



SEV Nr. 2

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



MICHAEL SPAHR

GÜTERVERKEHR

Es gibt eine Vision!

Editorial von Philipp Hadorn,
Gewerkschaftssekretär SEV,
Leiter Team Cargo

▶ S. 3

Der Güterverkehr ist volatil. Gute Stimmung bei Konsumierenden und Investierenden lässt Warenrollen – auf Strasse und Schiene. Aktuell erleben wir eine kurzzeitige Flaute. Prognosen für die kommenden zwei Jahrzehnte gehen aber von rund 40% Wachstum aus. Seit Langem fordert der SEV, den Anteil auf der Schiene zu vergrössern – mit Blick auf Klima, Verkehr und Beschäftigung.

Seit jeher schreibt SBB Cargo Defizite. Bereits früher als vollintegrierter Teil der SBB, in gut 20 Jahren zunehmender Verselbständigung und auch in der aktuellen Phase der faktischen Reintegration in den Konzern. Verschiedene Konzepte wurden erprobt, Reorganisationen reihten sich unvollendet aneinander, Experimente mit privaten Partnern in der Eignerschaft scheiterten. Drei Konstanten sind geblieben: Mengenreduktion, Personalabbau und Defizite.

Es ist kaum zu bestreiten: Güterverkehr auf der Schiene ist ein Wilensakt, und die Bevölkerung der Schweiz wünscht sich im Binnenverkehr das Gleiche, was sie an der Urne mit der Alpen-Initiative deutlich zum Ausdruck brachte: eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Es ist auch offensichtlich: Die Unternehmen, die Transportaufträge vergeben, und ihre Kundschaft sind nicht bereit, Transportkosten vollständig zu tragen. Gütertransport wird auf der Strasse günstiger als auf der Schiene verrechnet. Die Wahl liegt auf der Hand. Darum ist der Schienengüterverkehr im Sinkflug, ausser im Transitverkehr dank staatlicher Verlagerungsmassnahmen.

SBB Cargo plant mit G-ensis den reaktiven Weg fortzuführen: Prozesse verschlanken, Angebote und Rollmaterial reduzieren und harmonisieren, Verkehr verlieren, Personal abbauen – wegen Konjunkturflaute bereits rund 80 Voll-

zeitstellen im laufenden Jahr, insgesamt rund ein Fünftel bis 2030 ... Und immer mit der realitätsfremden Hoffnung, einmal die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen.

Der SEV aber plant Teilhabe von SBB Cargo: am Wachstum, am technischen Fortschritt, am Know-how, an Personalentwicklung und -aufbau, an der Lösung zur Erreichung der Klimaziele durch eine ultimative Verlagerung.

Nun gilt es zu entscheiden, ob auch in Zukunft Kahlschläge nach dem realitätsfremden Prinzip Hoffnung umgesetzt werden, oder ob vereint dafür gekämpft wird, dass ein gut organisierter Schienengüterverkehr als Teil des Service public in Zukunft seine unbestrittene Systemrelevanz fair finanziert unter Beweis stellen kann.

Diese plausible Vision gilt es nun sichtbar zu machen – und daran zu erinnern, dass dank unserem GAV niemand um seinen verdienten Lohn fürchten muss.

Gefährliche Politik

SEV-Präsident Matthias Hartwich über globale politische Entwicklungen.

2

EU-Abkommen

Sonder-DV des SGB: Löhne und Service public müssen geschützt werden.

5

Teilzeitarbeit

Der Wunsch nach mehr Teilzeitarbeit und die Tücken des Arbeitszeitgesetzes.

7

BL & SO lehnen Mindestlohn ab

Im Kanton Solothurn erhalten Arbeitnehmende weiterhin keinen Mindestlohn von 23 Franken pro Stunde, wie von SP, Juso und Gewerkschaftsbund in einer Volksinitiative gefordert. Diese wurde am Sonntag mit 58,0% Neinstimmenanteil abgelehnt. Auch im Baselbiet wurde gleichentags eine Initiative der Gewerkschaft Unia für einen Mindestlohn von 22 Franken pro Stunde mit 51,4% Neinstimmenanteil verworfen. Somit bleibt Basel-Stadt der einzige Kanton in der Deutschschweiz, der einen Mindestlohn (von 22 Fr./Std.) hat – neben den Kantonen Genf, Jura, Neuenburg und Tessin.

3 x mehr Sonntagsverkäufe?

Die Wirtschaftskommission des Nationalrats (WAK-N) hat Ende Januar einem Vorstoss des Kantons Zürich zugestimmt, der die Zahl der Sonntagsverkäufe von aktuell 4 auf 12 Tage ausweiten und damit monatliche Sonntagsöffnungen ermöglichen will. «Die Verdreifachung der Sonntagsverkäufe gefährdet die Gesundheit der Beschäftigten und stellt einen Angriff auf den arbeitsfreien Sonntag dar», schreibt der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB). «Und sie missachtet demokratische Entscheide, lehnt doch die Bevölkerung Sonntagsverkäufe in Abstimmungen regelmässig ab.» Der SGB fordert deshalb ein «ein klares Nein zu diesem unsozialen Vorhaben».

Personalmangel im Sozialbereich

Die Gewerkschaft VPOD schlägt Alarm: «Die Personalknappheit im Sozialbereich hat ein kritisches Mass erreicht und droht die soziale Versorgung der Bevölkerung zu gefährden.» Der VPOD verweist auf eine am 4. Februar publizierte Studie von SAVOIR-SOCIAL und SASSA. Besonders kritisch ist die Situation in der ambulanten familienergänzenden Kinderbetreuung, der stationären Kinder- und Jugendhilfe oder im Bereich Migration und Asyl. Aber auch in den übrigen Arbeitsfeldern wechseln im Vergleich zu anderen Branchen überdurchschnittlich viele Beschäftigte nach kurzer Zeit die Stelle oder verlassen den Sozialbereich ganz. Hauptgründe dafür sind tiefe Löhne, eine hohe Arbeitsbelastung bei knappen zeitlichen und personellen Ressourcen, mangelnde berufliche Entwicklungsmöglichkeiten und Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die geringe gesellschaftliche Anerkennung dieser Berufe.



MICHAEL SPAHR

MATTHIAS HARTWICH

«Sie sind wie pervertierte Robin Hoods»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Matthias Hartwich hat vor zwei Jahren das Amt des SEV-Präsidenten übernommen. In diesen beiden Jahren ist viel passiert. Gerade die letzten Wochen geben wieder zu denken.

Matthias, seit der Machtübernahme von Donald Trump in den USA erleben wir bewegte Wochen. Es begann bereits mit der Amtseinführung, als Elon Musk den Hitlergruss zeigte. Was hat das bei dir ausgelöst?

Als in Deutschland Geborener ist das extrem widerwärtig zu sehen. Auch in Deutschland gibt es eine Partei, die den Hitlerfaschismus relativiert und mit Musk gemeinsam Wahlkampf betreibt. Das ist abstoßend, weil sich Leute wie Musk nicht nur in den USA, sondern in ganz Europa in die Politik einmischen, nicht nur jetzt bei den Bundestagswahlen in Deutschland. Wir erleben Grenzüberschreitungen, die wir vor wenigen Jahren für undenkbar gehalten haben.

Parteien, die auf Autorität statt Demokratie setzen, haben in ganz Europa Aufwind. In Italien sind sie an der Macht, in Österreich kommen sie wahrscheinlich bald an die Macht. In den Niederlanden sind sie stärkste Partei, und in Schweden kontrollieren sie quasi die Regierung. Auch in Frankreich und Deutschland sind sie auf dem Vormarsch. Was bedeutet das für uns Gewerkschaften?

Gewerkschaften betreiben nicht Parteipolitik, aber diese Situation ist bedrückend. Rechtsextreme Parteien stehen in den meisten Fragen genau für das Gegenteil von dem, für das wir als Gewerkschaften eintreten. Diese Leute wollen die Gesellschaft entsolidarisieren. Wir wollen Solidarität, das Miteinander statt das Gegeneinander, für das diese Leute stehen. Sie sind für Liberalisierung, Privatisierung und schützen die Reichen statt die Armen. Sie sind wie pervertierte Robin Hoods: «Nehmt es von den Armen, gebt es den Reichen.» Steuergeschenke für Superreiche, höhere Krankenkassenbeiträge, Steuern und Abgaben für die Masse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Zugleich: Sie jammern ständig, man dürfe nichts mehr sagen. Das reden sie in jedes Mikrofon, in jede Kamera, um dann

mit Ungeheuerlichkeiten die Meinungsfreiheit zu missbrauchen und zu untergraben.

In der Schweiz gibt es schon lange eine Regierungsmehrheit aus Mitte und Rechts. Diese Allianz polarisiert und ist immer weniger kompromissbereit, wie die Versuche, die Finanzierung der vom Volk beschlossenen 13. AHV zu hintertreiben, zeigen. Früher ist man eher aufeinander zugegangen. So ist die AHV nur entstanden, weil Rechte und Linke das Sozialwerk zusammen entwickelt haben. Wie beurteilst du die Situation hier?

Eine rechtsbürgerliche und liberale Regierung, wie sie die Schweiz kennt, ist weit entfernt von einer faschistischen Regierung. Anders als in manchen Gegenden Deutschlands oder anderen europäischen Ländern muss ich hier keine Angst um das Leben einer Freundin oder eines Freundes mit dunkler Haut haben, wenn er oder sie abends ausgeht. Doch die neoliberale Politik der letzten 40 Jahre hat wie überall in Europa auch in der Schweiz Spuren hinterlassen. Auch hier hat eine Umverteilung von unten nach oben stattgefunden: Der Anteil der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer am Volkseinkommen ist auch hier gesunken. Rechtsextreme Parteien kritisieren aber nicht das Wirtschaftssystem, sondern sie suchen Sündenböcke. Sie geben den Migrantinnen und Migranten die Schuld an allem, was nicht gut läuft. Ich glaube, dass die Schweiz nicht in Gefahr ist, faschistisch zu werden. Wir müssen aber auch hier den Neoliberalismus stoppen, denn er ist die Ursache der gesellschaftlichen Fehlentwicklungen. Es geht nicht so sehr um Parteien, sondern um ein Umdenken: Extremer Reichtum ist fast nie das Ergebnis von Fleiss und harter Arbeit, sondern fast immer von Erben, Spekulation und Steuergeschenken.

Kürzlich in einer Umfrage einer Tageszeitung zum Thema Sparmassnahmen sahen Schweizerinnen und Schweizer an vielen Orten Sparpotenzial, aber kaum im öffentlichen Verkehr. Sind wir also im öV auf der sicheren Seite, wenn es um Einsparungen und Einschränkungen geht?

Leider ist niemand jemals sicher vor Liberalisierungswütigen Leuten, ausser er oder sie ist Grosserin oder Multimillionär. In Teilen der EU-Kommission sind Liberalisierung und Privatisie-

rung schon fast religiös verehrte Dogmen. Das gilt leider auch für den öV, besonders für den Eisenbahnverkehr, sowohl beim Güter- als auch beim Personenverkehr. In unseren Nachbarländern werden die Bahnen quasi zerschlagen, der Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse verlagert und die Privatisierung und Liberalisierung vorangetrieben, obwohl alle Studien zeigen, dass diese Konzepte überall krachend gescheitert sind. Für diese Fehler zahlen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler dann einen hohen Preis und die Umwelt erst recht. Wo privatisiert und liberalisiert worden ist, muss die Bevölkerung für die marode Infrastruktur aufkommen und leidet unter schlechten, unpunktlichen und unwirtschaftlichen Angeboten. In der Schweiz ist die Ausgangssituation besser, unter anderem, weil Kooperation Vorrang vor Konkurrenz hat. Das heisst nicht, dass die Begehrlichkeiten nicht da sind. Die mögliche Öffnung des internationalen Personenverkehrs ist ebenso riskant wie die Versuche der Finanzministerin, im regionalen Personenverkehr Geld einzusparen. Letzteres würde bedeuten, dass entweder das Angebot und die Qualität oder die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten schlechter werden – oder beides. Wir müssen also auch hier wachsam bleiben.

Du hast vor zwei Jahren, als du das Amt des SEV-Präsidenten angetreten hast, gesagt: «Ohne Reibung keine Funken.» Das heisst, wir müssen kämpferisch sein, um das Feuer der Leidenschaft für unsere Branche zu entfachen. Was sagst du heute?

Kampf ist ja kein Selbstzweck. Ein Feuer kann wärmen und Licht in der Nacht geben, aber es kann auch ausser Kontrolle geraten und das Erworbene zu Asche verbrennen. Als demokratische Organisation brauchen wir den Diskurs, die Auseinandersetzung nach innen und aussen, aber auch die Fähigkeit, Kampagnen und Kämpfe erfolgreich zu führen, um die Ziele unserer Mitglieder zu erreichen. Glücklicherweise ist das wichtigste Ziel unserer Mitglieder auch ganz im Sinne der Schweizer Bevölkerung, nämlich einen qualitativ hochwertigen öV zu liefern. Das hat seinen Preis und braucht gesellschaftliche Auseinandersetzung. Da sind wir als SEV jeden Tag gefordert. Und wenn es nötig ist, schlage ich dafür gern Funken; dann muss man manchmal eben auch der sein, der das Feuer entfacht.

SBB CARGO

Nein zum Abbau von Personal und Verkehr

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Unter dem Titel «Personalplanung SBB Cargo» hat die SBB-Gütertochter am 3. Dezember die Verhandlungsgemeinschaft (VG) von SEV, Transfair, VSLF und KVÖV über den geplanten Abbau von rund einem Fünftel des Personals bis 2030 informiert. Nun fordert die VG die Sistierung des Stellenabbaus und der ganzen Reorganisation «G-ensis». «Denn damit würden die Weichen falsch gestellt», unterstreicht der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn.

Der Personalabbau ist nur eine der Massnahmen von «G-ensis», mit denen das Unternehmen seine Kosten um 60 Mio. Franken pro Jahr senken will, um sein derzeitiges strukturelles Defizit zu beseitigen und seine Reinvestitionsfähigkeit wieder herzustellen. Weil in den letzten Monaten durch eine Konjunkturschwäche Verkehre weggefallen sind, will SBB Cargo bereits dieses Jahr 80 Vollzeitstellen abbauen.

Weiter will SBB Cargo das Netz des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) «optimieren» durch eine Reduktion der Anzahl Bedienpunkte, flexiblere Bedienzeitfenster, bessere Lokumläufe und grössere Transportmengen. Das alte Rollmaterial soll durch zeitgemässere, unterhaltsarme Fahrzeuge weniger Typen und in geringerer Zahl ersetzt werden. Automatisierung und Digitalisierung sollen weitere Effizienzgewinne bringen.

Zweitens will SBB Cargo dank höherer Preise jährlich rund 50 Mio. Franken mehr einnehmen. Dabei sind Abgänge von Kunden bereits einkalkuliert. SBB Cargo rechnet damit, dass durch die Preiserhöhungen und die Reduktion des EWLV-Netzes bis zu 15% des Transportvolumens an die Strasse verloren gehen.

Drittens hofft SBB Cargo auf Beiträge des Bundes, die das revidierte Gütertransportgesetz vorsieht, welches der Ständerat im September bereits gutgeheissen hat und das im März in den Nationalrat kommt. Jedoch sind diese Beiträge befristet.

Eigenwirtschaftlichkeit ist unrealistisch

Die VG beantragte ein Konsultationsverfahren und nahm am 10. Januar Stellung zur Reorganisation. In ihrem Brief kritisiert sie vor allem das unrealistische Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit. «Die SBB Cargo AG hat seit ihrer Gründung im Jahr 1999 mit zahlreichen Reorganisationen immer wieder Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt, aber nie erreicht», erklärt Philipp Hadorn, der beim SEV für das Dossier Cargo verantwortlich ist. «Der Grund dafür ist, dass der Güterverkehr auf der Strasse seine Kosten nur eingeschränkt tragen muss und deshalb einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn genießt.»

Bei den Reorganisationen führte der sukzessive Abbau des EWLV-Netzes dazu, dass der Anteil von SBB Cargo am Gesamtvolumen des Güterverkehrs in der Schweiz laufend schrumpfte. Die geplante weitere Reduktion



des EWLV-Netzes sieht der SEV deshalb sehr kritisch, ebenso den Abbau von Personal und Rollmaterial. «Zwar unterstützt und anerkennt der SEV die Anstrengungen seitens SBB und SBB Cargo, vom Bund zusätzliche Mittel für den Schienengüterverkehr zu bekommen, doch ist die Befristung der Subventionierung falsch, weil der EWLV eben nie eigenwirtschaftlich funktionieren kann», führt Hadorn aus. Darum sind für den SEV unbefristete Subventionen nötig – und auch mehrheitsfähig. Denn auch die Schweiz muss Klimaziele erreichen, und dazu leistet der klimaschonende Güterverkehr auf der Schiene einen wertvollen Beitrag.

Personalabbau nicht zielführend, sondern schädlich

Wie mit dem Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit schießt SBB Cargo auch beim Personalabbau über ein nachvollziehbares Ziel hinaus. Die VG hält in ihrer Stellungnahme fest, dass die Personalbestände schon heute ausgedünnt sind, sodass die geplanten Stellenaufhebungen oder Nichtbesetzungen offener Stellen rasch zu Personalengpässen führen dürften. «Schon heute gibt es Anzeichen, dass Mitarbeitende unter der aktuellen Arbeitslast sehr leiden, was zu Risiken und zusätzlichen Ausfällen führt», unterstreicht Hadorn. Zu befürchten ist zudem ein Know-how-Verlust, der das Unternehmen später teuer zu stehen käme, wie schon bei früheren Reorganisationen. Auch im Hinblick auf die laufende Digitalisierung und Automatisierung ist vor einem voreiligen Personalabbau zu

warnen, bevor sich die neuen Arbeitsprozesse und Techniken nachweislich als praxistauglich erwiesen haben.

Projekt «G-ensis» muss sistiert werden

«Die vorgeschlagenen Abbaumassnahmen sind nicht einmal kurzfristig zielführend – geschweige denn für einen Ausbau des Bahnanteils am Gütertransport in der Schweiz. Darum braucht es eine Sistierung sämtlicher Restrukturierungsmassnahmen und der Umsetzung von «G-ensis», fasst Philipp Hadorn zusammen und ergänzt: «Die aktuelle konjunkturelle Schwäche muss und kann mit anderen Mitteln abgedeckt werden.» Die Stellungnahme der VG gipfelt in der Warnung: «Bei einer Umsetzung der vorgesehenen Transformation sind wir nicht in der Lage, die erwartbare und existenzgefährdende korrosive Energie in der Belegschaft zu reduzieren und die Umsetzungsmassnahmen zu unterstützen.»

SBB Cargo antwortete am 15. Januar, am eingeschlagenen Weg festhalten zu wollen, erklärte sich aber bereit, «insbesondere die Fläche der Produktion noch einmal näher zu betrachten» und den Zeitplan zu verlängern, um mit der VG deren Fragen zu klären. Weiter will SBB Cargo «in allen Bereichen die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten für eine Weiterbeschäftigung in Betracht ziehen» und «den Stellenabbau selbstverständlich sozialverträglich gestalten. Dabei suchen wir auch den Austausch innerhalb der SBB oder mit Partnerbahnen.»

Siehe auch Editorial auf Seite 1.

+

-

Im vierten Quartal 2024 verzeichnete der Schienenpersonenverkehr in der Schweiz erneut einen Rekord mit 5,89 Mia. Personenkilometern (4,5 % mehr als im vierten Quartal 2023), wie der VöV mitteilt. Mit 2,88 Mia. Nettotonnenkilometern **konnte zudem der Schienengüterverkehr leicht zulegen:** um 0,8% gegenüber dem Vorjahresquartal und um 5,0% gegenüber dem dritten Quartal 2024. Ob seine negative Entwicklung der letzten Monate definitiv vorbei ist, muss sich erst noch zeigen.

Der **Bundesrat** hat die im September vorgestellten **Sparmassnahmen gemäss Vorschlägen der Expertengruppe Gaillard** im Umfang von 2,7 Mia. Franken für 2027 und von 3,6 Mia. für 2028 in die Vernehmlassung gegeben. Für den SGB sind sie unverhältnismässig und setzen zu einseitig (über 90 %) bei den Ausgaben an. Sie treffen auch den regionalen Personenverkehr (aber nicht mehr die Förderung alternativer Antriebe), den Bahnausbau und grenzüberschreitende Nachtzüge.



Der Schienenpersonenverkehr erzielte im vierten Quartal 2024 einen neuen Spitzenwert.

RENÉ ZÜRCHER antwortet

Fragwürdige Selbstabfahrt

Auf dem IR 13 im Rheintal will die SBB dem Kundenbegleitpersonal die Aufgabe wegnehmen, dem Lokpersonal die Abfahrterlaubnis zu geben, wenn die Pünktlichkeitsziele verfehlt werden. Die Selbstabfahrt soll die Zugpünktlichkeit steigern. Was sagt der SEV dazu?

Der Zugabfahrtsprozess ist aus Sicherheitsgründen extrem wichtig für die Kund:innen und das gesamte Personal, das entlang des Zuges arbeitet, beispielsweise Gepäck oder Fahrräder aus- und einlädt. Die Verantwortung dafür, sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist, würde wie im Regionalverkehr allein beim Lokpersonal liegen. Im Regionalverkehr sind die Züge aber in der Regel kürzer und nicht länger als 300 Meter, was im Fernverkehr häufig der Fall ist.

Die Abfahrterlaubnis ist ein sensibles Thema, erst recht seit dem tragischen Tod eines Kollegen bei einer Zugabfahrt in Baden im Jahr 2019. Seit dieser Tragödie wurden die Abläufe für bestimmte Fahrzeugtypen (IW IV und IC2000) angepasst, um das Risiko so weit wie mög-

lich zu senken. Der Rest der SBB-Flotte ermöglicht technisch eine Fahrt ohne Eingreifen der Kundenbegleiter:innen, aber eine gute Sicht entlang der ganzen Zugskomposition ist ein klarer Sicherheitsgewinn. Es wäre fahrlässig, Sicherheit und Pünktlichkeit gegeneinander auszuspielen.

Andere Kriterien, die die Pünktlichkeit beeinträchtigen können, sollten nicht ausser Acht gelassen werden. Darüber hinaus ist ein Vergleich der Haltezeiten der SBB-Züge mit jenen der SOB-Züge ein Vergleich zwischen Äpfeln und Birnen. Denn das Rollmaterial der beiden Bahnen – die Stadlerzüge der SOB und die Alstom/Bombardier-Fahrzeuge der SBB – sind nicht vergleichbar, was ihre Reaktivität beim Schliessen der Türen oder beim Lösen der Bremsen betrifft.

Parallel dazu arbeitet die SBB am Projekt «Kundenorientierter Abfahrtsprozess (KOA)», das keinen direkten Zusammenhang mit den Plänen beim IR13 hat.

René Zürcher ist Gewerkschaftssekretär SEV und Dossierverantwortlicher SBB Personenverkehr. Hast du eine Frage an ihn oder an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.



PEKO-NACHWAHLEN

Kandidaturen melden bis 11. März

Susanne Oehler und Markus Fischer
susanne.oehler@sev-online.ch

SBB und SBB Cargo haben die Nachwahlen in die Personalkommissionen gestartet. Gesucht sind Kandidierende für vakante Sitze in folgenden Peko:

- **Peko Division Markt Personenverkehr:** Wahlkreis Markt Support (1 Sitz).
- **Peko Fläche Markt Personenverkehr:** Markt VS/VGB Zürich West (1 Sitz); Markt VS/VGB Léman Ost (1 Sitz).
- **Peko Division Produktion Personenverkehr:** Wahlkreis UHR (1 Sitz); Wahlkreis TPO (1 Sitz).
- **Peko Fläche Produktion Personenverkehr:** BP-KB (1 Sitz);

UHR SAN RZA (1 Sitz); UHR SAN Genf (1 Sitz); UHR Werke Yverdon (1 Sitz); Support Bellinzona & Pollegio (1 Sitz); Support Produktion SUP (1 Sitz); BP-Cleaning Region Mitte/Süd (1 Sitz); BP-Zugführung Mitte/Süd (1 Sitz); BP-Zugführung Ost (1 Sitz).

- **Peko Division Infrastruktur:** Wahlkreis Support: I-SQU, I-HR, I-F, I-DET (1 Sitz).
- **Peko Fläche Infrastruktur:** Fahrplan und Betrieb (FUB): Betriebsführung Region Mitte (1 Sitz, garantiert für Bahnverkehrsleitung); Betriebsführung Region Süd (1 Sitz); Intervention Region West (1 Sitz); Intervention Region Ost (1 Sitz). Verfügbarkeit und Unterhalt (VU): Überwachung I-VU-UEW (1 Sitz). Einkauf, Supply Chain und Produktion: Baustellensicherheit I-ESP-BSI

(1 Sitz). Energie I-EN, Finanzen I-F, Human Resources I-HR, Sicherheit/Qualität/Umwelt I-SQU, Divisionsentwicklung I-DET (1 Sitz).

- **Peko Division Konzernbereiche/Immobilien:** Wahlkreis KB/IM (1 Sitz für IT reserviert).
- **Peko Fläche Immobilien Facility Management:** Wahlkreis IM-FM-Mitte (1 Sitz).
- **Peko Fläche SBB Cargo:** Fläche West (2 Sitze); Fläche Mitte (2 Sitze); Fläche AM (1 Sitz); Aarepark (1 Sitz).

Wer kann kandidieren?

Um kandidieren zu können, muss man in einem der betroffenen Wahlkreise angestellt sein, dem GAV SBB/



SBB Cargo unterstellt sein, in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis stehen, eine allfällige Probezeit beendet haben und einen Beschäftigungsgrad von mindestens 50 % haben.

Wie kandidieren SEV-Mitglieder?

SEV-Mitglieder müssen keine Unterschriften einreichen, sofern sie vom SEV vorgeschlagen werden. Interessierte SEV-Mitglieder melden sich bitte möglichst bald, aber **spätestens bis zum 11. März** beim Präsidium ihres SEV-Unterverbands oder bei den SEV-Divisionsverantwortlichen unter **peko-sbb@sev-online.ch**

Dies ist die neue gemeinsame Mailadresse der SEV-Divisionsverantwortlichen für die Peko-Wahlen. **Elektronische Anmeldung bei der SBB bitte erst nach Abstimmung mit dem Unterverband oder SEV.**

Die Wahlen koordiniert beim SEV neu Susanne Oehler. Zuständig für die einzelnen Divisionen sind: René Zürcher für Markt und Produktion Personenverkehr, Michael Buletti für die Infrastruktur, Susanne Oehler für Konzernbereiche/Immobilien und Philipp Hadorn für SBB Cargo.

Warum kandidieren?

Die Arbeit der Peko ist wichtig, denn sie sorgen zusammen mit der Gewerkschaft dafür, dass die GAV-Regeln korrekt eingehalten und umgesetzt werden. Und die Peko-Mitglieder können die Anliegen ihrer Kolleg:innen direkt bei den Chefs zur Sprache bringen. Die Peko-Mitglieder kommen mit vielen Kolleg:innen in Kontakt und erhalten tieferen Einblick ins Unternehmen. *Weitere Infos zu den Peko gibt es im Intranet SBB/SBB Cargo.*

LINK ZUM RECHT

Einvernehmliche Beendigung des Arbeitsvertrags

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

Was ist zu beachten, wenn mein Arbeitgeber mir eine Austrittsvereinbarung vorschlägt?

In den meisten GAV, die der SEV ausgehandelt hat, gibt es strenge Vorgaben für Entlassungen. Oft sieht der GAV vor, dass eine Verwarnung mit einer Kündigungsandrohung ausgesprochen werden muss, bevor es zu einer ordentlichen Kündigung (mit Beachtung der Kündigungsfrist) kommt. Zudem gibt es im Obligationenrecht Schutzfristen gegen Entlassungen für Personen, die arbeitsunfähig sind. Um diese Bestimmungen zu umgehen, schlagen Arbeitgeber manchmal ihren Mitarbeiter:innen die Unterzeichnung einer Austrittsvereinbarung vor. Ist diese Praxis legal? Und worauf müssen Arbeitnehmende in einem solchen Fall achten?

Art. 341 Abs. 1 OR besagt, dass während der Dauer des Arbeitsverhältnisses und eines Monats nach dessen Beendigung der Arbeitnehmer nicht auf Forderungen verzichten kann, die sich aus unabdingbaren Bestimmungen des Gesetzes oder eines GAV ergeben. Das bedeutet aber nicht, dass die Parteien den

Vertrag nicht aufheben können, wenn beide es wollen. Das Bundesgericht hält dies in einem Urteil von 2022 fest (8C_176/2022). Es ist also möglich, eine Austrittsvereinbarung auszuhandeln, um einen Arbeitsvertrag zu beenden. Dabei muss aber sehr klar darauf geachtet werden, dass nicht eine Seite die Schwäche der anderen ausnützt, um ihr Bedingungen aufzuzwingen, die den Bestimmungen des Arbeitsrechts, des Arbeitsvertrags oder des GAV zuwiderlaufen. Sonst könnte die Vereinbarung nicht rechtens sein. Hier einige Punkte, die es zu beachten gilt. Diese Liste ist nicht abschliessend:

Es ist festzuhalten, dass es sich um eine Vereinbarung handelt. Das bedeutet, dass beide Seiten in Kenntnis der Umstände sämtliche Bestimmungen akzeptieren, die darin festgelegt sind. Wenn der Arbeitgeber den Vorschlag präsentiert, muss er dem Mitarbeiter, der Mitarbeiterin ausreichend Zeit lassen (mehrere Tage), um diesen zu prüfen, und darf ihn/sie nicht unter Druck setzen für die Unterschrift (BGer 4A-364/2016, Punkt 3.1). Wenn eine der Parteien mit dem Inhalt nicht einverstanden ist, kann die Vereinbarung nicht abgeschlossen werden.

Wenn der Mitarbeiter, die Mitarbeiterin in der Vereinbarung auf

bestehende Leistungen verzichtet (z. B. auf eine laufende Schutzfrist gegen Kündigung), müssen diese Leistungen gemäss der Rechtsprechung durch eine gleichwertige Leistung des Arbeitgebers ausgeglichen werden, bspw. eine Abgangschädigung, die die Lohnnebenbusse für die Zeit des Kündigungsschutzes abdeckt.

Es ist auch darauf zu achten, dass eine Austrittsvereinbarung von der Arbeitslosenkasse oft als Kündigung und nicht als Entlassung bewertet wird. Das kann zu einer Sperrfrist wegen selbstverschuldeter Arbeitslosigkeit führen. Um dies zu verhindern, muss aus der Vereinbarung klar hervorgehen, dass diese in erster Linie auf den Wunsch des Arbeitgebers zurückgeht. Grenzgänger:innen müssen beachten, dass in der Schweiz verhandelte Austrittsvereinbarungen in der Regel im Herkunftsland von den Arbeitslosenkassen nicht akzeptiert werden, weshalb sie mit harten Massnahmen rechnen müssen.

Bei Zweifeln über eine Austrittsvereinbarung, die vom Arbeitgeber vorgelegt wird, sollte man auf jeden Fall seine Rechte abklären. Der SEV-Rechtsdienst kann dir alle notwendigen Informationen zu diesem Thema geben und dich bei der Aushandlung von fairen Bedingungen unterstützen.

SWISS

Stand der Petition(en) zur Dauernachtschicht

Markus Fischer. Wie in der SEV-Zeitung vom 24. Januar kurz berichtet, haben 90 % der Swiss-Mitarbeitenden, die in Kloten im Flugzeugunterhalt Dauernachtschicht leisten, eine Petition unterschrieben. Diese fordert die Beibehaltung des bewährten 5-5-Turnus: auf 5 Tage mit Nachtschicht à 10 Stunden folgen jeweils 5 freie Tage. Dieser 5-5-Turnus kommt den zahlreichen Mitarbeitenden, die aus dem Ausland in die Schweiz pendeln, sehr entgegen, werden aber auch von «Einheimischen» geschätzt, die diese Arbeitsweise bewusst gewählt haben. Das Problem ist, dass das Seco die Überschreitung der Höchststunde beim aktuellen 5-5-Betrieb mit 10-Stunden-Schichten nur noch bis Ende 2025 duldet. «Eine Reduzierung der Arbeitszeit der Dauernachtschicht auf 9 Stunden gemäss Seco-Reglement hätte für uns Unterzeichnende folgende potentiell negative Folgen: mehr Arbeitstage und/oder weniger Freizeit/Ferien und/oder mehr Zusatztage und/oder eine Saläreinbusse und/oder die Möglichkeit eines neuen, sehr wahrscheinlichen für uns nachteiligen Schichtplanes (bei gleichbleibendem Jahressoll – Anmerkung der Redaktion)», heisst es in der Petition. Darum fordern die Betroffenen eine Verlängerung der Ausnahmebewilligung und haben SEV-GATA beauftragt, sich dafür einzusetzen.

Inzwischen haben auch 74 % der betroffenen Swiss-Mitarbeitenden in Genf eine Petition mit der gleichen Forderung unterschrieben.

Philipp Hadorn, SEV-Gewerkschaftssekretär und Präsident der SEV-Luftabteilung SEV-GATA, hat bereits Kontakt mit dem Seco aufgenommen. Er hält fest: «Auch der



Übergabe der Zürcher Petition durch Swiss-Mechaniker Oliver Hochstrasser (l.) an Philipp Hadorn.

Swiss ist bewusst, dass viele Schicht-Kolleg:innen ihren Lebensmittelpunkt mit Familie etc. nicht in der Schweiz haben und dass ein passendes Schichtplansystem die Voraussetzung für deren Arbeitsverhältnis in der Schweiz ist. Für das Seco ist das 5-5-System prinzipiell kein Problem, es fordert aber eine Reduktion der Stundenzahl. Da wird sich wohl auch die Swiss bewegen müssen, denn Zeitzuschläge könnten Jahressoll und Gesundheitsschutz sehr wohl erfüllen.»

Ab Mitte März finden mit der Swiss Gespräche zum Schichtsystem statt, bei denen auch SEV-GATA dabei sein wird.

Peko-Wahlen

Zur Ergänzung der Personalkommission bei der Swiss musste ein erneuter Wahlgang angeordnet werden. Unsere SEV-GATA-Mitglieder **Nicole Neuenhöfer** und **Sava Nestorov** stellen sich erneut zur Verfügung. Danke! Die Wahlen finden vom 24. Februar bis 13. März statt. Swiss informiert(e) die Wahlberechtigten am 10. Februar.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG SGB ZUR EU

Service public und Löhne schützen!

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

Nur wenn die Löhne und der Service public gesichert sind, können die Gewerkschaften einem Abkommen der Schweiz mit der EU zustimmen. Darin sind sich die Delegierten des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) einig. An der ausserordentlichen Delegiertenversammlung am 31. Januar 2025 in Bern haben sie einer entsprechenden Resolution zugestimmt.

«Wenn ich in Deutschland eine Fahrkarte für den Zug kaufe, ist das, als würde ich ein Lotticket kaufen», sagt SEV-Präsident Matthias Hartwich vor den Delegierten des SGB. «Man weiss nicht, wo man plötzlich umsteigen muss, wann oder ob man überhaupt je am Ziel ankommt. Das sind die Folgen von Liberalisierung und Privatisierung der Schiene. Und solche Verhältnisse wollen wir hier in der Schweiz nicht.» Der SEV und alle anderen Gewerkschaften unterstützen zwar grundsätzlich die Annäherung an Europa, doch nicht um jeden Preis. VPT-Präsident Gilbert D'Alessandro bringt es auf den Punkt: «Wir sind überzeugte Europäerinnen und Europäer. Aber wir mögen die EU-Kommission nicht, die sich zur Totengräberin der sozialen Errungenschaften gemacht hat.» Der Verlust sozialer Sicherheit ist mitunter ein

Grund dafür, dass rechtsextreme Kräfte in ganz Europa Zuwachs haben.

Schweizer Recht auf Schweizer Schiene

Bei der möglichen Öffnung des internationalen Personenfernverkehrs auf der Schiene verlangt der SGB, dass die ausgehandelten Absicherungen vollumfänglich autonom umsetzbar sind. Schweizer Lohn- und Arbeitsbedingungen müssen jederzeit sichergestellt sein. Das Kooperationsmodell muss weiter zulässig, die Tarifintegration gewährleistet und die Trassenvergabe unter Schweizer Hoheit garantiert sein. Es muss der Grundsatz gelten: Schweizer Recht auf Schweizer Schiene. «Als Service-public-Gewerkschaft können wir keine Lösung mittragen, welche unser funktionierendes öV-System gefährdet, die Sicherheit verschlechtert und zu einer schlechteren Umweltbilanz führt», sagt AS-Präsident Peter Käppler. «Uns macht auch die Situation des Güterverkehrs Sorgen. Die von der EU-Kommission geforderten Privatisierungen staatlicher Betriebe führen zur Verlagerung von der Schiene auf die Strasse.» Rund ein Dutzend Rednerinnen und Redner machen deutlich, auch in anderen Branchen herrscht grosse Besorgnis.

Hochproblematisch ist beispielsweise die «EU-Spesenregel». Gemäss dieser müssen ausländische Firmen in der Schweiz die Übernachtungs- und Verpflegungskosten zu den Ansät-



Die Delegierten stimmen der Resolution für harte Verhandlungen zum Abkommen zu.

zen in ihrem Herkunftsland zahlen («polnische Spesen in der Schweiz»). Dabei geht es nicht nur um viel Geld, das den Arbeitnehmenden fehlt. Sondern es geht auch um menschenwürdige Unterkünfte und um Arbeitssicherheit. Wenn die Arbeiterinnen und Arbeiter zu wenig Geld haben, werden sie in Lieferwagen oder auf Baustellen schlafen und essen müssen.

Ebenfalls besorgniserregend ist das neu verhandelte Stromabkommen. Damit soll die Schweiz zwar vollen Zugang zum europäischen Strombinnenmarkt erhalten. Im Gegenzug muss der Schweizer Strommarkt komplett geöffnet werden. Anstelle der heutigen Grundversorgung für Haushalte und kleine Unternehmen bliebe nur ein dysfunktionales «Wahlmodell» übrig. Der integrale Service public im Strombereich würde damit empfindlich geschwächt. Und mit ihm auch die langfristige Preisstabilität für Kleinkundinnen und -kunden sowie die Planungssicherheit für die Verteilnetzbetreiber.

Konkrete Forderungen

Der Bundesrat hat die Verhandlungen mit der EU-Kommission am 20. Dezember 2024 als abgeschlossen erklärt. Die Verhandlungsziele seien erreicht. Die Details sind allerdings bis jetzt unbekannt. Immerhin hat sich der Bund bereit erklärt, mit den Gewerkschaften und den Arbeitgebern nun innenpolitische Verhandlungen zu führen.

Mit konkreten Forderungen gehen die Gewerkschaften nun in diese Verhandlungen. Neben den Forderungen des SEV zum internationalen Schienenpersonenverkehr wurden folgende Punkte definiert: eine Bauherrenhaftung und Verantwortung von Auftraggebern für Verstösse ihrer Subunternehmen, verkürzte Bearbeitungszeiten der Kantone, Nachverhandlung der Spesenregelung, mehr allgemeinverbindliche Gesamtarbeitsverträge, ein besserer Kündigungsschutz für Berufstätige, die sich für gute Arbeitsbedingungen und für die Arbeitssicherheit einsetzen, Besserstellung von Temporärbeschäftigten und keine Liberalisierung des Strommarktes.

Unterstützt werden die Schweizer Gewerkschaften von ihren europäischen Schwestergewerkschaften. Esther Lynch, Generalsekretärin des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB) macht dies in ihrer Videobotschaft deutlich: «Der EGB steht fest an der Seite der Schweizer Gewerkschaften, wenn es um die Verteidigung der Rechte der Arbeitnehmenden und die Aufrechterhaltung starker öffentlicher Dienstleistungen geht.»

In der Resolution, die von den Delegierten am Schluss der Versammlung verabschiedet wird, machen sie deutlich: Jetzt muss hart verhandelt werden. Werden Löhne und Service public nicht geschützt, dürfte es keine Zustimmung zum Abkommen der Schweiz mit der EU geben.

LAUFBAHNMODELL INTERVENTION SBB

«Wir wollen eine gerechte Lösung»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Mittels Petition forderten B100-Lokführer:innen der Intervention SBB eine Gleichbehandlung mit ihren Kolleg:innen von Infrastruktur Verfügbarkeit & Unterhalt (I-VU) und SBB Cargo. Nach über zwei Jahren konnte im Dezember 2024 ein neues Laufbahnmodell in Kraft treten. Es bringt für 150 Mitarbeitende eine Aufwertung, erfüllt aber die Kernforderung der Petition nicht.

Im Frühjahr 2022 forderten B100-Lokführer:innen (Triebfahrzeugführer:innen von Zügen bis 100 km/h) der Intervention SBB mit einer Petition die Gleichbehandlung mit B100-Lokführer:innen von I-VU und Cargo und eine entsprechende zusätzliche monetäre Anerkennung ihrer Tätigkeit. Zuvor waren – ebenfalls angestossen durch den SEV – diverse Massnahmen bei I-VU und Cargo umgesetzt worden, welche die Funktion der B100-Lokführer:innen lohnmassig aufwerteten: Bei Cargo wurde das Anforderungsniveau bei Erfüllung



Lösch- und Rettungszug der SBB

von bestimmten Kriterien von F auf G angehoben. Bei I-VU wurde eine Marktzulage von 3000 Franken pro Jahr eingeführt.

Die Frage, wie mit den B100-Lokführer:innen der Intervention (siehe Kasten) umgegangen werden soll, blieb offen, zumal die Einführung einer Marktzulage analog I-VU abgelehnt wurde. Ausgelöst durch die Petition befasste sich im Anschluss eine Ar-

beitsgruppe mit dem Thema und erarbeitete ein neues Laufbahnmodell der Intervention, das seit dem 1. Dezember 2024 in Kraft ist. Dieses führt für rund 150 Mitarbeitende zu einer monetären Aufwertung ihrer Funktion: Die Gruppenführer- und Offiziersfunktionen wurden um ein Anforderungsniveau von F auf G respektive von G auf H angehoben, was zu einem höheren Lohnmaximum und entspre-

chend höherem Entwicklungsspielraum führt. Zudem kann neu die Fahrkompetenz TFF (Triebfahrzeugführende) B100 auf Stufe Gruppenführer weiterhin beibehalten werden. Das heisst, dass entgegen dem alten Modell Wachtmeister und Feldweibel weiterhin Lösch- und Rettungszüge fahren dürfen. Die Funktion Soldat Lokführer / Soldatin Lokführerin geht hingegen im neuen Laufbahnmodell der Intervention leer aus: Sie bleibt im Anforderungsniveau F ohne zusätzliche monetäre Vergütung, obschon diese Funktion sehr viele Zusatzaufgaben und grosse Verantwortung inne hat.

«Das neue Laufbahnmodell Intervention hat positive Auswirkungen für rund 150 Personen, was der SEV sehr begrüsst», stellt der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti fest. «Allerdings bleibt die Kernforderung der Petition – die monetäre Besserstellung der B100 Lokführenden/Soldat:innen – weiterhin offen». Der SEV stehe aktuell in Kontakt mit den Betroffenen und prüfe das weitere Vorgehen. «Wir bleiben am Ball und werden uns weiterhin für eine gerechte Lösung einsetzen», so Buletti weiter.

Ein weiterer Punkt im neuen Laufbahnmodell Intervention ist die Einführung von Funktionsumschreibungen. Bis anhin wurden die einzelnen Funktionen konkret in Stellenbeschreibungen erfasst. Neu werden einzelne Aufgaben stärker zusammengefasst und die Funktionen sehr viel allgemeiner umschrieben. Der SEV steht dieser Entwicklung kritisch gegenüber.

Intervention SBB

Die Intervention SBB ist eine professionelle Einsatzorganisation mit 16 Standorten in der ganzen Schweiz. Die Intervention setzt sich bei Ereignissen auf dem Bahngebiet oder dessen Umgebung für eine sichere und rasche Rückführung in den geordneten Zustand ein und unterstützt dabei die öffentlichen Blaulichtorganisationen.

Die Intervention SBB ist mit ihren rund 350 Mitarbeitenden rund um die Uhr einsatzbereit und verfügt über gut 80 Rettungsfahrzeuge auf Schiene und Strasse.



ÜBERGRIFF AUF EINEN CHAUFFEUR DER TPF

Solidarität der Kundinnen und Kunden gegen Gewalt

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Abdelali «Ali» Karafi ist seit elf Jahren Busfahrer bei den Freiburgischen Verkehrsbetrieben TPF. Ein krasser verbaler Angriff auf ihn seitens eines Passagiers führte zu einer bemerkenswerten Solidaritätsaktion der Kundschaft für Ali und seine Fahrdienstkolleg:innen.

Als ich Ali zehn Tage nach dem Vorfall treffe, sagt er, dass es ihm gut gehe. Zweifellos haben ihm seine 20-jährige Erfahrung als Fernfahrer und seine Ausbildung zum interkulturellen Vermittler geholfen, den Übergriff nicht zu sehr an sich herankommen zu lassen. Der weltoffene Familienvater, der viel liest, ist dennoch erschüttert und denkt oft an das Geschehene zurück.

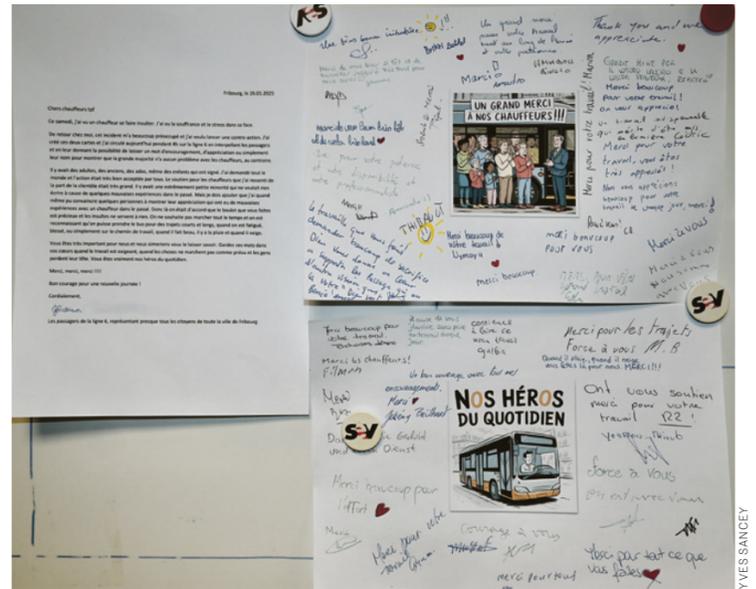
Alles beginnt am Samstag, 25. Januar gegen 20 Uhr. Ali fährt mit seinem Bus der Linie 6 am Bahnhof Freiburg ab, hält an der nächsten Station und lässt einige Fahrgäste aussteigen. Andere steigen zu. Nach einer Weile schliesst er die Türen – da ertönt ein Schrei aus dem hinteren Teil des Busses. «F... deine Mutter», ruft ein Mann. Ali hört es, denkt aber nicht, dass es an ihn gerichtet ist. Der offenbar betrunkene Fahrgast nähert sich ihm mit einer Weinflasche und einem Becher in der Hand und wirft ihm eine Flut von Beschimpfungen an den Kopf: «Du Mistkerl, du hast mir die Hand abgeklemmt...»

Die Äusserungen sind wirr, aber die Aggressivität ist so gross, dass die Passagiere reagieren und den Passagier auffordern, sich zu beruhigen, ebenso Ali. Als dieser sieht, dass sich der Mann nicht beruhigt, sondern immer aggressiver wird, benachrichtigt

er die Betriebszentrale. Eine schockierte Kundin ruft die Polizei. Nach einigen Minuten, die sich sehr lang anfühlen, verlässt der Mann schliesslich den Bus, bevor die Polizei eintrifft.

Ali ist schockiert, fährt aber aus Pflichtbewusstsein weiter, damit die Fahrgäste nicht noch später ans Ziel kommen. Im Bus sind die Leute beeindruckt, wie ruhig er auf den Angriff und die grundlose verbale Gewalt reagiert hat.

Johanna gehört zu den Personen, die die Szene beobachtet haben. In einem Brief ans TPF-Fahrpersonal (im Foto links) erzählt sie: «An diesem Samstag habe ich gesehen, wie ein Fahrer beschimpft wurde. Ich habe den Schmerz und den Stress in seinem Gesicht gesehen. Als ich wieder zu Hause war, hat mich dieser Vorfall sehr beschäftigt und ich wollte eine Gegenaktion starten. Ich habe



Im Pausenlokal der TPF: Johannas Brief und die zwei Karten mit Unterstützungsbotschaften von Kund:innen als Reaktion auf den Übergriff sind ein Aufsteller.

(...) zwei Karten vorbereitet, bin (am nächsten Tag) vier Stunden lang auf der Linie 6 gefahren und habe die Fahrgäste angesprochen.»

Mehr als 40 Personen jeden Alters haben die Karte unterzeichnet und eine kleine Ermutigung draufgeschrieben: «Danke, dass Sie so früh aufstehen und bis sehr spät arbeiten, um uns zu dienen», «Danke für Ihre Geduld, Ihre Verfügbarkeit und Ihre Professionalität», «Wir sind mit Ihnen», «Eine unverzichtbare Arbeit, die es verdient, ins Licht gerückt zu werden», «Machen Sie weiter mit dieser schönen Arbeit», «Nur Mut», «Ob es regnet oder schneit, Sie sind für uns da. Danke.»

Es ist uns nicht gelungen, Johanna, die diese beispielhafte Bürgersolidaritätsbewegung nach dem Übergriff organisiert hat, ausfindig zu machen. Ihre Initiative wurde von Ali und all seinen Kolleginnen und Kolle-

gen im Fahrdienst der TPF sehr geschätzt.

Der SEV hat beschlossen, die Gewalt gegen das Personal des öffentlichen Verkehrs im Jahr 2025 zu einem zentralen Thema zu machen. Dabei geht es sowohl darum, Wege zu finden, um die Gewalt zu reduzieren, als auch darum, für die Kolleginnen und Kollegen, die dennoch mit solchen Situationen konfrontiert sind, bestmögliche Unterstützung zu gewährleisten – im Moment des Angriffs und in den Tagen danach. Es muss daran erinnert werden, dass solche Übergriffe von Amtes wegen verfolgt werden, wie es der Artikel 59 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vorsieht. Diesen hatte die SEV-Basis angeregt und massgeblich dafür gekämpft.

Johanna ist mit ihrer Kund:innen-Initiative ein Vorbild für uns Gewerkschaften und Unternehmen.

ANZEIGE

Investieren und bis 1 000 Franken Bonus sichern

Investieren Sie in unsere Anlagelösung* und profitieren Sie von den Vorteilen einer Vermögensverwaltung und unserer langjährigen Anlagekompetenz. Wählen Sie aus vier nachhaltigen Anlagestrategien und nutzen Sie die Renditechancen an den Finanzmärkten.

Bonusberechtigt sind Sie für zwei Jahre ab Eröffnung der Anlagelösung und einer Investition von 10 000 CHF. Auf zusätzliche Einzahlungen erhalten Sie 10% Bonus, maximal 500 CHF pro Jahr. Der Bonus wird automatisch in Ihre Anlagelösung investiert. cler.ch/sev

* Die Hinweise zur Anlagelösung dienen ausschliesslich Werbezwecken. Bei der Anlagelösung Bank Cler handelt es sich um einen Strategiefonds mit verschiedenen Teilvermögen. Für den Prospekt und die Basisinformationsblätter verweisen wir auf cler.ch



Zeit, über Geld zu reden.

Bank
Banque
Banca

CLER

ARBEITSZEITGESETZ

«Teilzeit im öV braucht neue Regeln»

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Regula Pauli, SEV-Gewerkschaftssekretärin und Expertin für das Arbeitszeitgesetz (AZG), beleuchtet im Interview die Herausforderungen, mit denen Teilzeitbeschäftigte in der Branche des öffentlichen Verkehrs konfrontiert sind. Das Gesetz berücksichtigt Teilzeitarbeit nämlich nicht, mit weitreichenden Folgen auch für Mitarbeitende im öV.



Regula Pauli.

Gespräch suchen und Regelungen für die Teilzeitarbeit vereinbaren. Dies einerseits, um die Teilzeitarbeit attraktiv zu gestalten, und andererseits zum Schutz der Mitarbeitenden, damit sie nicht zur günstigen, flexiblen Manövriermasse der Unternehmen degradiert werden.

Welche AZG-Regelungen stellen sicher, dass Teilzeitbeschäftigte im öV nicht benachteiligt werden, sei es in Bezug auf Arbeitszeiten, Überzeit oder Krankheitsabsenzen?

Faktisch bestehen keine entsprechenden Regelungen. Denn Teilzeit-

arbeit kommt im AZG nicht vor und auch nicht in der AZGV. In der Praxis kann dies bedeuten, dass ein Mitarbeiter sich zu einer Reduktion seines Pensums entschliesst, mit der Idee, so zusätzliche arbeitsfreie Tage zu erhalten. Da er dies aber nicht konkret vereinbart hat, kann es dazu führen, dass er trotzdem im Durchschnitt 5 Tage pro Woche arbeiten muss, aber einfach die kürzeren Dienste eingeteilt bekommt.

Welche Herausforderungen und Unsicherheiten bestehen für Teilzeitbeschäftigte im öV mit Blick auf (fixe) Teiltage und Überzeit?

Da das AZG und die AZGV Teilzeitarbeit schlicht nicht kennen, ist auch nichts geregelt. Somit sollte die Anzahl der Teiltage geregelt werden, deren Dauer, ein allfälliger Dienstschluss vor dem Teiltag, aber auch die Frage, ob der Mitarbeiterin oder dem Mitarbeiter dank Teilzeit mehr arbeitsfreie Sonn- oder Feiertage zustehen.

Halten die Unternehmen die Regelungen des AZG konsequent ein?

Konsequent ist ein grosses Wort. In dieser Absolutheit muss ich die Frage

mit Nein beantworten. Es ist aber auch nicht so, dass wir regelmässig systematische Verletzungen des AZG feststellen. Umso wichtiger ist es, dass Kolleginnen und Kollegen, die unter AZG arbeiten, Systematik, Sinn und Zweck wie auch die wichtigsten Bestimmungen kennen. An dieser Stelle kann ich die AZG-Kurse empfehlen, die wir unseren Mitgliedern anbieten (vgl. SEV-Agenda: www.sev-online.ch).

Demnach gibt es noch einigen Verbesserungsbedarf?

Ja, den gibt es. Umso wichtiger ist es, dass wir in Bezug auf die Ausgestaltung der Arbeitszeit und der Anwendung von Ausnahmestimmungen mit unseren Sozialpartnern in einem Dialog sind und in den Verhandlungen Themen wie «10-Stunden-Dienstschichten sind genug!» einbringen. Diese Forderung geht über die AZG-Bestimmungen hinaus, sie ist aber für die Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz von Bedeutung.

Hast Du eine Frage? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch

Im Fokus der SEV-Frauenkommission: Teilzeit, Vereinbarkeit und Gesundheit

Auch die SEV-Frauenkommission setzt sich intensiv mit den Herausforderungen der Teilzeitarbeit auseinander. Sie fordert bessere Bedingungen für Teilzeitbeschäftigte im öV. Unregelmässige Schichten erschweren die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und belasten die Gesundheit. Besonders kritisch erachtet es die Frauenkommission, wenn Teilzeitarbeit:innen infolge von Personal-

mangel ihre Wochenend- und Feiertagsdienste nicht reduzieren können oder als «flexible Manövriermasse» eingesetzt werden. Die SEV-Umfrage über Vereinbarkeit von Privatleben und Schichtarbeit hat ergeben, dass bei Männern und Frauen das Bedürfnis nach Teilzeitstellen gross ist. Die Kommission plädiert für klare Regelungen, damit Teilzeitarbeit für alle planbarer und fairer wird.

SCHICHTARBEIT BEI THURBO

Zwischen Flexibilität und Gesundheitsschutz

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Arbeitszeiten und Schichtmodelle sind beim Lokpersonal von Thurbo immer wieder ein Thema. Die unterschiedlichen Bedürfnisse der Mitarbeitenden mit jenen des Unternehmens in Einklang zu bringen, ist dabei nicht ganz einfach. Stefan Hanselmann, Präsident der SEV-Sektion VPT Thurbo, erklärt im Interview, worum es geht.

Feste Früh- oder Spätschichten haben beim Lokpersonal an Beliebtheit gewonnen. Wie geht Thurbo heute auf dieses Bedürfnis ein?

Als SEV begrüssen wir die Tatsache, dass das Lokpersonal vermehrt feste Früh- oder Spätschichten bevorzugt. Dies kann Fehltag reduzieren und die Gesundheit spürbar verbessern. Leider hat Thurbo bisher nicht in ausreichendem Masse auf dieses Bedürfnis reagiert. Zwar gibt es vereinzelte Modelle, die diesen Wunsch berücksichtigen, jedoch ist die Umsetzung nicht immer transparent. Wir würden eine verbindliche Regelung bevorzugen, mit der die Wünsche des Lokpersonals berücksichtigt werden können, ohne dass jemand benachteiligt wird.

Was halten Sie davon, dass Wegzeiten nicht als Arbeitszeit zählen und vom Personal selbst getragen werden müssen? Welche

Auswirkungen könnte diese Regelung auf die Mitarbeitenden haben?

Die aktuelle Regelung, dass Wegzeiten von Thurbo nicht als Arbeitszeit anerkannt werden, stellt für uns als SEV eine Herausforderung dar. Diese Praxis entspricht denn auch nicht den Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes (AZG). Zum Teil müssten die Lokführerinnen und Lokführer mehr Zeit für Fahrten aufwenden, ohne dass diese als Arbeitszeit erfasst wird. Damit werden die Dienste durch den weiteren Arbeitsweg länger und der positive Effekt der gewünschten Schichtlage wird verfehlt.

Entscheiden sich Lokführerinnen und Lokführer freiwillig für das Thurbo-Modell, erhalten sie die gewünschte Schichtlage offenbar nicht garantiert. Braucht es eine verbindliche, für alle Fälle gültige Regelung?

Ja, unbedingt. Es ist unbefriedigend, dass Mitarbeitende nur in zwei Dritteln der Fälle ihre gewünschten Schichtlagen bekommen hätten. Wünschenswert wäre eine verbindliche Regelung, die die entsprechende Schichtlage zu 100% garantiert.

Thurbo hat alle bisher bestehenden Vereinbarungen über die Arbeit in Schichtlagen mit dem Lokpersonal gekündigt. Was bietet Thurbo aktuell an?

Es gibt keine Schichtlagenmodelle für das Lokpersonal. Somit müssen alle in allen Schicht-



Stefan Hanselmann, Präsident der VPT-Sektion Thurbo, gibt Auskunft zum Thema Schichtarbeit.

lagen arbeiten. Ausgenommen sind Mitarbeitende, die aus medizinischen Gründen eingeschränkt sind.

Nach welchen Regeln erfolgt die Einteilung bei der Vergabe der Dienste?

Es wird mit folgenden Prioritäten eingeteilt:

- Erste Priorität haben die Reservisten, die keine pauschalen Wünsche hinterlegt haben, damit ein Schichtlagenwechsel alle 2 bis 3 Wochen gemäss AZG sichergestellt wird.
- Zweitens hat das Lokpersonal in der Flexeinteilung Anspruch auf eine lückenlos eingeteilte Monateinteilung.
- Dritte Priorität haben Mitarbeitende, die aus medizinischen Gründen in der Schichtlage eingeschränkt sind.
- Vierte und letzte Priorität haben Mitarbeitende, die einen Schichtlagenwunsch bei Thurbo deponiert haben.

Der SEV kritisiert, dass Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschutz durch selbst bezahlte Autofahrten «erkauft» werden. Wie beurteilst du diesen Vorgang im Hinblick auf die Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden des Personals?

Der SEV sieht in der Regelung, dass Mitarbeitende selbst für ihre Autofahrten aufkommen müssen, eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Indem Thurbo die Kosten für Fahrten den Mitarbeitenden aufbürdet,

werden diese finanziell belastet. Darüber hinaus führt das häufige Fahren auf eigene Kosten zu zusätzlichem Stress und körperlicher Belastung. Das hat Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden. Auch deshalb fordern wir Thurbo auf, diese Praxis zu überdenken.

Wie sieht eine mögliche neue Vereinbarung zwischen SEV und Thurbo aus, die sowohl den Bedürfnissen der Mitarbeitenden als auch jenen des Unternehmens gerecht wird?

Für eine neue Vereinbarung braucht es den Dialog zwischen SEV und Thurbo. Es ist notwendig, dass die Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen sowohl den Bedürfnissen der Mitarbeitenden als auch den betrieblichen Anforderungen gerecht werden. Eine mögliche Lösung könnte die Einführung von verbindlicheren Schichtregelungen sein, die allen Mitarbeitenden gleiche Chancen bieten. Zudem sollte das Thema Wegzeiten und Fahrtkosten neu überdacht werden. Spielraum haben wir nur bei verbindlichen Verbesserungen für die Mitarbeitenden. Wichtig ist, dass Gesundheits- und Sicherheitsaspekte in einer neuen Vereinbarung oberste Priorität haben, um langfristige Belastungen und Schäden zu vermeiden. Ziel soll es sein, dass Mitarbeitende den Schichtdienst gesund verrichten können und nicht aus gesundheitlichen Gründen in einer Schichtlage arbeiten müssen.

ZENTRALBAHN UND BRIENZ ROTHORN BAHN

Bundeshilfe nach Unwetter in Brienz

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Am 12. August 2024 hat das grosse Unwetter in Brienz bei der Zentralbahn und der Brienz Rothorn Bahn massive Schäden angerichtet. Die SEV-Zeitung wollte wissen, ob und wie weit der Bund den Bahnen bei Naturschäden Finanzhilfe leistet.

Die Bahninfrastruktur der Zentralbahn wurde auf einer Länge von rund 1,5 Kilometern überschwemmt und teilweise vollständig zerstört, inklusive der Anlagen im Brienzertunnel. An gewissen Stellen waren die Schienen bis fünf Meter hoch von Geröll, Holz und Schlamm zugedeckt, sodass viel Material weggeräumt werden musste. Mitarbeitende oder Reisende kamen zum Glück nicht zu Schaden und auch kein Rollmaterial. Auf die Freilegung der Anlagen folgten die Reparaturarbeiten am unterspülten Trasse, an Kabel- und Sicherungsanlagen und weiteren elektrischen Einrichtungen sowie an den Fahrleitungsfundamenten und -masten. Einzelne Infrastruktureile wie Weichenmotoren mussten vom Schlamm befreit und teilweise ersetzt sowie Schienen zum Teil neu verlegt werden.

So blieb die Strecke zwischen Meiringen und Interlaken Ost bis zum 24. November geschlossen und Ersatzbusse bedienten die Haltestellen. Der Bahnersatz, die Kundenlenkung und die Ertragsausfälle im Personenverkehr kosteten die Zentralbahn rund 6 Mio. Franken, wobei diese Leistungen versichert waren. Bei der Kundenlenkung kamen eigene Mitarbeitende sowie Saisonmitarbeitende der Brienz Rothorn Bahn zum Einsatz, bei den Aufräum- und Instandsetzungsarbeiten neben Mitarbeitenden der Zentralbahn hauptsächlich solche von Bauunternehmen. Die Instandstellung der Bahninfrastruktur kostete rund 6 Mio. Franken.



Zentralbahnstrecke beim Brienzertunnel zwei Tage nach dem Unwetter.

Die Zentralbahn schliesst mit dem Bund jeweils für vier Jahre eine Leistungsvereinbarung zum Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur ab. Diese sieht jährliche Abgeltungen an die Zentralbahn vor. Wird dieses Geld in einem Jahr nicht aufgebraucht, fliesst es in eine Spezialreserve gemäss Art. 67 Eisenbahngesetz (EBG). Darauf wird zurückgegriffen, falls in einem Jahr die Kosten die Abgeltungen übersteigen, beispielsweise wegen Naturschäden. Diese Mehrkosten kann der Bund auf Gesuch übernehmen und aus dem Bahninfrastrukturfonds begleichen. Da die Zentralbahn über genügend Reserven gemäss Art. 67 EBG verfügt, hat sich der Bund nicht an diesen Kosten beteiligt.

Hilfe auch für touristische BRB

Die Brienz Rothorn Bahn (BRB) dagegen erhält normalerweise vom Bund keine Beiträge für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur, weil sie als touristische Bahn keine Erschliessungsfunktion hat. Doch dank Art. 59 EBG konnte sie nach dem Unwetter vom 12. August beim Bund Finanz-

hilfe beantragen und erhält von ihm 1 Mio. Franken an die Instandstellung der Bahninfrastruktur, die rund 5 Mio. Franken kostet. Der Kanton Bern hilft mit 1 Mio. Franken. Der Spendaufwurf der BRB brachte 1 Mio. Fr. ein.

Auf 2,2 Kilometern gab es starke strukturelle Schäden am Trasse, am Steinbettfundament und an der Entwässerung. Dazu kamen verschiedene Hangrutsch, Erdausspülungen und Geröllaufschüttungen an diversen Stellen. Zudem war der Schotter auf 1,4 Kilometern verunreinigt. Bis Mitte Oktober wurden die Hauptschäden am Trasse repariert und von 35 Schadenstellen 28 behoben. Der Betrieb dürfte Anfang Mai bis Planalp und ab Anfang Juni bis Rothorn Kulm wieder möglich sein. Der Ertragsausfall kann erst nach Vorliegen des Geschäftsabschlusses 2024 beziffert werden. Die BRB konnte alle Mitarbeitenden entweder intern weiterbeschäftigen (Revisionsarbeiten, Mithilfe bei den Arbeiten am Trasse usw.) oder sie an Partnerunternehmen (z. B. Zentralbahn) ausleihen. Kurzarbeit wurde keine beansprucht..



BRB-Strecke zwischen Planalpfluchtunnel und Mittelstation Planalp am 16.8.

Bund kann allen Bahnen helfen

«Der Bund kann den von grossen Naturschäden betroffenen Eisenbahnunternehmen Finanzhilfen an die Kosten der Wiederherstellung oder des Ersatzes beschädigter oder zerstörter Anlagen sowie an die Kosten der Räumungsarbeiten gewähren», heisst es im Art. 59 des Eisenbahngesetzes (EBG). Es gilt also eine Kann-Formulierung – und zwar auch für Bahnstrecken, die nur der Feinerschliessung dienen oder keine ganzjährig bewohnten Ortschaften oder keine erheblichen Güteraufkommen erschliessen, obwohl gemäss Art. 49 EBG für solche Strecken der Bund normalerweise keine Leistungen ausgerichtet und keine Leistungsvereinbarungen abschliesst. Die Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) präzisiert in Art. 39: «Finanzhilfen nach Artikel 59 EBG können ausgerichtet werden, wenn die Schadensbehebung die finanziellen Möglichkeiten der Infrastrukturbe-

treiberinnen übersteigt, insbesondere wenn sie in der Jahresrechnung zu ungedeckten Kosten von mehr als 20 Prozent der jährlichen Betriebsabgeltung oder mehr als 1 Million Franken führen würde.» Die SBB übernimmt darum Naturschäden bis zu 1 Mio. Franken pro Jahr selber.

«Die SBB und die 34 übrigen Bahnen mit einer Leistungsvereinbarung werden gleichbehandelt», schreibt das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf Anfrage. Es erfolge jeweils eine Einzelfallbetrachtung gemäss folgendem Prozess: Gesuch für Finanzhilfe (seitens der Infrastrukturbetreiberin ISB) – Erstprüfung und Einforderung von Unterlagen (seitens BAV) – Lieferung der notwendigen Unterlagen und Belege (ISB) – Prüfung und Entscheid (BAV) – Nachtrag zur Leistungsvereinbarung (BAV und ISB) – Auszahlung (BAV). Bei Bahnen ohne Leistungsvereinbarung wird anstatt eines Nachtrags zur Leistungsvereinbarung eine Verfügung erlassen.

LESER:INNENBRIEF

Der Wert des Menschen



Nicola Porreca
Mitglied SEV-BAU Nordwestschweiz

Kandidat Nr. 18 auf der Liste 6 (SP, Amtei Olten-Gösgen) bei den Kantonsratswahlen vom 9. März im Kanton Solothurn

Am Sonntag hat das Solothurner Stimmvolk die Initiative der SP für einen kantonalen Mindestlohn von 23 Franken brutto pro Arbeitsstunde plus Ferien- und Feiertagsentschädigung leider abgelehnt, obwohl ein Mindestlohn dringend nötig wäre. Denn kann ein Mensch in der teuren Schweiz mit 4000 Franken monatlich menschengerecht leben? Wer das behauptet, soll es versuchen – alleine oder gar mit Frau und Kindern!

In der reichen Schweiz verdienen 329 000 Menschen weniger als 4000 Franken monatlich, und über 500 000 Menschen haben auch mit zwei Jobs nur knapp 4000 Franken im Monat zur Verfügung, nach den neusten Zahlen der Uni Zürich.

Ist das menschengerecht? Nein, denn wenn man dem Menschen einen minimal

gerechten Lohn verweigert, nimmt man ihm die Würde. Das sieht im konkreten Leben so aus: Der Mann schämt sich vor seiner Frau, dass er nicht genug Geld nach Hause bringt, dass er ihr nichts schenken kann, dass er sie bitten muss, jeden Rappen gehen muss, um etwas mehr dazu zu verdienen trotz Kindern, dass es auch so kaum reicht. Eine alleinerziehende Mutter versteckt ihre Armut vor dem Töchterchen/Söhnchen, das ein Spielzeug möchte wie die Schulkameradinnen – das es ganz selten mal erhält, aber nur, weil die Mutter abends noch putzen geht. So lebt es sich in der armen Schweiz.

In der reichen Schweiz hingegen ereifern sich die Marktanbieter über den Sündenfall eines gesetzlichen Mindestlohns! In ihren Augen ist das Leben der Armen keinen Lohn wert, der nicht den Segen des Marktes hat. Der Markt erniedrigt die Menschen zum Rohstoff, zum Objekt – vor allem die sozial schwachen, armen, ohnmächtigen. Ja, für die Marktradikalen gibt es das: unwertes Leben – unwert, weil es sich nicht rechnet.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen; ISSN 2624-7801
Auflage: 20 369 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 30 996 Ex.), WEMF-beglaubigt 13. Januar 2025
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-Mit-

gliederdienste,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 7. März 2025.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 25. Februar 2025, 12 Uhr.

Inserateschluss: 24. Februar 2025, 12 Uhr.

LESER:INNENBRIEF

Gratis = billig!



Hanspeter Christen
Ehemaliger Kondukteur im SBB-Depot Zürich

Zum Artikel «Gratis-öV ist teuer» in der SEV-Zeitung 1/2025: Wegen dem Gratis-

öV habe ich mir auch schon Gedanken gemacht. Gratis-öV heisst, dass er billig ist, also nichts mehr wert. Die Wertschätzung geht verloren. Auch die Sorgfaltspflicht mit allem Drum und Dran ist damit nicht mehr gegeben. Ich denke, es ist zu überlegen, wo und wie wir günstiger werden oder Aktionen machen. Ich finde, der Preis sollte unter dem Auto sein. Was gegeben ist, ist die Sicherheit des öV: Da schlägt er den motorisierten Individualverkehr klar.

Freundliche Grüsse
Ein Fan und Liebhaber
des öffentlichen Verkehrs

RANGIERPERSONAL IN GENÈVE

Erste Schritte in die richtige Richtung

Yves Sancey/Markus Fischer. Seit die Genfer Rangierpersonalsektion am 16. Juli dem Leiter Zugführung und Rangier in Bern eine Petition übergab (SEV-Zeitung vom 30. August), «haben Veränderungen stattgefunden, die in die richtige Richtung gehen, wenn auch noch gewisse Dinge verbessert werden müssen», bilanziert Sektionspräsident Qamil Lutfiu. Fast alle rund 60 Mitarbeitenden am Bahnhof Genf-Cornavin haben die Bittschrift unterschrieben, die drei Forderungen stellte: 1. ausgeglichene Dienste, weil der ständige Wechsel zwischen sehr langen und sehr kurzen Touren ermüdet und den Beruf mit dem Privatleben unvereinbar macht. 2. Entschärfung der Gründe für die Zunahme der Krankheitsfälle, wohl bedingt durch Erschöpfung als Folge der unregelmässigen und überlangen Touren. 3. Angemessene Pausenräume.



Qamil Lutfiu, Präsident RPV Genf, und sein Vize Osmani Enver im neuen Personalraum.

Die Leitung antwortete schriftlich, dass sie die Forderungen anerkenne und die Zuständigen in Genf beauftragt habe, Lösungen zu finden. Am 5. November fand dann ein Treffen von Regionalleitung, Standortleitern, SEV- und Personalvertretern statt. «Man hörte uns zu und nahm unsere Anliegen ernst», anerkennt Qamil Lutfiu. So sind die Personalräume renoviert worden, und es gibt nun beispielsweise einen Mikrowellenofen und Kochplatten sowie einen abgedunkelten Ruheraum mit drei Stressless-Sesseln.

«Man hat sich auch wirklich bemüht, die Touren ausgeglichener zu gestalten», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Vincent Barraud. So ist die Zahl sehr kurzer Touren reduziert worden, ebenso die Zahl sehr langer Touren (von 41 auf 5), wie auch die Zahl von Touren mit Pausen von über 30 Minuten Länge (von 111 auf 5). Damit ist man dem Wunsch der Mitarbeitenden nach kurzen Pausen nachgekommen. Limitiert worden ist auch die Anzahl Touren, die vor 4 Uhr frühmorgens beginnen.

«Allerdings bleiben die Touren ein bisschen vermischt und zu unregelmässig, sie enden manchmal sehr spät oder beginnen sehr früh», sagt Osmani Enver, Vizepräsident des RPV Genf. «Das ist ein bisschen wie eine Achterbahn. Solche Touren sind ermüdend und dem Familienleben nicht zuträglich.» Auch gibt es immer noch Touren, die vor einem freien Tag erst um 5 Uhr morgens enden, was grundsätzlich problematisch ist, wie Qamil Lutfiu festhält. «Denn dann genügen zwei freie Tage nicht, um sich zu erholen.»

SEV-SEKTIONSKONFERENZ IN BERN

Pensionskasse SBB und Symova schütten Gewinn aus



Markus Fischer. An der Sektionskonferenz am Nachmittag des 4. Februars mit anschliessendem Nachtessen im Hotel Kreuz in Bern waren gegen 20 Sektionen vertreten. Mit dabei waren auch Vertreter:innen der Unterverbände und des Zentralsekretariats.

Einleitend ging SEV-Präsident Matthias Hartwich kurz auf ein paar «SEV-Schwerpunkte 2025» ein: Kampagne gegen Gewalt und 25-Jahr-Jubiläum der «Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öV» im Herbst; Mitgliedergewinnung durch Präsenz in der Fläche – denn ein hoher Organisationsgrad gibt dem SEV Gewicht, z. B. bei Lohn- oder GAV-Verhandlungen; BAR-Verhandlungen bei der SBB; Erarbeitung eines griffigen Lohnschutzes zur Öffnung des internationalen Personenverkehrs; Beteiligung der Arbeitgeber an der Finanzierung der 13. AHV-Rente; Kampf gegen Sparmassnahmen des Bundes beim regionalen Personenverkehr usw. «Die öffentliche Hand finanziert den öV zu rund 45%. Darüber entscheidet die Politik und daher muss der SEV in der Verkehrspolitik die Interessen seiner Mitglieder vertreten, die im öV arbeiten», betonte Hartwich. Am SEV-Kongress im Juni ist ein runder Tisch zur Finanzierung und Zukunft des öV geplant.

Wie die Pensionskasse SBB hat jetzt auch die Symova ein Teilnehmungsmodell

SEV-Finanzverwalter Aroldo Cambi informierte über die 2025 zum dritten Mal erfolgte Zusatzausschüttung von Anlagegewinnen der Pensionskasse SBB an aktive und pensionierte Versicherte. Voraussetzung dafür ist eine «Mehrrendite»: Diese entsteht, wenn die Performance der Kapitalanlagen die «Sollrendite» übersteigt, die nötig ist, um den Deckungsgrad konstant zu halten – das heisst, um die vertraglichen Kapitalzinsen und Renten an die Versicherten auszurichten.

Früher konnte die PK SBB keine Zusatzausschüttungen gewähren, weil sie nach ihrer Gründung von 1999 durch Börsenabstürze in Unterdeckung geriet und saniert werden musste zulasten der Aktiven und 2011 auch mit einem grossen Beitrag des Bundes. Dieser

verlangte danach als Eigner der SBB eine vorsichtige Anlagestrategie mit «risikoadjustierter Performance». Seit 2019 hat die PK SBB nun wieder eine offensivere Anlagestrategie und konnte in guten Börsenjahren wieder höhere Gewinne erzielen. Der Umwandlungssatz ist aber mit rund 4,5% weiterhin tiefer als bei der Symova mit knapp 5%. Angesichts des Teuerungsschubs war gerade letztes Jahr der Zustupf von 1000 Franken für alle SBB-Rentner:innen sehr wertvoll. Cambi erklärte das Teilnehmungsmodell der PK SBB, das eine gerechte Aufteilung unter den Versicherten anstrebt. Auch bei der Symova-Sammelstiftung, der rund 50 Unternehmen mit je eigener Rechnung, eigenem Deckungsgrad und eigener Personalvorsorgekommission angeschlossen sind, erlaubt ein solches Modell seit 2025 auch Zusatzausschüttungen an Rentner:innen. Ein Vorsorgekommissionsmitglied berichtete, Arbeitgebervertreter hätten dies abgelehnt, weil früher höhere Umwandlungssätze noch höhere Renten ermöglicht hätten.

Echos und Tipps aus den Sektionen

PV-Sektionen lobten den Zustupf der PK SBB an die Rentner:innen. Dies sei ein Erfolg des SEV und zeige, dass sich der SEV auch für die Rentner:innen einsetzt. Mit diesem Argument habe er Neupensionierte zum Bleiben im SEV bewegen können, sagte ein Sektionspräsident. Die Neupensionierten gelte es zu kontaktieren, bevor sie den SEV verlassen.

Zur Gewinnung junger Mitglieder regte ein Lokführer an, den SEV in den Lokpersonalklassen früher vorzustellen und die Webseiten der Sektionen und Unterverbände gut à jour zu halten, da die Jungen diese öfter anschauen als Aushänge im Pausenraum. Schlecht angekommen sei die ungenügende Ausfinanzierung der Lohnaufstiege, monierten SBB-Kollegen. Junge in die Vorstände zu integrieren sei nicht einfach, aber wichtig.

Mehrere Sektionen begrüsst sehr, dass das Zentralsekretariat Urkunden für Mitgliedererhöhungen nun doch weiterhin ausdrückt. Der neue Bronze-Pin für 15 Jahre Mitgliedschaft stiess ebenfalls auf ein positives Echo.

DEUTSCHE BÄHNLER:INNEN FORDERN:

Zusammen für die Bahn!



Die Bahngewerkschaft EVG demonstrierte am 3. Februar in Berlin unter dem Motto «Zukunft Bahn geht nur zusammen» gegen die Zerschlagung der Deutschen Bahn und für mehr Investitionen in die Bahninfrastruktur. Die Kundgebung mit über 1500 Teilnehmenden (auch vom SEV) richtete sich zudem gegen eine neoliberale Wirtschaftspolitik und gegen Rechtsextremismus.

UNSERE VERSTORBENEN

Aeschbacher Anna Maria; JG 1931; Witwe des Hans, Rapperswil SG, PV Glarus-Rapperswil.

Bosshart Hans; JG 1935; Bahnhofsvorstand, Niederhasli, PV Zürich.

Gugger Elisabeth; JG 1941; Steffisburg, VPT STI.

Habegger Fritz; JG 1934; Rangiermeister, Thörishaus, PV Bern.

Hirsbrunner Beat; JG 1952; Bern, PV Bern.

Kiener Nelly; JG 1944; Witwe des Wilfried, Schliern b. Köniz, VPT BLS.

Künzli Peter; JG 1952; Wagenführer, Oberwil BL, VPT BLT.

Mauron Elise; JG 1931; Witwe des Leo, Basel, PV Basel.

Müller Daniel; JG 1959; Lokomotivführer, Silenen, VPT BLS.

Stauffacher Pierre; JG 1948; Ingenieur, Bern, PV Bern.

Stillhard Johann; JG 1936; Stellwerkbeamter, Wil SG, PV St. Gallen.

Vonlanthen Maria; JG 1934; Witwe des Josef, Biel, PV Biel.

Hinweis:

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

Sektionen

22. 2. RPV Thurtal

Einladung Generalversammlung. Beginn um 16 Uhr. Als Gast dürfen wir SEV-Präsident Matthias Hartwich begrüßen. Die Einladung mit Unterlagen wurde allen Mitgliedern per E-Mail verteilt. Beachtet bitte die Aushänge an den Orten. Anmeldung bitte an william.g@bluewin.ch, 079 606 02 76. 16 Uhr, Rest. Toggenburg, Gossau

24. 2. ZPV Calanda

Mitgliederversammlung. Anmeldungen bitte bis spätestens 20. Februar an a.butzerin@gmail.com, 079 647 55 16. 19 Uhr, Rest. Brauerei, Chur

27. 2. VPT BLT

Generalversammlung. 18.30 Uhr, Rest. Waldhaus, Birsfelden

8. 3. TS Mittelland

Generalversammlung. Einladung zur GV 2025 mit anschliessendem Mittagessen. Wir treffen uns um 10 Uhr in der Bahnhofshalle Bern beim Treffpunkt. Pensionierte Kolleginnen und Kollegen sind willkommen.

10.10 Uhr, Zukunftsraum SBB, Bahnhof, Bern

15. 3. BAU Bern/Wallis

Generalversammlung. Gerne lädt euch der Vorstand zur GV 2025 ein. An- und Abmeldungen bitte an Michael Berchtold, Belalpstrasse 2B, 3904 Naters, michael.berchtold@sbb.ch oder per SMS an 079 367 40 07. Auf zahlreiches Erscheinen freut sich der Vorstand.

10 Uhr, Rest. Pöstli, Naters

15. 3. RPV Zentralschweiz

16. Hauptversammlung. Der Vorstand lädt alle Mitglieder zur 16. HV ein. Anträge an die HV und An-/Abmeldung bitte bis 10. März an Präsidentin Giuditta Purtschert, 076 477 21 95 oder Tschudi08@gmail.com. Das Nachtessen ab 18 Uhr ist offeriert aus der Sektionskasse. Wir hoffen auf rege Teilnahme der Sektionsmitglieder. «Denn ohne euch geht es nicht.»

16 Uhr, Rest. Eule, Horw

22. 3. BAU Zürich

25. Generalversammlung. 10 Uhr, Rest. Hirschen, Winterthur-Wülflingen

22. 3. RPV Zürich

128. Hauptversammlung. Die Einladung wird nur im Aushang am Arbeitsplatz und in der SEV-Zeitung veröffentlicht. Persönliche Einladungen werden keine verschickt. Anträge an die HV bis 22. Februar an die Co-Präsidenten Martin und Daniel. Anmeldung für das Nachtessen, das die Sektion offeriert, erforderlich bis 17. März an Kassierin Giuditta Purtschert, 076 477 21 95, Tschudi08@gmail.com.

15.45 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

28. 3. ZPV Aargau-Solothurn

Mitgliederversammlung. Die Traktandenlisten hängen ab Ende Februar in den Personalräumen Brugg (AG) und Olten aus. Zum anschliessenden Abendessen sind die Partner:innen ebenfalls herzlich willkommen.

15 Uhr, Rest. Bahnhof (Gleis 13), Olten

29. 3. RPV Bern

126. Hauptversammlung. Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen sowie die Pensionierten. Die Traktandenliste wird in den Aufenthaltslokalen ausgehängt. Gemeinsamen Abendessen mit Partnerin ab 18 Uhr. Anmeldungen bitte bis 25. März an Bernhard Frey, 079 654 62 54, bernhard.frey@sbb.ch. 15.30 Uhr, Rest. Bären, Lyss

4. 4. VPT Appenzellerbahnen

Hauptversammlung. Die Einladungen mit den Anmelde Listen sind an den üblichen Orten ausgehängt. Anmeldeabschluss ist der 28. März. Pensionierte können sich bis zum selben Datum bei Ernst Näf, 071 793 29 87 oder einem anderen Vorstandsmitglied anmelden. 18.15 Uhr, Hotel Krone, Gais

Pensionierte

20. 2. Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung. Unsere erste Wanderung im neuen Jahr. Wir treffen uns an der Bushaltestelle Brugg Campus und fahren mit dem Bus um 13.35 Uhr nach Birr Vorderdorf. Wanderung unter der Leitung von Sepp Raetzo über Scherz nach Schinz nach, knapp zwei Stunden. Um ca. 16 Uhr treffen wir im Restaurant Bahnhof in Schinz nach ein zum Zvieri und gemütlichen Zusammensein. Wir freuen uns auch immer wieder, wenn Kolleginnen und Kollegen Nichtwanderer am Treffpunkt zu uns stossen. Also, auf Wiedersehen in Schinz nach.

13.35 Uhr (Bus Linie 364) ab Bushaltestelle Brugg Campus, Brugg

20. 2. PV Buchs-Chur

Winterwanderung zum Hohen Hirschberg im Appenzellerland. Ab der Haltestelle Sammelplatz der Appenzeller Bahnen wandern wir zum Restaurant Hoher Hirschberg; ca. 1¼ Stunden, 3,5km, 260 Höhenmeter. Alternative: Rufbus für CHF 5 pro Weg und Person (Fahrt in beide Richtungen möglich), bitte bei der Anmeldung mitteilen. Mittagessen Variante Fleisch oder Vegi CHF 24.50. Fahrplan: IR 13 Chur ab 8.42 Uhr, Landquart 8.51 Uhr, Maienfeld 8.54 Uhr, Bad Ragaz 8.58 Uhr, Sargans 9.05 Uhr, Buchs 9.15 Uhr. Umsteigen in Altstätten auf Bus B300 ab 9.34 Uhr bis Altstätten Stadt, umsteigen auf S24 nach Gais. Ab Gais mit der S21 zur Haltestelle Sammelplatz. Anmeldung bis 17. Februar an Christian Niggli, 078 867 03 04 oder chniggli@hotmail.com.

sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

25. 2. VPT BLS Pensionierte

Winterwanderung Sparenmoos. Bern ab 7.39 Uhr, Zweisimmen an 9.59 Uhr, Bus ab 9.35 Uhr, Sparenmoos an 9.55 Uhr. Startkaffee. Rundwande-

lung über Schilteneegg; Wandern Mittel, +370/-370m, 6km, ca. 3 Stunden. Winterwanderausrüstung, Wanderstöscke. Buskosten CHF 20 mit Halbtax oder GA. Zwischenverpflegung aus dem Rucksack. Fondue im Mumabeizli Sparenmoos, CHF 26. Sparenmoos ab 16.00 Uhr, Zweisimmen ab 17.02 Uhr, Bern an 18.22 Uhr. Anmeldung bitte bis 22. Februar an Konrad Schüpbach, 079 227 78 29, spidu@vtxmail.ch. Eine allfällige Absage erfolgt am Abend des 23. Februar mit E-Mail.

27. 2. PV Glarus-Rapperswil

Hauptversammlung. Einladung zu unserer HV 2024. Unser gemeinsames Mittagessen vor der HV um 11.30 Uhr ist bereits Tradition geworden. Türöffnung um 11 Uhr. Die Teilnahme ist selbstverständlich freiwillig. Die Traktandenliste ist auf unserer Webseite aufgeschaltet und wird Ende Januar persönlich zugesandt. Eine schriftliche Anmeldung bis spätestens 20. Februar ist für alle zwingend. Sie kann per E-Mail oder per Post eingereicht werden.

sev-pv.ch/sektionen/
glarus-rapperswil

13.30 Uhr, Kath. Kirchenzentrum in Jona, Rapperswil-Jona

3. 3. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

5. 3. PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

6. 3. Pensioniertes Zug- und Lok- personal Olten

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

14 Uhr, Guggu Bar, Olten

6. 3. PV Uri

Einladung Hauptversammlung. Der Vorstand lädt alle Mitglieder zur HV ein. Nach der Behandlung der Traktandenliste orientiert im 2. Teil PV-Zentralpräsident Roland Schwager über das Geschehen im SEV. Am Schluss der Versammlung offerieren wir einen feinen Imbiss. Wir hoffen auf regen Versammlungsbesuch. Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung bis 3. März erforderlich an Andreas Siegenthaler, Fraumattstrasse 14, 6472 Erstfeld, 041 880 17 71, aasieg@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/uri

14 Uhr, Ref. Kirchgemeindehaus, Erstfeld

6. 3. PV Zürich

Frühlingsversammlung. Alle Mitglieder mit ihren Partner:innen sind herzlich eingeladen. Zum Schluss sind alle zu einem Imbiss eingeladen. Anmeldungen bitte bis 1. März an kurteglöff@bluewin.ch oder 079 481 22 23.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

14 Uhr, Kirchgemeindehaus, Limmatstrasse 114, Zürich

10. 3. PV Wallis

Generalversammlung. Unser Gast Matthias Hartwich, Präsident SEV hält ein Referat über die gewerkschaftlichen Aktualitäten. Nach der Versammlung offeriert die Sektion einen Apéro, gefolgt von einem Mittagessen inkl. Getränke und Kaffee, alles zum Preis von CHF 35. Der Vorstand erwartet eine rege Teilnahme. Anmeldungen bitte bis spätestens 6. März mittels Anmeldeformular, 079 872 38 37 oder pv.vs@bluewin.ch. Weitere Infos sind auf unserer Webseite ersichtlich. *Euer Vorstand*

sev-pv.ch/wallis-valais

10.30 Uhr, Rest. Good Night Inn, Brig-Glis

10. 3. PV Winterthur-Schaffhausen

Hauptversammlung. Die ordentliche HV findet auch dieses Jahr wieder am üblichen Ort in Winterthur-Wülflingen statt. Die statuarischen Geschäfte und ein Auftritt unseres PV-Chors bilden die Eckpfeiler der HV. Anträge sind bis zum 1. März schriftlich an den Präsidenten zu richten. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen.

sev-pv.ch/sektionen/
winterthur-schaffhausen

14 Uhr, Ref. Kirchgemeindehaus, Winterthur-Wülflingen

11. 3. PV Bern

Frühjahrsjass 2025. Jassart: Schieber, Trumpf, Udenufe und Obenabe, ohne Wys und Stöscke, einfache Zählung 157 Punkte. Jasskarten: französische. Kosten CHF 30, inklusive Nachtessen. Anmeldung an Erich Gerber, Organisator, 031 972 02 65 oder er.gerber@outlook.com.

sev-pv.ch/sektionen/bern

14 Uhr (Saalöffnung 13 Uhr), Rest. Dörfli (nächste öv-Haltestelle: Busstation Linie 10, Köniz-Schliern), Schliern bei Köniz

12. 3. VPT BLS, Pensionierte

Wanderung Mühledorf-Buchegg-Mühlebachtäli-Mühledorf. Mit Bahn Spiez ab 7.50 Uhr, Thun an 7.59 Uhr, Münsingen 8.08 Uhr, Langenthal ab 7.48 Uhr, Burgdorf ab 8.06 Uhr, Bern ab RBS 8.35 Uhr, Lohn-Lüterkofen ab Post 9.13 Uhr. Startkaffee im Gasthof Kreuz, Mühledorf. Wanderung: Mühledorf-Buchegg-Mühlebachtäli-Mühledorf; T1 leicht, +269/-269m, 10km, ca. 3 Stunden. Trekkingschuhe, Sonnen- und Regenschutz, Wanderstöscke, Mittagessen. Verpflegung aus dem Rucksack. Rückreise: Mühledorf ab 16.29 Uhr, Post, Lohn-Lüterkofen RBS ab 16.54 Uhr, Bern an 17.22 Uhr. Anmeldung bis 8. März an Peter Sägeser, 079 254 19 34 oder saegipeter@bluewin.ch.

13. 3. PV Aargau

Hauptversammlung. Statutarische Traktanden. Informationen von PV-Zentralsekretär Alex Bringolf. Musikalische Umrahmung Kurt Jufer. Im An-

schluss 3-Gang-Menü, offeriert von der Sektion (vegetarisch bitte bei der Anmeldung vermerken); Getränke auf eigene Kosten. Anmeldung bis spätestens 22. Februar mit gelber Karte oder an hallo.aarau@sunrise.ch. Traktandenliste siehe Webseite.

sev-pv.ch/sektionen/aargau

14.30 Uhr, Begegnungsstätte Rössli-matte, Wohlen

20. 3. PV Basel

Einladung Hauptversammlung. Anmeldung bis 14. März bei Peter Jakob, vizepraesident-pv-basel@sev-pv.ch, 079 252 02 53 oder bei allen anderen Vorstandsmitgliedern. Anträge sind bis 27. Februar an Präsident Walter Merz einzureichen, praesident.pv.basel@sev-pv.ch. Die Traktandenliste kann beim Vizepräsidenten angefordert werden und wird allen Mitgliedern, die ihre E-Mail-Adresse angegeben haben, zugesandt und ist ebenfalls auf unserer Webseite aufgeschaltet. Auch in diesem Jahr hoffen wir auf reges Interesse von unseren Mitgliedern und freuen uns auf dein Kommen. *Der Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/basel

14.30 Uhr, Pfarreizentrum L'Esprit, Basel

20. 3. PV Fribourg

Einladung Frühjahrsgeneralversammlung. Die Traktandenliste wird vor Ort verteilt. Den Jubilarinnen und Jubilaren werden die Ehrendiplome und Auszeichnungen überreicht. Wir freuen uns, Wanda Suter, Friedensrichterin des Saanebezirks begrüßen zu dürfen. Nach der Versammlung findet ein Essen statt, zu dem auch eure Partner:innen eingeladen sind. Essen, Mineralwasser und Kaffee sind offeriert aus der Sektionskasse, Wein und andere Getränke sind direkt beim Servicepersonal zu bezahlen. Menü: Tagessuppe, gefüllte Rindsrouladen mit Kartoffelpüree und Gemüse; Weintörtchen mit Vanilleglace. Anmeldung bitte bis spätestens 10. März, 12 Uhr unter Angabe ob mit oder ohne Partner:in sowie der Vor- und Nachnamen an Sekretär Jean-Louis Scherz, jlscherz@bluewin.ch, per SMS oder telefonisch unter 079 252 02 51.

sev-pv.ch/sektionen/fribourg

10 Uhr, Auberge de la Gare, Grolley

22. 3. PV Thurgau

Hauptversammlung. Um 11.30 Uhr eröffnet der Sängerbund Romanshorn die HV mit Liedervorträgen, Mittagessen um 12 Uhr, danach Erledigung der statutarischen Geschäfte laut Traktandenliste. Ich bitte um vollzählige Teilnahme wegen der wichtigen Wahlen, deren Resultat das Weiterbestehen unserer Sektion bestimmen kann. Denn der gesamte Vorstand wird ersetzt durch engagierte Mitglieder, welche sich zur Wahl stellen. Das Mittagessen erfordert eine Anmeldung bis 17. März an Präsident Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn, 071 463 41 85.

sev-pv.ch/sektionen/thurgau

Ab 11.30 Uhr, Rest. Usblick/Brüggli (Churfirstensaal), Romanshorn

Agenda 2/25

VORHANG AUF, SCHIENE FREI

Wer bremst, bleibt



Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Silvan Rechsteiner ist Theaterautor. Früher war er Kundenbegleiter bei der SBB und Mitglied des SEV. In seinem autofiktionalen Stück «Wer bremst, bleibt – Weichen und Wirren eines Zugbegleiters» beschreibt der Basler den inneren Konflikt eines Mannes um die Dreissig, der zwischen seinen Träumen und der Realität hin- und hergerissen ist. Am 5. Februar wurde das Stück im Theater Basel uraufgeführt. Die SEV-Redaktion war dabei.

«Wer bremst, bleibt» ist ein tiefsinniges Werk, das sich auf erfrischend moderne Weise mit den Themen Stillstand und Veränderung auseinandersetzt. Im Mittelpunkt steht der Zugbegleiter Bruno (gespielt von Dominic Hartmann), der in seinem Alltag zwischen immer gleichen Fahrten und Begegnungen mit Reisenden gefangen ist. Eigentlich träumt er davon, Schauspieler zu werden, aber er ist sich nicht sicher, ob ihn das «wirklich glücklich» machen würde. Doch der Moment des Innehaltens – das Bremsen – führt zu einer existentiellen Auseinandersetzung, die das Publikum zum Nachdenken über die eigenen Weichenstellungen im Leben anregt.

Von der Suche nach dem Lebensglück

Teil dieses Prozesses des Suchens, Innenhaltens und Weichenstellens ist Brunos Liebe Marta (gespielt von Katharina Gieron), die er während einer Arbeitsschicht als Zugbegleiter kennenlernt. Im Gegensatz zu Bruno verfolgt Marta ihren Lebenstraum, im kanadischen Manitoba Schafe zu hüten. Auch die Figur der quirligen Berufsberaterin Frau Brenner (dargestellt von Barbara Colceriu) begleitet Bruno immer wieder auf der Suche nach seinem Lebensglück. Sie zeigt ihren Klientinnen und Klienten mehr oder weniger zufällig Karriereoptionen auf, vermittelt ihnen als «Life Coach» Lebensweisen und tritt als singende Schauspielerin Amalia in Erscheinung.

«Wer bremst, bleibt – Weichen und Wirren eines Zugbegleiters» fängt die Ambivalenz zwischen dem Wunsch nach Veränderung und der Angst vor dem «Abstellgleis» ein. Mit einer subtilen Mischung aus scharfsinnigem Humor und nachdenklicher Ernsthaftigkeit wird das Publikum auf eine persönliche und zugleich universelle Reise mitgenommen.

Vom Zugbegleiter zum Theaterautor

Silvan Rechsteiner wird mit 18 Jahren, nach einer kaufmännischen Lehre bei Login, Kundenbegleiter mit Dienort Depot Basel SBB. Er fährt oft im Intercity auf den Strecken Basel-

Zürich und im Eurocity nach Domodossala. In den Augenblicken zwischen den Bahnhöfen findet er Inspiration. Das Pendeln zwischen Stillstand und Bewegung prägt nicht nur sein aktuelles Theaterstück, sondern auch seinen Lebensweg. Er studierte Szenisches Schreiben an der Universität der Künste Berlin und dramatisches Schreiben in Zürich. Seine Stücke erscheinen im renommierten Rowohlt Theater Verlag in Hamburg.

Die Reise geht weiter – nächster Halt: Winterthur

«Wer bremst, bleibt» entstand während Rechsteiners Zeit als Hausautor (Spielzeit 2023/2024) am Theater Basel. Bereits 2024 mit dem Stück «Mosaik» für den Deutschen Jugendtheaterpreis und den Berliner Stückpreis für junges Publikum nominiert, geht die Reise weiter mit einem nächsten Halt in Winterthur. Derzeit begleitet Rechsteiner die Inszenierung seiner nächsten Arbeit «All das nichts?», ein szenischer Spaziergang, den er zur Kammeroper «Jakob Lenz» für das Theater Winterthur geschrieben hat.

Unterwegs auf Schienen und Bühnen

Seine Freizeit verbringt Silvan Rechsteiner am liebsten mit Serien, guten Büchern und Theaterbesuchen. Jedes Stück, jede Geschichte ist für ihn ein Puzzleteil, das seine eigene Krea-

tivität anregt. Einen Vorteil des Autorenberufs sieht er auch in der freien Zeiteinteilung. So schreibt er oft während einer Zugfahrt. Theater und Bahn sind für ihn gleichwertige Welten, die sich ähneln: «Im Theater ist man ein Rädchen im Getriebe, bei der Bahn ist es wie im Theater – immer in Bewegung, aber gleichzeitig sehr strukturiert». Die Zeit als Kundenbegleiter möchte der Basler nicht missen – im Gegenteil: «Ich könnte mir gut vorstellen, einmal im Monat eine Tour zu übernehmen.»

Während seiner Zeit als Kundenbegleiter war er Mitglied des SEV. Dabei hat er die solidarische Atmosphäre, den Zusammenhalt unter den Kolleginnen und Kollegen, sehr geschätzt, aber auch die Gewissheit: «Wenn es drauf kommt, steht die Gewerkschaft hinter mir.»

Weitere Informationen

Mehr zu Silvan Rechsteiner, zu seinem Schaffen und zum aktuellen Stück:



silvanrechsteiner.ch



GNOOGÄR FÜÜDINI

François Graf

Seit 2017 mache ich eine fotografische Recherche über die lebendigen Traditionen der Schweiz, die mehr oder weniger mit der Fasnacht verbunden sind. Ich interessiere mich insbesondere für den heidnischen Teil dieser Traditionen, für die Figuren und

andere Mythen. Dieses Bild wurde in Bratsch, einem Dorf im Oberwallis, im Februar 2024 aufgenommen. Es ist eine Tradition, die seit Anfang des 19. Jahrhunderts bekannt ist. Ihr Name ist «Gnoogär Fүүdini». Damals verkleidete man sich mit verkehrt

herum getragenen Kleidern, schmiedete sich Fett, Russ und weisses Mehl ins Gesicht und umgab sich mit Glocken, die durch viereckige Schellen ersetzt wurden. Der Berufsfotograf François Graf ist Mitglied des Ateliers www.strates.ch

?

QUIZ

Hast du
genau
gelesen?

1. Von welchem Helden spricht Matthias Hartwich im Interview?

- a. Wilhelm Tell
- b. Donald Duck
- c. Robin Hood

2. Was will die SBB mit der Selbstabfahrt von Zügen erreichen?

- a. Die Einführung von künstlicher Intelligenz
- b. Weniger Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer
- c. Mehr Pünktlichkeit

3. Was fordern die Gewerkschaften beim Abkommen mit der EU?

- a. Schutz der Löhne und des Service public
- b. Weniger Migration
- c. Privatisierung des Schienenverkehrs

4. Was regelt das Arbeitszeitgesetz faktisch immer noch nicht?

- a. Arbeitsunterbrechung
- b. Teilzeitarbeit
- c. Ruhetage

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 25. Februar 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. 1/2025:
a/c/c/a

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Patric Meienhofer**, Inkwil, Mitglied VPT asm.

AUF DEN SPUREN VON ...

Giuseppe Lanini, Berufsbildner für Gleisbauer:innen bei Login

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Giuseppe Lanini arbeitet bei Login in der Grundbildung der Gleisbauerinnen und Gleisbauer im 1. Lehrjahr. «Da es sich beim Gleisbau um eine gefährliche Arbeit handelt, geht es in diesem ersten Lehrjahr um Fragen der Sicherheit und um die Handhabung der Geräte», erklärt er.

Giuseppe Lanini hat vor 35 Jahren als Gleisbauer angefangen, nach einer Lehre als Maurer. Bei der Bahn übte er verschiedene Funktionen aus, aber immer im Umgang mit Gleisen: «Ich habe mich vom Maschinisten übers Büro bis zum Teamleiter hochgearbeitet – und 2020 habe ich mich für diese Herausforderung als Berufsbildner entschieden. Alle paar Jahre brauche ich eine Veränderung, und jetzt fand ich es sinnvoll, meinen Rucksack voller Erfahrungen den Jungen weiterzugeben.» Die Arbeit ist vielseitig, jedes Jahr kommt eine neue Gruppe von Ju-

gendlichen. Letztes Jahr war erstmals eine Frau unter den Lernenden, dieses Jahr ist es eine Gruppe von neun Männern, die bezüglich Alter, Erfahrung und Kultur alle recht ähnlich sind. «Ich arbeite gerne mit den Jungen, manchmal zeigen sie mir einen anderen Blickwinkel auf die Dinge oder andere Arbeitsmethoden. Ich bin immer offen, mit ihnen über die verschiedenen Möglichkeiten zu diskutieren.»

Nach fünf Jahren ist Giuseppe immer noch begeistert von seiner Entscheidung, die ihm Jahr für Jahr mit einer neuen Klasse von Lernenden eine neue Herausforderung bringt. Vor einigen Jahren hat er entschieden, dass er die Jugendlichen schon im ersten Jahr auf echte Baustellen bringt; dies motiviere sie und trage dazu bei, dass sie Teamgeist und ein Gefühl für Zusammenarbeit entwickeln. Beim Zuhören wird deutlich, dass Giuseppe seine Arbeit engagiert macht, auch wenn er zugibt, dass ihm gelegentlich im Alltag etwas die Auseinandersetzung mit anderen Verantwortlichen fehlt.



Was macht ein Gleisbauer?

Die Gleisbauer kümmern sich um alles, was die Bahninfrastruktur betrifft, den Gleisunterhalt und Erneuerungen. Die Technologie entwickelt sich, und es gibt immer mehr Maschinen, die die Arbeit unterstützen, aber ein grosser Teil davon bleibt Handarbeit, und es gibt viel zu vermessen. Es ist also eine sehr körperliche Arbeit, aber man muss dabei auch den Kopf brauchen: «Es ist Präzisionsarbeit, es geht um Millimeter, und es ist auch eine Teamarbeit, in einer immer individualisierteren Welt», betont Giuseppe und ergänzt: «Als ich bei der Bahn begonnen habe, arbeitete man immer mit den gleichen Kollegen zusammen, zu denen man eine gewisse Beziehung aufbaute. Heute ist das Team jeden Tag anders und es ist deshalb schwieriger, den gleichen Geist der Zusammenarbeit zu entwickeln.»

Die Bedeutung der Gewerkschaft

Giuseppe trat nicht sofort der Gewerkschaft bei, als er zur Bahn kam. Aber als er

begann, sich für gewerkschaftliche Fragen zu interessieren, nahm er es ernst und ist heute ein sehr aktives Mitglied des SEV: «Ich bin mit der Gewerkschaft in Kontakt gekommen, als ich in die Personalkommission kam, etwa zehn Jahre nach dem Eintritt bei der SBB. Heute bin ich Mitglied des Zentralausschusses des Unterverbands BAU, wo ich mich vor allem um die Anliegen der Westschweizer und Tessiner Kollegen kümmere. Ich habe auch erfolgreich vorgeschlagen, die Lernenden von Anfang an in den entsprechenden Unterverband aufzunehmen, damit sie zur Entwicklung der Gewerkschaft der Zukunft beitragen können.»

Für ihn ist die Gewerkschaft eine wichtige Kraft für das Gemeinwohl: Je mehr dabei sind, umso besser kann man seine Forderungen durchsetzen, aber auch die bestehenden Arbeitsbedingungen verteidigen.

Neben der Arbeit ist Giuseppe Mitglied einer örtlichen Landkorporation, macht gerne lange Spaziergänge mit dem Hund und fährt gelegentlich Velo.

GÖTTLICHER TRANSPORT

Bertschy

