Arbeitszeiten – und damit auch keine regelmässige Ruhezeit. Deswegen sind die Arbeits- und Ruhezeiten sowie Vorschriften zum allgemeinen Gesundheitsschutz im Arbeitszeitgesetz (AZG) geregelt. Die Mitarbeitenden sollen bei aller Flexibilität auch ihren zugesicherten Anteil an Ruhezeiten bekommen.

Das AZG kennt allerdings nur die Arbeitszeitmodelle analog einer 6-Tage- und einer 5-Tage-Woche. Die Teilzeitarbeit ist darin jedoch nicht geregelt. Und so kommt es, dass – wie in Beats Fall – der Arbeitgeber im Prinzip mit der Teilzeitarbeit einverstanden ist, aber dann nicht nur über Beats Arbeitspensum von 80 % – also die vertraglich vereinbarte Sollarbeitszeit – verfügen will, sondern auch darüber, wie Beat das übrige Zeitpensum von 20 % zu beziehen hat. Das Arbeitszeitgesetz sieht das nicht vor. Und wenn der Arbeitsvertrag hierzu auch nichts vorsieht, dann ist der Bezug des übrigen Zeitpensums von 20 % – also des Teilzeittages – mit Beat zu vereinbaren.

Neben dem Bezug des Teilzeittages als fixen Wochentag bestehen noch andere Möglichkeiten der Teilzeit, wie zum Beispiel verkürzte Arbeitstage oder längere Ferienzeit. Unabhängig davon, um welche Art von Teilzeitarbeit es sich handelt, braucht es eine Vereinbarung zwischen Arbeitgeber:in und Arbeitnehmer:in, in der die entsprechenden Rahmenbedingungen festgehalten werden. Dazu gehört die Anzahl Teilzeittage und deren Dauer und dass die Teilzeittage in der Jahreseinteilung eingeplant werden. Der Transparenz wegen sind die Teilzeittage in einem separaten Konto aufzuführen.

ABSCHIEDSINTERVIEW MIT JÜRIG HURNI

«Solidarität ist wichtig»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nach 30 Jahren bei der SBB – davon 28 Jahre als Kundenbegleiter – und nach 16 Jahren beim SEV als Verantwortlicher für den Personenverkehr SBB geht Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni Ende Jahr in Pension.

Wie bist du Bähnler geworden? Gab es Vorbilder in der Familie?

Nein, in der Familie hat niemand bei der Bahn gearbeitet. Ich bin ein Bauernsohn, hatte aber schon früh den Wunsch, Kondukteur zu werden. Ich schrieb das in einem Aufsatz und beobachtete auf Schulreisen das Zugpersonal genau. Als ich mich dann bei der SBB für die Kondukteurlehre bewarb, vernahm ich, dass in jenem Jahr keine Kondukteure angestellt wurden. Darum machte ich 1978 zuerst eine Betriebslehre und arbeitete im Rangierbahnhof Biel, bevor ich 1980 die Kondukteurlehre beginnen konnte. 1991 machte ich die Zugchefausbildung und arbeitete im Depot Biel, bis ich am 1. Januar 2009 Gewerkschaftssekretär wurde.

Was hat dir am Beruf des Kundenbegleiters gefallen und was weniger?

Gefallen hat mir der Kontakt mit den Reisenden, dass ich in der ganzen Schweiz herumkam und natürlich die rote Tasche des Zugführers. Und die vielseitige Arbeit: Damals begleitete das Zugpersonal neben Regional- und Schnellzügen auch Güterzüge und Stückgut, machte auf Stationen Rangiermanöver, berechnete das Bremsverhältnis des Zuges usw. Schon damals gab es ab und zu renitente Reisende, vor allem Betrunkene, aber niemals in dem Ausmass, wie das heute der Fall ist. Das war und ist die unangenehme Seite des Berufs.

Damals war der Kondukteur wohl noch eine Autoritätsperson?

Ja, das drückte sich in der Uniform aus mit der Mütze und den Streifen dran.

Hat es dich gestört, dass du in den Zügen noch viel Zigarettenrauch eingeatmet hast?

Tatsächlich sah man in manchem Raucherabteil fast nichts vor lauter Rauch. Das war nicht speziell angenehm, aber damals normal.

Du hast beim SEV oft simultanübersetzt, diese Sprachbegabung konntest du als Zugbegleiter sicher auch ausleben?

Mein Schulfranzösisch habe ich in Biel und dann im Sprachaufenthalt in Delémont perfektioniert, wo ich nach der Lehre zwei Jahre gearbeitet habe. Zurück in Biel wurde ich nach einem Monat für ein halbes Jahr nach Zürich versetzt. Versetzungen waren damals üblich.

Kannst du Schulabgänger:innen diesen Beruf auch heute noch empfehlen?

Grundsätzlich ist der Beruf Kundenbegleiter:in immer noch attraktiv, doch gibt es Begleitumstände, bei denen die Unternehmung über die Bücher gehen muss, zum Beispiel beim unregelmässigen Dienst, welcher Auswirkungen auf das soziale Leben und die Gesundheit hat, vor allem beim Samstags-, Sonntags- und Nachtdienst. Oder beim Lohn, denn der Einstiegslohn liegt je nach Alter und Vorbildung nicht viel über 4000 Franken. Wenn jemand schon Erfahrungen aus einem anderen Beruf, womöglich im Kundendienst, und Sprachkenntnisse mitbringt, hilft das natürlich. Und unregelmässige Arbeit ist für etwas reifere Personen besser verkraftbar als für jene, für die der Ausgang am Samstag sehr wichtig ist.

Das sagst du aus eigener Erfahrung?

Als Jugendlicher war ich in einem Musikverein aktiv, was nach der Versetzung nach Delémont wegen der Distanz und der unregelmässigen Arbeit nicht mehr möglich war. Ich spielte dann im Eisenbahner-Sportverein Fussball und



Aktion «Im Tunnel immer zu zweit» bei der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Juni 2007.

kann den Schweizerischen Sportverband öffentlicher Verkehr, wie der SVSE heute heisst, allen Sportler:innen im öV bestens empfehlen.

Wie bist du SEV-Mitglied und aktiver Gewerkschafter geworden?

Während der Lehre wurde ich einem Bahnhof zugeteilt, dessen Vorstand im SEV aktiv war. Er fragte am ersten Tag: «Bist du Mitglied im SEV?», und das wurde dann rasch erledigt. Das empfand ich aber nicht als Zwang, denn mir war damals schon klar, dass Solidarität unter dem Bahnpersonal wichtig ist und dass man aus diesem Grund in die Gewerkschaft eintritt. Etwa 1985 habe ich im ZPV Biel die damalige Sektionsaufgabe übernommen, Touren zu schreiben und in den Aushang zu bringen. Der Sektionspräsident unterstützte mich und ich übernahm weitere Ämter in der Sektion bis zum Präsidium. Ich wurde als Mitglied des Kreises 1 in den Zentralvorstand ZPV gewählt und später als Kreisvertreter. Zentralpräsident Jakob Tribelhorn förderte mich und ich wurde Vizezentralpräsident und bei seinem Rücktritt 2006 Zentralpräsident. Daneben war ich in der SBB-Personalkommission Zugpersonal und durfte diese auch präsidieren. Berufsbegleitend absolvierte ich die Gewerkschaftsschule.

Als Zentralpräsident hast du im Jahr 2007 denkwürdige Aktionen organisiert ...

Weil die orangenen Kästen für die Zugabfertigung trotz mehrmaliger Meldung des Personals nicht repariert wurden, was den pünktlichen Verkehr und letztlich die Sicherheit gefährdete, hat der ZPV daran Kleber angebracht mit der Aufschrift «Die SBB repariert diesen Kasten nicht. Das Personal kann deshalb die pünktliche Abfahrt nicht garantieren.» Bei der offiziellen Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels in Visp forderte der SEV-ZPV mit einem Transparent, dass Züge, die lange Tunnel befahren, immer mindestens zwei Zugbegleiter:innen zugeteilt erhalten. Unsere Botschaft «Im Tunnel immer zu zweit» konnten wir an Bundesrat und Verkehrsminister Moritz Leuenberger persönlich übergeben. Und mit der Armbinde «Stopp Aggression» demonstrierten wir gegen Übergriffe auf das Personal. Ein Thema, das leider auch heute aktuell ist. Die Situation hat sich in letzter Zeit auch dadurch verschlechtert, dass die SBB im Jahr 2020 die vom SEV-ZPV vorher erreichte integrale Doppelbegleitung im Fernverkehr wieder aufgehoben hat.

Ab dem 1. Januar 2009 warst du als Gewerkschaftsprof für die Division Personenverkehr mit heute rund 14 000 Mitarbeitenden zuständig. Was waren deine Aufgaben?

Als Leiter der Verhandlungsdelegation auf Stufe Personenverkehr habe ich in 16 Jahren über 200 Projekte analysieren und beurteilen müssen, neben den GAV-Verhandlungen. Zu je-

dem dieser Projekte musste nicht nur der SEV Stellung nehmen, sondern alle vier Sozialpartner der SBB als Verhandlungsgemeinschaft (VG), was ich zu koordinieren hatte. Daneben sind die individuellen Betreuungs- und Rechtsschutzfälle über die Jahre insgesamt immer arbeitsintensiver geworden. Aber schon im Jahr 2011 hat es wegen dem Lohnsystem Toco eine ganze Flut von Rechtsschutzfällen gegeben, und 2016 nochmals mit den neuen Berufsbildern im Bereich Operation. Damals wurden verschiedenste Berufe überarbeitet und neu bewertet, zum Beispiel im Rollmaterialunterhalt.

Wir können hier unmöglich alle Projekte und Probleme ansprechen, mit denen du zu tun hattest. Stichwort Unterbestände?

Diese gab es in vielen Kategorien immer wieder. Zum Beispiel beim Lokpersonal und Kundenbegleitpersonal ist man praktisch alle zwei Jahre in einen Unterbestand hineingerutscht, wie auch aktuell wieder beim Kundenbegleitpersonal. Generell hat der Fachkräftemangel bei der SBB zugenommen, und die unregelmässige Arbeit, auch am Samstag und Sonntag, ist bei der Personalrekrutierung ein Handicap ...

Stichwort Temporärpersonal?

Störend bei der SBB ist, dass sie Temporäre nicht nur zur Abdeckung von Spitzen verwendet, was eigentlich Sinn macht, sondern zum Beispiel bei der Wagenreinigung mit Temporären rechnet, um günstiger offerieren zu können. Auch in den Industrierwerken wird mit viel Temporärpersonal gearbeitet.

Stichwort «Schmutzzulage»?

Im Frühjahr 2019 wollte die SBB die Arbeiterschwerzniszulage von 1 Franken 45 für das Reinigen von WCs in Reisezugwagen streichen. Dagegen intervenierte der SEV erfolgreich und mit grossem medialem Echo und konnte eine sehr gute Regelung zugunsten des Reinigungspersonals erreichen.

Stichwort «Enthumanisierung» der Bahn?

Trotz Gegenwehr des SEV hat die SBB in den letzten Jahren viele Verkaufsstellen geschlossen und in weiteren Zügen die Zugbegleitung abgeschafft, zum Beispiel 2013 im Rheintalexpress zwischen St. Gallen und Chur. Dank dem Contrat social im GAV konnten zwar Entlassungen vermieden werden und der SEV hat von der SBB auch eingefordert, Lösungen zu finden, damit möglichst niemand ins Arbeitsmarktcenter eintreten musste. Doch «enthumanisierte» Bahnhöfe und Züge sind für die Sicherheit der Reisenden subjektiv und objektiv nicht förderlich, und es mussten in den Zügen Stichkontrollen eingeführt werden sowie Bahnpolizist:innen, auch in den Bahnhöfen. Die Bahnpolizei bzw. Transportpolizei wurde übrigens vor Jahren aus der SBB ausgelagert und privatisiert, was sich aber

nicht bewährt hatte. Darum hat man sie inzwischen wieder in die SBB integriert und ihr die nötigen Kompetenzen gegeben, damit sie ihre Aufträge erfüllen kann und in der Polizeilandschaft gut aufgestellt ist. Von unseren Mitgliedern gewünscht und nötig war zum Beispiel eine Dienstwaffe, und geprüft wird zurzeit auch die Einführung von Tasern. Ein Defizit gibt es allerdings auch hier beim Personalbestand ...

Deine grössten drei Wünsche an die SBB?

Aufrechterhaltung der Sozialpartnerschaft. Mitberücksichtigung der Rückmeldungen der Mitarbeitenden, der Peko und des SEV bei Projekten. Und es braucht bei den Projekten eine Konsolidierungsphase, damit die Mitarbeitenden auch mal durchschnaufen können.

Mehrere Gewerkschaftssekretär:innen haben in den letzten Jahren den SEV nach relativ kurzer Zeit wieder verlassen. Welche Voraussetzungen muss man/frau für diese Funktion mitbringen?

Man muss eine dicke Haut haben, einen breiten Rücken, und man muss Menschen mögen. Berufserfahrung bei der SBB ist für ein SBB-Dossier sicher hilfreich. Und man muss damit leben, dass man viel unterwegs ist und oft lange Arbeitstage hat.

Deine Wünsche an den SEV?

Der SEV ist die Gewerkschaft des Verkehrspersonals. Daher soll sich der SEV weiterhin für gute Arbeitsbedingungen und einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr einsetzen.

Wann ist dein letzter Arbeitstag beim SEV, und wer sind deine Nachfolger:innen?

Letzter Arbeitstag war der 28. November, da ich noch Ferien abzubauen habe. Mein Nachfolger ist René Zürcher, die Gesamtkoordination der Peko-Wahlen übernimmt Susanne Oehler.

Worauf freust du dich als Pensionär?

Ich freue mich darauf, mehr Zeit für die Familie zu haben, insbesondere für die vier Enkelkinder, und für mich selber. Fehlen werden mir die Kontakte mit den Mitgliedern und den Arbeitskolleg:innen.

Jürg Hurni



Er wird im Dezember 1961 geboren und wächst auf einem Bauernhof im Seeland auf. Im April 1978 tritt er in die SBB ein. Er macht die Betriebslehre, ab 1980 die Kondukteurlehre, 1991 wird er Zugchef. In der ZPV-Sektion Biel übernimmt er Aufgaben bis zum Präsidium. Im Zentralvorstand ZPV vertritt er den Kreis 1, wird Vize- und Zentralpräsident (2006). 2001 bis 2008 präsidiert er die SBB-Peko Fläche Zugpersonal. Am 1.1.2009 wird er Gewerkschaftssekretär und übernimmt das Dossier Personenverkehr SBB. Er betreut auch Rechtsschutzdossiers, koordiniert die Peko-Wahlen im SEV, macht Simultan- und schriftliche Übersetzungen Französisch-Deutsch. Per 1. Januar 2025 geht er in Pension. Er ist verheiratet, hat zwei (erwachsene) Kinder, eine Stieftochter und vier Enkelkinder. Hobbys: Familie, Garten, Lesen.

SBB-ELEKTRIZITÄTSWERK

Elektroschock in Nant-de-Drance

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Anfang September erfuhren die 16 Mitarbeitenden des Pumpspeicherkraftwerks Nant-de-Drance im Wallis überraschend, dass sie Anfang 2025 von der SBB zur Hydro Exploitation SA wechseln sollen. Nach dem ersten Schock organisierten sie sich und wandten sich an den SEV, um unbefriedigende Punkte in ihren neuen Arbeitsverträgen zu korrigieren und zu verbessern.

Anfang September wurden die Mitarbeitenden von der Leitung des Kraftwerks Nant-de-Drance und HR-Verantwortlichen der SBB zu einer Versammlung eingeladen. Dort erfuhren sie, dass das Betriebsmandat der SBB Ende Jahr an die Hydro Exploitation SA übergehen wird, und dass sie zu einem Gespräch eingeladen würden, bei dem sie ihre neuen Arbeitsverträge erhalten sollten. Diese überraschende Ankündigung wirkte für die 16 Mitarbeitenden des Kraftwerks mit 36% SBB-Beteiligung wie ein Elektroschock. Die SBB hatte mit Hydro direkt die Personalübernahme vereinbart – im Einklang mit dem SBB-GAV, der vorsieht, dass eine zumutbare Stelle angeboten werden muss, wenn eine Stelle gestrichen wird. Alternativ dazu könnten die Betrof-

fenen auch weiter bei der SBB arbeiten, aber weit weg. Somit stellt sich für sie vor allem die Frage, zu welchen Konditionen Hydro sie übernimmt.

Die abrupte Ankündigung eines Arbeitgeberwechsels nach zwei Jahren Betrieb – das Werk war im Sommer 2022 nach 14 Jahren Bauzeit ans Netz gegangen – und all den Jahren des Aufbaus erschien ziemlich unverständlich und ungerecht. Zudem bietet der Hydro-GAV weniger Schutz als der SBB-GAV. Die SBB versuchte die Betroffenen mit dem Argument zu beruhigen, dass ihre Löhne und der Lohnaufstieg besser würden.

«Tunnelzulage»

Das Kraftwerk liegt in einer Kaverne 600 Meter unter der Erde und pumpt und turbinert Wasser zwischen den beiden Stauseen Emosson und Vieux Emosson. Es hat eine Leistung von 900 Megawatt, was einem Atomkraftwerk wie Gösgen entspricht, und funktioniert wie eine riesige Batterie, die bis 20 Millionen kWh speichert und bei erhöhter Nachfrage ins Netz abgeben kann. In die Kaverne gelangt man vom Kraftwerk Le Châtelard aus – das zu 100% im Besitz der SBB ist und bleibt, wie auch sein Personal – über einen fast 6 Kilometer langen Zugangstunnel. Das heisst, das Personal sieht bei der Arbeit kaum je Tageslicht, was die Moral beeinträchtigen kann. Einige Mitarbeiter hatten



Den Mitarbeitenden von Nant-de-Drance bescherte der Arbeitgeberwechsel einige Unsicherheiten.

aus diesem Grund gekündigt – trotz der «Tunnelzulage», welche die SBB für die Arbeit unter Tag bezahlte. Bleibt diese Zulage bestehen?

Als die Kolleg:innen ihre neuen Verträge genauer lasen, waren sie zum Teil über gewisse Punkte sehr überrascht. Die Verträge basierten oft auf falschen Stellenbeschreibungen und enthielten falsche Lohnklassen oder solche, die nicht den Aufgaben entsprachen. Das Personal wandte sich darum an den SEV, der bei der SBB intervenierte. «Hydro korrigierte die Fehler, nahm aber in einigen Fällen einfach Lohnkorrekturen in der Grössenordnung von einem Franken pro Monat vor, was nicht seriös wirkte», sagt Gewerkschaftssekretär Vincent Barraud, der für die SBB in der Romandie zuständig ist.

Das Versprechen einer Lohnerhöhung war nicht ganz falsch, aber auch nicht ganz richtig, wenn man die Tunnelzulage mitberücksichtigt: Die Löhne sind bei Hydro zwar wirklich höher, aber nicht wesentlich, und die Zulage wurde gekürzt. «Die Lohnerhöhung gleicht die Zulagenkürzung aus, berücksichtigt aber das Dienstalter und die Erfahrung nicht. So resultiert letztlich kein Lohngewinn, ganz zu schweigen vom Verlust der Errungenschaften des SBB-GAV und des GA FVP», erklärt Vincent Barraud. Die gut organisierte Belegschaft konnte also aufzeigen, dass ihre Anstellungsbedingungen nicht besser, son-

dern eher schlechter werden, und übergab Hydro eine Petition mit der Aufforderung, bei der Lohnerhöhung die Erfahrung zu berücksichtigen.

Petition und ein «Missverständnis»

In der Zwischenzeit erhielt das Personal von Nant-de-Drance eine E-Mail von der SBB-Personalabteilung in Renens mit der Aufforderung, die neuen Verträge bis Ende September zu unterschreiben, obwohl mit dem Personalverantwortlichen in Bern eine Frist bis Ende Oktober vereinbart worden war. «Der SEV bedauert sehr, dass es zu solchen Missverständnissen kommen kann, da sie das Vertrauen, das zwischen der SBB und dem SEV besteht, untergraben könnten», sagt dazu Vincent Barraud.

Nach der Übergabe der Petition an Hydro akzeptierten die Kolleg:innen schliesslich die vorgeschlagenen neuen Arbeitsbedingungen per 1. Januar 2025, wobei sie feststellten, dass der GAV der Hydro Exploitation SA weniger weitreichend ist, was den Schutz vor allem in Bezug auf Kündigungen, Urlaub und Krankheit betrifft. Vom GA FVP können sie noch ein Jahr lang profitieren. Für Vincent Barraud zeigt dieser Fall «einmal mehr, wie wichtig es ist, einen starken GAV zu haben, der über Lohnfragen hinaus einen guten Schutz, gute Arbeitsbedingungen und anständige Übernahmebedingungen bietet.»

VALLORBE

Das Eisenbahnmuseum Gyger wird 50-jährig



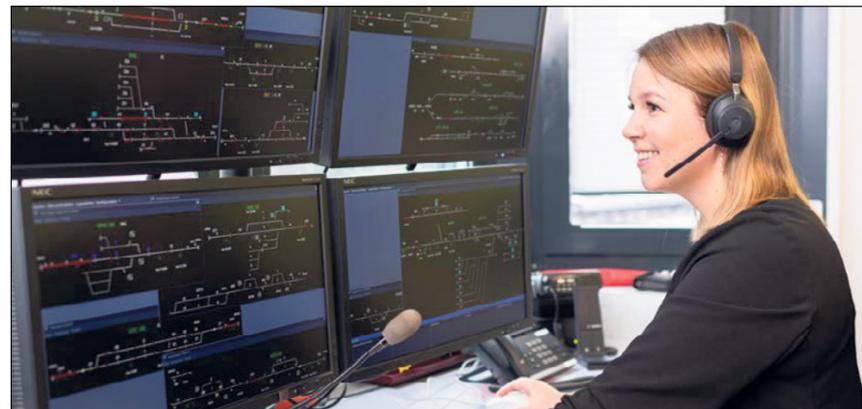
Yves Sancey. Seit 50 Jahren sind im Museum für alte Eisenbahnobjekte der SBB in Vallorbe (VD) – benannt nach seinem Gründer und Konservator Robert Gyger – mehrere hundert Ausstellungsstücke zu bewundern. Dazu gehören Mützen und Taschen von Zugbegleitern, Zangen, Schilder und Signale, eine alte Sitzbank, zwei komplette Lokführerstände und eine antike Bahnhofsglocke, die noch einwandfrei funktioniert.

Mit 80 Jahren ist **Robert Gyger** (Bild) stolz darauf, diesen Ort geschaffen zu haben, den bisher etwa 40 000 Menschen besucht haben. Er hat ein wertvolles Erbe vor der Zerstörung bewahrt. Schon seit seiner Kindheit hat er eine Leidenschaft für die Welt der Eisenbahn. «Ich wohnte in der Nähe des Bahnhofs und begann, alle möglichen Gegenstände oder Me-

chanismen zu sammeln, die damit zu tun hatten. Das wurde im Laufe der Zeit immer mehr und es lag für mich auf der Hand, das alles in einem eigenen Museum auszustellen», erklärt er. Während seiner 40-jährigen Karriere bei der SBB, die von 1969 bis 2009 dauerte und von der Wartung bis zum Führen von Loks reichte, durfte er «herumschnüffeln», um Gegenstände zu sammeln und zu restaurieren – stets mit der Zustimmung der Vorgesetzten.

Das Museum hat aus Sicherheitsgründen nur einen Zugang über den Chemin du Réservoir, da es sehr nahe an den Gleisen liegt. Es kann auf Anfrage unter Tel. 021/843 18 75 von Einzelpersonen und Gruppen von Mai bis Oktober besucht werden. Im Winter ist dies zwar auch möglich, doch sind die Räumlichkeiten nicht beheizt. Der Eintritt ist gratis.

ANZEIGE



asmobil.ch/jobs

Du bist eine initiative und engagierte Persönlichkeit und startest vielleicht bald bei uns in der

Leitung Fernsteuerzentrum Niederbipp

Möchtest du ein Team führen und mit deinen Kolleginnen und Kollegen einen zuverlässigen und pünktlichen Bahnbetrieb sicherstellen? Du übernimmst Leitungs-, Planungs- und Projektarbeiten und arbeitest mit deinem Team als Fahrdienstleiter:in.

Aare Seeland mobil AG
Grubenstrasse 12
4900 Langenthal

+41 58 329 93 00
personal@asmobil.ch



aare seeland mobil

BLS

Lohnmassnahmen im Fokus



Die Kollegen aus den Werkstätten im Gespräch über das Lohnsystem.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Der Zentralvorstand BLS tagt am 3. Dezember in Bern. Die rund 40 Anwesenden entscheiden über das Mandat für die Lohnverhandlungen und diskutieren ihre Vorstellungen in Bezug auf ein neues Lohnsystem.

SEV-Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger führt durch den Vormittag und begrüsst kurz nach Beginn der Versammlung Christian Hurni und Denise Soliman, beide HR BLS. Sie haben die Aufgabe, den Kolleginnen und Kollegen im Saal ihr Angebot in Bezug auf Betreuungszulagen vorzustellen.

Ab dem kommenden Jahr steigen die Familienzulagen in der Schweiz, da der Bund den Mindestansatz erhöht hat. Die BLS zahlt ihren Mitarbeitenden mit Erstantrag bereits heute höhere Beiträge als gesetzlich vorgeschrieben. Neu möchte sie auch Mitarbeitende mit Zweitanspruch berücksichtigen, was zusätzlich 300 Familien zugutekommen würde. Die BLS sieht vor, künftig allen Angestellten mit Erstantrag die kantonalen Zulagen und zusätzlich 140 Franken pro Kind auszuzahlen (mit BG 50 – 100 %, darunter die Hälfte). Angestellte mit Zweitanspruch würden neu 70 Franken pro Kind und Monat erhalten (unter BG 50 % wären es noch 35 Franken).

Dieser zukunftsorientierte Ansatz entspreche der heutigen gesellschaftlichen Realität und Sorge dafür, dass fast alle profitieren, insgesamt über 900 Mitarbeitende im Gesamtarbeitsvertrag (GAV). Da die kantonalen Ansätze sehr unterschiedlich sind, gäbe es auch einige wenige Verlierer:innen mit dieser Regelung. Die BLS gewährt diesen Kolleg:innen einen Besitzstand von fünf Jahren.

Nach diversen Rückfragen und anschliessender Diskussion ist das Votum im Plenum klar: Das Angebot wird als fair und als Vereinfachung gegenüber dem heutigen System betrachtet, das auch für die Attraktivität der BLS auf dem Arbeitsmarkt hilfreich ist. Es wird deutlich angenommen – und damit per 1. April 2025 eingeführt, zusammen mit den anderen Lohnmassnahmen.

Mandat für die Lohnverhandlungen

Katrin Leuenberger informiert anschliessend über den Stand der diesjährigen Lohnverhandlungen mit der BLS. Zwei Verhandlungsrunden haben stattgefunden, die letzte findet am Tag nach dem Zentralvorstand statt. Für einen Abschluss braucht es ein Mandat von den Mitgliedern des Zentralvorstands.

«Der Spielraum der BLS ist weitestgehend ausgereizt – wir müssen hier darüber entscheiden, ob wir das Angebot so akzeptieren können, oder einen Gang ans Schiedsgericht vorsehen», klärt Katrin Leuenberger auf. Sie zeigt den Anwesenden auf, wie das Resultat einzuordnen ist: «Ich habe mich informiert – das Resultat steht

im Branchenvergleich gut da, auch wenn wir uns bezüglich der aufgelaufenen Teuerung nicht einigen konnten.» (siehe Kasten)

Viele Kolleg:innen melden sich zu Wort, es bestehen unterschiedliche Meinungen im Saal. Schliesslich überwiegt aber die Haltung, dass ein Schiedsgericht wohl kaum ein besseres Ergebnis hervorbringen und einige Risiken bergen würde. Die Stimmberechtigten erteilen der Verhandlungsdelegation einstimmig das gewünschte Mandat, um die Verhandlungen abzuschliessen zu können.

Nach dem Mittagessen übernimmt SEV-Gewerkschaftssekretär Marcel Burmeister die Sitzungsleitung. Er zeigt den aktuellen Stand der Mitgliedererwartung 2024 auf, der unter den Erwartungen liegt. «Wir konnten uns seit Ende August steigern, unser gestecktes Ziel werden wir aber nicht mehr erreichen bis Ende Jahr», ist sich Marcel Burmeister bewusst. «Wichtig ist, dass wir alle gemeinsam dranbleiben und insbesondere auf neue Kolleginnen und Kollegen zugehen, um sie für den SEV zu gewinnen», betont der Gewerkschaftssekretär.

Neues Lohnsystem?

Nach mehreren gescheiterten Anläufen will die BLS im nächsten Jahr erneut ein neues Lohnsystem diskutieren. Der SEV stellt sich nicht gegen dieses Vorhaben, bleibt aber wachsam, da die Konzeption eines neuen Lohnsystems auch viele Risiken birgt. Bereits im Januar und Februar sollen erste Workshops zwischen den Sozialpartnern stattfinden.

Für den SEV ist klar, dass die Mitarbeitenden möglichst frühzeitig einbezogen werden müssen. In diesem Sinne führt Marcel Burmeister im Zentralvorstand eine Gruppenarbeit durch, um bereits erste Ideen, Wünsche und Befürchtungen abzuholen. Die Gruppen setzen sich intensiv mit dem Thema auseinander. Die vorgestellten Resultate im Plenum lösen einige Diskussionen aus. Der SEV wird die ersten Inputs mit in die Workshops nehmen, seine Mitglieder bei der BLS in geeignetem Rahmen mit einbeziehen und auf dem aktuellen Stand halten.

Das Lohnergebnis

0,8 % genereller Teuerungsausgleich

0,2 % für Zulagen

– 22 statt 20 Franken für auswärtige Verpflegung

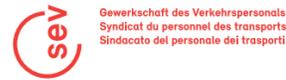
– 15.50 statt 13.50 Franken bei Rucksackverpflegung

– 19 statt 17 Franken Fahrpauschale Zug- und Lokpersonal

0,9 % für individuelle Aufstiege gemäss Lohnsystem

0,3 % für Einmalprämie von 300 Franken

Total Lohnmassnahmen: 2,2%. Dazu kommen die angepassten Betreuungszulagen.



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV ist die massgebende Gewerkschaft für das Personal des öffentlichen Verkehrs mit rund 37 000 Mitgliedern.

Zum 1. April 2025 oder nach Vereinbarung suchen wir:

Vizepräsident:in SEV im Zentralsekretariat Bern (80 – 100 % oder Teilzeit im Top-Sharing)

Als Mitglied der Geschäftsleitung sind Sie mitverantwortlich für die Gesamtleitung der Gewerkschaft SEV. Für die Bereiche innerhalb der Organisation, für die Sie zuständig sind, tragen Sie die Hauptverantwortung. Dies beinhaltet vor allem die Betreuung der entsprechenden gewerkschaftlichen und gesamtarbeitsvertraglichen Dossiers der konzessionierten Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs.

Sie pflegen regelmässige und enge Kontakte zu den Unternehmen, den Gremien und Behörden im Sinne der Sozialpartnerschaft. Ausserdem arbeiten Sie eng mit dem:n ehrenamtlichen Funktionär:innen des SEV zusammen. Dazu können weitere Mandate kommen. An Ihrem Arbeitsort in Bern sowie in den Regionalbüros steht Ihnen ein professionelles Team zur Seite.

Sie haben eine höhere Fachausbildung im Bereich Verbands- oder NPO-/NGO-Management absolviert und sich weitergebildet. Mehrjährige Erfahrungen in einer Kaderposition, vorzugsweise in einer Gewerkschaft oder einer verwandten Nichtregierungsorganisation, sind von Vorteil; zudem sind Sie in der Gewerkschaftswelt gut vernetzt. Die Vertretung der Anliegen unserer Mitglieder ist für Sie zentral, und Sie handeln flexibel und situationsbezogen. Als geschickte:r Strategie:in arbeiten und denken Sie analytisch, systematisch und ganzheitlich vernetzt. Sie leiten Ihre Bereiche und Ihr Team in konstruktiver, konsequenter und verbindlicher Weise. Durchsetzungsvermögen, Erfahrung in Verhandlungsführung und Teamfähigkeit sowie sehr gute Kenntnisse einer zweiten Landessprache setzen wir für diese Kaderposition voraus. Auf eine versierte und ausgewiesene konflikt- aber auch konsensfähige Persönlichkeit wartet eine anspruchsvolle und interessante Aufgabe.

Die Anstellung der Vizepräsidentin/des Vizepräsidenten erfolgt zunächst durch den Vorstand und wird später durch den Kongress auf Empfehlung des Vorstandes SEV erfolgen. Der Kongress findet im Sommer 2025 statt.

Um die Vielfalt der Organisation auch in der Geschäftsleitung abzubilden, laden wir insbesondere auch Frauen und Personen aus den unterschiedlichen Sprachregionen (d/f/i) der Schweiz ein, sich um diese spannende Position zu bewerben. Auch Top-Sharing ist – die entsprechende Eignung der Bewerber:innen vorausgesetzt – möglich.

Wir bieten Ihnen eine verantwortungsvolle, herausfordernde Aufgabe, in der Ihre Kompetenz und Initiative geschätzt werden. Dazu kommen fortschrittliche Anstellungsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Matthias Hartwich, Präsident SEV: 079 945 57 26.

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

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

MIGRATIONSKOMMISSION

Wechsel im Vorstand SEV



Neu im SEV-Vorstand: Robert Martinez, VPT.

Chantal Fischer. SEV-Gewerkschaftssekretärin Besa Mahmuti führt durch die letzte Sitzung der Migrationskommission im 2024, die geprägt ist von den Wahlen für die neue Amtsperiode 2025 bis 2029. Besa leitet diese ein mit ein paar Worten zu ihrem Verständnis von Demokratie. «Demokratie ist Freiheit – wir haben das Glück, hier frei sagen zu können, was wir wollen, und wählen zu können, wen wir wollen», betont sie. Viele Mandate in wichtigen Gremien müssen bestätigt oder neu besetzt werden. So werden beispielsweise die bisherigen Julia Melikjanz vom AS und Robert Martinez vom VPT als Delegation für den SEV-Kongress bestätigt. Besa Mahmuti (von Amtes wegen) und Eugenio Tura werden den SEV weiterhin in der SGB-Migrationskommission vertreten.

Ein Wechsel in einer Schlüsselstelle erfolgt zum Schluss. Die Anwesenden wählen neu Robert Martinez für die Migrationskommission in den SEV-Vorstand. Er löst Eugenio Tura ab, der damit nach über zwölf Jahren aus dem

Vorstand SEV ausscheiden wird. Als Ersatzmitglied wird Yuri De Biasi vom TS gewählt. Besa Mahmuti dankt Eugenio im Namen der Migrationskommission für seinen Einsatz in den vergangenen Jahren.

Weiter wird in der Sitzung vom 28. November über mögliche Kongressanträge und über ein System bei den Genfer Verkehrsbetrieben (TPG) diskutiert, das verschiedene Belastungsfaktoren bei der Arbeit im Fahrbetrieb mit Kompensationsminuten vergütet. Der sogenannte «Belastungszähler» funktioniert dabei wie ein Zeitkonto. Für besonders belastende Kriterien, die der SEV gemeinsam mit den TPG erarbeitet hat, können die Angestellten die aufgelaufene Zeit kompensieren oder als finanzielle Prämie auszahlen lassen. Mit der Überarbeitung der Dienstpläne, spätestens aber mit dem Fahrplanwechsel 2025 soll dieses System nicht mehr nötig sein.

Die Sitzung der Migrationskommission klingt mit dem gemeinsamen Mittagessen gemütlich aus.

HELVETIA

Tipps für sicheres Onlineshopping

Worauf muss ich beim Online-shopping achten?

Dank Onlineshopping kann man sich einfach und bequem Dinge nach Hause schicken lassen. Ein weiterer Vorteil: Das Bezahlen geht in der Regel ganz einfach, zum Beispiel mittels Kreditkarte. Allerdings nützen dies auch Betrügerinnen und Betrüger aus.

Stolperfalle: gefälschte Shops

Betrügerische Onlineshops wirken oft professionell. Überprüfen Sie daher, ob die Webseite, auf der Sie bestellen wollen, über ein Sicherheitszertifikat verfügt (https in der URL) und ob es allgemeine Geschäftsbedingungen und ein Impressum gibt. Achten Sie auf Gütesiegel wie «Trusted Shops» und lesen Sie die Bewertungen anderer Kundinnen und Kunden: Wenn etwas zu schön klingt, um wahr zu sein, seien Sie vorsichtig. Es könnte sich um einen Fake-Shop handeln.

Datendiebstahl via Phishing

Die Gefahr von gefälschten Shops besteht darin, dass diese entweder Ihr Geld kassieren und nichts liefern oder dass sie Ihre eingetippten privaten Zugangsdaten (Benutzername, Passwort) oder Ihre Kreditkartendaten stehlen. Sie «fischen» also Ihre Daten und missbrauchen sie. Seien Sie darum vorsichtig bei verlockenden Angeboten.

So schützen Sie sich vor Internetbetrug

Schauen Sie sich verlockende Angebote und Webseiten kritisch an und nutzen Sie die Sicherheitsangebote des Kreditkartenanbieters. Wenn Sie beispielsweise die Zweifaktor-



Authentifizierung mittels App nutzen, haben Sie auch gleich die Übersicht über Ihre Ausgaben. Bei Verdacht auf Datenmissbrauch können Sie dann umgehend Ihre Kreditkarte oder Ihre Konten sperren lassen.

Für alle Fälle: Cyberversicherung

Stellen Sie einen Betrug fest, melden Sie ihn umgehend bei der lokalen Polizeistelle. Die Cyberversicherung von Helvetia kommt für den finanziellen Schaden auf. Der Cyber-schutz gilt auch, wenn Sie online bestellen und keine Lieferung erfolgt oder wenn Ihre Identität im Internet missbraucht wird. Arlind Amidi, Versicherungs- und Vorsorgeberater der Generalagentur St. Gallen und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam beantworten gerne Ihre Fragen rund um die Cyberversicherung und stellen mit Ihnen gemeinsam die passende Versicherungslösung zusammen. Weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.

UNTERVERBAND RPV

«Wir werden 2025 als Gewerkschaft gefordert sein»

Medienstelle UVRPV. Der Zentralausschuss (ZA) traf sich am 11. November zur ordentlichen Sitzung online via Teams.

Der ZA besprach diverse Newsletter, unter anderem die von SBB und SBB Cargo; Adi Bucher wird per 1. Juni 2025 neues Mitglied der SBB-Konzernleitung und SBB-Personalchef. Markus Jordi, der während 17 Jahren Personalchef und Mitglied der Konzernleitung war, übernimmt per Anfang 2025 das Präsidium des Fachhochschulrates der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW).

Die SBB hat sich mit den Sozialpartnern SEV, Transfair, VSLF und KVöV infolge der Verhandlungen auf eine Verlängerung der Gesamtarbeitsverträge (GAV) von SBB und SBB Cargo geeinigt. Die Laufzeiten der bestehenden GAV werden bis Ende 2028 verlängert. Aufgrund grosser Herausforderungen seitens der SBB haben sie sich mit den Sozialpartnern geeinigt, die bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) schrittweise weiterzuentwickeln.

Zudem thematisierte der ZA den RPV-Mitgliederbestand (1154 Mitglieder), Aktuelles aus den Sektionen und den Ausblick 2025 des SEV. Wir werden als Gewerkschaft gefordert sein und uns mit vielen Themen auseinandersetzen müssen. Einer der Höhe-

punkte findet im Juni mit unserem Kongress in Bern statt. Verkehrspolitisch werden wir uns im neuen Jahr weiterhin mit drohenden Sparübungen im regionalen Personenverkehr, der Zukunft des Schienengüterverkehrs sowie mit dem EU-Dossier und einer möglichen Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs befassen. Wir werden unsere Positionierung und Bedingungen für Regelungen zum Schutz des Personals einbringen und wo nötig Kampagnen planen und durchführen.

Arbeitsicherheit mit der BR 193 (Siemenslok)

Die Lok besitzt einen vorgeneigten Führerstand. Gemäss FDV R 300.4 Ziff.1.7.4 darf in jedem Fall erst dazwischengetreten werden, wenn die Puffer sich berühren und die Fahrzeuge stillstehen. Wenn die BR 193 mit Hemmschuhen gesichert werden muss, sind die Hemmschuhe direkt vor die Räder zu legen. Die Hemmschuh-Warntafel ist am Zughaken anzubringen. Frontaufstiege dürfen nicht als Rangiertritte benutzt werden. Es muss vom Führerstand aus rangiert werden.

Der UV RPV wünscht allen eine besinnliche Adventszeit, frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

BAU NORDWESTSCHWEIZ

Versammlung in einzigartiger Kulisse

Memet Kaya. Die Bau-Sektion Nordwestschweiz hielt ihre diesjährige Herbstversammlung in einem aussergewöhnlichen Rahmen ab: Statt in einem klassischen Restaurant, versammelten wir uns mit 26 Mitgliedern im grossen Modelleisenbahnclub Langenthal. Diese besondere «Location» bot eine faszinierende Atmosphäre, die Technikbegeisterte und Eisenbahnfans gleichermaßen begeisterte.

Der Modelleisenbahnclub zeigte eine beeindruckende, detailreiche Anlage, die auf mehreren Ebenen Szenen aus der Eisenbahnwelt darstellt – von historischen bis hin zu modernsten Bahnen. Die Mitglieder des Clubs gaben spannende Einblicke in den Bau und die Technik der Modelleisenbahnan-

lage, was den Besuch zu einem lehrreichen Erlebnis machte.

Die Versammlung selbst fand inmitten dieser einzigartigen Kulisse statt, was der Veranstaltung eine lockere Atmosphäre verlieh. Nach der Sitzung gab es ein gemeinsames Mittagessen, bei dem die Mitglieder in entspannter Runde über ihre beruflichen und persönlichen Themen sprechen konnten.

Der Vormittag war eine gelungene Mischung aus technischen Details der Modelleisenbahnanlage und gemeinschaftlichem Austausch, die nicht nur die Mitglieder des SEV näher zusammenbrachte, sondern auch die Leidenschaft für das Eisenbahnwesen auf eine neue Weise erlebbar machte.



Ein Herbst voller Technik und Gemeinschaft – die Bau-Sektion NWS im Modelleisenbahnclub.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato dei personale dei trasporti

Le Syndicat du personnel des transports SEV, le plus grand syndicat de la branche des transports publics, recherche pour mars ou une date à convenir un:e

Secrétaire syndical:e à 80% pour notre secrétariat régional de Lausanne

Cette fonction de secrétaire syndicale comprend les activités suivantes:

- traiter et gérer les dossiers syndicaux et contractuels concernant les entreprises de transports publics
- collaborer avec les organes internes du SEV, les sections et les sous-fédérations
- mener les négociations et diriger la délégation de négociations dans le domaine attribué, assurer la responsabilité de la préparation des négociations
- encadrer les membres en réponse à leurs demandes individuelles
- assister et accompagner les cas d'assistance judiciaire professionnelle
- participer à la préparation et au déroulement des conférences et assemblées (conférences CCT, commissions)
- soutenir l'organisation syndicale (y compris le recrutement des membres)

Dans l'idéal, vous disposez d'une expérience dans un syndicat ou une entreprise de transports publics.

- Vous êtes prêt:e à vous investir pleinement pour défendre les intérêts de nos membres.
- Vous disposez de compétences en négociation et en communication et êtes capable d'imposer votre point de vue.
- Vous êtes en mesure d'organiser votre travail de manière autonome, êtes apte à travailler en équipe et avez une bonne résistance au stress.
- Le contact avec les membres est très important pour vous et vous êtes prêt:e à développer votre potentiel.
- Vous êtes capable de mener des négociations en français et avez des connaissances d'allemand. Vous prenez la parole en public sans appréhension.

Nous vous offrons une activité variée dans un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter Madame Valérie Boillat, vice-présidente SEV, tél. 079 319 30 02.

Ce poste vous intéresse ? Veuillez adresser votre dossier de candidature complet par e-mail à Madame Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), cheffe du personnel.

Vous trouvez davantage d'informations sur le SEV en consultant notre site internet: www.sev-online.ch

UNTERVERBAND ZPV

Brennende Themen aus den Regionalversammlungen

Medienstelle ZPV. Zwischen dem 19. und 27. November fanden die Regionalversammlungen (RV) ZPV in den Regionen West, Mitte, Ost und bei der RhB statt. Aus den Referaten durften wir viele Informationen mitnehmen.

Zentralpräsident Ralph Kessler sprach u. a. über die **Kampagne «Gemeinsam respektvoll unterwegs»**. Von dieser erhoffen wir uns, dass sie noch sichtbarer wird, sei dies in den Zügen, in den sozialen Medien wie auch in den Bahnhöfen. Dort dürfte die SBB durchaus etwas mutiger werden und die Plakate zentral im Bahnhof platzieren. Betreffend **«Doppelbegleitung der Züge»** bei kritischen Zügen und nach 22 Uhr stellen wir zwischen dem Kommunizierten und der Realität grosse Unterschiede fest. Deshalb ist die Meldung über ZK-Leistungen mittels QR-Code, der in den Depots ausgehängt ist, umso wichtiger. So kann das, was effektiv passiert, auch wirklich dargestellt und ausgewiesen werden.

Mit dem **Unterbestand beim Zugpersonal** müssen wir voraussichtlich bis August 2025 weiterhin kämpfen. Von den per 31. Oktober 2024 registrierten 1279 Aggressionen betreffen 75% das Zugpersonal, 10% fallen auf die Transportpolizei und das Sicherheitspersonal, die restlichen 5% fallen auf das Schalter-, Lok- und Reinigungspersonal. An der RV West war auch Jürg Hurni, unser langjähriger Gewerkschaftssekretär beim SEV, zu Gast. Er informierte über die GAV-Weiterentwicklung und die Lohnverhandlungen. Dass der GAV bis 2028 verlängert werden konnte und die BAR daran gekoppelt bleiben, ist eine gute Sache und gibt Stabilität. Bei den Lohnverhandlungen klaffen die Vorstellungen aktuell noch sehr weit auseinander. Genau in Brig wurde Jürg Hurni 1998 zum Kreisvertreter gewählt. Somit schliesst sich der Kreis, denn bald darf er den wohlverdienten Ruhestand geniessen. Ralph Kessler dankte ihm herzlich für seinen langjährigen Einsatz und seine grosse Unterstützung, auf die wir während der vielen Jahre zählen durften.

An den Regionalversammlungen West, Mitte und Ost war die **Weiterentwicklung des Zugpersonals** ein grosses Thema. Sowohl Kathrin Hugentobler (EPIC-Ownerin), als auch Reto Näf (Leiter Region Ost) und Eric Mugnisi (Leiter Region West) informierten uns darüber. 2025 werden 20 Klassen à 16 Mitarbeitende ausgebildet. Davon absolvieren 16 Klassen die Ausbildung KB Basis, 2 Klassen KB Starter (die neue Ausbildung) und 2 Klassen KB Frequenzerhebung. Spürbar ist der Trend zur Teilzeitausbildung. Es wird einen Versuch im Teilzeitmodell mit Fokus auf Wochenendeinsätzen geben.

Zu intensiven Diskussionen Anlass gab, dass der **IR 13** auf dem Streckenabschnitt St. Gallen-Sargans auf Selbstabfahrt umgestellt werden soll, sofern ab dem Fahrplanwechsel während drei Wochen gewisse Pünktlichkeits- und Anschlusskriterien nicht eingehalten werden. Wir fühlen uns erpresst, zumal diverse Probleme wie Ansteuerungszeiten von Barrieren, Einspurstrecken, zu kurze Umsteigezeiten in Sargans etc. hausgemacht sind. Hinzu kommt, dass ein Fernverkehrsdosto dieser Herausforderung überhaupt nicht gewachsen ist, zumal dieser Zug aus rein technischen Gründen 8 bis 12 Sekunden länger als ein Stadler-Fahrzeug braucht, bis er abfahren kann. Offensichtlich wird hier dem Zugpersonal für die Verspätungen der «schwarze Peter» untergejubelt.

Die Peko informierte über den Stand des Projekts **«Kundenorientierter Abfahrtsprozess (KoA)»**. Die Projektoberleitung hat nun entschieden, mit dem «automatischen Warten» weiterzugehen, und im nächsten Schritt wird man den angepassten Abfahrtsprozess (nur die Bereitschaftsmeldung) unter die Lupe nehmen. Ferner laufen jetzt die Ausschreibungen für den neuen Zug, der künftig den IC 2000 ersetzen soll. Die Peko haben sie mit ins Boot genommen. Diese sind auf die Züge gegangen, haben mit dem fahrenden Personal (ZP, LP) gesprochen und konnten die Anliegen eingeben. An der RV Ost war auch Franziska Schneider, die Leiterin der SEV-Rechtsschutzabteilung zu Gast. Sie informierte über Berufsschutz und Aggressionen und gab uns gute Tipps mit auf den Weg.

Den Abschluss bildete die **RV ZPV RhB**. Aus dem Verwaltungsrat wie auch der Geschäftsleitung gab es viele interessante Infos. Das Zugpersonal kämpft vielerorts mit grossen Lücken im Netz für Datenempfang, aber auch mit Nachschubschwierigkeiten der Uniform. Christoph Rudin, Leiter vertrauliche Meldestelle öV VMS, berichtete ebenfalls sehr spannend über seine Arbeit. Erfreulicherweise können die Vakanzen im Vorstand aufgefüllt werden. So wählten die versammelten Mitglieder Victoria Abt und Timon Wisler als Jugendvertreter RhB und Adrian Weibel definitiv als Koordinator RhB ZPV. Der ZPV gratuliert allen gewählten Vorstandsmitgliedern zu ihrer Wahl.

Ab 1. Januar 2025 gelten bekanntlich die neuen Strukturen ZPV. Somit fanden die RV bei den SBB-Sektionen heuer zum letzten Mal statt. Die Veranstaltungen waren jede für sich spannend und sehr gut organisiert. Der ZPV dankt allen organisierenden Sektionen für ihre grosse Mühe und ihr tolles Engagement.

UNTERVERBAND AS, BRANCHE PERSONENVERKEHR

Abschiede und Neuanfang in der Branchenleitung P

Medienstelle AS-Branche Personenverkehr. An der letzten Sitzung vom 20. November waren die Neubesetzung der ab 2025 vakanten Funktionen in der Leitung das wichtigste Geschäft.

Erfreulicherweise konnten mit René Näf in der Funktion als Protokollführer und mit Erich Habegger in der Funktion als Leiter der Branche P zwei Mitglieder gefunden werden, welche die Protokollführerin Diana Oertig und den Branchenleiter Clemens Cola ersetzen werden. Beide sind Mitglieder der Sektion AS Ost. Lange Zeit sah es danach aus, dass die Leitungsfunktion vakant bleiben würde. Erich Habegger hat sich erfreulicherweise anlässlich der Herbstversammlung der Sek-

tion dazu bereit erklärt, in guter gewerkschaftlicher Tradition die Leitung zu übernehmen. Er konnte sich als Gast an der Branchensitzung ein Bild über die Arbeitsweise in der Branche machen und die Mitglieder kennenlernen. Zusätzlich konnte er seine Wünsche und Vorstellungen präsentieren. Desgleichen hat René Näf an der Sitzung das Protokoll übungsweise und mit der Unterstützung von Diana Oertig erstellt. Er ist somit für die neue Aufgabe bereit.

Somit geben wir die Branche Personenverkehr beruhigt in neue Hände und wünschen allen Branchenmitgliedern frohe und besinnliche Festtage und einen guten Start ins neue Jahr.

PV OLTEN UND UMGEBUNG

Alles Gute Willi Christinat zum 100. Geburtstag



Heinz Bolliger. Am 23. November besuchten Susanne Kurz und Präsident Heinz Bolliger unseren Jubilar Willi Christinat und gratulierten ihm zu seinem hohen Geburtstag.

Willi wohnt mit seiner Ehefrau im Altersheim Brügglipark in Dulliken. Neben seiner Tätigkeit in der SBB-Werkstätte in Olten leitete er während zehn Jahren den Turnverein Trimbach und dokumentierte auch Jugend-

sportlager und Bergsteigerkurse. Vor allem das Skifahren war seine grosse Leidenschaft, die er an Kinder, Enkel und Urenkel weitergab.

Im Namen des PV Olten und Umgebung wünschen wir dem immer noch rüstigen Willi und seiner Gattin Julia, die beide bald das 70-Jahr-Jubiläum ihrer Ehe feiern können, von Herzen alles Gute.

PV BIEL

Herzliche Gratulation Anna Probst zum hohen Festtag



Robert Drewes. Am 7. November konnte Anna Probst ihren 100. Geburtstag feiern. Zu diesem hohen Festtag gratulierten Präsi-

dent Roger Schweizer und Vizepräsident Markus Kröppli mit einem Blumenstrauss.

Anna Probst lebt seit über sechzig Jahren in derselben Wohnbaugenossenschaft, und mit Hilfe ihres Sohnes und ihrer Tochter besorgt sie zu grossen Teilen ihren Alltag selbstständig. Ihr Ehemann, der im Bahnhof Biel/Bienne als Betriebsbeamter arbeitete, ist schon vor einigen Jahren verstorben. Dank ihrer beiden Rollatoren – einer für die Wohnung und einer für den Aussenbereich – kann sie sich trotz ihrem hohen Alter autonom bewegen und gelegentlich eine Bekannte im Quartier besuchen. Dazu meinte Anna Probst lächelnd, sie könne sich kaum ans Gesicht ihrer Ärztin erinnern.

Wir wünschen Anna Probst weiterhin alles Gute und eine schöne Adventszeit.

PV URI

Der Vorstand ist gut aufgestellt



Daniel Berner. Zur Herbstversammlung konnte Präsident Andreas Siegenthaler in Erstfeld 70 Sektionsmitglieder begrüssen. Einmal mehr wies unsere Versammlung somit eine hervorragende Beteiligung aus.

Die Traktandenliste konnte ordnungsgemäss abgearbeitet werden. Im Zentrum standen die Wahlen des Vorstandes für die Amtsperiode 2025–2028. Beisitzer Werner Jauch erklärte seinen Rücktritt. Der Präsident dankte ihm für die schöne Zusammenarbeit und überreichte ihm im Namen des Vorstands ein Präsent. Präsident Andreas Siegenthaler liess sich für eine letzte Amtsperiode noch einmal wählen. Die anderen Vorstandsmitglieder stellten sich wieder zur Verfügung. Konrad Gamm trat als Vizepräsident zurück, verbleibt aber als Beisitzer im Vorstand. Als neues Vorstandsmitglied konnte Peter Scheiber gewonnen werden. Er übernimmt

das Amt des Vizepräsidenten. Kassier Adolf Seholzer, Aktuar Daniel Berner und Beisitzerin Elsi Tresch wurden in ihren bisherigen Funktionen wiedergewählt. Somit ist der Vorstand des PV Uri für die nächste Amtsperiode wieder gut aufgestellt.

Im zweiten Teil durfte der Präsident zwei Gastreferenten der Kantonspolizei Uri zum Thema «Telefon- und Computerkriminalität» begrüssen. Sie gaben uns Einblick in das immer raffiniertere und perfektere Vorgehen im Bereich der Telefon- und Internetkriminalität. Ihre Botschaft lautete, nicht zu vertrauensvoll zu sein und keine persönlichen Daten, Passwörter usw. weiterzugeben. Mit diesem interessanten und informativen Referat endete der offizielle Teil unserer Versammlung. Danach liessen die Teilnehmenden den Anlass bei einem gemütlichen Zusammensein ausklingen.

Sektionen

14. 12. RPV Südostschweiz

Einladung Herbstversammlung. Gerne begrüsst euch der Vorstand nach längerer Zeit wieder einmal. Themen: Abstimmung über neue Statuten; vakante Ämter: Aktuar und GPK (Interesse? Melde dich gerne vorgängig); Neuigkeiten und Infos; Diskussion. Im Anschluss wird ein Imbiss serviert. Der Präsident bittet um eine sofortige An-/Abmeldung (Telefon oder WhatsApp) an Fabio, 079 369 04 09.

13 Uhr, Hotel Buchserhof, Buchs SG

8. 1. PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

9. 1. Pensioniertes Zug- und Lokpersonal Olten

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

14 Uhr, Güggü Bar, Olten

15. 1. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Wanderung Aarburg–Ruttigen–Olten. Bern ab 10.07 Uhr, Langenthal ab 10.44 Uhr; Aarburg an 10.59 Uhr. Kein Startkaffee. Wanderung Aarburg–Oftringen–Aarebrücke–Höfli–Ruttigen–Olten. Wandern leicht, +96/-113m, 6km, 2 Stunden. Dem Wetter angepasste Kleidung, evtl. Wanderstöcke. Mittagessen im Restaurant Träffpunkt im Ruttiger Alters- und Pflegeheim. Tagesmenü ca. CHF 22. Anmeldung bis 12. Januar an Jürg Anliker, 077 432 24 38, juerganliker@bluewin.ch.

Pensionierte

6. 1. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns immer am ersten Montag im Monat.

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

Agenda 15/24

UNSERE VERSTORBENEN

Aeschlimann Fritz; JG 1929; Meister, Bolligen Dorf, PV Bern.

Badertscher Frieda; JG 1930; Witwe des Fritz, Heimisbach, PV Bern.

Beutler Thomas; JG 1960; BizDev Ops Engineer L6, Port, PV Biel.

Bohli Gerhard; JG 1928; Bahnhofsvorstand, Schwerzenbach, PV Zürich.

Cartaro Filiberto; JG 1929; Betriebsbeamter, Thal, PV St. Gallen.

Frischknecht Doris; JG 1920; Witwe des Max, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Kupferschmid Elisabeth; JG 1932; Witwe des Werner, Oberburg, VPT BLS.

Loosli Hans Rudolf; JG 1966; Betrieb, Spezialist RCP, Solothurn, SEV Externe Mitglieder.

Müller Alois; JG 1927; Stellwerkbeamter, Zürich, PV Zürich.

Rüegg Hans-Peter; JG 1953; Gruppenleiter, Rorschach, PV St. Gallen.

Steiner Fritz; JG 1928; Zugführer, Spiez, VPT BLS.

Weber Otto; JG 1931; Burgdorf, VPT BLS.

Zürcher Ulrich; JG 1946; Handwerkmeister, Schmitten FR, PV Biel.

Hinweis:

Wegen dem neuen Datenschutzgesetz dürfen Todesanzeigen nur noch mit Genehmigung der Angehörigen publiziert werden (bitte an mutation@sev-online.ch oder zeitung@sev-online.ch), wenn die Verstorbenen nicht schon vorsorglich ihre Genehmigung zur Publikation erteilt haben.

Zeitung des SEV

Terminplan 2025

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

| | | | |
|-------|-------------|--------|---------------|
| Nr. 1 | 24. Januar | Nr. 9 | 11. Juli |
| Nr. 2 | 14. Februar | Nr. 10 | 29. August |
| Nr. 3 | 7. März | Nr. 11 | 19. September |
| Nr. 4 | 28. März | Nr. 12 | 10. Oktober |
| Nr. 5 | 17. April | Nr. 13 | 31. Oktober |
| Nr. 6 | 9. Mai | Nr. 14 | 21. November |
| Nr. 7 | 30. Mai | Nr. 15 | 12. Dezember |
| Nr. 8 | 23. Juni | | |

[Detaillierter Plan auf sev-online.ch](https://sev-online.ch)

RPV THURTAL

SBB Cargo im Umbruch

Willi Kessler. Am 16. November eröffnete Präsident Willi Kessler die Herbstversammlung in Weinfelden. Er durfte 17 Mitglieder sowie als Gäste SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn und Simon Müller von der Sektion RPV Winterthur-Schaffhausen begrüßen. Kassier Bruno Schmid meldete aktuell 56 Mitglieder in der Sektion.

In seinem Referat zu SBB Cargo schilderte Philipp Hadorn das schwierige Umfeld, in dem sich die Branche befindet. Das anstehende Projekt «G-ensis» wird für SBB-Cargo, ihre Mitarbeitenden und für die Kundschaft eine echte Herausforderung. Die Reorganisation hat zum Ziel, die Abläufe schlan-

ker, den Betrieb kostendeckender und die Angebote für die Kundschaft bezahlbarer zu machen. Die neue SBB Cargo wird weniger, aber höher qualifizierte Mitarbeitende im Rangier und der Leitung ausweisen. Dies bedeutet aber auch, dass das Personal multifunktionaler und flexibler werden soll. Zum Schluss merkte Philipp Hadorn an, es sei abzuwarten, ob sich das Handling der technischen und digitalen Zukunft auch in der persönlichen Lohnentwicklung positiv niederschlagen werde.

Nach einigen Fragen zu diesem Thema konnte Willi Kessler die gut besuchte Versammlung schliessen und wünschte allen einen schönen Abend.

PV LUZERN

Schlusswanderung

René Wolf. 22 Wanderinnen und Wanderer führen am 14. November um 8.06 Uhr mit dem Zug nach Merlischachen. Danach ging es zur Wirtschaft Gehren, wo der Kaffeehalt war. Von dort wanderten wir bei herbstlichem Wetter via die Allmig-Golf Küssnacht-Tal-St. Martin-Frohsinn-Hohle Gasse ins Bistro Bethlehem in Immensee.

Hier stiessen noch 7 Nichtwanderer zu uns. Im Bistro genossen wir das feine Mittagessen mit Desserts für jene, die gerne eines wollten. Am Nachmittag ging es dann mit dem Bus zurück nach Küssnacht und mit dem Zug nach Luzern.

Dem Organisator Peter Truttmann danken wir bestens für die Organisation.

IMPRESSUM

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

Auflage: 21 093 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 32 416 Ex.), WEMF-beglaubigt 10. Oktober 2023

Herausgeber: SEV, sev-online.ch

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

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

Abonnemente und Adressänderungen: SEV-àMitgliederdienste, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.

Inserate: Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch, sev-online.ch

Produktion: CH Regionalmedien AG
Druck: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 24. Januar 2025.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 14. Januar 2025, 12 Uhr.

Inserateschluss: 13. Januar 2025, 12 Uhr.

Vom Regenschirm bis zum Polo-Shirt, von der Umhängetasche bis zum Taschenmesser ...



In unserem **Online-Shop** findest du viele tolle SEV-Artikel.

Du kannst **NEU** deine Bestellungen per **Kreditkarte, PostFinance und Twint** bezahlen.



www.sev-online.ch/shop

FRET SNCF

Letzte Chance vor der Liquidation



Maïa Courtois, «Basta!»,
Artikel unter <https://urlz.fr/tiG2>,
bearbeitet von Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Französische Eisenbahner:innen führten am 21. November einen Warnstreik durch und kündigten für den 11. Dezember einen verlängerbaren Streik an. Sie sehen darin die letzte Chance, die drohende Zerschlagung und Privatisierung der SNCF-Gütertochter aufzuhalten. Diese Entwicklung ist auch aus Schweizer Sicht alarmierend.

Auf dem Rangierbahnhof von Sotteville-lès-Rouen (Seine-Maritime) wachsen zwischen Lokomotivgerippen Bäume. In dieser Gemeinde ist der Bähnler Stéphane Lachèvre aufgewachsen. Genau wie seine Eltern vor ihm. Die SNCF war der grösste Arbeitgeber für die 30 000 Einwohner:innen dieses Vororts von Rouen, nicht weit von Le Havre entfernt. Doch der Rangierbahnhof wurde 2010 geschlossen. «Ein Schock», erzählt der Lokführer. Seitdem ist der Rangierbahnhof von Sotteville «ein Lokfriedhof» geworden – für Züge, die am Ende ihrer Lebensdauer angelangt sind, aber auch für Züge in noch gutem Zustand, die die SNCF mangels ausreichender Transportaufträge nicht mehr braucht.

Viele Rangierbahnhöfe in Frankreich verkörpern diesen Niedergang des Schienengüterverkehrs. Dafür hatte die SNCF lange das Monopol, doch in den letzten Jahren ist er schrittweise zugunsten des Wettbewerbs geöffnet worden. Und nun holt der Staat zum Todesstoss aus: Die

SNCF-Gütertochter, die heute mit 4500 Mitarbeitenden noch die Hälfte des Bahngüterverkehrs in Frankreich fährt, wird per 31. Dezember abgewickelt.

In die Privatwirtschaft – ohne Garantien

Nach 28 Jahren treuer Dienste wird Stéphane Lachèvre für Fret SNCF keine Loks mehr führen. Ab dem 1. Januar 2025 werden er und seine 4500 Kolleg:innen automatisch in zwei neue Tochtergesellschaften überführt: 4000 kommen zu Hexafret, die sich dem Güterverkehr widmet, und 500 zu Technis, die sich um die Wartung von Lokomotiven kümmert. Für die Betroffenen ein Tauchgang ins Ungewisse. 15 Monate lang sollen ihre bisherigen Anstellungsbedingungen gleichbleiben, aber danach gibt es keine Garantien. Am 21. November führten die Gewerkschaften CGT, Unsa, Sud und CFTD einen Warnstreik durch in der Hoffnung, die Liquidation von Fret SNCF zu stoppen. Doch die Regierung und die SNCF-Direktion gingen auf ihre Forderungen nicht ein. Deswegen drohen die Gewerkschaften nun mit einem verlängerbaren Streik ab dem Abend des 11. Dezember. Ein Ultimatum.

Forderung nach einem Moratorium

Die Gewerkschaften fordern vor allem ein Moratorium für das Verfahren zur Auflösung von Fret SNCF, zudem ein Gesetz zur mehrjährigen Investitionsplanung für die Bahninfrastruktur und eine Debatte im Parlament über die Zukunft von Fret SNCF. Die Regierung beteuert, lediglich auf Vorgaben der EU zu reagieren. Blick zurück: Im Januar 2023 kündigte die Europä-

sche Kommission die Einleitung einer Untersuchung gegen den französischen Staat an wegen des Verdachts, dass er zwischen 2005 und 2019 unzulässige und nicht wettbewerbskonforme staatliche Beihilfen an Fret SNCF bezahlt habe. Die fraglichen Beihilfen, die allenfalls von Fret SNCF zurückerstattet werden müssen, belaufen sich auf 5 Milliarden Euro. Um diese hohe Rechnung nicht bezahlen zu müssen, kündigte im Mai 2023 der damalige Verkehrsminister Clément Beaune die künftige Aufteilung von Fret SNCF in zwei privatisierte Tochtergesellschaften an.

Für Julien Troccaz von Sud Rail ist das «politische Feigheit». Die Schlussfolgerungen der EU-Untersuchung seien noch gar nicht bekannt, und wenn sie mal vorlägen, bleibe noch genug Zeit, um die Rückzahlungsforderungen anzufechten, falls wirklich solche gestellt würden, betonen die Gewerkschaften. Dies gelte umso mehr, als die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Modells mit zwei privatisierten Tochtergesellschaften fragwürdig sei. Zudem hat sich mit einem Wechsel in der EU-Kommission eine Tür geöffnet: Seit dem 1. Dezember ist die Sozialistin Teresa Ribera, die seit 2018 als Umweltministerin in der spanischen Regierung den ökologischen Wandel vorangetrieben hat, die neue EU-Kommissarin für Wettbewerb und als «Exekutiv-Vizepräsidentin für einen sauberen, fairen und wettbewerbsfähigen Übergang» in der EU-Kommission die Hauptverantwortliche für den europäischen Green Deal. Die Gewerkschaften sind der Ansicht, dass die französische Regierung mit ihr über einen Kurswechsel verhandeln könnte.

Die Ungewissheit über das nächste Jahr führe

zu dem «Gefühl, dass alle im Stich gelassen werden», sagt Mikaël Meusnier, der seit über 20 Jahren Güterzüge führt und CGT-Gewerkschaftssekretär in Perpignan ist.

«Die älteren Eisenbahner denken, dass alles, was mit Fret SNCF gemacht wurde, ein Versuchslabor für das ist, was auch in den anderen Bereichen kommen soll», sagt Sébastien Mourgues, Zugbegleiter und Generalsekretär der CGT-Bahnbranche im Languedoc-Roussillon.

Staatliche Beihilfen in der Schweiz

«In der Schweiz praktizierte und vorgesehene Fördermittel zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sollten und dürfen bei Übernahme des EU-Rechtes unter Druck geraten», sagt Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, der bei SEV für das Dossier Cargo zuständig ist. «Sollte es anderslautende Interpretationen geben, gilt es dies vor Übernahme zu klären.» Zudem droht dem Schienengüterverkehr in der Schweiz auch durch die Reorganisation «G-ensis» bei SBB Cargo ein unverantwortbarer Abbau von Transportleistungen und Stellen. Der willfährige Vorschlag der Gruppe Gaillard, auf geplante zusätzliche Güterverkehrsförderung zu verzichten, verkennet übergeordnete Ziele in Sachen Klima und Verkehrspolitik. Doch im Parlament zeichnen sich Mehrheiten ab, die die gesellschaftliche und ökologische Bedeutung der Fördermittel für den Schienengüterverkehr anerkennen. ysa



SOWJETISCHE BUSHALTESTELLE

Omar Cartulano

Für Fotografinnen und Fotografen sind sie in den letzten Jahren ein beliebtes Fotosujet geworden: Bauten, die zu Zeiten der Sowjetunion entstanden sind. Man entdeckt solche Bauten in zahlreichen Fotobüchern und anderen Publikationen.

Dazu gehören auch Bushaltestellen. Ob farbenfroh, imposant oder minimalistisch, sie haben oft sehr futuristische Linien und einen hohen architektonischen Wert, liegen aber meist brach und scheinen dazu bestimmt zu sein, in Trümmern zu enden.

Es sind unglaubliche Beispiele des sowjetischen Modernismus. Die Bushaltestelle auf diesem Bild befindet sich in der armenischen Stadt Hradzan, der Hauptstadt der Provinz Kotajk. Sie wurde in den späten 1970er-Jahren gebaut.

?

QUIZ

Hast du genau gelesen?

1. Nächstes Jahr erhalten die Versicherten der PK SBB ...

- eine Beteiligung an den von der PK SBB erwirtschafteten Gewinnen.
- einen SBB-Miniaturzug.
- ein Schweizer Taschenmesser mit SBB-Pfeife.

2. Die Expertengruppe Gaillard will die Fördermittel streichen für ...

- die Beschaffung von Solarzügen.
- den Bau von Sporthallen für das Fahrpersonal.
- die Beschaffung von Elektrobussen.

3. Unser Kollege Jürg Hurni geht in Pension. Welcher Sportart widmete er sich wo in seiner Jugend?

- Hornussen in Biel.
- Fussball im Eisenbahner-Sportverein.
- Pingpong im Seeland.

4. Andrea Cosenza schreitet die Gleise ab auf der Suche nach ...

- Defekten und Systemfehlern.
- Pilzen, insbesondere nach Steinpilzen.
- Edelmetallen – mithilfe seines Detektors.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 14. Januar 2025** an:

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch
Im Internet: www.sev-online.ch/quiz
Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

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

Lösung des Quiz aus Nr. 14/2024:
b/a/b/c

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Franz Eggmann**, St. Gallen, Mitglied PV St. Gallen.

AUF DEN SPUREN VON ...

Andrea Cosenza, Streckenwärter bei der SBB

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Sie kontrollieren, ob die Gleise und die Signalanlagen in Ordnung sind, ob sie funktionieren und ob die Züge sicher fahren können: Die Streckenwärter, ein wenig bekannter, aber sehr wichtiger Beruf. Andrea Cosenza ist einer von ihnen. Seine Arbeit führt ihn immer noch zu Fuss entlang der Gleise, um deren Zustand mit eigenen Augen zu prüfen.

Wir treffen Andrea Cosenza bei sich zu Hause, denn er hat keinen Job, den man «live» verfolgen kann, indem man ihn auf der Suche nach einem zu behebbenden Defekt auf den Gleisen begleitet. Andrea ist nämlich Streckenwärter bei der SBB, d. h. er und seine Kollegen kümmern sich um alles, was das Schienennetz und die Sicherheitsanlagen betrifft. Jeden Tag inspiziert er zwischen neun und dreizehn Kilometer Gleis zu Fuss, trägt allfällige Mängel in eine Datenbank ein und prüft, ob die bereits bekannten stabil geblieben sind, oder ob sie sich verschlechtert haben. «Je nach Gefährlichkeit

und Schaden geben wir Anweisungen, wie der Verkehr weitergehen soll», erklärt er, «bei schwerwiegenden Schäden alarmieren wir den Pikettdienst.»

Akribische Arbeit nicht ohne Risiko

Während wir uns unterhalten, erhält Andrea Cosenza einen Anruf vom Anlagenverantwortlichen, der ihn um nähere Details zu den am Morgen gefundenen Mängeln bittet. Dann zeigt er mir das Diagramm, auf dessen Grundlage er am Morgen gearbeitet hat: ein Wirrwarr von Linien, die den Bahnhof Bellinzona darstellen, wie er erklärt. «Man muss genau wissen, was man tut und wo man sich befindet, wenn man aufgefordert wird, die Gleise zu verlassen. Der Bahnhof Bellinzona ist vielleicht einer der schwierigsten, es gibt nicht viele Fluchtwege», erklärt Andrea.

Damit die Strecke gefahrlos inspiziert werden kann, muss sie gesperrt werden: «Auf meiner Kontrolltour entscheide ich, welche Sperren für mich am einfachsten sind. Ich kann verlangen, dass ein Zug angehalten wird. Aber sobald sie mich anrufen, muss ich das Gleis räumen. Hier geht es um Sekunden, also ist es sehr



VERONICA GALSTER

wichtig, den Überblick zu haben, um zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein.»

Worin genau besteht die Arbeit? Streckenwärter kontrollieren Weichen mithilfe von Weichenmessgeräten; überprüfen die Grenzwerte; inspizieren die fachgerechte Durchführung von Reparaturarbeiten; und sie beurteilen, ob eine Situation stabil bleibt oder sich verschlechtert. Die Informationen werden dann an den Anlagenverantwortlichen weitergeleitet, der sich um die Behebung der Mängel kümmert.

Andrea Cosenza erklärt, dass es seit einigen Jahren Bestrebungen gibt, die visuelle Inspektion zu Fuss durch ein Computersystem zu ersetzen, das die Mängel mithilfe einer Kamera feststellt. Im Moment sind es aber noch er und seine Kollegen, die die zu inspizierenden Strecken begehen. Eine Arbeit, die weitgehend allein und nicht ohne Risiko ausgeführt wird, obwohl er von «kontrolliertem Risiko» spricht. Im Tessin sind die Streckenwärter auf zwei Standorte verteilt, einen in Balerna und einen (den von Andrea Cosenza) in Biasca: «Normalerweise kontrollieren wir vom Ceneri bis Airolo. Es kann aber auch vorkommen, dass wir in den Sottoceneri geschickt werden, und umgekehrt

Kollegen von dort hierher kommen. In diesem Fall wird man jedoch immer von jemandem begleitet, der die Strecke gut kennt.»

Die Bedeutung der Gewerkschaft

«Ich bin Mitglied des SEV, seit ich bei der Bahn bin. Unser Unternehmen gehört bezüglich der Arbeitsbedingungen zu den besten in der Schweiz, aber ich bin mir bewusst, dass dies auch dem zu verdanken ist, was die Sozialpartner im Laufe der Jahre ausgehandelt und erreicht haben. Nur mit der Gewerkschaft können wir die aktuelle Situation verbessern oder zumindest aufrechterhalten», sagt Andrea Cosenza.

Nicht nur arbeiten

Seine Leidenschaften sind Skifahren und Angeln, aber jetzt hat er zwei kleine Kinder (2 und 5), darum lässt er seine Hobbys ruhen: «Ich bin in Airolo geboren, ich hatte im Winter fast immer Skier an den Füßen. Nun vertraue ich darauf, dass wir, wenn die Kinder älter sind, zusammen Ski fahren können, auch wenn meine Frau kein grosser Skifan ist.» Zudem liebt er gute Weine, die er auf Reisen zu Weinbergen in der ganzen Welt direkt bei den Erzeugern entdeckt.

SOZIALE BAHN

Bertschy

