

SEV Nr. 15

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



TIEMOWYDLER

AUS- UND RÜCKBLICK

Stark und entschlossen ins 2026

**Edito von Patrick Kummer,
Vizepräsident SEV**

► S. 3 und 5

Das Jahr 2025 hat uns im SEV einmal mehr vor grosse Herausforderungen gestellt. Besonders bei SBB Cargo bleibt die Lage ernst. Kolleginnen und Kollegen blicken mit grosser Unsicherheit in die Zukunft. Was mich daran besonders bewegt: Viele Menschen identifizieren sich stark mit Organisationen wie der SBB und SBB Cargo. Sie gehören zur Schweiz schlicht dazu – genau wie damals Swissair, deren Grounding ich als Kind einer Swissair-Familie miterlebt habe. Solche Situationen dürfen sich nicht wiederholen. SBB Cargo – und damit ein funktionierender Schienengüterverkehr – wird in der Schweiz dringend gebraucht. Wir müssen diese Strukturen erhalten und ausbauen, auch wenn es dafür langfristige finanzielle Unterstützung braucht.

Intensiv und oft sehr polemisch wurde in den letzten Monaten die

Vergabe der neuen S-Bahnzüge an Siemens diskutiert. Natürlich hätten auch wir uns eine Stärkung des Industriestandortes Schweiz gewünscht. Wir gehen davon aus, dass die SBB korrekt vorgegangen ist und letztlich sachlich entschieden hat. Polemik bringt niemandem etwas – weder der Branche noch den Mitarbeitenden.

Gewerkschaftspolitisch sehr positiv hervorzuheben ist der Abschluss der BAR-Verhandlungen. Sie waren anspruchsvoll, aber wir konnten Ergebnisse erzielen, über die nun die entsprechenden Gremien und Berufsgruppen demokratisch befinden können. Wichtig war auch die 2025 gestartete Sicherheitskampagne. Der Aktionstag vom 3. September und die Jubiläumstagung zur Charta gegen Gewalt haben erneut gezeigt, wie zentral der Schutz des Personals im öffentlichen Verkehr bleibt. Gewalt, Drohungen

und Respektlosigkeit dürfen nie zum Arbeitsalltag gehören – hier braucht es Lösungen, die von allen Involvierten mitgetragen werden.

Für die Zukunft ist klar: SBB Cargo braucht endlich wirksame politische Unterstützung. Im Rahmen der derzeitigen Weiterentwicklung der LSVA im Parlament besteht die Gelegenheit, den strukturellen Kostennachteil der Bahn zu verringern. Dazu gehört die vollständige Ausschöpfung der LSVA, automatische Teuerungsanpassung und Integration von E-Lastwagen ins Abgabesystem, ab 2029 ohne Rabatte. Bundesrat und Parlament müssen endlich handeln.

Wir haben 2025 viel erreicht, doch ebenso viel liegt vor uns. Gemeinsam mit allen Kolleginnen und Kollegen setzen wir uns auch 2026 für einen starken öffentlichen Verkehr mit ebenso starken und sicheren Arbeitsbedingungen ein.

40 Jahre Kampf

Die SEV-Frauenkommission feiert ihr Bestehen und schaut in die Zukunft.

2

25 Jahre Charta

50 Transportunternehmen und SEV unterschreiben neue Charta gegen Gewalt.

3 und 4

26 Jahre beim SEV

Auf den Spuren von Tino Rogowski, Techniker und Vollblutgewerkschafter.

12

Freiburger Sparprogramm stoppen

Der Kanton Freiburg will mit seinem Programm zur Sanierung der Kantonsfinanzen (PSKF) die Staatsfinanzen zwischen 2026 und 2028 entlasten. Mit rund 100 ausgaben- und einnahmenseitigen Massnahmen sollen über 400 Mio. Franken gespart werden. Stark betroffen ist auch der öffentliche Verkehr. Laut der Tageszeitung «La Liberté» wären bis zu 20% der öV-Fahrten gefährdet. Beim öV in den zehn Gemeinden der Agglomeration Freiburg würden in den drei Jahren 2,7 Mio. Franken gekürzt, womit ein Angebotsabbau drohe, warnt der Agglo-Verband. Noch schwer abzuschätzen ist, ob und wie sich die angekündigten Produktivitätssteigerungen auf das öV-Personal auswirken werden. An der Herbstversammlung der SEV-VPT-Sektion TPF erfolgte deshalb der Aufruf, das Referendum gegen das PSKF bis 15. Januar zu unterschreiben – siehe fribourg.ssp-vpod.ch.



MICHAEL SPAHR

Umfrage zum Swiss-GAV

Bis Ende Juni 2026 wird sich zeigen, ob der GAV für das Swiss-Bodenpersonal auf Ende 2027 gekündigt werden muss. Als Grundlage für die Verhandlungen führte SEV-GATA bei den Mitgliedern eine Befragung zu ihren Bedürfnissen durch. Die Teilnahme war erfreulich hoch und die Auswertung ist noch im Gang. Die Verhandlungstermine stehen, und die Verhandlungsdelegation soll mit einem Soundboard breit abgestützt werden – für einen starken GAV, damit die Swiss «ready for take-off» bleibt.

EWLV bleibt bei SBB Cargo

Das vom Parlament im März beschlossene revidierte Gütertransportgesetz sieht für 2026 bis 2029 Bundesbeiträge von 260 Mio. Franken an Betreiber des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) vor. Bis Ende August konnten sich interessierte Bahnen beim Bundesamt für Verkehr bewerben. Beworben hat sich nur SBB Cargo, die bisherige Betreiberin. Mit ihr wird das BAV nun bis Ende 2025 eine Leistungsvereinbarung aushandeln. «Jetzt gilt es sicherzustellen, dass Kapazitäten und Knowhow in der Vereinbarung so gesichert werden, dass die Schrumpfung des Schienengüterverkehrs ein Ende hat», fordert SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn (siehe auch Kommentar, Seite 5).

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

120 Teilnehmer:innen versammelten sich an der Jubiläumstagung der SEV-Frauenkommission im Hotel Bern. Der Tag bot Gelegenheit, auf 40 Jahre Kampf für Gleichstellung zurückzuschauen, aber auch, kämpferisch in die Zukunft zu blicken.

«40 Jahre Einsatz für Gleichstellung, Solidarität und die Stimme der Frauen im öffentlichen Verkehr», begrüßt Sibylle Lustenberger die Teilnehmer:innen der Bildungstagung der SEV-Frauenkommission am 28. November 2025. Sie macht deutlich, dass es nicht nur um ein Fest geht, sondern um eine Rückschau auf Kämpfe, Errungenschaften und die bleibende Notwendigkeit dieser Kommission. Sibylle Lustenberger, seit einem Jahr für Gleichstellung und Bildung im SEV verantwortlich, erinnert daran, dass die Frauenkommission seit vier Jahrzehnten ein Ort ist, an dem Frauen ihre Anliegen bündeln und sichtbar machen. Sie würdigt die Pionierinnen und bedankt sich bei allen Anwesenden für deren unermüdlichen Einsatz.

Frauenthemen sind Gewerkschaftsthemen

Barbara Keller, Vizepräsidentin des SEV, hält ein leidenschaftliches Plädoyer für die Kraft der Solidarität: «40 Jahre Mut, 40 Jahre Beharrlichkeit, 40 Jahre Solidarität unter Frauen, die nie bereit sind, sich mit dem Zweitbesten zufrieden zu geben.» Sie erinnert daran, dass Frauen im öffentlichen Verkehr lange ohne passende Uniformen, ohne eigene Garderoben und oft ohne eigene Toiletten arbeiten – und dennoch nicht aufgegeben haben. «Diese Frauen durchbrachen und durchbrechen Barrieren und zeigen, was Gewerkschaftsarbeit im Kern bedeutet: sich nicht unterkriegen zu lassen, sich zusammenzutun und füreinander einzustehen.» Sie macht auch klar: Viele Hürden bestehen bis heute. Frauen sind weiterhin zu selten in Führungspositionen, zu oft mit Aggressionen im

Berufsalltag konfrontiert und haben nach wie vor Schwierigkeiten, Karriere und Familie zu vereinbaren. «Frauenthemen sind Gewerkschaftsthemen», betont Barbara Keller. «Die Frauenkommission braucht es auch in den nächsten 40 Jahren dringend.»

Dass genau dieses Bekenntnis wichtig ist, erklärt auch das langjährige Frauenkommissionsmitglied Andrea-Ursula Leuzinger, Frauvertreterin im Unterverband der Pensionierten PV: «Auch wenn gewisse Männer finden, wir hätten ja jetzt alles erreicht.» Ähnlich tönt es bei zahlreichen Pionier:innen der Frauenkommission, die ebenfalls zu Wort kommen, wie Danièle Dachauer, Doris Wyssmann, Hanny Weissmüller, Edith Graf-Litscher, Karin Hofmann und Lucie Waser.

Eine bewegte Geschichte

Den historischen Rückblick übernimmt die Gewerkschafterin und Historikerin Rebekka Wyler. Sie durchforstete in den letzten Monaten Archive, sichtete alte Protokolle und Fotos und führte zahlreiche Interviews. Ihre Recherche zeigt: Schon in den 1930er-Jahren sind Frauen im öffentlichen Verkehr präsent – als Barriereförderinnen, Köchinnen oder Näherrinnen. Doch sie bleiben eine Minderheit und müssen sich zusammenschliessen, um ernst genommen zu werden. Ein Flugblatt von 1971 formuliert vorsichtig: «Wir möchten endlich einmal selbst etwas tun oder wenigstens mitreden helfen.» Der Zeitpunkt ist kein Zufall: Kurz zuvor wird das Frauenstimmrecht eingeführt.

1983 wird am SEV-Kongress der Antrag zur Gründung einer Frauengruppe gestellt, 1984 beginnen die Arbeiten, 1985 findet die erste Tagung statt. Unterstützt werden die Frauen von solidarischen Männern wie René Zimmermann und Nick Raduner, die als Gewerkschaftssekretäre die Gruppe begleiten. Damals gab es beim SEV noch keine Gewerkschaftssekretärinnen, und viele Kollegen standen der Idee einer Frauenkommission eher skeptisch gegenüber. «Ehrlich gesagt war ich zuerst nicht

begeistert, diese Aufgabe zu übernehmen», erinnert sich René Zimmermann, der gemeinsam mit Nick Raduner auch anwesend ist. «Aber schon bald habe ich erkannt, wie wichtig es ist, Vertrauen zu schenken und sich auch aus gewerkschaftlicher Sicht in die Probleme der Kolleginnen einzuleben.» Nick Raduner spricht vom ersten Frauenstreik 1991, an dem er mit seiner Tochter teilnahm – ein Meilenstein, der die Frauenkommission endgültig etablierte.

1992 konstituiert sich die Frauenkommission offiziell. Seither trifft sie sich regelmässig, organisiert Tagungen und bringt Forderungen ein. Die Themen sind vielfältig: sexuelle Belästigung, Arbeitsbelastung, Gleichstellung, Gewalt am Arbeitsplatz. Immer wieder geht es darum, Frauen sichtbar zu machen und ihre Anliegen in die Gewerkschaftspolitik einzubringen. Der Rückblick macht deutlich: Die Frauenkommission ist nie bloss ein Ort des Austausches gewesen. Sie ist und bleibt ein Ort, an dem Frauen ihre Stimme finden, Selbstbewusstsein entwickeln und konkrete Politik gestalten. Die Jubiläumstagung verbindet Geschichte und Gegenwart – und richtet den Blick nach vorn. Denn die Herausforderungen bleiben: Vereinbarkeit, Repräsentation, Gewalt im Alltag. Die Botschaft des Tages ist klar: Nur gemeinsam, Schritt für Schritt, Forderung für Forderung, lässt sich die nach wie vor von Männern dominierte Verkehrsbranche verändern.

Workshops, Kuchen und Konzert

Der Nachmittag der Jubiläumstagung steht ganz im Zeichen des Empowerments. Die Teilnehmer:innen besuchen Workshops zu Themen wie Zivilcourage, Auftrittskompetenz und Stressbewältigung. Anschliessend gibt es Geburtstagskuchen und ein Konzert der Frauenband «The Sparklettes» mit viel feministischem Witz und Ironie. Am Ende steht ein stolzes Bekenntnis: «Auf die Pionierinnen von damals, die Kämpferinnen von heute und alle, die noch kommen. Auf die nächsten 40 Jahre Frauenkommission. Auf Solidarität. Auf Mut. Auf uns.»

25 JAHRE CHARTA GEGEN GEWALT

«Sicherheit muss Vorfahrt haben»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der SEV und die Transportunternehmen haben am 25. November 2025 die erneuerte «Charta gegen Gewalt» feierlich unterzeichnet. 50 Transportunternehmen haben sich der Initiative in den letzten Wochen angeschlossen und damit gemeinsam mit dem SEV ein starkes Zeichen für den Schutz des Personals und der Fahrgäste gesetzt. Gleichzeitig haben sie in Bern auf 25 Jahre Engagement für mehr Sicherheit im öV zurückgeschaut.

«Im öffentlichen Verkehr gilt: Sicherheit muss Vorfahrt haben – für Kundinnen und Kunden, aber auch für das Personal. Gemeinsam mit führenden Unternehmen des Sektors streben wir eine Kultur des gegenseitigen Respekts an. Das gilt für Fahrgäste und für Beschäftigte», begrüszt SEV-Präsident Matthias Hartwich in seiner Rede die 150 anwesenden Gäste und ergänzt: «Unser Ziel ist ein Dialog zwischen Arbeitnehmer:innen, Unternehmen, Sicherheitsbehörden und Politik, da-

mit kein Mensch Angst haben muss, wenn er oder sie in einen Bus, auf ein Schiff, in ein Tram oder einen Zug einsteigt.» Ein solcher Dialog soll an einem runden Tisch stattfinden, fordert der SEV. Auch der Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr VöV, Ueli Stückelberger, der die Arbeitgeberseite der Branche vertritt, betont: «Gewalt gegen Mitarbeitende wie Fahrgäste ist nicht tolerierbar. Deshalb setzen die Transportunternehmen und Sozialpartner zusammen mit der heutigen Tagung ein klares Zeichen gegen Gewalt.» Ausdrücklich unterstützt er die Forderung des SEV, einen runden Tisch zu Massnahmen gegen Gewalt im öffentlichen Verkehr zu organisieren.

Neue Charta mit erweiterten Verpflichtungen

Mit der Neuauflage der Charta aus dem Jahr 2000 reagieren die Sozialpartner auf die zunehmende Zahl von Übergriffen in den letzten Jahren, insbesondere während der Covidpandemie und seitdem. Die neue Charta präzisiert den rechtlichen Rahmen, definiert Gewalt und Aggressionen klarer und fordert, dass auch verbale Übergriffe systematisch angezeigt

werden. Zudem sieht sie eine jährliche Bilanzierung der Fortschritte vor.

Ein besonderer Fokus liegt auf Gewalt gegen Frauen im öffentlichen Verkehr. Es passt denn auch gut, dass die Veranstaltung am 25. November stattfindet, am internationalen Tag gegen Gewalt an Frauen. Das betont Sibylle Lustenberger, Gleichstellungsbeauftragte des SEV.

Rückblick auf 25 Jahre Charta gegen Gewalt

Die Veranstaltung in Bern bietet auch Gelegenheit, auf die Entwicklung seit der ersten Charta vor 25 Jahren zurückzublicken. Damals verpflichteten sich die Unternehmen, paritätische Arbeitsgruppen einzurichten, um Aggressionen und Gewalt im öffentlichen Verkehr zu dokumentieren und Lösungen zu erarbeiten. Ein Meilenstein war die Einführung von Artikel 59 Personenbeförderungsgesetz (PBG) im Jahr 2007, der Übergriffe als Offizialdelikt feststellt. Eine wichtige Rolle bei der Anpassung des PBG spielte der damalige SP-Nationalrat Erwin Jutzen. Er reichte im Parlament eine Motion ein, die schliesslich zur Gesetzesänderung führte. Auch er war an

der Veranstaltung präsent. (Anm. der Redaktion: Vier Tage nach der Veranstaltung verstarb der ehemalige Freiburger Grossrat, Nationalrat und Staatsrat Erwin Jutzen. Der SEV spricht seinen Angehörigen sein herzliches Beileid aus.)

Leider handhaben die Kantone dieses Gesetz noch immer nicht einheitlich. Deshalb haben SEV und VöV den 26 Staatsanwaltschaften einen Brief geschrieben mit der Forderung, Gewalt und Drohungen gegen das öV-Personal konsequent zu verfolgen.

Auf Worte müssen Taten folgen

«Die Charta verkörpert den Geist der Sozialpartnerschaft: Zuhören, Dialog und Handeln», betont Gilbert D'Alessandro in seiner Rede. Der Busfahrer und Vollblut-Gewerkschafter ist einer der Initianten der Charta von 2000 und hat auch an deren Weiterentwicklung mitgearbeitet. Für alle Anwesenden ist klar, das Engagement für einen respektvolleren Umgang im öV geht nach der Unterzeichnung der Charta weiter. Petra Breuer, Vizedirektorin des Bundesamts für Verkehr, fügt an: «Es braucht immer wieder Aufmerksamkeit, Haltung und Menschen, die hinschauen und handeln.»

Eindrücklich sind Zeugenaussagen von Anwesenden und von Kolleg:innen in einer Videoeinspielung, die von Übergriffen im Berufsalltag erzählen. Die anwesenden Vertreter:innen der Transportunternehmen betonen, dass sie sich bemühen, ihr Möglichstes zu tun. Hierzu gibt es dann auch kritische Rückmeldungen aus dem Publikum. Bemängelt wird zum Beispiel, dass es auf Zügen nach wie vor keine konsequente Doppelbegleitung gibt.

Sowohl für die anwesenden Arbeitgeber:innen als auch für Arbeitnehmer:innen ist klar, Gewalt und Aggressionen sind ein gesellschaftliches Problem, dass alleine mit dieser Charta und dem Bekenntnis dazu nicht gelöst werden kann. Es ist eben nicht nur ein schweizerisches Problem, sondern leider auch eine europäische Herausforderung, sagt Livia Spera, die Generalsekretärin der europäischen Transportarbeiter:innen-Föderation ETF. Es braucht folglich auch eine Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinaus. Für den SEV und alle Anwesenden ist klar, eine Charta alleine reicht nicht, es braucht viele Taten, die nun auf die Worte folgen müssen.

Weitere Bilder und Zitate der Veranstaltung auf der nächsten Seite.



© MANU FRIEDERICH



Einsparungen beim regionalen Personenverkehr erhöhen den Druck auf das Personal.

In der Reform «AHV 2030» will der Bundesrat auf eine Erhöhung des Rentenalters verzichten, nachdem diese letztes Jahr mit 75% Nein klar abgelehnt wurde. Und er will die AHV-Beitragspflicht auf Kranken- und Unfalltaggelder ausdehnen und die Umgehung der Beitragspflicht durch überhöhte Dividenden stoppen. Aber er will auch Frühpensionierungen erschweren, was der SGB vor allem für Personen mit langen Erwerbskarrieren und harten Arbeitsbedingungen entschieden ablehnt.

Obwohl die Transportunternehmen für den **regionalen Personenverkehr in den Jahren 2026–2028** vom Bund 3850 Mio. Franken an Abgeltungen benötigen, wie eine Umfrage des Bundesamts für Verkehr ergab, hat der Bundesrat dem Parlament aus Spargründen 485 Mio. weniger beantragt. Der Ständerat wollte in erster Lesung wieder 160 Mio. mehr sprechen, was der Nationalrat knapp ablehnte. Ob der Ständerat doch noch eine Aufstockung erreichen kann, war bei Redaktionsschluss offen.

MATTHIAS HARTWICH antwortet

Bilaterale: Schweizer Recht auf Schweizer Schienen

Parteien und Verbände haben in den letzten Wochen ihre Position zu den bilateralen III mit der Europäischen Union bekannt gegeben. Wie sieht die Position des SEV zu den EU-Verträgen konkret aus?

Auch der SEV hat seine Vernehmlassungsantwort beim Bundesrat eingereicht. Unsere Position ist und bleibt klar: In der Schweiz müssen Schweizer Bedingungen gelten: «Schweizer Recht auf Schweizer Schienen.» Das heisst für uns: Vorrang des Taktverkehrs, Anerkennung der Schweizer Billette (Halbtax und GA), keine Einmischung in den innerschweizerischen Verkehr von aussen, Trassenhoheit in der Schweiz, auch weiterhin Möglichkeit von Kooperationen wie auch heute schon. Für uns das Herzstück bei der möglichen Zulassung ausländischer Unternehmen beim internationalen Schienenpersonenfernverkehr: Die Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten bei den Eisenbahnunternehmen, die diese Verkehre fahren, haben Schweizer Bedingungen zu folgen.

Wir müssen aber auch sagen: Die Öffnung des grenzüberschreitenden Verkehrs hat die Schweiz schon vor über zwanzig Jahren versprochen. Es geht also nicht darum, ob wir den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr – und nur diesen – öffnen, sondern wie, zu welchen Bedingungen. Und da glauben wir, alles zu tun, was erreichbar ist.

Wir haben auch in der Vernehmlassung klar gesagt: Annahme des Pakets nur, wenn die oben genannten Bedingungen erfüllt sind. Daran arbeiten wir mit aller Kraft – in Gesprächen mit Politik, Unternehmen und dem BAV. Da ist noch ein weiter Weg vor uns, besonders, was die Kontrolle der Einhaltung der Schweizer Löhne und Arbeitszeiten angeht. Das haben wir auch der Politik klar mitgeteilt. Da gibt es nichts zu rütteln und zu wackeln: Uns reichen keine schönen Worte, wir brauchen belastbare Garantien, um am Ende Ja sagen zu können.

Matthias Hartwich ist SEV-Präsident. Hast du Fragen? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

BLICK ZURÜCK UND NEUSTART

Charta-Tagung in Zitaten

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Die Tagung «25 Jahre Charta gegen Gewalt» war ein wichtiger Anlass, um zurückzuschauen und in die Zukunft zu blicken. Hier eine Auswahl von Zitaten der Teilnehmer:innen der Veranstaltung am 25. November 2025:

**Gilbert D'Alessandro,
Zentralpräsident VPT:**

«Es war ein Weg voller Hindernisse, aber ein unbestreitbarer Erfolg! Rückblickend können wir den Erfolg messen: Gewalt im Verkehr ist kein Tabu mehr, sondern ein gesellschaftliches Thema. Das Personenbeförderungsgesetz (PBG) bietet den Betroffenen rechtlichen Schutz. Gewerkschaften, Unternehmen und Behörden haben gelernt, Seite an Seite zu arbeiten.»

**Matthias Hartwich,
Präsident SEV:**

«Jetzt kommt es auf die Arbeit in

den Unternehmen an: auf die Sektionsvorstände, auf die HR-Abteilungen, auf die Zusammenarbeit mit den Personalkommissionen und den Gewerkschaften. Aus dieser Sicht ist die Charta ein Anfang, kein Endpunkt.»

**Livia Spera,
Generalsekretärin ETF:**

«60 % der Frauen, die im öffentlichen Verkehr arbeiten, haben irgend eine Form von Gewalt erlebt – sei es durch Kundschaft, Kolleginnen und Kollegen oder Vorgesetzte. Um Gewalt zu beseitigen, muss man an die Wurzel des Problems gehen.»

**Petra Breuer,
Vizedirektorin BAV:**

«Das BAV steht klar hinter dem Anliegen, Mitarbeitende vor Gewalt zu schützen. Die Umsetzung liegt bei den Transportunternehmen. Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen (BGST; SR 745.2) verpflichtet die konzessionierten Unternehmen,

Sicherheitsorgane zu unterhalten, soweit es zum Schutz der Reisenden, der Angestellten, der transportierten Güter, der Infrastruktur und der Fahrzeuge sowie zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen Betriebs erforderlich ist.»

**Janine Truttmann,
Zugbegleiterin, ZPV:**

«Ich habe mehrere Übergriffe erlebt und muss zugeben, dass ich nicht mehr mit derselben Unbeschwertheit Zug fahre. Es ist wichtig, über die erlebten Übergriffe zu sprechen – sie hinterlassen Narben, die schwer heilen.»

**Sibylle Lustenberger,
SEV-Frauenkommission:**

«Ein grundlegendes Problem ist, dass Sexismus und Belästigung, wenn sie nicht körperlich sind, verharmlost werden oder sogar das Opfer verantwortlich gemacht wird. Das führt dazu, dass man den Mut verliert, Vorfälle zu melden.»



Zusammenarbeit der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter:
VöV-Präsident Renato Faschiati und SEV-Präsident Matthias Hartwich.

© MANU FRIEDRICH



Livia Spera, Generalsekretärin der Europäischen Transportarbeiter:innen-Föderation ETF.

© MANU FRIEDRICH



Einer der Initianten der Charta gegen Gewalt: VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro.

© MANU FRIEDRICH



Einzelne Transportunternehmungen unterschreiben die Charta vor Ort, zum Beispiel die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO)

© MANU FRIEDRICH



Eindrücklicher letzter öffentlicher Auftritt von Erwin Jutzet, ehemaliger Freiburger Gross-, National- und Staatsrat.

© MANU FRIEDRICH



Spannende Diskussionen zwischen den Gewerkschaften und der Arbeitgebervertretung.

© MANU FRIEDRICH



VöV-Direktor Ueli Stückelberger.

© MANU FRIEDRICH

GÜTERVERKEHR DURCH DIE SCHWEIZER ALPEN

Verlagerung wieder auf Kurs bringen

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

«Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist in den letzten zwei Jahren ins Stocken geraten», schreibt der Bundesrat in seinem neusten Verlagerungsbericht (für Juli 2023 bis Juni 2025). Darum will er rasch Ausweichstrecken zur Rheintalbahn ausbauen, den kombinierten Verkehr finanziell fördern und die LSVA auf E-Lastwagen ausdehnen. Um die Verlagerung wieder auf Kurs zu bringen sind aber zusätzliche Massnahmen nötig, wie sie Pro Alps fordert.

Im alpenquerenden Güterverkehr ist der Bahnanteil zwischen 2022 und 2024 um 2,6 % auf 70,3 % zurückgegangen, und für 2025 zeichnet sich ein weiterer Rückgang des Bahnanteils ab, heisst es in der bundesrätlichen Medienmitteilung zum Verlagerungsbericht.

Gegenüber 2021 ist der Bahnanteil sogar um 4 % gesunken, ergänzt die Alpenschutzorganisation Pro Alps (ehemals Alpen-Initiative). Und die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten ist zwischen 2021 und 2024 um 100 000 auf 960 000 Fahrten gestiegen – 310 000 mehr als das gesetzliche Verlagerungsziel von maximal 650 000 Fahrten. Zudem wird in wenigen Wochen die Rollende Landstrasse (Rola) vorzeitig eingestellt, die bisher jährlich 70 000 Lastwagen durch die Alpen brachte.

Davon wird künftig ein grosser Teil die Alpenstrassen belasten, und somit dürften die alpenquerenden Lastwagenfahrten spätestens 2026 die Millionengrenze wieder über-

schreiten. «Die Verlagerungspolitik ist in der Krise, das zeigen die aktuellen Zahlen unmissverständlich», hält Simon Burgunder, Koordinator Politik im SEV fest. «Es braucht jetzt ein klares Bekenntnis der Politik zur Verlagerung.»

Massnahmen des Bundesrats

Als Hauptgrund für die Rückverlagerung von der Bahn auf die Strasse nennt der Bundesrat die zu langsame Modernisierung der nördlichen Zulaufstrecken zur Neat. «Und dort, wo die Strecken modernisiert werden, beeinträchtigen die zahlreichen Baustellen und fehlende Kapazitäten auf den Ausweichstrecken die Qualität und Produktivität des Schienengüterverkehrs», präzisiert die bundesrätliche Medienmitteilung.

«Der Bund setzt sich deshalb für eine rasche Modernisierung der Bahninfrastruktur in den Nachbarländern ein.» Grösster Engpass für den alpenquerenden Schienengüterverkehr zwischen den Nordseehäfen und Italien ist die deutsche Rheintalbahn, die zwischen Karlsruhe und Basel erst Anfang der 40er-Jahre auf vier Spuren ausgebaut sein wird. Darum hat sich der Bund dafür eingesetzt, dass die Bahnlinie Stuttgart-Singen und ihre schweizerische Verlängerung Schaffhausen-Oerlikon-Othmarsingen (vorbei am stark belasteten Knoten Zürich) bis 2028 zur Ausweichroute für den Güterverkehr ausgebaut wird.

Auch die Bahnlinie links des Rheins in Frankreich soll rasch ausgebaut werden, das heisst, vor allem grössere Tunnelprofile erhalten. Dazu hat die Schweiz mit Frankreich eine Absichtserklärung unterzeichnet, wobei der Zeitplan noch nicht klar ist.

Weiter will der Bundesrat zwar zusätzliche finanzielle Anreize für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV = Transport von Sattelaufiegern, Containern und Wechselbehältern per Bahn) einführen mit dem Ziel, einen möglichst grossen Teil der Rola in den UKV zu überführen. «Aber wie diese Anreize konkret ausgestaltet sein sollen, bleibt unklar», bemängelt Simon Burgunder. «Soll tatsächlich ein Teil der bisherigen Rola-Verkehre überführt werden, braucht es rasch Massnahmen.»

Umsatz entscheidender ist es, dass der Bundesrat die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) «weiterentwickelt», um die Bahn gegenüber der Strasse wettbewerbsfähiger zu machen. Konkret will er auch die elektrisch angetriebenen Lastwagen ab 2029 der LSVA unterstellen. Darüber soll der Nationalrat in der laufenden Wintersession beraten.

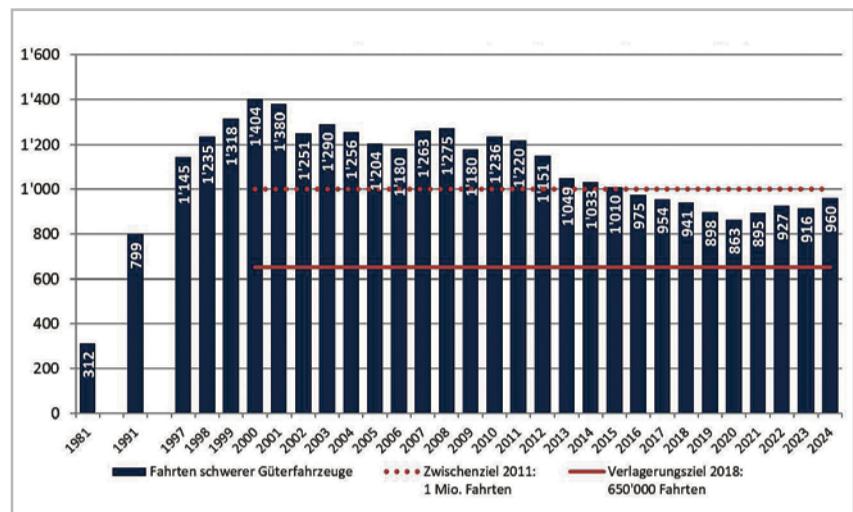
Weitere Massnahmen nötig

Trotz der bundesrätlichen Massnahmen dürften die Lastwagenfahrten durch die Alpen aber weiter steigen. Um dem Verlagerungsziel wieder näherzukommen, sind zusätzliche Massnahmen nötig. Der SEV unterstützt die Forderungen von Pro Alps:

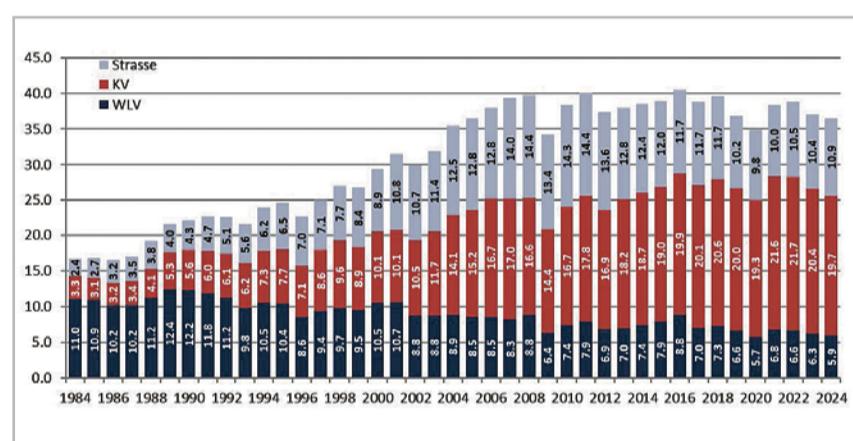
- Neben einer raschen Unterstellung der E-Lastwagen unter die LSVA sollen bei dieser auch die mit der EU vereinbarten Maximalsätze vollständig ausgeschöpft und automatisch an die Teuerung angepasst werden;

- die Gelder, die bisher in die Rola geflossen sind, müssen weiterhin vollständig in die alpenquerende Verlagerung fliessen, um eine Rückverlagerung der Rola-Lastwagen auf die

• Gefahrguttransporte sind auf Alpenstrassen zu verbieten, insbesondere über den Simplon, wo der Bahntunnel als sicherere Alternative sofort nutzbar ist;



Anzahl Fahrten von schweren Güterfahrzeugen (über 3,5 Tonnen) durch die Alpen pro Jahr, in Tausend, 1981–2024.



Alpenquerender Güterverkehr auf der Schiene (kombinierter Verkehr und Wagengladungsverkehr) und auf der Strasse, in Millionen Tonnen, 1984–2024.

sätze zu erhöhen, die das Landverkehrsabkommen zulässt. Die nationalrätsliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen verlangt in einer Motion, dies schon per 1. Januar 2027 zu tun. Nur wenn der strukturelle Kostennachteil der Schiene endlich verringert wird, ist ein Turnaround bei der Verlagerung möglich.»

Mit Blick auf die Kürzungen beim Bahninfrastrukturfonds, die der Bundesrat dem Parlament beantragt hat, ergänzt Simon Burgunder: «Die Situation auf den deutschen Zulaufstrecken verdeutlicht einmal mehr, wie wichtig eine gute und leistungsfähige Infrastruktur für einen zuverlässigen und effizienten Bahnbetrieb ist. Beim Substanzerhalt darf also unter keinen Umständen gekürzt werden. Kürzungen beim BIF sind darum kurzsichtig und können sich schnell verheerend auswirken.»

Bahnanteil am Güterverkehr insgesamt gesunken

2024 betragen die Transportleistungen auf Strasse und Schiene in der Schweiz insgesamt (nicht nur im Alpentransit) 26,1 Milliarden Tonnen-kilometer – praktisch gleich viel wie im Vorjahr (-0,1%), wie das Bundesamt für Statistik (BfS) im November mitteilte. Jedoch nahm der Strassen-güterverkehr gegenüber 2023 um 1,4% auf 16,5 Milliarden Tkm zu, wäh-

rend der Schienengüterverkehr um 2,6% auf 9,6 Milliarden Tkm zurückging. Dieser hat damit den tiefsten Stand seit 15 Jahren erreicht, 2009 war er letztmals tiefer gelegen. Aufgrund dieser gegenläufigen Entwicklungen stieg der Anteil der Strasse an den Transportleistungen um einen Prozentpunkt auf 63% an, während der Bahnanteil auf 37% sank.

Ein wichtiger Grund für den Rückgang des Schienengüterverkehrs waren gemäss BfS mehrere Baustellen auf wichtigen Strecken. Zudem führten Unwetter in der Schweiz im Sommer 2024 zu Produktionsausfällen der Industrie und zu reduzierten Exportmengen bei schienennaften Gütern. Der Export per Schiene war 2024 so tief wie nie seit 2008.

der Eingaben und Warnungen des SEV nimmt der G-Genesis-Zug Fahrt auf. Der GAV bietet grundsätzlich einen passenden Schutzrahmen für solche Prozesse. Zwar gelobt SBB Cargo, den GAV einzuhalten, und reagiert bei Hinweisen auf fehlerhafte Umsetzung einsichtig und korrigiert. Trotzdem: Es werden Stellen aufgehoben, verschiedene Kapazitäten langfristig reduziert und weiterer Verlust von Kunden bewusst in Kauf genommen.

Natürlich sind SBB und SBB Cargo nicht allein verantwortlich für diese Fehlentwicklung. Der ungleiche Wettbewerb mit der Strasse verbunden mit dem politisch verordneten Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit führt zum Dilemma. Zwar fliessen neu Millionen für Beiträge und Investitionen in den Schienengüterverkehr. Doch zugleich wird SBB Cargo einmal mehr tiefgreifend reorganisiert und abgebaut, obwohl alle bisherigen Reorganisationen nie (!) die in Aussicht gestell-

ten Ziele erreicht haben – weder punkto Volumen noch Wirtschaftlichkeit.

Am 26. November proklamierte der Bundesrat in seiner Antwort auf die Motion 25.4147 «Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo (...), dass der Schienengüterverkehr kein Service public sei, und er verweist auf eingegangene Offerten für die Leistungsvereinbarung 2026–2029 für den Einzelwagenladungsverkehr sowie diskriminierungsfreie Freiverlade für Mitbewerbende. Effektiv ist aber nur eine einzige Offerte eingegangen: die von SBB Cargo.

Angesichts des Verlagerungsnotstands braucht es keine Glaubensbekennnisse zu Wettbewerbsillusionen, sondern politische Beschlüsse zur Lenkung des Güterverkehrs und gute Angebote von SBB Cargo statt Abbau!

Philipp Hadorn ist Gewerkschaftssekretär SEV und leitet unter anderem das SEV-Team Cargo

KOMMENTAR von Philipp Hadorn

SBB Cargo muss wachsen, nicht schrumpfen

Während die Verlagerungsziele weiter verfehlt werden, verpasst die SBB ihrer eigenen Güterverkehrs-tochter SBB Cargo eine der grössten Schrumpfkuren ihrer Geschicke. Mit G-Genesis sollen Leistungen vereinfacht und abgebaut, Kosten auf die Kun-

den überwälzt und in einer kurzzeitigen KMU-Logik auch das Personal ausgedünnt werden.

In bisher fünf Leitfaden-Verfahren nahm der SEV Stellung zu konkreten Reorganisationsvorhaben. Bereits über 800 Mitarbeitende sind direkt davon betroffen. Weitere Verfahren folgen. Ungeachtet

FEMINISTISCHER KONGRESS SGB

Sexuelle Belästigung: ein strukturelles Problem

Yves Sancey, mit SGB und Work
yves.sancey@sev-online.ch

Die Aufwertung der Löhne von Frauen, eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie, der Schutz frauenspezifischer Gesundheit und der Kampf gegen sexuelle Belästigung waren zentrale Themen am feministischen Kongress des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds. Die Delegierten rufen die Verbände des SGB dazu auf, bereits jetzt mit den Vorbereitungen für einen neuen feministischen Streik am 14. Juni 2027 zu beginnen.

Die lebhaften Debatten und die Vielzahl an Vorschlägen und Resolutionsen, die am feministischen Kongress des SGB am 21. und 22. November diskutiert werden, machen deutlich, wie lang der Weg zur tatsächlichen Gleichstellung in der Arbeitswelt noch ist. Ob Diskriminierung oder sexuelle Belästigung, Lohngleichheit, Vereinbarkeit von Beruf und Familie oder Schutz der sexuellen und reproduktiven Gesundheit – überall

bestehen gravierende Lücken, die geschlossen werden müssen.

Erschütternde Zahlen

Neben der Lohnungleichheit rückt der Kongress auch die Gesundheit und Sicherheit von Frauen und queeren Personen am Arbeitsplatz sowie die Problematik sexualisierter Gewalt in den Fokus. Agota Lavoyer, Autorin und Expertin für sexualisierte Gewalt, präsentierte erschütternde Zahlen zur sexuellen Belästigung: In Deutschland berichten 97% der Frauen von Belästigungen im öffentlichen Raum. Für die Schweiz liegen zwar weniger Daten vor, doch Schätzungen aus dem Jahr 2019 zeigen, dass rund 65% der Frauen betroffen sind. Alarmierend ist zudem die auf gfs.bern basierende Hochrechnung, wonach in der Schweiz etwa 430 000 Frauen – also beinahe eine halbe Million – vergewaltigt wurden.

Lavoyer betont: «Wir haben ein strukturelles Problem. Erfahrungen sexualisierter Gewalt sind allgegenwärtig.» Auch am Arbeitsplatz ist sexuelle Belästigung weit verbreitet:

Laut den neuesten Seco-Zahlen von 2024 haben 60% der Arbeitnehmerinnen im Verlauf ihres Berufslebens Sexismus oder sexuelle Belästigung erlebt. Verantwortlich sind in 95% der Fälle Männer. Es geht dabei nicht um Sexualität, sondern um Dominanz und Macht. Die Gewalt reicht von alltäglichen Sexismus und Witzen über unerwünschte Berührungen bis hin zu sexuellen Übergriffen, Vergewaltigungen und Femiziden.

Verbale Gewalt wird verharmlost

Solche Übergriffe werden auch dadurch möglich, dass verbale Gewalt verharmlost, toleriert und normalisiert wird. Männer haben eine zentrale Verantwortung, sich mit dieser «Kultur der Verharmlosung» auseinanderzusetzen, Machtstrukturen zu reflektieren und den Kreislauf der Gewalt zu durchbrechen. Sexistische Gewalt ist kein Frauenthema, sondern ein Männerthema – und erfordert aktives Engagement, um nicht ein System zu reproduzieren, das Mütter, Schwestern, Töchter, Freundinnen und Kolleginnen verletzt.



Sexuelle Belästigung tritt in allen Branchen auf: in Büros, Werkstätten, auf Baustellen, im Gastgewerbe, im Verkehr, im Gesundheits- und Sozialwesen. Der feministische SGB-Kongress fordert deshalb klare Regeln und Massnahmen in allen Betrieben, regelmässige Präventionskampagnen und systematische Kontrollen der Schutzbestimmungen durch Arbeitsinspektorate.

Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz haben zudem erhebliche

gesundheitliche Folgen – im Extremfall kann es zu einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit kommen. Frauen sind in der Arbeitswelt ausserdem mit einer Vielzahl weiterer Gesundheitsrisiken konfrontiert, die oft unsichtbar bleiben, etwa Menstruationsbeschwerden oder Auswirkungen der Menopause. All diese Fragen werden auch für den feministischen Streik vom 14. Juni 2027 zentral sein, der dann wieder in einem grossen Rahmen stattfinden wird.



Die Delegation des SEV am feministischen Kongress des SGB.

LINK ZUM RECHT

Interne Untersuchung: Was sind meine Rechte?

Rechtsschutzteam SEV
zeitung@sev-online.ch

Es herrscht Aufregung: Etwa zehn Mitarbeitende sind vorgeklagt worden. Zwei Teammitglieder haben die Personalabteilung alarmiert, weil sie der Meinung sind, dass ihr Vorgesetzter aufgrund ihrer Herkunft diskriminierende Äusserungen gemacht hat. Der Arbeitgeber hat daher beschlossen, eine Untersuchung durchzuführen, um festzustellen, ob Sanktionen verhängt werden müssen. Welche Grundsätze gelten dabei?

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass Arbeitnehmende gegenüber ihrem Arbeitgeber eine Treuepflicht haben, die sie verpflichtet, wahrheitsgemäss und vollständige Angaben zu allen wesentlichen Aspekten ihrer beruflichen Tätigkeit zu machen. So sind Arbeitnehmende, die durch einen Arbeitsvertrag an ihre Arbeitgeber gebunden sind, verpflichtet, sich einer internen Untersuchung zu unterziehen und insbesondere einer Befragung zuzustimmen.

Eine solche Befragung kann durch ein betriebsinternes Team

durchgeführt werden (allerdings nur, wenn die Unabhängigkeit gegenüber den betroffenen Personen gewährleistet ist) oder durch beigezogene externe Personen. In jedem Fall zeigt Art. 328 des Obligationenrechts, das den Persönlichkeits- schutz der Arbeitnehmer:innen regelt, die Richtung an, wie im spezifischen Fall vorzugehen ist.

Das gesamte Personal wird von Art. 328 geschützt, was den Arbeitgeber verpflichtet, sowohl die betroffenen Personen als auch die anderen Angestellten gleichermaßen zu berücksichtigen. Seien dies angeschuldigte Personen oder Zeug:innen, deren Identität prinzipiell vertraulich bleiben muss.

Wird nun ein Protokoll oder eine Tonaufnahme der Diskussion angefertigt, muss die angehörte Person darüber vorgängig informiert werden. Sie hat das Recht, davon eine Kopie zu erhalten. Weitere Dokumentationen der Untersuchung muss sie nicht zwingend erhalten, da die Artikel 20 und 26 des Bundesgesetzes über den Datenschutz es erlauben, das Recht des oder der Betroffenen auf Auskunft bzw. sein/ihr Recht auf Zugang zu den ihm/sie betreffenden Daten bei Bedarf einzuschränken, aber nicht aufzuheben.

Es ist zwar allgemein anerkannt, dass die Vorladung dem oder der betroffenen Arbeitnehmer:in genügend Zeit zur Vorbereitung lassen muss, doch wurde die analoge Anwendung der strafrechtlichen Verfahrensgarantien auf Untersuchungen privatrechtlicher Arbeitgeber vom Bundesgericht ausdrücklich abgelehnt (Urteil 4A_368/2023 vom 19. Januar 2024). Allerdings können Gesamtarbeitsverträge den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern Verfahrensrechte einräumen, wie beispielsweise das Recht auf Begleitung, das in Artikel 41 Absatz 5 des Rahmen-Gesamtarbeitsvertrags für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs des Kantons Waadt festgehalten ist.

Öffentlichrechtliche Arbeitgeber wie die SBB müssen sich an die Regeln des Verwaltungsverfahrens halten, was unter anderem der angeschuldigten Person das rechtliche Gehör gewährleistet und das Recht auf Verbeiständigung durch eine Vertrauensperson beinhaltet.

Wirst du aufgefordert, an einer internen Untersuchung mitzuwirken, und hast Zweifel über die Art und Weise, wie diese durch deinen Arbeitgeber vorgesehen ist, oder möchtest begleitet werden, zögere nicht, den SEV einzuschalten.

BLS ZENTRALVORSTAND

BLS Cargo in Schieflage



Michael Spahr. Der Zentralvorstand BLS trifft sich am 4. Dezember im Hotel Bern. SEV-Präsident Matthias Hartwich eröffnet das Treffen und blickt kämpferisch in die Zukunft: «Es wird nicht einfach werden in den nächsten Jahren. Aber wir wollen vorwärts machen. Wenn Karin Keller-Sutter beim öffentlichen Verkehr sparen will, hat das Konsequenzen für uns. Wenn Albert Rösti mit der EU über den europäischen Schienenverkehr verhandelt, hat das Konsequenzen für uns. Wenn die Politik über uns bestimmt, dürfen wir nicht schweigen.»

Das zentrale Thema der Sitzung sind die aktuellen Lohnverhandlungen. Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger erläutert das letzte Angebot der BLS. Der Zentralvorstand diskutiert intensiv und lange darüber. (Anm. der Redaktion: Das Resultat der Abstimmung liegt erst nach Redaktionsschluss der Zeitung

vor und wird später online auf der SEV-Website publiziert.)

Der BLS geht es zwar finanziell recht gut. Die Schifffahrt hat erneut eine Spitzensaison hinter sich. Doch beim Güterverkehr sind die Finanzen in Schieflage. BLS Cargo kämpft mit ähnlichen Problemen wie viele Schienengüterverkehrsunternehmen. Unverständlich für die Anwesenden ist immer noch die vorzeitige Einstellung der Rollenden Landstrasse per Ende 2025. Das schlechte Cargo-Ergebnis wirkt sich negativ auf die Lohnverhandlungen aus.

Gewerkschaftssekretär Marcel Burmeister spricht über aktuelle Themen, etwa die mögliche Weiterentwicklung des Lohnsystems. Jede Sektion und Gruppe erzählt, was sie im Moment bewegt. Es folgen angeregte Diskussionen und es wird einmal mehr deutlich, dass die Vielfalt des im SEV organisierten Personals die Stärke der Gewerkschaft ist.

PROTEST DES ZÜRCHER VERKEHRSPERSONALS

«Respekt fürs Fahrpersonal»



RENATO BARNETTA

Rund 100 ÖV-Mitarbeitende protestierten am 18. November 2025 in Zürich-Oerlikon für bessere Arbeitsbedingungen und für mehr Respekt. Vor dem Hauptsitz des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) beim Bahnhof Oerlikon schredderten sie symbolisch den Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag, der weder vom Zürcher Regierungsrat noch vom ZVV je anerkannt wurde.

DELEGIERTENVERSAMMLUNG SGB

Arbeitsgesetz verteidigen!

Michael Spahr/SGB. Die Delegiertenversammlung des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes am 5. Dezember stand im Zeichen der aktuellen Angriffe des Nationalrats auf das Arbeitsgesetz. Die Delegierten beschlossen einstimmig: Keine Ausweitung der Sonntagsarbeit, keine Aufweichung der Ruhezeiten, keine Verlängerung der Arbeitszeit. Kommt die Vorlage wie vom Nationalrat beschlossen, ergreift der SGB das Referendum.

Die SEV-Delegierte und LPV-Präsidentin Hanny Weissmüller machte klar: «Der arbeitsfreie Sonntag ist kein Luxus, sondern erkämpftes Recht. Unter dem Deckmantel der Flexibilität sollen Grenzen fallen – Schritt für Schritt, Wochenende für Wochenende. Das schmälert die Anerkennung unserer Sonntagsarbeit – und setzt unsere Wochenendenschädigungen unter Druck.» Das Verkehrspersonal, dass schon jetzt am Sonntag

arbeiten muss, müsste um seine Entschädigungen bangen, befürchtet Hanny Weissmüller und fügt an: «Überlange Tage und verkürzte Ruhezeiten sind Gift für Konzentration und Belastbarkeit.»

Auch SEV-Vizepräsident Pablo Guarino fand klare Worte: «Die Verharmlosung der Sonntagsarbeit ist gefährlich: Sie bedroht Ruhezeiten, Entschädigungen und das Recht auf Privatleben.» Arbeitstage von 17 Stunden, wie sie der Nationalrat erlauben will? «Das wäre ein beispielloser Rückschritt und würde die Gesundheit der Arbeitnehmenden massiv gefährden. Das ist inakzeptabel – und wenn dieses Projekt weitergeht, werden wir es bekämpfen!» Ein Arbeitsrecht, das permanente, ungeregelte Flexibilität vorschreibt, «würde den Schutz der Arbeitnehmenden schwächen und ihre Gesundheit zur Nebensache machen. Das ist nicht hinnehmbar!»

ENTWICKLUNGSPROJEKT ABGESCHLOSSEN

Schule in Togo eingeweiht

Patrick Rouvinez. Nach intensiver Planung, Bauzeit und grossem Engagement war es am 11. Juli 2025 endlich so weit: In Lama Poude (Togo) wurde das neue Schulhaus für 300 Primarschüler:innen feierlich eröffnet.

Rund um die neue Schule versammelten sich Kinder, Familien, Vertreter der lokalen Gemeinschaft und Gäste aus der Schweiz. Der Eröffnungstag war geprägt von berührenden Reden, traditioneller Musik, Tanz und dem fröhlichen Stimmengewirr der



Schulkinder. Ein Moment, der Hoffnung schenkt – und zeigt, wie viel durch internationale Solidarität möglich ist. Ein grosses Dankeschön an den SEV, die Unterverbände BAU, RPV, VPT und ZPV und die vielen Mitglieder, die mit ihren Spenden mitgeholfen haben, dieses Projekt zu realisieren!

Patrick und Lucienne Foyeme Rouvinez (sie haben das Projekt 2023 ins Leben gerufen und geleitet)

LIKEN, POSTEN, TEILEN

Heute schon geliked?



Flavien Gousset.

Renato Barnetta. Präsenz auf Social Media ist für Gewerkschaften fast unumgänglich. Darauf setzt die SEV-Jugend am Bildungstag den Fokus, wie man junge Menschen für gewerkschaftliche Themen über Social Media gewinnen kann. Der Jungpolitiker Flavien Gousset führt in seinem spannenden Workshop durch die Welt der Likes.

«Der Social-Media-Content soll professionell gemacht sein, aber darf nicht zu professionell aussehen», erklärt Flavien Gousset den Teilnehmenden. Seine Aussage klingt merkwürdig, aber so funktioniert offenbar die Welt der Reels und Stories. Der Social-Media-Workshop überzeugte schon zu Beginn. Nach wenigen Minuten waren die Teilnehmenden mitten in dieser Welt und diskutierten rege über die Fallbeispiele, die der ehemalige Social-Media-Verantwortliche der SP, Flavien Gousset aufzeigte. Er erklärte auch, wie die verschiedenen Plattformen aufgebaut sind und funktionieren. Denn auf den ersten Blick sehen die verschiedenen Posts auf den unterschiedlichen Plattformen sehr ähnlich aus. Doch in Verbreitungsart, Nutzeralter und Zielgruppen unterscheiden sich Tiktok, Facebook, Instagram und Youtube essentiell, erklärt Flavien Gousset.

Mit seiner breiten Erfahrung und vertieften Wissen führt der Experte durch den Workshop und zeigt den Teilnehmenden spannende Aspekte der Social-Media-Welt auf. So bricht er

Risiken und Nebenwirkung

Trotz Begeisterung der Teilnehmenden über die gewonnenen Erkenntnisse zeigt Flavien Gousset auch kritische Punkte auf. Denn die grossen Social-Media-Plattformen haben ein grosses Problem: Die Verknüpfung der Interessen der Tech-Konzerne mit der Politik. Das sah man aktuell deutlich, wie jüngst Zuckerberg und Co bei Donald Trump hofierten, um durch seine politischen Entscheidungen keinen wirtschaftlichen Nachteil zu erlangen. Am Ende sind die Social-Media-Plattformen profitorientiert. «Trotzdem kommen wir nicht darum herum, die grossen Social-Media-Plattformen für unsere Zwecke zu nutzen,» betont Flavien Gousset.

In der zweiten Hälfte durften die Teilnehmenden dann gleich selber ausprobieren und die Inputs vom Experten in einem Kurzvideo umsetzen. «Wir konnten voll und ganz in die Materie eintauchen. Die Teilnehmenden waren sehr motiviert», erzählt Gewerkschaftssekretärin Stefanie Fürst und fügt hochmotiviert hinzu: «Die praktischen Beispiele, was man machen sollte oder eben nicht, das hat mir sehr gefallen.»

HELVETIA-VERSICHERUNG

Sicher durch die Festtage

Wie bin ich versichert, wenn der Weihnachtsbaum Feuer fängt?

In der Advents- und Weihnachtszeit kommt es in der Schweiz zu rund fünfmal mehr Wohnungsbränden als im Rest des Jahres.

Grösste Gefahr: Kerzen

Kommen Kerzenflammen den Ästen eines trockenen Adventskranzes, dem Weihnachtsbaum, Kissen oder Vorhängen zu nahe, kann aus einer kleinen Flamme rasch ein loderndes Feuer werden. Wollen Sie echte Kerzen verwenden, dann ist es wichtig, dass Sie den Weihnachtsbaum frisch halten, Kerzen umsichtig platzieren und nicht aus den Augen lassen.

Auch elektrische Geräte führen häufig zu Bränden. Besonders beim Backen und Kochen gilt: Nicht ablenken lassen und Herd oder Backofen im Blick behalten. Lichterketten sollten vor der Verwendung auf Schäden geprüft und ältere Modelle ersetzt werden, um einen Kurzschluss zu vermeiden.

Wenn es trotzdem brennt:
Ruhe bewahren und Hilfe holen

Falls es brennt, zählt jede Sekunde. Alarmieren Sie die Feuerwehr über die Nummer 118 und bringen Sie alle Personen und Tiere in Sicherheit – ohne sich selbst zu gefährden. In wenigen Minuten kann ein Raum vollständig in Flammen stehen.

Diese Versicherungen sind wichtig

Schäden am Gebäude, für Löscharbeiten und Folgekosten übernimmt im Brandfall in den meisten Kantonen die obligatorische Gebäudeversicherung. Bei Mietliegenschaften

nimmt die Versicherung unter Umständen Rückgriff auf die Mietenden, die den Schaden verursacht haben. Sofern gerechtfertigt, kommt deren Privathaftpflichtversicherung für den Anteil am Schaden auf – aber nur dann, wenn keine Grobfahrlässigkeit vorliegt oder diese zusätzlich versichert ist.

Schäden an der Wohnungseinrichtung sind über Ihre Hausratversicherung gedeckt. Achten Sie darauf, dass die Versicherungssumme ausreichend hoch ist, weil sonst Leistungen gekürzt werden können.

Professionelle Beratung ist wichtig

Mit umsichtigem Verhalten und dem passenden Versicherungsschutz steht entspannt, sicheren Festtagen nichts im Wege. Michael Hafner, Versicherungs- und Vorsorgerberater der Generalagentur Thun und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam überprüfen gerne mit Ihnen Ihren passenden Versicherungsschutz. Weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.



helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

PV BERN

Die Sektion Bern war 2025 auch in Bewegung



und bestaunten das ausgeklügelte Uhrwerk selbst.

Mit der Wanderung vom 11. September führte Willi Guggisberg 10 Teilnehmende bei halb sonnigem Wetter von Cugy VD entlang des Talentflüsschens, mit Picknick aus dem Rucksack, nach Echallens. An der Quelle in den Wäldern des Jorat und im obersten Teil des Tales scheint die Natur ganz unberührt. Weiter unten wurde das Flusswasser früher für die Wasserräder der Mühlen genutzt. Auf der Heimfahrt zogen es einige vor, die neu gebaute LEB-Linie nach Lausanne zu entdecken, andere hingegen bevorzugten die Postautofahrt durch den weiten Gros du Vaud bis nach Yverdon-les-Bains.

Am 24. September führten wiederum Klaus Gasser und Ruth Eichenberger 10 Wandernde von Birrwil entlang dem herbstlichen Hallwilersee nach Mosen. Nach der leichten Wanderung brachte uns der Bahn-Ersatzbus nach Gelfingen zum Mittagessen im Restaurant Sternen. Da der Streckenunterbruch bis Emmenbrücke – wohl wegen Abbrucharbeiten eines Gebäudes in Gelfinger Gleisnähe – bis 17 Uhr dauerte, entdeckten wir diesmal während der Busfahrt viele Siedlungen von innen, anstatt nur entlang der Eisenbahn.

Den Leitenden der Wanderungen besten Dank für ihre Ideen sowie die umsichtige Organisation und Führung.

**PV BERN**

Jahresabschlussfeier



Peter von Däniken. Zum ersten Mal führten wir die Jahresabschlussfeier in der Woche zwischen Zibelemärit und dem ersten Advent durch. Im dennoch festlich geschmückten Sternensaal konnte Präsident Max Krieg am 26. November 130 Sektionsmitglieder und Partner:innen begrüssen. Für die musikalischen Darbietungen sorgte der Männerchor pensionierter Eisenbahner Winterthur-Schaffhausen unter der Leitung von Anita Nydegger.

Nach einem feinen Imbiss mit Kartoffelsalat, Hamme und einem leckeren Dessert orientiert.

tierte Max Krieg die Anwesenden über den Wechsel FVP/SwissPass. Im Weiteren machte er auch auf die im März 2026 kommenden Abstimmungen – unter anderem die SRG-Halbierungsinitiative und die Bargeldinitiative – aufmerksam.

Zum Schluss wünschte Max Krieg allen friedliche und frohe Festtage und für das neue Jahr nur das Beste und vor allem gute Gesundheit. Er erinnerte zudem an alle, die derzeit in verschiedenen Regionen der Welt unter Kriegen leiden.

PV BASEL

Plauschjassen

Walti Merz. Mit einem Teilnehmerrekord von 24 Teilnehmenden konnte in diesem Jahr erstmals in sechs Vierergruppen gejassst werden. Erfreulich war auch, dass sich zwei Damen in die Runde wagten.



ZVG

René Wolf. 35 Wanderinnen und Wanderer fuhren am 13. November um 8.18 Uhr mit dem Zug nach Lugano. Hier gab es im Bahnhofbuffet den Kaffeekhalt. Anschliessend ging es mit dem Bus nach Castagnola. Von hier wanderten wir bei herbstlichem Wetter auf dem Olivenweg nach Gandria ins Ristorante Antico. Dort stiessen noch zwei Nichtwanderer zu uns. Im Antico genossen wir den Salat und das feine Risotto mit Pilzen. Am Nachmittag ging es dann mit dem Bus zurück nach Lugano und mit dem Zug nach Luzern.

Dem Organisator Martin Kaufmann danken wir bestens für die Organisation.

PV LUZERN

Schlusswanderung

VPT RHÄTISCHE BAHN, GRUPPE PENSIONIERTE

Der Vorstand ist komplett



Mitgliedschaft im SEV gefeiert. Einstimmig wählten die 25 versammelten Kollegen Marco Berger als neuen Obmann und Hausi Wiesendanger als neuen Aktuar. Vielen Dank für eure Bereitschaft, die Gruppe Pensionierte zu führen und weiterzuleben lassen. Das 50-jährige Jubiläum feiern Christian Roffler, Felix Murk und Roland Maron. Die Ehrungen sind immer wieder schön durchzuführen, da man sieht, wie lange die Kolleginnen und Kollegen schon im SEV sind.

Felix Murk und Hanspeter Trepp wurden für ihre langjährige Arbeit im Vorstand geehrt und dankt.

Die Pensionskasse (PK) der RhB war noch ein weiteres Thema an der Versammlung. Es kann gesagt werden, dass es der PK RhB zurzeit sehr gut geht.

Zum Abschluss gab es noch ein gemütliches Beisammensein mit Kaffee und einem Stück Wähe.

UNSERE VERSTORBENEN

Baumann Hansruedi; JG 1947; Chauffeur, Jona, VPT VZO.

Gehrig Bernhard; JG 1954; Spezialsacharbeiter, Belp, PV Bern.

Imlig Josef; JG 1934; Rangierlokomotivführer, Dielsdorf, PV Zürich.

Maurer Heinz; JG 1934; Zugführer, Steffisburg, VPT BLS.

Rolli Walter; JG 1937; Steffisburg, VPT STI.

Stump Marie; JG 1926; Witwe des Theodor, Arth, PV Zürich.

Hinweis: Wegen dem Datenschutzgesetz dürfen Todesanzeigen nur mit Genehmigung der Angehörigen publiziert werden, wenn die Verstorbenen nicht schon zu Lebzeiten ihre Genehmigung zur Publikation erteilt haben. Bitte melden an mutation@sev-online.ch oder an zeitung@sev-online.ch.

UNTERVERBAND PV

Was sind die Bedürfnisse der Neupensionierten?

Alex Bringolf. PV-Zentralpräsident Roland Schwager begrüsste die Mitglieder des Zentralvorstands (ZV) sowie SEV-Gewerkschaftssekretär Toni M. Feuz zur Sitzung in Olten. Für den PV ist die Mitgliederbetreuung wichtig und sie wurde an verschiedenen Sitzungen mit den Sektionspräsidien immer wieder thematisiert. Gerade an der Schwelle zur Pensionierung geben immer wieder Aktive den Austritt aus dem SEV, statt in den PV überzutreten. Mit der Pensionierung entfallen arbeitsrechtliche Themen wie Arbeitszeit, Ferien und Löhne. Gesellschaftlich sind Jungpensionierte meistens gut eingebunden und auch digital gut vernetzt. Der PV ist gesellschaftlich ebenfalls gut aufgestellt, die Sektionen bieten viele regionale Anlässe an. Zudem ist der PV eng mit den Vorsorgeanstalten vernetzt und hilft bei Problemen. Der PV wehrt sich unter anderem gegen Altersdiskriminierung, zum Beispiel wenn wir für Abstimmungen ausgeschlossen werden sollen. Für unsere ältere Generation setzen wir uns dafür ein, dass nicht nur künstliche Intelligenz gefördert wird. Unsere Intelligenz muss bestehen bleiben. Bargeld und analoge Angebote dürfen nicht abgeschafft werden. Dazu diskutierte der ZV neue Wege.

Während die ältere Generation Informationen den Zeitungen entnimmt, filtern die jüngeren Pensionierten ihre Informationen aus den digitalen Medien. Unsere Informationen müssen entsprechend auch digital angeboten werden. Mit Mitgliederschwund und Rückgang der Anzahl Freiwilliger für ehrenamtliche Tätigkeiten sind auch Vereine in anderen Bereichen konfrontiert, vielleicht haben wir falsche oder zu hohe Erwartungen. Kennen wir die Bedürfnisse von Neupensionierten und können wir diese dann auch er-

füllen? Der ZV nimmt diese erste Diskussion einmal auf und überlegt mit diesen Gedanken das weitere Vorgehen.

Zu reden gab die Umstellung der blauen FVP auf den SwissPass (SP). Nach Anfangsschwierigkeiten und einigen Informationen seitens FVP Services und des PV gehen die Prozesse nun etwas besser vorstatten. Die Sektionen bieten ebenfalls grosse Mithilfe an, zum Beispiel in Genf mit zwei Infoanlässen. In einer weiteren Info des PV folgen Antworten auf bisher gestellte Fragen (siehe unten). Die Gerüchte über die Abschaffung des Halbtaxabos haben sich nach dem Dementi von Alliance SwissPass (ASP) etwas gelegt. Der ZV wird die Entwicklung weiterverfolgen, da möglicherweise die FVP-Vereinbarung von 2022 betroffen sein könnte.

«Anti-Aging», ein neuzeitliches Modewort, steht für eine Verlangsamung des Alterns. Künstliche Intelligenz und Digitalisierung – wer nicht mithält oder mithalten kann, läuft Gefahr, von Altersdiskriminierung betroffen zu werden. An der Jubiläumsveranstaltung «35 Jahre VASOS» durften Roland Schwager und Alex Bringolf interessante Referate darüber hören. Wie sehen die Perspektiven einer modernen Alterspolitik aus? Wie geht der PV damit um und bringt sich in den verschiedenen Gremien ein? Eine Herausforderung für den ZV.

Das Prämieninkasso der Krankenkassen erfolgt jeweils mit dem Datum der Fälligkeit, in der Regel auf den ersten eines Monats. Systematisch ist da keine Anpassung möglich. Um die Zahlung der Prämie mit der Auszahlung der Renten zu leisten, empfiehlt die KK Atupri die Benutzung von e-Bill. Dies erlaubt, das Belastungsdatum selbst zu bestimmen.

SEV JUGEND RHÄTISCHE BAHN

Adventure Golf



Von links – hintere Reihe: Alea Hartmann und Riccarda Roffler; mittlere Reihe: Jan Küng, Manuel Stöcklin, Kyle Form und Timon Wisler; vordere Reihe: Marco Zwahlen und Victoria Abt.

Timon Wisler. Am 7. November fand unser Ausflug in die Adventure Arena Ottenbach statt. Kurz nach 10 Uhr startete unsere Gruppe ihren Ausflug in Chur. Bereits im Zug nach Affoltern a. A. wurden spannende und lustige Unterhaltungen geführt. In Affoltern angekommen ging es ins Restaurant Löwen für eine Stärkung vor der abenteuerlichen Runde Minigolf.

Nach dem Essen nahmen wir den Bus nach Ottenbach, wo wir freundlich empfangen wurden. Der Spass konnte beginnen. Die An-

lage war sehr spannend und abwechslungsreich gestaltet. Bei einigen Bahnen musste der Ball mit einer Kanone ins Loch befördert oder der Schläger als Billardqueue gebraucht werden. Bei einer Bahn galt es sogar einen Laubbläser professionell einzusetzen, um den Ball möglichst schnell ins Loch zu bringen.

Nach der spannenden und knappen Runde ging es zurück nach Zürich. Dort genossen wir ein verdientes Feierabendgetränk, bevor wir uns endgültig auf den Heimweg machten.

UNTERVERBAND PV

Integration FVP-Ausweise auf SwissPass

Info PV. Es ist wichtig, zwischen den Produkten SwissPass (SP) und FVP zu unterscheiden. Informationen und Antworten zum SwissPass sind zu finden auf [swisspass.ch](#). Informationen und Antworten zum FVP sind da keine zu finden. An den Schaltern des öV und der Reisezentren (Terminbuchung von Vorteil) werden ebenfalls alle Fragen zum SP beantwortet. Auch wird Hilfe bei der Einrichtung des SP-Kontos und können wir diese dann auch er-

dienten Bahnhof oder Reisezentrum für die Bestellung des SP. Bei den Reisezentren sollten die Termine im Voraus gebucht werden. Die SP-Kundennummer muss anschliessend dem FVP-Service der Unternehmung gemeldet werden, damit eine Verknüpfung mit dem FVP erstellt wird.

Mehrere Anläufe für die Prüfung der Identität: Der fotografierte Ausweis muss klar und deutlich sein. Hält man beim Fotografieren Gegenstände oder einen Finger vor das Objektiv, ist dies nicht möglich. Ausweis auf eine neutrale Unterlage legen und Distanz fürs Foto gut einstellen, damit Umrisse nicht schwammig sind.

Browserwahl und Eingaben: Es werden alle bekannten Browser akzeptiert, auch Firefox und andere. Bei Nichtfunktionieren sind gegebenenfalls die Einstellungen und Berechtigungen zu prüfen. Alle nötigen Angaben wie Ausweisnummer, Mailadresse mit Passwort müssen bereitgelegt werden. Erfolgt zu lange keine Eingabe, zum Beispiel beim Suchen von Eingaben, bricht das Programm ab. Dann muss von vorne begonnen werden.

Passfoto: Es ist auch ein Selfie mit Brille möglich. Wichtig dabei ist, dass die Brille nicht spiegelt, zum Beispiel bei einem Blitzfoto. Die Augen müssen durch die Brille klar ersichtlich sein. Ist eine Bedingung nicht erfüllt, muss ein Selfie wiederholt werden, da das Foto zurückgewiesen wird. Dies ist ein automatisierter Vorgang und kann manchmal mühsam sein.

Empfehlung der Alliance SP

Es sollen möglichst alle den SP bis Ende Jahr bestellen, auch wenn die blauen Ausweise bis 2027 gültig sind. Muss zum Beispiel bei einem Verlust des blauen Ausweises eine Ersatzkarte erstellt werden, wird dies nur noch mit Aufschaltung auf den SP möglich sein. Ab 2026 werden keine blauen Karten und Ersatzabonnemente mehr ausgegeben.

Fragen und Antworten (FAQ)

Pensionierte und Angehörige ohne Mailadresse: Es bleibt nur der Weg zu einem be-

UNTERVERBAND RPV

Bei Stellenabbau schaut der SEV genau hin

Medienstelle UV RPV. An der ordentlichen Sitzung des Zentralausschusses (ZA) vom 10. November in Schaffhausen wurden unter anderem auch die diversen Newsletter von SBB und SBB Cargo besprochen.

Bei der Personalumfrage 2025 stellen sich uns Fragen bezüglich der eingetroffenen und bekanntgegebenen Umfrageergebnisse. Hier geben die nicht nachvollziehbaren detaillierten Auswertungen zu reden, da diese aus unserer Sicht in den einzelnen Teams ein deutlich anderes Bild zeigen, als es die Mitteilung der SBB macht.

Bei SBB Cargo stellt sich allgemein die Frage: Was will die SBB im Güterverkehr? Die SBB möchte ein eigenwirtschaftliches Angebot im Güterverkehr erreichen, und der Güterverkehr in der Schweiz soll bis 2050 laut Prognosen um rund ein Drittel wachsen. Möglichst viel will die SBB hiervon auf die

Schiene bringen sowie gleichzeitig die Arbeitsplätze sichern, die Landesversorgung stärken und Klimaziele unterstützen. Man erkennt, dass bei der SBB eine Transformation des Güterverkehrs begonnen hat, und diese wird schrittweise bis 2033 umgesetzt. Hierbei wird in moderne und standardisierte Lokomotiven und Güterwagen investiert. Zudem wird verstärkt auf Automatisierung gesetzt und gemeinsam mit den Kunden ein neues Produktionsmodell erarbeitet.

Mit der Neuaustrichtung will sich die SBB langfristig einen klimafreundlichen Schienengüterverkehr und dessen Arbeitsplätze sichern. Die nicht mehr benötigten Stellen werden sozialverträglich abgebaut. Genau darauf werden wir als Gewerkschaft definitiv ein wachsames Auge haben müssen und die betroffenen Kolleginnen und Kollegen mit all

unseren Mitteln und Möglichkeiten unterstützen.

Weitere Themen waren der RPV-Mitgliederbestand (1116 Personen) und Aktuelles aus den Sektionen. Für die Frauenkommission RPV wird sich Dace Handke (Sektion Thurtal) an der Delegiertenversammlung (DV) 2026 zur Wahl stellen. Die Gewinnung von Neumitgliedern und der Erhalt der heutigen Mitglieder steht auch im Jahr 2026 wieder im Fokus. In den kommenden Jahren wird es zu vielen Pensionierungen in allen Berufsbereichen kommen, und dies macht es nicht einfach, die Mitgliederzahlen zu halten oder gar zu erhöhen. Beim Rangierpersonal spielen hierbei auch die immer weiter rückläufigen Leistungsangebote bei SBB Cargo und den Rangierbahnhöfen sowie die Verpendelungen beim Personenverkehr eine wesentliche und zentrale Rolle.

Das vorliegende Resultat der BAR-Verhandlungen Personenverkehr vom 10. November wird von den betroffenen Mitgliedschaften voraussichtlich im ersten Quartal 2026 durch eine Urabstimmung angenommen oder abgelehnt. An der DV 2025 hat der Unterverbund RPV einen diesbezüglichen Antrag angenommen.

Die Tagung 2026 für B100-Lokführer:innen findet am 26. Oktober statt. Die angesprochenen Kolleginnen und Kollegen sollten sich dieses Datum bereits heute in ihren Kalender eintragen.

Mit diesem Bericht geht auch für den UV RPV das Jahr 2025 langsam aber sicher dem Ende entgegen. Hierbei wünschen wir euch allen eine besinnliche Advents- und frohe Weihnachtszeit sowie einen guten und gesunden Rutsch ins neue Jahr.

UNTERVERBÄNDE ZPV UND TS

Gemeinsame Sitzung der UV-Vorstände mit Rahmenprogramm

Susanne Kratzer. Einmal jährlich treffen sich die Vorstände der Unterverbände ZPV und TS zum gemeinsamen Austausch. Diesmal startete das Rahmenprogramm mit einer spannenden Besichtigung der Depotanlage der Pilatusbahn in Alpnachstad. 1889 wurde Eduard Lochers Idee, eine Bahn auf den Pilatus zu bauen, Realität, doch in einem ersten Schritt lediglich bis zu dem Punkt, wo die maximalste Steigung von 48 % überwunden war. Es galt zu beweisen, dass die Technik mit horizontal drehenden Zahnrädern auch tatsächlich funktionierte. Die Vision erwies sich als realisierbar, denn die Dampftriebwagen schafften das scheinbar Unmögliche, und die Stimmen der vielen Skeptiker konnten beruhigt werden. Somit durfte auch der restliche Teil der Strecke mit grossem Pioniergeist auf den Pilatus gebaut werden. Am 4. Juni 1889 wurde die Pilatusbahn eröffnet und fährt seither zuverlässig Passagiere auf den Berg und wieder zu Tal. Im Mai 1937 wurde der Betrieb elektrifiziert. Seit dem Juni 2023 sind moderne Personentriebwagen im Einsatz, doch nach wie vor finden Sonnenaufgangsfahrten mit den nostalgischen Wagen statt.



auf die umliegenden Berge und den Vierwaldstättersee den Einsatz der genialen Gleiswender zu bewundern. Eindrücklich war auch das Ausweichmanöver von vier Personentriebwagen.

Auf dem Pilatus Kulm angekommen, wurden wir sowohl kulinarisch wie auch von der Sonne herrlich verwöhnt. Daneben kam der Austausch ebenfalls nicht zu kurz, zumal beiden Unterverbänden die Themen längstens nicht ausgehen in Anbetracht des grossen Spandrucks mit entsprechenden Herausforderungen und der laufenden BAR-Verhandlungen und Reorganisationen. Nachdem alle Traktanden abgehakt waren, ging es auf der Krienserseite wieder talwärts und somit zurück in den Nebel, mit einem letzten Zwischenstopp auf der Fräkmünzegg. Nach diesem spannenden Tag und Petrus' Glanzleistung konnte jedoch nichts unsere gute Laune trüben.

Ein herzliches Dankeschön geht an die Organisatoren und an das Personal der Pilatusbahnen für die Einblicke in den Betrieb und den Erfahrungsaustausch.

Im Verlaufe der Führung gab es viele spannende Informationen, u. a. über die Herausforderungen, welche Wind und Wetter, aber auch der Einsatz neuer Fahrzeuge mit sich bringen. Das Wissen langjäh-

riger Mitarbeiter ist gerade in einem solchen Betrieb von erheblicher Wichtigkeit und kann selbst mit neuster Technologie und dem Wissen studierter Bahnbauer nicht vollumfänglich ersetzt werden. Im Anschluss ging es mit der steilsten Zahnradbahn der Welt hoch auf den Pilatus. Unterwegs gab es nebst der spektakulären Aussicht

Unterverbände

20.1.

Unterverband VPT
Branche Schiff

Tagung Branche Schiff. Wie gewohnt findet die Tagung auf einem Schiff der SGV in Luzern statt.
vpt-online.ch
10.15 Uhr, Schiff, Luzern

27.1.

Unterverband VPT
Branche Bahn & Touristik

Tagung Branche Bahn&Touristik. Die Anmeldung erfolgt über die Sektionspräsidentinnen und -präsidenten.
vpt-online.ch
10.15 Uhr, Unia Konferenzzentrum Egghölzli, Bern

24.2.

Unterverband VPT
Branche Bus

Tagung Branche Bus. Die Anmeldung erfolgt über die Sektionspräsidentinnen und -präsidenten.
vpt-online.ch
10.15 Uhr, Unia Konferenzzentrum Egghölzli, Bern

Pensionierte

18.12.

PV Olten und Umgebung

Weihnachtsfeier. Alle Mitglieder mit Partner:innen sind herzlich eingeladen. Der Eisenbahnchor eröffnet den traditionellen Anlass. Die be-

18.12.

PV Zürich

Weihnachtsfeier. Alle Mitglieder und deren Partner:innen sind herzlich eingeladen. Zu Beginn stimmt uns der kenSing-Chor auf die Feier musikalisch ein. Nach der Pause trägt die Bendlikermusik ihr Jahreskonzert vor. Wir freuen uns, mit euch ein paar gemütliche Stunden zu verbringen. *Der Vorstand*
sev-pv.ch/sektionen/zuerich

14 Uhr, Kirchgemeindehaus, Limmatstrasse 114, Zürich

7.1.

Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns immer am ersten Montag im Monat.
Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

7.1.

PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.
sev-pv.ch/sektionen/zuerich
10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

8.1.

Pensioniertes Zug- und Lokpersonal Olten

Stammtisch. Gemütliches Beisammensein jeden 1. Donnerstag im Monat. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Gügg Bar, Olten

21.1.

VPT BLS
Gruppe Pensionierte

Winterwanderung Wachseldornmoos. Mit der Bahn Bern ab 8.34 Uhr, Thun an 8.53 Uhr; Langenthal ab 7.48 Uhr, Burgdorf ab 8.06 Uhr,

Thun an 8.53 Uhr; Thun, Bus Kante B ab 9.02 Uhr, Süderen, Oberei an 9.39 Uhr. Startkaffee im Restaurant Bären in Süderen. Wanderung: Süderen-Wachseldornmoos-Schibistei, weiter nach Rotache-Unterlangenegg. Wanderung T1 leicht, +215/-294m, 18km, 3½ Stunden. Ausrüstung für Winterwanderung, Stöcke und Schuhspikes. Die Wanderung kann nach dem Mittagessen beendet werden. Mittagessen im Restaurant Schibistei, Seniorennennu CHF 15. Rückreise: Unterlangenegg 16.32 Uhr, Thun ab 17.04 Uhr. Anmeldung bitte bis 18. Januar an Jürg Anliker, 077 432 24 38 oder juerganliker@bluewin.ch. Details siehe auch PDF-Link in der Onlineagenda.

Zeitung des SEV

Terminplan 2026

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

Nr. 1	23. Januar	Nr. 9	10. Juli
Nr. 2	13. Februar	Nr. 10	28. August
Nr. 3	6. März	Nr. 11	18. September
Nr. 4	27. März	Nr. 12	9. Oktober
Nr. 5	17. April	Nr. 13	30. Oktober
Nr. 6	8. Mai	Nr. 14	20. November
Nr. 7	29. Mai	Nr. 15	11. Dezember
Nr. 8	19. Juni		

[Detaillierter Plan auf sev-online.ch](#)

Korrigendum

In der SEV-Zeitung Nr. 14 wurde im Artikel «Pensionskassen: zunehmende Kapitalbezüge und Optionen sind ein Problem» ein Rentenmodell vorgestellt, das im Fall eines frühen Todes nach der Pensionierung einen Kapitalschutz gewährt. Dieses Modell wird so nicht von der Pensionskasse BVK angeboten, wie fälschlicherweise angegeben, sondern von der Profond.

Gestelltes Bild

Das Titelbild zu «40 Jahre Frauenkommission» von der letzten Zeitung (Nr. 14 vom 21. November 2025) stammt aus dem SEV-Archiv. Es handelt sich um ein gestelltes Bild, das in den 1990er-Jahren aufgenommen wurde und zeigt, wie eine Frau zwei Wagen aneinanderkuppelt. Es war uns bewusst, dass die abgebildete Frau nicht die nötige Sicherheitsausrüstung trug. Es tut uns Leid, dass wir dies in der Zeitung nicht ausdrücklich deklariert haben.

Frohe Festtage

Die Redaktion wünscht allen Leserinnen und Lesern schöne, geruhige Festtage – und denjenigen, die den Verkehr an den Feiertagen am Laufen halten, angenehme Dienste. Allen einen guten Rutsch ins 2026! Die nächste SEV-Zeitung erscheint am 23. Januar 2026. Über wichtige Ereignisse informieren wir in der Zwischenzeit via Webseite, soziale Medien und Newsletter.

IMPRESSUM

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

Auflage: 20369 deutsche Exemplare (Gesamt-auflage d/f/i: 30 996 Ex.), Wemf-begläubigt am 18. Januar 2025.

Herausgeber: SEV, sev-online.ch

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

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

Abonnemente und Adressänderungen: SEV-Mitgliederdienste, 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 23. Januar 2026.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 13. Januar 2026, 12 Uhr.

Inserateschluss: 12. Januar 2026, 12 Uhr.

Agenda 15/25

WEIHNACHTSGESCHICHTE

Heiligabendschicht



Peter Anliker
zeitung@sev-online.ch

Stirnrunzelnd hatte Paul vor ein paar Wochen seinen Einsatzplan für den Dezember betrachtet. Hatte er seine Wunschschichten wirklich so eingetragen? Es war fast jedes Jahr vor dem Jahreswechsel so, dass sich seine Zufriedenheit mit den zugeteilten Schichten in Grenzen hielt – um es freundlich auszudrücken. Obschon es immer Kollegen und auch Kolleginnen gab, die sich freiwillig für die von den meisten ungeliebten Nachschichten über die Feiertage meldeten – am Schluss blieben immer noch einige Einsätze übrig, die auf die «ungebundenen» Kolleg:innen verteilt wurden, also jene, die keine kleinen Kinder hatten. Schliesslich hatte er das auch schon gewusst, als er sich auf diese Stelle beim Vorortsbetrieb gemeldet hatte. Die Stelle hatte ja auch einige Vorteile, und diese nachteilige Seite gehörte einfach dazu.

Deshalb kam Paul am 24. Dezember gegen 18 Uhr nicht gerade missmutig, aber auch nicht enthusiastisch auf den Fahrhof. Seine Frau feierte an diesem Abend bei ihrem Bruder, den er noch

nie gemocht hatte. Dank seiner Heiligabendschicht hatte er eine gute Entschuldigung und brauchte sie nicht zu begleiten. Er würde die paar wenigen Fahrgäste, die sich noch zur Familienfeier fahren lassen wollten, an ihre Haltestelle bringen, und dann mehr oder minder einsam seine Runden drehen.

Aber diesmal verlief der Abend nicht ganz so, wie er sich das gedacht hatte. Schon um zwanzig nach acht stieg am Bahnhof ein Fahrgäst ein, der zunächst einfach ruhig in seinem Sitz blieb. Als ihn Paul an der Endhaltestelle ansprach und zum Aussteigen aufforderte, fragte ihn der Fahrgäst – eher müde wirkend als aggressiv – er habe eine Tageskarte für den Tarifverbund, ob er nicht noch bleiben dürfe. «No problem», meinte Paul nur. Mittlerweile war es fast neun Uhr, und Paul begann wieder seine Fahrt zum Hauptbahnhof. Kurz vor der nächsten Haltestelle wurde er aber von einem wild gestikulierenden Mann am Strassenrand aufgehalten. Dieser erklärte Paul, seine Frau liege in den Wehen, die Fruchtblase sei schon geplatzt, und er finde kein Taxi... Wer könnte am Heiligabend einer Hochschwangeren die Fahrt in die Geburtsklinik verwehren? Für Paul bedeutete es nur einen Funkspruch an die Zentrale und einen kurzen Umweg durch einige

wenig befahrene Strassen, schon stand er vor dem Eingang zur Klinik, wo eine Hebammme schon zum Empfang bereit stand.

«Mir macht die Verspätung nichts aus», meinte der Fahrgäst, nachdem sie wieder auf der normalen Route unterwegs waren, «hoffentlich geht bei der Geburt dieses Christkindes alles gut!» An der nächsten Haltestelle stiegen zwei als Samichlaus und Schmutzli verkleidete Gestalten ein. Sie hatten einen Esel aus Pappmaché dabei und waren ziemlich aufgedreht. «Wir sind zu einer Christmas-Party eingeladen!», erklärten sie etwas laut mit geröteten Gesichtern. Zwei Haltestellen später stiegen sie wieder aus und die beiden Männer waren wieder unter sich. «Wissen Sie», meinte der Fahrgäst zu Paul, «heute vor siebenunddreissig Jahren war ich auch noch unterwegs. Meine Frau lag mit einer Schwangerschaftsvergiftung in der Frauenklinik. Ich wollte sie besuchen, am Heiligabend! Aber als ich ankam, teilte mir die Stationsschwester mit, es habe eine Komplikation gegeben, meine Frau sei im Operationssaal. Doch der Kaiserschnitt konnte die beiden nicht mehr retten, meine Frau und unser kleines Mädchen starben. Wir hatten uns so sehr auf unser Leben zu dritt ge-

freut ...» Paul schluckte. Zum Glück musste er beim Fahren die Aufmerksamkeit auf die Strasse richten, so brauchte er seinem Fahrgäst nicht ins Gesicht zu schauen. «Ich habe nie wieder geheiratet. Jetzt besuche ich die beiden immer am Heiligabend auf dem Friedhof. Das Grab ist natürlich längst aufgehoben, aber für mich sind die beiden immer noch dort. Meine Tochter, die ich leider nie kennengelernt durfte – das ist mein Christkind!»

Paul schwieg. Er dachte an seine Frau, die jetzt bei seinem Schwager war, und die beiden erwachsenen Kinder. Beide waren ausgewandert, und der Kontakt beschränkte sich auf gelegentliche Besuche und natürlich die Geschenke für die Enkel. Erst letzte Woche waren auch die Pakete der beiden eingetroffen; am morgigen Weihnachtstag würde er sie gemeinsam mit seiner Frau auspacken. Der Fahrgäst stand auf und drückte den Haltekopf. «Danke, dass ich bei Ihnen sein durfte; ich hoffe, ich habe Sie mit meiner alten Geschichte nicht allzu sehr belästigt», sagte er zu Paul. «Ich wünsche Ihnen noch eine gute restliche Schicht und dann einen schönen Feierabend. Auch wenn es schon etwas spät ist.» Damit trat er in die Nacht hinaus und bog schon bald in eine Seitenstrasse ab.

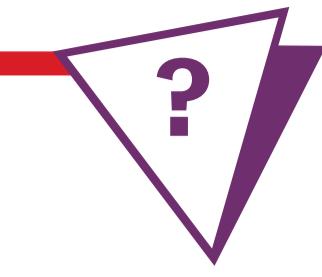


SPÄTER NACHMITTAG AUF SÃO MIGUEL

Omar Cartulano

Der Himmel ist eine Schattierung aus Grau, die sich bald rot färben wird, während der Wind zwischen den Wellen und dem Sand dahinrast. Auf den Azoren ist das Wetter fast jeden Tag ein unberechenbares Spiel: Momente voller Licht, dann Wolken, die

dem Sturm folgen, und vielleicht wieder Sonne, die nach dem Regen vorsichtig hervorblinzelt. Ein Mann geniesst den Augenblick am Strand mit seinen Hunden, Möwen ziehen Kreise und alles scheint zwischen Ruhe und Wildheit zu schweben.



QUIZ

Hast du genau gelesen?

1. In welchem Jahr hat der SEV-Kongress dem Antrag zur Gründung einer Frauengruppe zugestimmt?

- a. 1930
- b. 2000
- c. 1983

2. Was hat der SEV am 25. November in Bern gefeiert?

- a. Das 25-jährige Bestehen der Charta gegen Gewalt und eine neue Version davon.
- b. Das Ende der Verhandlungen über die BAR.
- c. Den Geburtstag von Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident des VPT.

3. Wie viele Lastwagen durchquerten 2024 die Schweizer Alpen?

- a. 310 000
- b. 960 000
- c. 650 000

4. Was macht Tino Rogowski gerne in seiner Freizeit?

- a. Im Rhein angeln.
- b. Mit dem Zug reisen.
- c. Eisklettern.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis Dienstag, 13. Januar 2026 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 **Büchergutscheine im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat, und die Lösung, verraten wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz aus Nr. 14/2025:
b/b/b/b

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Philip Stuber**, Basel, Mitglied Sektion PV Basel.

AUF DEN SPUREN VON ...

Tino Rogowski, Fachtechniker IBS Modernisierung

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Tino Rogowski arbeitet im Werk Olten der SBB, wo er Züge in Betrieb setzt (IBS) und zukünftige Berufsleute ausbildet. Daneben engagiert er sich im SEV: Er ist Präsident der Sektion TS Nordwestschweiz und überzeugt, dass Gewerkschaftsarbeit äusserst wichtig ist.

Es sind riesige Hallen im Werk Olten, wo reihenweise Wagen des SBB-Personenverkehrs stehen. An einem dieser Wagen, an einem IC-Bt, macht sich Tino Rogowski zu schaffen. Seit gut einem Vierteljahrhundert ist er spezialisiert auf die Reparatur und den Unterhalt von Zügen.

«Ich habe meine Lehre bei der DB Netz in Stuttgart gemacht», erzählt der gelernte Energietechniker mit Fachrichtung Anlagetechnik. «Nach der Lehre wollte ich möglichst schnell von zu Hause weg und habe dann eine Stelle in Basel gefunden – zuerst auf der deutschen Seite.» Dort arbeitete er zunächst im kleinsten Fernverkehrswerk der Deutschen Bahn, wo er bis 2009 ICE-Züge reparierte und untersuchte. Dann kam er in die Schweiz zur SBB. «Der Wechsel über den Rhein war einfach. Ich brauchte nicht umzuziehen und habe sofort

mehr verdient.» Danach folgten über zehn Jahre in Basel, bis er schliesslich 2022 in Olten gelandet ist.

Älteren Zügen neues Leben einhauchen

Heute arbeitet Tino Rogowski als Fachtechniker in der Modernisierung. Sein Arbeitstag beginnt jeweils mit einer kurzen Sitzung: «Wir besprechen, was am Vortag gelaufen ist, was ansteht und welches Material wir brauchen.» Danach geht es direkt in die Hallen, wo die umfangreichen Modernisierungsarbeiten stattfinden.

Die Fahrzeuge, die Tino Rogowski und sein Team betreuen, werden etwa zur Hälfte ihrer Lebensdauer komplett auseinandergebaut. «Das Wichtigste ist das Sandstrahlen, damit der Rost entfernt wird», erklärt er. Anschliessend folgt der Wiederaufbau – mit Lackierung, Komponenteneinbau und Inbetriebsetzung. Besonders anspruchsvoll ist die Inbetriebsetzung: «Wir nehmen das Fahrzeug wieder in Betrieb, nachdem es aus dem laufenden Betrieb herausgenommen wurde. Erst wenn alles passt, darf es wieder fahren.» Dabei trifft moderne Technik auf alte Systeme – Rechner verschiedener Generationen, die miteinander kommunizieren müssen. «Die Fehlersuche ist manchmal richtig schwierig. Man muss das Fahrzeug gut kennen

und verstehen, wie die Systeme zusammenhängen.»

Genau diese Herausforderung macht ihm auch Freude: «Das Schönste an meinem Beruf? Es ist nie alltäglich. Heute hat ein Fahrzeug diese Störung, morgen eine völlig andere. Man muss immer wieder neu suchen.» Schwieriger als die alltäglichen Herausforderungen findet er die organisatorischen Entwicklungen im Betrieb. «Die Arbeitsbedingungen haben sich über die Jahre leicht verschlechtert», sagt er offen. Besonders kritisch sieht er die geplante Einführung von Schichtarbeit. Bis jetzt arbeitet er jeweils von Montag bis Freitag und möchte nicht, dass sich das ändert: «Da sind viele unzufrieden.»

Es braucht den Druck der Gewerkschaft

Wenn Arbeitsbedingungen nicht stimmen, rät Tino Rogowski, das Gespräch zu suchen – und die Gewerkschaft beizuziehen: «Beim Chef melden bringt manchmal etwas, aber oft bewegt sich erst etwas, wenn der SEV Druck macht. Ich habe schon öfter erlebt, dass erst etwas passiert ist, wenn ich den Gewerkschaftssekretär ins Spiel gebracht habe.»

Sein Engagement im SEV hat viel mit seinen Erfahrungen aus Deutschland zu tun. «Dort haben Arbeitnehmer:innen viel mehr Rechte. Als ich in die Schweiz kam, habe ich gemerkt, dass

hier vieles arbeitgeberfreundlicher ist», sagt Tino Rogowski. Deshalb sei es umso wichtiger, sich zu beteiligen: «Wir müssen dafür kämpfen, dass wenigstens das bleibt, was frühere Generationen erkämpft haben. Es wird ständig versucht, etwas abzubauen.»

Mit Blick auf die Zukunft des Werks Olten zeigt er sich grundsätzlich optimistisch. «Es kommen viele Fahrzeuge in die Midlife-Revision, und die SBB investiert viel in neue Hallen.» Gleichzeitig kritisiert er die Planungskultur: «Manchmal fühlt es sich an, als wären wir nur Figuren auf einem Schachbrett. Oben planen sie einfach, ohne an die Menschen zu denken.»

Fachkräftemangel auch hausgemacht

Ein grosses Thema bleibt zudem der Fachkräftemangel. «Wir haben viele Lernende, und sie werden gut gefördert. Aber der Lohn am Anfang ist sehr tief, und deshalb bleibt kaum jemand.» In seiner eigenen Rolle als Ausbildner von Automatiker:innen und Automatikmonteur:innen sieht er Handlungsbedarf: «Wenn man will, dass sie bleiben, muss man beim Lohn anfangen.»

In seiner Freizeit ist Tino am liebsten unterwegs – natürlich mit dem Zug. Reisen ist sein Hobby und gleichzeitig Ausdruck seiner Verbundenheit mit der Bahnwelt.



ABSORBIERT

Micha Dalcol