

SEV Nr. 2

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



MICHAEL SPAHR

GRUNDVERSORGUNG

Ein Plädoyer für den Service public

**Editorial von Barbara Keller,
Vizepräsidentin SEV**

► S. 3 und 9

Wenn ich morgens in den Zug steige, bin ich selten allein. Pflegepersonal, Büroangestellte, Lernende – Menschen mit ganz unterschiedlichen Geschichten sind zusammen unterwegs. Alle sind darauf angewiesen, dass der öffentliche Verkehr funktioniert. Service public heisst Verlässlichkeit und die Gewissheit, dass wir sicher an unser Ziel kommen: Zur Arbeit, nach Hause, zu unseren Familien. Service public heisst auch, dass nicht nur rentable Verbindungen zählen, sondern die Vernetzung der ganzen Schweiz im Zentrum steht.

Wo der Markt versagt oder nur Profit kennt, sorgt der Service public für Sicherheit, Versorgung und Zusammenhalt. Er garantiert Mobilität, Information und Teilhabe – unabhängig von Wohnort, Einkommen oder Lebenslage. Genau deshalb betrifft er uns alle.

Das gilt nicht nur für den Personenverkehr, auch der Güterverkehr erfüllt eine zentrale gesellschaftliche Aufgabe. Güterzüge fahren oft nachts, abseits der öffentlichen Aufmerksamkeit. Sie sichern die Versorgung des Landes, entlasten die Straßen und sind unverzichtbar für eine glaubwürdige Verlagerungspolitik. Wenn wir den Klimawandel ernst nehmen, muss der Anteil der Schiene deutlich steigen. Das gelingt nur, wenn der Güterverkehr nicht allein nach betriebswirtschaftlichen Kriterien beurteilt wird, sondern als Teil des Service public verstanden und entsprechend finanziert wird.

Der Service public steht massiv unter Beschuss: Sparprogramme, Liberalisierung und ein permanenter Effizienzdruck höhlen sein Fundament nicht nur aus, sie gefährden seine Existenz. Was mich dabei besonders beschäftigt – die-

se Angriffe treffen uns alle: Die Beschäftigten zahlen mit schlechteren Arbeitsbedingungen, die Bevölkerung mit einem Abbau der Leistungen.

Heute trifft es die Kolleg:innen der SRG, morgen den öffentlichen Verkehr. Die Halbierungsinitiative, über die wir am 8. März abstimmen, steht beispielhaft für die Folgen eines Abbaus von Service public: weniger Vielfalt, weniger regionale Berichterstattung, mehr Druck auf die Beschäftigten – mit schwerwiegenden Konsequenzen für die Demokratie.

Deshalb braucht es Solidarität: zwischen Berufsgruppen, zwischen Betrieben, zwischen allen, die täglich dafür sorgen, dass dieses Land funktioniert. Für gute Arbeitsbedingungen. Für einen starken Service public. Und für eine Gesellschaft, die zusammenhält und Verantwortung trägt.

Branchentagungen

Kolleg:innen von Schiffahrts- und Bahnunternehmen trafen sich zum Austausch.

2 und 3

Bahnersatz

Der SEV sagt Dumping-Vergaben beim Bahnersatz den Kampf an.

5

Swiss GAV 2027

Verhandlungen zum GAV des Swiss Bodenpersonals sind gestartet.

6

Zugbegleiter totgeprügelt

Am 2. Februar starb ein Zugbegleiter der Deutschen Bahn in einem Regionalexpress in Rheinland-Pfalz. Er wurde von einem 26-Jährigen ohne Ticket, der aus dem Zug verwiesen werden sollte, mit Faustschlägen gegen den Kopf schwer verletzt. Der 36-jährige alleinerziehende Familienvater starb im Spital an einer Hirnblutung. Die deutsche Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) rief für den 4. Februar zu einer landesweiten Schweigeminute auf und fordert von der Politik zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen. Der SEV drückte den deutschen Kolleg:innen in einer Solidaritätsbotschaft sein Mitgefühl aus und führt dieses Jahr seine Kampagne gegen Gewalt im öffentlichen Verkehr fort.



SARAH THOMAS

Die Tagungsteilnehmenden auf der MS Flüelen der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee in Luzern.

SGV



Als Nachtrag zu den SEV-Lohnabschlüssen in der letzten Zeitung hier noch der sehr gute Abschluss 2026 bei der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee: Insgesamt steigt die Lohnsumme um 5,23%, nämlich um 1% für den Erfahrungsanteil aller Mitarbeiter:innen individuell nach Dienstjahren, 0,3% Reallohnheröhung und 0,2% Teuerungsausgleich für alle, 0,1% zur Erhöhung der Dienstzulage auf neu 10 Franken pro Tag, 0,23% zur Erhöhung der Nachdienstentschädigung auf neu 8 Franken pro Stunde und 3,4% für die Einmalprämie von 2800 Franken netto bei Vollzeitpensum bzw. entsprechend dem Pensum. Die Prämie ist PK-versichert und auch der Arbeitnehmerbeitrag durch die SGV versichert.

Info-Anlässe zu den neuen BAR

Die bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen sind bei der Bahnproduktion Personenverkehr SBB für die Berufskategorien Cleaning, Rangier, Kundenbegleitung und Lokpersonal neu verhandelt worden. Der SEV informiert vor Ort über die Verhandlungsergebnisse und beantwortet Fragen:

- 19. Februar, Basel, 10–16 Uhr
- 20. Februar, Goldau, Clean-Tagung für Reinigungspersonal, Anmeldung nötig, siehe Webagenda
- 25. Februar, Bellinzona, 10–19 Uhr
- 2. März Olten
- 5. März, Genève
- 16. März, Luzern, 9–15.45 Uhr
- 18. März, Zürich, 9–17 Uhr
- 20. März, Lausanne
- 30. März, Biel-Bienne
- 2. April, Chur

Genauere Angaben zu den Anlässen sind, sofern schon bekannt, auf der Web-Agenda unter sev-online.ch zu finden. Eine Anmeldung ist in der Regel nicht nötig.

BRANCHENTAGUNG SCHIFFFAHRT 2026

Für zukunftssichere Arbeitsbedingungen auf Schweizer Seen

Sarah Thomas
sarah.thomas@sev-online.ch

Spandruck, unterschiedliche nautische Laufbahnentwicklungen und fehlende Reservetouren, die zu kurzfristigen Dienstplanänderungen und Einsätzen an arbeitsfreien Tagen führen: Über diese Herausforderungen und die Zukunft der Schifffahrt auf Schweizer Seen wurde an der Branchentagung Schiff gesprochen.

Kurz nach 10 Uhr auf der MS Flüelen vor dem KKL in Luzern findet Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident des Unterverbands VPT, die Worte, welche die gesamte Tagung und Stimmung in der Schweizer Nautik-Branche sehr gut einfangen: Die Schweizer Schiffbranche mag zwar klein sein, aber die Verbundenheit zur eigenen Tätigkeit und der Wille, der Nautik auch gegen Widerstände treu zu bleiben, sei tiefer als jeder Seegrund. Auch deshalb zeigte die Branchentagung Schiff 2026 einmal mehr, dass der Zusammenhalt unter den Kolleg:innen und der offene Meinungsaustausch die tragenden Säulen der Schifffahrt sind. In einer Zeit, in welcher manche Schifffahrtsgesellschaften unter erheblichem finanziellem und personellem Druck stehen, ist der Dialog und das Zusprechen von Mut essentiell.

Nautische Laufbahnen: so individuell wie die Gewässer selbst

Nach den Begrüßungen durch das SEV-Vizepräsidium Barbara Keller und Pablo Guarino sowie VPT-Zentralpräsident Gilbert d'Alessandro wurden die wichtigsten Ergebnisse aus der Lohnsystemanalyse der SEV-Gewerkschaftssekretärin und Branchenverantwortlichen Katrin Leuenberger vorgestellt. Dabei wurde

deutlich, dass systematische Vergleiche über Schifffahrtsgesellschaften hinweg aufschlussreich, aber auch komplex und schwierig sind. Hauptgründe dafür sind nicht ganz deckungsgleiche Aufgabenbereiche, unterschiedliche Laufbahnmodelle und verschiedene Funktionsstufen. Handlungsbedarf besteht vor allem bei den Einstieglöhnen, da diese sehr tief sind. Trotzdem zeigt sich einmal mehr, dass Gesamtarbeitsverträge (GAV) eine entscheidende Rolle spielen. Diese wirken sich positiv auf die Sicherheit und Planbarkeit von nautischen Berufslaufbahnen aus, sei es durch Lohnerhöhungen, (teil-)automatisierte Aufstiege und flankierende Massnahmen, die massgeblich zu sicheren Arbeitsstellen in der Schifffahrt beitragen.

Herausforderungen Zeiterfassung, Einspringen und Arbeiten an freien Tagen

Ein weiteres, intensiv diskutiertes Thema war die korrekte Zeiterfassung und Vergütung bei kurzfristigen Dienstplanänderungen und Einsätzen an arbeitsfreien Tagen. Idealerweise sollten Schifffahrtsgesellschaften über die gesamte Betriebsdauer Reservetouren einplanen, um ungeplante und kurzfristige Abwesenheiten aufzufangen. Dies ist aber nur bei wenigen Schifffahrtsgesellschaften Realität. Ungeplante Einspringen, um den Kursfahrplan einzuhalten, führt nicht selten zum Ausreisen oder sogar Überschreiten des Arbeitszeitgesetzes AZG. Dies darf nicht geschehen, da es sich um Gesetzesverstöße handelt. Springt jemand an einem freien Tag ein, ist ihm oder ihr umgehend ein neuer Freitag anzubieten.

Dafür haben die Kolleg:innen der CGN eine gute Lösung ausgehandelt: Springen sie kurzfristig ein, werden sie, neben der Arbeitszeit, mit einer zusätzlichen Zeitgutschrift von bis zu

150% des Dienstes und einer Prämie von bis zu 200 Franken entschädigt. Je kurzfristiger der Einsatz angefragt wird, desto höher die Zusatzenschädigung.

Gemeinsam auf Kurs

In der abschliessenden Diskussionsrunde zeigte sich, dass einige Schifffahrtsgesellschaften vor grossen Herausforderungen stehen, während andere von guten bis sehr guten Frequenzen berichten konnten. Grundsätzlich war der Grundton der Tagung optimistisch, aber auch kämpferisch. So entstand über den gesamten Tag hinweg zwischen den verschiedenen Teilnehmenden aller Landesteile ein reicher Austausch.

Ausblick Mitgliedergewinnung und Branchentagung Schiff 2027

Da im Rahmen der aktuellen Tagung nicht alle angedachten Themen behandelt werden konnten, stehen für die kommende Branchentagung Schiff zwei Hauptthemen im Vordergrund: Zum einen soll es darum gehen, wie die Lohnverhandlungen organisiert werden in den jeweiligen Unternehmungen und wie das Vorgehen ist, falls keine Einigung erzielt werden sollte. Zum anderen soll über die betriebliche Situation der Schifffahrtsgesellschaften im Hinblick auf Personal, Frequenzen und Fahrplan gesprochen werden. Ein positiver Rückblick gebührt der Mitgliedergewinnung: Hier haben die Schiffssektionen im vergangenen Jahr sehr gute Arbeit geleistet.

Die positive Entwicklung bei der Mitgliedergewinnung unterstreicht eine einfache Logik: Je höher der Organisationsgrad, desto grösser die Verhandlungsmacht und desto besser die erzielten Ergebnisse für das Personal. Der Kurs ist gesetzt und er stimmt.

BRANCHENTAGUNG BAHN & TOURISTIK

Austausch und Solidarität



MARKUS FISCHER

Referent:innen von VPT und SEV und die Teilnehmenden selbst mit ihren Voten machen die Tagung sehr informativ.

Ueli Müller und Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die Branchentagung Bahn und Touristik am 27. Januar zeigt deutlich, wofür die Branchen im VPT stehen: Informationen zu gemeinsamen Problemen austauschen, Lösungen suchen und dafür gemeinsam Druck machen. Angesichts des Spandrucks im öffentlichen Verkehr, den Unternehmungen zunehmend ans Personal weitergeben, ist dieser direkte Austausch wichtiger denn je.

VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro freut sich, dass fast 60 Kolleg:innen aus 15 Sektionen nach Bern gekommen sind, und dankt dem Vorstand der Branche für die tipptoppe Organisation. Dann lädt er alle Anwesenden ein, einen Moment lang an die Opfer des schweren Zugsunglücks in Spanien zu denken, bei dem auch ein Lokführer sterben musste. Sinngemäß sagt Gilbert: Sicherheit ist kein Luxus, sondern die Grundlage des öffentlichen Verkehrs. Wo Liberalisierung und Profitdenken dominieren, leidet am Ende die Sicherheit.

SEV-Vizepräsidentin Barbara Keller und Vizepräsident Pablo Guarino sprechen Klartext zu den Lohnver-

handlungen. Zwar ist die durchschnittliche Jahresteuerung 2025 auf 0,2 Prozent gesunken und hat der SEV einige gute und insgesamt akzeptable Lohnresultate erzielt. Doch konnte in vielen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs – wie auch in anderen Wirtschaftsbranchen – die in den Vorjahren aufgelaufene Teuerung noch nicht vollständig ausgeglichen werden. Die Krankenkassenprämien steigen aber weiter, ohne im Landesindex der Konsumentenpreise korrekt abgebildet zu sein. Die Botschaft ist deutlich: Faire Löhne, automatischer Teuerungsausgleich und Verlässlichkeit fallen nicht vom Himmel, sondern müssen erstritten werden. Und befriedigende Resultate sind manchmal nur mit einer Mobilisierung der Betroffenen möglich.

Ohne Respekt keine Sozialpartnerschaft

SEV-Präsident Matthias Hartwich bringt es auf den Punkt: «Gewerkschaft funktioniert auf zwei Schienen.» Einerseits konstruktive Verhandlungen und Sozialpartnerschaft, andererseits gilt es den Arbeitgebern wenn nötig die Zähne zu zeigen. «Respekt wird nicht geschenkt, er muss erkämpft werden. Das heisst, wir müssen fähig sein, der Gegenseite

weh zu tun, wenn sie uns wehtut.» Dafür braucht die Gewerkschaft viele Mitglieder und solche, die bereit sind, Mobilisierungen und Kampagnen persönlich mitzutragen.

Härtere Arbeitgeber

Mehrere Teilnehmende berichten, dass der Ton in ihren Unternehmen rauer geworden ist. Das heisst: Herrim-Haus-Mentalität statt Sozialpartnerschaft, abnehmende Kompromissbereitschaft und zunehmende Gewerkschaftsfeindlichkeit. Anlass dazu mag der Kostendruck auf die Unternehmen sein. Doch wer Wind sät, wird Sturm ernten...

Zum Beispiel Railplus, der 2003 gegründete Verbund von heute 22 Schmalspurbahnen, ist bisher nicht durch Offenheit für Personalanliegen aufgefallen. Nichts spricht dagegen, dass Unternehmen durch gemeinsame Rollmaterialkäufe Geld sparen oder sich in technischen Fragen koordinieren. Aber wenn sie beim Personal gemeinsam die Schraube anziehen, dann bedeutet das für die SEV-VPT-Sektionen härtere Verhandlungen und mehr Bedarf an Zusammenhalt.

Eine weitere Frage ist, ob der SEV künftig verstärkt Branchen-GAV anstreben sollte und allenfalls auch eine

Allgemeinverbindlicherklärung. Damit würden die branchenüblichen Arbeitsbedingungen klarer definiert und wären schwieriger zu unterlaufen, doch könnte das auch eine gewisse Nivellierung nach unten bewirken. Hinzu kommt, dass die Arbeitgeber bislang dazu keinesfalls bereit sind und die entsprechenden Verbände auch über kein Mandat verfügen.

Mitglieder gewinnung funktioniert

VPT-Vizepräsident René Schnegg zeigt auf, dass der VPT im Jahr 2025 fast 700 Neumitglieder gewinnen konnte. Damit liess sich der Mitgliederbestand trotz zahlreicher Austritte in einer Sektion weitgehend stabil halten. Die Erfahrung bestätigt, dass persönliches Ansprechen, Präsenz vor Ort und gewerkschaftliches Engagement wirken. Der VPT setzt 2026 seine bewährten Aktionen zur Mitglieder gewinnung fort.

Thematisiert werden auch die ab Mitte Februar geplanten Verhandlungen bei der BLS über ein neues Lohnsystem. Teilnehmende halten fest, dass eine objektive Leistungsmessung in vielen Berufen schwierig und sehr aufwändig ist. Objektivität und Fairness sind aber unverzichtbar, damit nicht mehr Schaden als

Nutzen resultiert durch Unzufriedenheit und Demotivation der Mitarbeitenden.

Besonders wertvoll ist für viele Teilnehmende neben dem offiziellen Programm der Austausch untereinander. Gespräche in den Pausen, beim Mittagessen oder am Rand der Tagung ermöglichen es, Erfahrungen zu teilen, Probleme zu vergleichen und konkrete Lösungen mitzunehmen. Viele stellen fest: Andere haben die gleichen Herausforderungen – oder haben sie bereits gelöst.

Workshop

In der Gruppenarbeit zur künftigen Gestaltung der Branchentagung Bahn und Touristik wird mehrfach der Wunsch geäussert, mehr Zeit für den Austausch untereinander einzuplanen. Angeregt werden zudem praxisnahe Tipps zur Mitglieder gewinnung anstelle von Statistiken, konkrete Beispiele aus dem Arbeitsalltag und attraktiveren Tagungsorten.

Die Tagung macht deutlich: Diese Treffen sind nicht nur Informationsanlässe, sondern auch Orte der Vernetzung, der gegenseitigen Ermutigung und der Erkenntnis der gemeinsamen Stärke. Wer dabei ist, merkt schnell: Ich bin nicht allein, gemeinsam erreichen wir mehr.



Die Einführung eines **Mindestlohns** im Kanton Genf Ende 2020 hat sich positiv auf die Tieflöhne ausgewirkt – was ja auch das Ziel war. Denn diese sind zwischen 2020 und 2022 um durchschnittlich 15% gestiegen. Zugleich blieben unerwünschte Nebenwirkungen aus, wie sie die Gegner, allen voran die Arbeitgeber, befürchtet hatten. Dies geht aus einer Studie der Haute école de gestion und der Universität Genf hervor. Ein gutes Omen für die neuen Initiativen, die im Jura und in Bern geplant sind.

Nach dem folgenreichen **Radbruch** am 10. August 2023 im Gotthard ordnete das Bundesamt für Verkehr strengere Wagenkontrollen für die Schweiz an. Diese blockiert vorläufig eine Beschwerde grosser Wagenhalter, trotz Entgegenkommens des BAV. Nun sind am 23. und 31. Dezember in Deutschland zwei weitere Güterzüge durch Radbrüche entgleist, wobei nur durch Glück niemand verletzt wurde. Dies alles bestätigt die SEV-Forderungen in SEV-Zeitung Nr. 8 vom 23. Juni 2025. Mehr in Nr. 3/2026.



Am 23. Dezember entgleiste ein Zug nicht weit vor dem Bahnhof Elze (D), wo Leute warteten.

MATTHIAS HARTWICH antwortet

Zukunftsinvestitionen

Am 8. März stimmt die Schweizer Stimmbevölkerung über die Klimafonds-Initiative ab. Der SEV hat die Initiative bereits bei der Unterschriftensammlung unterstützt und gibt jetzt die Ja-Parole heraus. Warum?

Der SEV sagt Ja zur Initiative, denn wir stehen für einen nachhaltigen Verkehrssektor, und dabei hilft der Klimafonds. Die Initiative fordert, dass der Bund jährlich 0,5 bis 1% des Bruttoinlandprodukts – also zwischen 4 und 8 Mia. Franken – in eine moderne, sichere und klimafreundliche Infrastruktur investiert. Dies geschieht ohne neue Steuern oder Abgaben. Der SEV hat solche Investitionen stets begrüßt. Zur Erinnerung: Zwischen 1 und 1,5% des BIP wurden für den Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur investiert, darunter die Bahn 2000, die Zürcher S-Bahn und der Gotthard-Basistunnel, um Regionen besser zu verbinden.

Nachhaltigkeit im Verkehrssektor bedeutet: Wir fahren umweltschonend, denn wir brauchen pro Personen- oder

Tonnenkilometer weniger Treibstoff, weniger Fläche und stossen weniger CO₂ aus. ÖV als Service public ist ausserdem sozial gerecht, denn er ist erschwinglich und zuverlässig für die Kund:innen und bietet anständige Bedingungen für das Personal. Ausserdem ist der ÖV wirtschaftlich, denn Ressourcenschonung ist Wirtschaftlichkeit und spart gesamtgesellschaftlich Kosten und schützt das Klima. Das gilt sowohl für den kollektiven Personenverkehr auf Strasse (Busse) und Seen (Schiff) als auch auf der Schiene (Zug, Tram). Es gilt aber auch für den Schienengüterverkehr.

Aus gewerkschaftlicher Sicht ebenso wichtig ist, dass der Klimafonds auch Weiterbildungen und Umschulungen für Menschen finanzieren soll, deren Berufe sich durch den Klimawandel und Klimaschutzmassnahmen verändern. Es ist wichtig, dass niemand auf der Strecke bleibt. Deshalb ein klares Ja zur Klimafonds-Initiative am 8. März!

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

THURBO

Transportpolizei spart auf Kosten der Sicherheit



©THURBO

Renato Barnetta. Die Transportpolizei (TPO) wird zukünftig weniger S-Bahn-Nachtzüge begleiten. Das hat negative Folgen für die Sicherheit der Passagiere und für das Personal. Für die Thurbo AG, die zu 90 % der SBB und zu 10 % dem Kanton Thurgau gehört, und für den SEV ist diese angebliche Sparmassnahme inakzeptabel.

Ende Januar wurde das Thurbo-Personal von der Geschäftsleitung Thurbo darüber informiert, dass die TPO infolge grossen Spardrucks die Begleitung der S-Bahn-Nachtzüge anpassen werde. Die TPO-Einsätze würden nun selektiv und lageorientierter geplant, teilte die Geschäftsleitung Thurbo mit. Das heisst, die S-Bahn-Nachtzüge werden zukünftig nicht mehr flächendeckend durch das Sicherheitspersonal der Transportpolizei begleitet.

Diese Mitteilung kam für die Mitarbeitenden wie auch für den SEV aus heiterem Himmel. So meldeten sich unmittelbar nach dieser Mitteilung zahlreiche enttäuschte SEV-Mitglieder bei der zuständigen Gewerkschaftssekretärin Alexandra Akeret: «Die Reaktionen gingen von Enttäuschung bis zu Wut über diese Sparmassnahme. Insbesondere konnten viele nicht verstehen, dass man das Sicherheitspersonal ausdünnnt, obwohl man sich bei Thurbo klar gegen Gewalt im ÖV ausgesprochen hat.» Erst im November letzten Jahres hatte Thurbo noch die «Charta gegen Gewalt im ÖV» mitunterzeichnet. Das wirft Fragen auf. Verständlicherweise fühlen sich viele Thurbo-Mitarbeitende enttäuscht und nicht ernst genommen.

Gewerkschaftssekretärin Alexandra Akeret ging der Sache auf den Grund und kontaktierte Christian Baumgartner, Bereichsleiter Markt bei Thurbo. Das 20-minütige Gespräch brachte etwas Klarheit. Die Geschäftsleitung Thurbo sei ebenso vor vollendete Tatsachen gestellt worden, erklärte Christian Baumgartner. Die GL habe sich deshalb dazu entschieden, das Personal sofort zu informieren. Für Thurbo sei es inakzeptabel, dass die TPO nicht mehr alle Nachtzüge begleite.

Thurbo nimmt TPO in die Pflicht

Das Transportunternehmen hat bereits bei der TPO interveniert und deren Kommando in einem Brief dazu aufgefordert, sofort aufzuzeigen, wie das Problem nun rasch gelöst werden kann. Gerade auf den entlegenen Strecken und in den einsamen Bahnhöfen sei dies für das Personal wie auch für die Kundinnen und Kunden gleichermassen wichtig.

Wie weiter?

«Der SEV begrüßt das Vorgehen von Thurbo und plant weitere Massnahmen gegen diese Sparmassnahmen der TPO», betont Alexandra Akeret. Die Geschäftsleitung Thurbo hat dem SEV zugesichert, sofort zu informieren, sobald sie eine Antwort auf ihre Forderung bekommen würde. Zudem hat die Geschäftsleitung das Thurbo-Personal in einer internen Mitteilung aufgefordert, auf ihre persönliche Sicherheit zu achten und Vorkommnisse sowie Gefahrenlagen zu melden.

SEV JUGEND

Schlittelwochenende



Die Jugendkommission führte vom 23. bis am 25. Januar ein Schlittelwochenende durch. Neben Schlittelpass am Stoos (SZ) besuchte die Gruppe auch den Fronalpstock (Bild). Mit dabei waren auch Kolleg:innen der deutschen und österreichischen Gewerkschaftsjugend.

LINK ZUM RECHT

Was muss ich dem neuen Arbeitgeber zur Gesundheit sagen?



Rechtsschutzteam SEV

Bei einer Stellenbewerbung kommt es (vor allem im Verkehrsbereich) in aller Regel vor, dass der Arbeitgeber Fragen zur Gesundheit stellt oder eine ärztliche Untersuchung verlangt. Muss man in solchen Fällen alles bekanntgeben? Wozu ist man verpflichtet, und was gehört zum Privatleben?

Es gibt keine allgemeine Informationspflicht hinsichtlich des eigenen Gesundheitszustands. Wenn ein Gesundheitsproblem die Fähigkeit zur Ausübung der zu besetzenden Stelle nicht beeinträchtigt, ist man nicht verpflichtet, dies anzugeben.

Allerdings muss man diejenigen Fragen ehrlich beantworten, die sich direkt auf die Arbeitsfähigkeit an der Arbeitsstelle beziehen. Der Arbeitgeber muss wissen, ob eine gesundheitliche Beeinträchtigung vorliegt, die die Arbeit erschwert oder verunmöglicht. Geht es beispielsweise um eine Stelle, die verlangt, dass man sich oft bewegen oder Lasten tragen muss, muss offengelegt werden, ob eine Krankheit oder Beeinträchtigung vorliegt, die diese Tätigkeiten erschweren oder verunmöglichen könnte. Dabei muss man keine detaillierte Diagnose offenlegen (denn sie unterliegt dem Arztgeheimnis), aber zumindest sagen, dass eine entsprechende Einschränkung vorliegt. Dann ist es sehr wahrscheinlich, dass der Arbeitgeber eine ärztliche Untersuchung verlangt.

Worüber muss man bei einer ärztlichen Untersuchung informieren, die vom Arbeitgeber angeordnet wurde?

Im Verkehrsbereich ist es üblich, von Bewerber:innen eine ärztliche Untersuchung zu verlangen. Man muss bei der Untersuchung dem Arzt oder der Ärztin unaufgefordert diejenigen Informationen bekanntgeben, die für eine korrekte Beurteilung der Arbeitsfähigkeit an der angestrebten Stelle – sowohl kurz- wie auch langfristig – notwendig sind.

Der Arzt oder die Ärztin gibt nur diejenigen Informationen an den Arbeitgeber weiter, die für die Entscheidung, ob man die Stelle antreten kann oder nicht, unbedingt erforderlich sind. Die medizinischen Daten bleiben vertraulich, da auch hier die ärztliche Schweigepflicht gewahrt werden muss.

Ein Beispiel aus der Rechtsprechung (BGE 149 II 337):

Anlässlich ihrer Bewerbung als Kundenbegleiterin in einer ÖV-Unternehmung musste eine Frau einen medizinischen Fragebogen ausfüllen und sich einer Tauglichkeitsuntersuchung unterziehen. Sie erwähnte dabei nie gesundheitliche Beschwerden und wurde angestellt. Einige Monate später entdeckte der Arbeitgeber jedoch, dass sie an einer chronischen Krankheit litt, die einige Jahre zuvor zu einer Fraktur und damit zu leichtem Hinken geführt hatte. Sie wurde entlassen mit der Begründung, bei der Bewerbung nicht aufgerichtet gewesen zu sein. Das Bundesgericht stellte fest:

- dass die alte Fraktur und das Hinken ihre Arbeitsfähigkeit nicht behindern, weshalb sie beides beim Bewerbungsgespräch nicht ansprechen musste;
- dass aber «vernünftigerweise erwartet» werden durfte, dass sie die chronische Krankheit bei der ärztlichen Untersuchung erwähnen würde, damit der Arzt hätte entscheiden können, ob sie in ihrer Arbeitsfähigkeit beeinträchtigt werden könnte.

• Da diese beiden Probleme aber letztlich ihre Arbeitsfähigkeit nicht beeinträchtigten, hat sie bei ihrer Einstellung nicht gegen ihre Informationspflicht verstossen, sodass ihre spätere Entlassung nicht gerechtfertigt war. Dennoch wurde ihr Verhalten nicht als völlig tadelloos angesehen, sie hätte transparenter sein müssen.

Zusammengefasst: Es ist nicht die Krankheit an sich, die zählt, sondern deren Auswirkung auf die zu verrichtende Arbeit. Wer Zweifel an einer Entlassung oder Fragen bezüglich der Gesundheit im Zusammenhang mit einer Bewerbung hat, kann sich beim SEV melden: Wir beraten und begleiten dabei.



Lokpersonal
Personnel des locomotives
Personale di locomotiva

Reserviere dir
jetzt den Termin!

Anmeldung: [Link](#)



Cargo-Tagung fürs Lokpersonal

Mittwoch, 20. Mai 2026, 9.30 Uhr – 16.30 Uhr,
SEV Zentralsekretariat, GL-Saal, Steinerstrasse 35, Bern

Themen:

- TDD – Train Driver Directive (Richtlinie über Triebfahrzeugführer)
- Analyse des Unfalls im Gotthard-Basistunnel
- ETCS (European Train Control System)
- ETF – Europäische Perspektive
- DAK – Digitale automatische Kupplung
- Schlussrunde: Unsere Forderungen zum Güterverkehr

Jedes Mitglied darf gerne Personen, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, mitbringen, damit diese unsere Aktivitäten kennenlernen können.

Hinweis:
Die Tagung richtet sich nicht an die Kolleginnen und Kollegen von SBB Cargo.

Wir freuen uns, wenn du dir den Termin bereits jetzt vormerkst.

UNTERVERGABEN

Kontrollen verstärken, Dumping stoppen!

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die Gewerkschaften machen Druck beim EU-Parlament für eine griffigere Regelung der Untervergabe bzw. Weitervergabe von Aufträgen – siehe Box rechts unten. Auch im öffentlichen Verkehr der Schweiz geben konzessionierte Transportunternehmen vertraglich vereinbarte Fahrleistungen an Subunternehmen weiter. In gewissen Fällen ist diese Praxis unvermeidlich wie beim Bahnersatz, in anderen eher unnötig. Weitervergaben bergen das Risiko, dass Firmen die branchenüblichen Arbeitsbedingungen unterlaufen, um sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Dieses Sozialdumping will der SEV verstärkt bekämpfen.

Am letzten SEV-Kongress vom 12./13. Juni 2025 verabschiedeten die Delegierten einstimmig den Antrag «Missbrauch der Untervergaben stoppen» der VPT-Sektion TPF (Freiburgische Verkehrsbetriebe). Der Antrag fordert vom SEV, «Massnahmen zu ergreifen, um den Missbrauch der Untervergaben zu bekämpfen, die zu Lohn- und Sozialdumping führen.»

Ein guter GAV allein genügt nicht

Der Kongressantrag entstand im Zusammenhang mit dem mehrjährigen Kampf der VPT-Sektion TPF für Verbesserungen des GAV TPF, wie der ehemalige Sektionspräsident Fritz Haenni erklärt, der den Antrag initiierte. Der verbesserte GAV konnte letztes Jahr unterzeichnet und auf den 1. Januar 2026 in Kraft

Klare Gesetze, mangelhafter Vollzug

«Auch im Fall von Bahnersatz müssen die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) und der zugehörigen Verordnung (VPB) eingehalten werden, auch bei einem Betriebsvertrag, bei Auftragsweitervergabe oder Untervergabe», hält Simon Burgunder, Koordinator Politik im SEV fest. «In Art. 9 Abs. 2 Bst. e PBG ist klar festgeschrieben, dass als Voraussetzung für eine Personenbeförderungskonzession nachzuweisen ist, dass die arbeitsrechtlichen Vorschriften eingehalten und die branchenüblichen Arbeitsbedingungen gewährleistet werden. Diese Voraussetzung gilt auch im Falle eines Betriebsvertrags nach Art. 20 VPB und auch bei Bahnersatz.»

Die gesetzlichen Vorgaben sind meiner Meinung nach klar, aber bei Kontrolle und Vollzug hapert es! Die Besteller müssten hier kontrollieren, denn sie sind in der Pflicht sicherzustellen, dass die Vorgaben auch eingehalten werden. Das Bundesamt für Verkehr, die Kantone und die Bahnen, die Bahnersatz vergeben, müssen genauer hinschauen, die entsprechenden Nachweise einfordern und auch prüfen, ob diese tatsächlich eingehalten werden.»

gesetzt werden und ist ein Erfolg für das TPF-Personal. Doch es gibt in der Region Freiburg weiterhin (nicht konzessionierte) Busunternehmen ohne GAV und mit wesentlich schlechteren Arbeitsbedingungen. «Damit sparen diese Unternehmen Personalkosten und können bei Ausschreibungen von Bahnersatzleistungen wesentlich günstiger offerieren als Unternehmen mit einem guten und anständigen GAV», sagt Fritz Haenni.

Die GAV-Verhandlungen haben die Sektion TPF für dieses Problem sensibilisiert. Darum hat Fritz Haenni in den letzten Jahren schweizweit bei Bahnersatzvergaben genauer hingehaust und festgestellt: Sie gingen auch an Unternehmen ohne GAV, die sehr miese Löhne zahlen. An Unternehmen mit sehr tiefen Nacht- und Sonntagszulagen und sehr schlechten Speisenregelungen – wenn überhaupt. Und an Unternehmen, die das Fahrpersonal bewusst nur in Teilzeit anstellen und Hilfsfahrer:innen ohne fixes Pensum auf Abruf einsetzen. So werden Fahrer:innen ausgenutzt, die schlechte, prekäre Anstellungsbedingungen akzeptieren, weil sie auf einen Job angewiesen sind. Fritz Haenni sind auch Verletzungen des Arbeitszeitgesetzes bei solchen Unternehmen zu Ohren gekommen, indem zum Beispiel bis zwölf Stunden am Stück gearbeitet wurde. Und dies, obwohl Bahnersatz auch öffentlicher Verkehr ist und somit dem AZG untersteht und nicht nur der Chauffeurverordnung (ARV 1) – siehe auch Box «Klare Gesetze, mangelhafter Vollzug».

Unlauterer Wettbewerb

«Diese Unternehmen verschaffen sich so einen Wettbewerbsvorteil gegenüber korrekten Arbeitgebern, um Aufträge zu erhalten, die mit Steuergeldern abgegolten werden. Das ist inakzeptabel! Bei öffentlichen Aufträgen müssen für alle die gleichen Anforderungen gelten. Wer diese nicht erfüllt, darf keine Aufträge erhalten», fordert Fritz Haenni. «Das heißt, es dürfen nur Unternehmen Bahnersatz fahren, die einen GAV haben und das AZG einhalten. Das müssen das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde und die Kantone als Besteller verlangen, kontrollieren und durchsetzen!»

Dass das AZG nicht ganz einfach zu verstehen ist, ist keine Entschuldigung für anhaltende Nichteinhaltung und fehlende Kontrollen der Behörden. Denn übermüdet Fahrer:innen sind ein Sicherheitsrisiko. Und wenn sie ungenügend ausgebildet, schlecht informiert, ortsunkundig und demotiviert sind, ist dies auch eine Zumutung für die Kundschaft.

Handeln, bevor es zu spät ist

Fritz Haenni hat den Eindruck, dass das Lohn- und Sozialdumping beim Bahnersatz und anderen Untervergaben im öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren zugenommen hat. «Daran muss man dem rasch einen Riegel schieben, bevor es zum Normalfall wird. Ich habe als Lastwagenfahrer selbst erlebt, wie die Anstellungsbedingungen durch Dumping im Fernverkehr



Ungewohntes Bild in der Stadt Bern: TPF-Bus unterwegs als Bahnersatz.

immer schlechter geworden sind bis zum Sklaventum. Das darf im öffentlichen Verkehr nicht passieren, darum wehrt den Anfängen!»

Kampf auf gewerkschaftlicher und politischer Ebene

SEV-Vizepräsident Pablo Guarino, der den VPT TPF mehrere Jahre betreut und den Kongressantrag mitformuliert hat, ist heute zusammen mit Vizepräsidentin Barbara Keller für die Konzessionierten Transportunternehmungen zuständig. Er präzisiert: «Dass manchmal Züge durch Busse ersetzt werden müssen, kommt vor, und es ist ‚technisch normal‘, dass Bahnen, die keine Busse haben, Busunternehmen damit beauftragen. Inakzeptabel ist aber, wenn Unternehmen Bahnersatzaufträge erhalten, obwohl sie über keinen GAV verfügen, der die branchenüblichen Arbeitsbedingungen im öffentlichen Verkehr und die Einhaltung des AZG gewährleistet. Bei allen Untervergaben will der SEV genauer hinschauen und erwartet das auch von den auftragsvergebenden Transportunternehmungen, vom BAV und den Kantonen.»

Pablo Guarino sieht für den SEV vor allem drei Handlungsebenen, um Sozialdumping bei Untervergaben zu bekämpfen, wie sie der Kongressantrag erwähnt und fordert:

- politische Vorstöße auf allen Ebenen, um (unnötige) Untervergaben und die damit verbundenen Missbräuche zu verhindern;
- Massnahmen ergreifen, um GAV allgemeinverbindlich zu erklären und zu überwachen, dass Unternehmen und Drittfirmen die Bestimmungen der GAV strikt einhalten;
- gewerkschaftlich agieren und Missbräuche der Untervergaben aufdecken.

Pablo Guarino betont auch: «Damit der SEV bei missbräuchlichen Untervergaben intervenieren kann, muss er auf Meldungen der betroffenen Mitarbeitenden zählen können und benötigt Beweismittel wie Arbeitsverträge, Lohnabrechnungen oder Dienstpläne.»

Untervergaben von Buslinien

«Die Untervergabe von Buslinien erfolgt hauptsächlich aus Kostengründen», hält Pablo Guarino weiter fest. «Am Ende führt dies nicht zu den erhofften Einsparungen für die Besteller, sondern vielmehr zu schlechteren Arbeitsbedingungen und Qualitätsmängeln.» Beispielsweise die Genfer Verkehrsbetriebe dürfen gemäss

Gewerkschaften machen Druck für EU-Richtlinie

Der Europäische Gewerkschaftsbund (EGB), die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und weitere Gewerkschaftsverbände fordern eine EU-Richtlinie zur Unterauftragsvergabe und Arbeitsvermittlung. Diese soll vor allem höchstens zwei Ebenen der Untervergabe zulassen und die Vergabe von Kernaufgaben verbieten.

Am 3. Dezember hat der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten des

«Gesetz über die TPG» maximal 10 Prozent ihres Kostenvolumens auslagern. Als 2017 die rechte Mehrheit im Genfer Grossen Rat die gesetzliche Limite für Auslagerungen auf 15 Prozent erhöhen wollte, konnte dies der SEV zusammen mit politischen Verbündeten mit einer Referendumsdrohung verhindern. Von dieser Möglichkeit der Untervergabe machen die TPG auf etlichen Linien Gebrauch, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Das Personal der TPG-Subunternehmen hat deutlich schlechtere Arbeitsbedingungen als das Personal der TPG. Der SEV hat letztes Jahr erreicht, dass diese Subunternehmen den GAV mit ihm auf Anfang 2026 erneuert haben, um bessere Arbeitsbedingungen zu gewährleisten, doch die Kontrolle der effektiven Umsetzung verursacht noch erheblichen Aufwand.

Untervergaben von Linien gab es eine Zeit lang auch bei den Verkehrsbetrieben der Region Lausanne (TL), wobei das Subunternehmen MSA keinen GAV hatte und wesentlich tiefer Löhne zahlte als die TL. Gegen dieses Dumping kämpfte der SEV mit politischen Vorstößen, bis die Waadtländer Regierung im Januar 2021 Untervergaben von Buslinien faktisch verbot.

Weitere Auslagerungen

Neben Fahrleistungen geben Transportunternehmen auch Arbeiten wie Reinigung, Reparatur und Unterhalt von Fahrzeugen (z.B. Pneuservice) an Subunternehmen weiter. Das hat für Fahrzeugführer:innen, die aus gesundheitlichen Gründen plötzlich nicht mehr fahren dürfen, den Nachteil, dass sie nicht mehr für solche Arbeiten eingesetzt werden und so im Unternehmen bleiben können. Auch beim Rollmaterialunterhalt von Bahnen gibt es eine Tendenz zu Untervergaben, vor allem an Fahrzeughersteller. Auslagerungen des technischen Unterhalts haben auch den Nachteil, dass damit Abhängigkeit vom Subunternehmen entsteht. Das kann teuer werden, wenn externe Techniker:innen an Wochenenden oder nachts vor Ort kommen müssen. Der SEV fordert von seinen Sozialpartnern, dass sie Unterhalts-, Reparatur- oder Reinigungsarbeiten etc. nur an Unternehmen vergeben, die ihre Arbeitsbedingungen in mindestens gleichwertigen GAV geregelt haben, damit die GAV der Sozialpartner nicht ausgehöhlt werden (siehe SEV-Positionspapier Gewerkschafts- und Vertragspolitik 2025).

EU-Parlaments bereits einen Bericht angenommen, der Eckpunkte für eine Richtlinie enthält. Doch noch muss das Parlament plenum den Bericht zuhanden der EU-Kommission verabschieden mit der Aufforderung, eine solche Richtlinie zu erlassen. Am Tag der Parlamentssitzung am 10. Februar organisieren die Gewerkschaften vor dem Sitz des EU-Parlaments in Strassburg eine Kundgebung. Mit dabei wird auch eine SEV-Delegation.



SWISS-GAV 2027

Verhandlungen gestartet

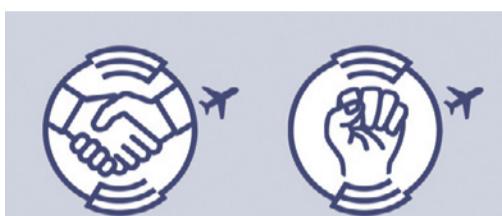
Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Am 2. Februar sind bei der Fluggesellschaft Swiss die Verhandlungen zur Erneuerung des GAVs des Bodenpersonals gestartet. Wie hat sich SEV-GATA, die Luftverkehrsabteilung des SEV, darauf vorbereitet und was fordert sie?

«Unser Ziel ist, im ersten Halbjahr mit guten Verbesserungen zu einer Einigung zu kommen, denn Mitte Jahr könnte der aktuelle GAV erstmals per Ende Jahr gekündigt werden», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn zur Ausgangslage. Er präsidiert SEV-GATA und leitet die Verhandlungsdelegation.

Soundingboard

Die Delegation ist relativ schlank, wird aber durch ein rund 30-köpfiges Soundingboard breit abgestützt. Diesem gehören Mitglieder an, die von Kolleg:innen ihrer Abteilungen vorgeschlagen wurden oder ihr Interesse bei der Umfrage angemeldet haben, welche SEV-GATA von Mitte November bis Anfang Dezember bei ihren Swiss-Mitgliedern durchgeführt hat. Aufgrund der Ergebnisse (siehe unten) hat die Verhandlungsdelegation einen Forderungskatalog ausgearbeitet, diesen am 30. Januar mit dem Soundingboard besprochen und am 2. Februar der Swiss vorge stellt.



Konstruktive Verhandlungen sind erwünscht, aber die Mitglieder sind zur Eskalation bereit.

«Zwischen allen Verhandlungsschritten werden wir das Soundingboard über die Zwischen ergebnisse informieren und mit ihm prüfen, welche Ziele wir gemeinsam erreichen können und wollen», erklärt Philipp Hadorn. «Im Soundingboard können wir auch herausfinden, wie weit die Mitglieder bereit sind, sich für ihre Forderungen persönlich zu engagieren, falls Eskalationsschritte nötig werden.»

Umfrageergebnisse

In der Umfrage wurden die Mitglieder gefragt, wie weit sie grundsätzlich bereit und fähig sind, bei einer Mobilisierung persönlich mitzumachen und konkrete Aufgaben zu übernehmen. 78 % sicherten zu, bei Bedarf an Protestversammlungen teilzunehmen, 71,5 % an Warnstreiks und 28 % sind bereit, in ihrer Abteilung Versammlungen zu organisieren.

Weiter haben die Mitglieder in der Umfrage Forderungen priorisiert: «Erste Priorität hat eine



© KEYSTONE/MARKUS A. JEGERLEHNER

Beim Technik-Personal ist das Bedürfnis nach GAV-Verbesserungen besonders gross.

gute Entlohnung, gefolgt von angemessenen Zulagen», bilanziert Philipp Hadorn. Sehr wichtig ist den Mitgliedern auch eine Reduktion der Wochen- und Jahresarbeitszeit, insbesondere der Technik-Mitarbeitenden. Denn sie wollen zusätzlich zum Schichtrhythmus – zum Beispiel 5/5, also fünf Nächte Arbeit gefolgt von fünf freien Tagen – nicht weiterhin noch «Ausgleichstage» leisten müssen.

Daneben gibt es weitere Themen, die für die Mitglieder auch einen hohen Stellenwert haben wie das Freiflugreglement, Spesen, soziale Rahmenbedingungen, die Pensionierungsbedingungen usw. «Da müssen wir schauen, auf welchem Weg wir hier Verbesserungen erreichen können», analysiert Philipp Hadorn. «Mit der Umfrage haben wir gesichert, dass wir jene Forderungen stellen, die unseren Mitgliedern wichtig sind, aber auch, dass wir Mittel haben für die Durchsetzung dieser Forderungen.»

Spezifische Regelungen für die Technik

«An der Umfrage haben erfreulich viele Mitglieder teilgenommen, besonders aus der Technik», ergänzt Hadorn. «So haben wir gemerkt, dass es dort ein überproportionales Bedürfnis nach GAV-Verbesserungen gibt. Dem wollen wir gerecht werden, indem wir für Schichtarbeitende bei Swiss Technik, die bei Wind und Wetter draussen oft auf den Knien harte Arbeit leisten, bereichsspezifische Regelungen aushandeln wie die BAR bei der SBB. Darauf müssen wir einen

Schwerpunkt legen. Nur so können wir alle im gleichen GAV behalten, was im Interesse von allen Mitarbeitenden und letztlich auch der Unternehmung liegt.»

Nachholbedarf und Entschlossenheit

«Es ist wichtig, dass die Swiss – gerade auch als Teil des Lufthansa-Konzerns – daran denkt, dass Arbeitsbedingungen einem internationalen Vergleich standhalten müssen», betont Hadorn. «Voraussetzung für die Weiterentwicklung eines Unternehmens ist nicht nur, dass man sich mit Produkten positioniert, wie es die Swiss soeben mit grossem Engagement und enormen Investitionen gemacht hat. Sondern man muss auch in die Attraktivität der Arbeitsbedingungen investieren, damit man dort ebenfalls zeitgemäss unterwegs ist. Hier hat die Swiss eindeutig Nachholbedarf, hier verlangen unsere Mitglieder etwas und das gilt es sicherzustellen.»

Philipp Hadorn ist der Meinung, «dass die Swiss wohlberaten ist, mit einem gesunden Spielraum lösungsorientiert an diese Verhandlungen zu gehen, auch wenn es halt etwas kostet. Innovation kostet immer etwas, zahlt sich aber aus. Denn es gibt beim Personal eine grosse Entschlossenheit, vertretbare Verbesserungen auf eine gute Art zu bekommen oder sonst den nötigen Druck aufzubauen. Wir hoffen, dass es auf eine gütliche, konstruktive, sozialpartnerschaftliche Art möglich ist. Wenn dem nicht so ist, sind unsere Leute bereit.»

SGB-JAHRESMEDIENKONFERENZ

Arbeitsbedingungen machen krank

SGB
zeitung@sev-online.ch

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund forderte an seiner Jahresmedienkonferenz am 3. Februar eine Vollzugsoffensive von Bund und Kantonen, um den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz zu stärken. Heute werden Arbeitgeber von den Kantonen nur alle 20 Jahre kontrolliert. Neu muss das mindestens alle zwei Jahre sein. Zudem verlangt der SGB, dass die vom Nationalrat beschlossene Ausweitung der Sonntagsarbeit und die Verlängerung der Arbeitstage auf 17 Stunden gestoppt werden.

Die krankheitsbedingten Absenzen sind stark gestiegen. Heute fehlen rund 80 Millionen Arbeitsstunden mehr als vor der Pandemie – das ist ein Plus von einem Drittelp. Besonders problematisch ist der deutliche Anstieg der Langzeitabsenzen. Je länger eine Arbeitsunfähigkeit dauert, desto höher ist das Risiko von Kündigungen, Invalidisierungen und bleibenden

gesundheitlichen Schäden. Erstmals seit 20 Jahren ist auch die Wahrscheinlichkeit, invalid zu werden, wieder gestiegen.

Besonders betroffen sind Arbeitnehmende in Berufen, die körperlich oder psychisch belastend sind, wie im Verkauf, im Bau, im Transport, im Gesundheits- und Sozialwesen sowie in vielen Dienstleistungsberufen. Rückenschmerzen und psychische Erkrankungen sind die häufigsten Ursachen. Viele arbeiten trotz Beschwerden weiter, oft auch im Homeoffice. Dies verschärft Krankheiten und verursacht hohe wirtschaftliche Kosten. Hinzu kommen spürbare Lohneinbussen, denn der Lohnersatz bei Krankheit beträgt meist nur 80 %, und viele Betriebe haben zusätzlich Karentzage eingeführt. Die finanziellen Risiken tragen die Arbeitnehmenden.

Gleichzeitig berichten Arbeitnehmende von belastenden Arbeitsbedingungen wie Zeitdruck, Personalman gel, unregelmässigen Arbeitszeiten und Pflicht zu ständiger Erreichbarkeit. Arbeitnehmende arbeiten in der Freizeit, um die Anforderungen zu

erfüllen. Doch statt strukturelle Probleme zu lösen, setzen viele Arbeitgeber auf Alibimassnahmen wie Stresskurse. Dazu kommt: Das Arbeitsgesetz wird nicht vollzogen und der gesetzliche Schutz laufend ausgehöhlt. Arbeitgeber werden von den Kantonen heute nur alle 20 Jahre kontrolliert.

Der SGB fordert eine Kehrtwende. Nötig sind ausreichend Personal, verlässliche Arbeits- und Ruhezeiten und eine konsequente Durchsetzung des Arbeitsrechts zum Schutz der Gesundheit der Arbeitnehmenden. Neu müssen Arbeitgeber mindestens alle zwei Jahre kontrolliert werden.

Weitere Angriffe auf den Arbeitnehmendenschutz lehnt der SGB entschieden ab. SGB-Co-Sekretariatsleiterin Gabriela Medici zieht die roten Linien klar: «Eine Ausweitung der Sonntagsarbeit und eine weitere Flexibilisierung der Arbeitszeiten kommen nicht infrage.»

Kaufkraft der Arbeitnehmenden unter Druck

Der SGB fordert auch substantielle Lohnerhöhungen, vor allem für untere

und mittlere Lohnklassen. Wer eine Lehre gemacht hat, muss von seinem Lohn leben können und mindestens 5000 Franken monatlich verdienen. Denn trotz guter Wirtschaftslage sind die Reallöhne seit Jahren kaum gewachsen. Seit 2020 hat sich ein Reallohnrückstand von rund fünf Prozent aufgebaut. SGB-Chefökonom Daniel Lampart rechnet vor: «Für ein Paar

mit mittlerem Einkommen bedeutet das rund 6000 Franken weniger pro Jahr.» Dieses Geld fehlt im Alltag. Krankenkassenprämien und Mieten sind stark gestiegen, ebenso andere Fixkosten. Viele Haushalte geraten zunehmend unter Druck, auch in der Mittelschicht. Entsprechend wird weniger konsumiert. Das bremst die gesamte Wirtschaft.

Präsentation erster Trapheac-Resultate



Unisanté präsentiert erste Resultate der Trapheac-Gesundheitsumfrage bei Busfahrer:innen anlässlich des Kolloquiums «Gesundheit des Fahrpersonals in der Schweiz: Was sagen Busfahrer:innen, Forschende und Politiker:innen dazu?»

Zeit: 24. April, 9.30 bis 12 Uhr, anschliessend «Apéro dinatoire».

Ort: Unisanté, Auditorium im Valine-Gebäude, Route de la Corniche 21, 1010 Lausanne, gegenüber M2-Metrostation Vennes (Aquatix).

Ausschreibung mit Link zum Anmeldeformular folgt bald. Merke dir das Datum vor.



**KLIMASCHUTZ BAUEN.
DAMALS WIE HEUTE**

**Gotthard-Tunnel
Baubeginn 1872**

**JA ZUR KLIMAFONDS-
INITIATIVE**

**8. März
2026**

Aeberhard Rosalie; JG 1936; Witwe des Johann, Hölstein, PV Basel.

Keller-Rohrer Rosmarie; JG 1939; Witwe des Ernst, Sursee, PV Luzern.

Kohler Heinz; JG 1942; Fahrdienstleiter, Herzogenbuchsee, PV Bern.

Minnig Hansrudolf; JG 1940; Leitungsmonteur, Kandersteg, VPT BLS.

Saxer Niclaus; JG 1952; Lokomotivführer, Malans GR, VPT Rhätische Bahn.

Schiesser Klara; JG 1936; Witwe des David, St. Margrethen SG, PV St. Gallen.

Stadelmann Anita; JG 1966; Grundstücks- spezialistin L1, Rümlang, AS Ost.

Weber Walter; JG 1946; Fachspezialist, Worblaufen, PV Bern.

Widmer Arnold; JG 1927; Hallenchef, Zürich, 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.

UNSERE VERSTORBENEN

UNTERVERBAND PV

Stop der Altersdiskriminierung

Zentralvorstand PV. Diskriminierung aufgrund des Alters ist eine Realität, sei es auf dem Arbeitsmarkt, bei der Wohnungssuche, bei Versicherungen, im digitalen Raum oder in der Gesundheitsversorgung.

Diese Form von Diskriminierung – dazu kann man beispielsweise auch die zunehmende Ablehnung von Bargeldzahlungen zählen – stellen wir immer häufiger fest. Daher hat VASOS – die Vereinigung aktiver Senioren in der Schweiz, der auch der SEV-PV angehört – eine Petition gestartet, die

zum Ziel hat, die politischen Behörden für dieses Anliegen zu sensibilisieren.

 act.campax.org/petitions/rechtlicher-schutz-vor-altersdiskriminierung

Wir bitten euch, diese Petition bis am 1. März 2026 zu unterschreiben. Herzlichen Dank dafür.

IMPRESSUM

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

Auflage: 20369 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 30996 Ex.), Wemf-begläubigt 13. Januar 2025.

Herausgeber: SEV, sev-online.ch

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

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

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 6. März 2026.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 24. Februar 2026, 12 Uhr

Inserateschluss: 23. Februar 2026, 12 Uhr.

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



www.sev-online.ch/shop

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

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

Unterverbände

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 Eggihölzli, Bern

Sktionen

21. 2.

RPV Thurtal

129. Generalversammlung. Beginn um 16 Uhr, Abendessen ab ca. 19 Uhr. Als Guest dürfen wir Peter Luginbühl, Leiter Produktion SBB Cargo willkommen heissen. Anmelden bis 13. Februar an rpv-thurtal@stafag.ch.

16 Uhr, Restaurant Toggenburger, Gossau SG

24. 2.

VPT RhB

Frühjahrsversammlung und Pizza-plausch. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Anmeldung bitte an Eveline Ackermann, eve_maus@bluewin.ch oder 079 485 82 60.

17.15 Uhr, Ristorante Pizzeria Lacuna, Chur

5. 3.

VPT BLT

Generalversammlung. Alle Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung. 18.30 Uhr, Rest. Kaserne, Liestal

7. 3.

RPV Zentralschweiz

17. Hauptversammlung. Der Vorstand lädt alle Mitglieder zur Hauptversammlung ein. Themen: Geschäfte gemäss Statuten, Vorstandsbesetzung, Wahlen oder Zukunft = Fusion. Anschliessend um 18 Uhr gibt es ein Nachtessen, offeriert aus der Sektionskasse. Für das Nachtessen bitte angeben, ob mit Partnerin. Wir benötigen deine Anmeldung bis 2. März an Präsidentin Giuditta Purtschert, 076 477 21 95, giuditta.purtschert@gmail.com. Der Vorstand freut sich auf euch.

16 Uhr, Restaurant Eule, Horw LU

7. 3.

TS Nordwestschweiz

17. Generalversammlung. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

9 Uhr, Hotel Olten, Olten

14. 3.

RPV Zürich

129. Hauptversammlung. Der Vorstand lädt zur jährlichen HV ein. Die Geschäfte werden gemäss Statuten

der Sektion abgehandelt. Es gibt auch Wahlen im Vorstand. Nach der Versammlung, ab 18.30 Uhr, seid ihr eingeladen zum Nachtessen, bezahlt aus der Sektionskasse. Um der Küche die genaue Teilnehmer:innenzahl melden zu können, benötigen wir eure Anmeldung bis 9. März an Kassierin Giuditta Purtschert, 076 477 21 95, giuditta.purtschert@gmail.com. Der Vorstand 16 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Niederdorfstrasse 76, Zürich

21. 3.

RPV Basel

Hauptversammlung. Gerne heissen wir unsere Mitglieder an der HV 2026 willkommen. Nebst den aktuellen Themen gibt uns Stefanie Fürst, Gewerkschaftssekretärin SEV einen Ein- und Ausblick zur Mitgliedergewinnung. Nehmt euch an diesem Samstag Zeit, denn nur gemeinsam sind wir stark. Um auch stark zu bleiben, laden wir die Mitglieder im Anschluss zum gemeinsamen Nachtessen ein. Anmeldung bitte unter rpv-basel@gmx.ch. 14 Uhr, Restaurant Rössli, Reinach BL

25. 3.

ZPV Basel

Mitgliederversammlung. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

15 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

28. 3.

BAU Nordwestschweiz

24. Generalversammlung. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

9.30 Uhr, Rest. La Carbonara, Olten

28. 3.

RPV Winterthur-Schaffhausen

Generalversammlung. Herzliche Einladung zur GV. Alle Mitglieder sowie der Vorstand sind willkommen. Weitere Infos werden zu gegebener Zeit auf der Webseite publiziert.

rpv-ws.ch

15 Uhr, Rest. Taverne zum Hirschen, Winterthur

19. 3.

ZPV Biel

Generalversammlung. Kommt zahlreich und diskutiert mit uns über aktuelle Themen des ZPV Biel. Nach der Versammlung wird eine kalte Platte serviert. Rentner:innen sind herzlich willkommen.

17 Uhr, Mööslitreff, Beundenweg 21, Biel

Pensionierte

19. 2.

Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung. Wir treffen uns am Busbahnhof Brugg Zentrum und fahren mit dem Bus um 13.35 Uhr nach Rinnen Bruggerstrasse. Wanderleiter Sepp führt uns in einer leichten Wan-

derung nach Remigen. Die Wanderroute wird der Witterung angepasst und dauert eine gute Stunde. Wir freuen uns auf angeregte Gespräche unterwegs. Im Restaurant Bären in Remigen ist ab 15.30 Uhr Platz reserviert. Es freut uns auch, wenn dort Kolleginnen und Kollegen Nichtwanderer zu uns stoßen. Beim gemütlichen Zusammensein geniessen wir ein Zvieri.

13.35 Uhr (Bus Linie 142), Busbahnhof, Brugg Zentrum

2. 3.

Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

4. 3.

PV Luzern

Jass. Spiel um den begehrten Wanderpokal. Mittagessen für 25 Franken. Anmeldung bis 3. März bei Edi Müller, 041 250 83 01, mueedi@bluewin.ch. sev-pv.ch/sektionen/luzern

10.30 Uhr, Kegelsporthalle Allmend, Luzern

4. 3.

PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

5. 3.

Pensioniertes Zug- und Lokpersonal Olten

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

14 Uhr, Guggu Bar, Olten

5. 3.

PV Uri

Hauptversammlung. Zur 108. HV lädt euch der Vorstand herzlich ein. Im ersten Teil orientiert SEV-Präsident Matthias Hartwich über die SEV-Aktivitäten. Danach wird die HV gemäss Traktandenliste durchgeführt. Auch dieses Jahr ehren wir wieder langjährige Mitglieder, und das traditionelle Zvieri fehlt auch nicht. Der Vorstand hofft auf zahlreiches Erscheinen. Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung bis 2. März erforderlich an Andreas Siegenthaler, Fraumattstrasse 14, 6472 Erstfeld, 041 880 17 71 oder aasieg@bluewin.ch.

14 Uhr, Ref. Kirchgemeindehaus, Erstfeld

5. 3.

PV Zürich

Frühlingsversammlung. Einladung zur Frühlingsversammlung für Mitglieder mit Partner:innen. Anmeldungen bis 1. März an kurtegloff@bluewin.ch oder 079 481 22 23.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

14 Uhr, Kirchgemeindehaus, Limmatstrasse 114, Zürich

9. 3.

PV Aargau

Hauptversammlung. Statutarische Traktanden, Informationen von SEV-Präsident Matthias Hartwich. Jubiläumsernehrung. Musikalische Umrahmung: Kurt Jufer. Im Anschluss 3-Gang-Menü, offeriert von der Sektion. Anmeldung bis 28. Februar an praesident.pv.aargau@sev-pv.ch, 062 775 24 63. Traktandenliste siehe Webseite. sev-pv.ch/sektionen/aargau

14.30 Uhr, Begegnungsstätte Rösslimatte, Wohlen AG

9. 3.

PV Winterthur-Schaffhausen

Hauptversammlung. Gerne lädt der Vorstand alle Mitglieder zur HV ein. Neben den statutarischen Geschäften bilden ein Auftritt des PV-Chors und die Wahl eines Co-Präsidenten die Eckpfeiler dieser HV. Anträge sind bis 28. Februar 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, Winterthur

11. 3.

PV Luzern

Wanderung Brugg-Schinznach Bad. Abfahrtszeit und Essen noch offen.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

11. 3.

VPT BLS, Pensionierte

Wanderung Gurmels-Galmwald-Ulmiz. Bern ab 9.15 Uhr Richtung Fribourg. Startkaffee im Restaurant Sternen, Gurmels. Wanderung Gurmels, Obere Mühle, Liebistorf, Bradacher, Erlebnispfad Galmwald, Galmhütte, Ulmiz; T1 leicht, +125/-113m, 11,2 km, ca. 2 Stunden 50 Minuten.

Trekkingsschuhe, dem Wetter angepasste Kleidung, Wanderstöcke, Verpflegung aus dem Rucksack beim Galmhütli. Rückreise: Ulmiz ab 15.11 Uhr, Kerzers an 15.24 Uhr. Einkehr im Restaurant Jura, Kerzers. Kerzers ab 16.30 Uhr, Bern an 16.52 Uhr; Kontakt: saegipeter@bluewin.ch.

17. 3.

PV Basel

Hauptversammlung. Einladung zur HV. Anträge der Mitglieder müssen bis 23. Februar an Präsident Walter Merz eingereicht werden, praesident.pv.basel@sev-pv.ch. Die Traktandenliste wird den Mitgliedern per E-Mail zugesandt, kann beim Vizepräsidenten angefordert werden und ist auch auf der Webseite aufgeschaltet. Anmeldung bis 12. März bei Peter Jakob, vizepraesident-pv-basel@sev-pv.ch, 079 252 02 53 oder bei allen anderen Vorstandsmitgliedern. 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, Laufenstrasse 44, Basel

19. 3.

PV Freiburg

Frühjahrsgeneralversammlung. Die Traktandenliste wird vor Ort verteilt. Den Jubilar:innen werden die Ehrendiplome und Auszeichnungen überreicht. David Bonny, Grossrat des Kantons Freiburg und Präsident der SP-Fraktion, erklärt uns das Projekt «Sanierung der Staatsfinanzen PAFÉ». Zum anschliessenden Essen sind auch eure Partner:innen eingeladen. Essen, Mineralwasser und Kaffee offeriert aus der Sektionskasse, Wein und andere Getränke sind direkt beim Servicepersonal zu bezahlen. Menü: Saisonsalat, Schweinebraten an Senfsauce, Gratin dauphinois, Kohl an Rahmsauce und Fruchtsalat. Anmeldung bitte bis spätestens 16. März, 12 Uhr – unter Angabe, ob mit oder ohne Partner:in sowie der Vor- und Nachnamen – an Sekretär Jean-Louis Scherz, jscherz@bluewin.ch oder 079 252 02 51 (SMS oder Telefon).

sev-pv.ch/sektionen/fribourg

10 Uhr, Auberge de la Gare, Grolley

1. 4.

PV Luzern

Vorinformation Hauptversammlung. HV mit Mittagessen, 12 Uhr. sev-pv.ch/sektionen/luzern

12 Uhr, Rest. Kegelsporthalle Allmend, Luzern

KI sinnvoll im Gewerkschaftsalltag einsetzen

Praxisnaher Kurs für Vertrauenspersonen und Gewerkschaftssekretär:innen: KI verstehen, Risiken einschätzen und Anwendungen verantwortungsvoll nutzen. Mit konkreten Beispielen für die tägliche Arbeit.

20.–21. Mai 2026, Olten (Hotel Astoria)

Für SEV-Mitglieder kostenlos.

Infos und Anmeldung:



MOVE NDO

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

Agenda 2/26

BAHNUNGLÜCK IM SPANISCHEN ADAMUZ

Grenzen der Liberalisierung



Yves Sancey, mit Elementen aus spanischen Medien, insbesondere der alternativen Zeitung El Salto (elsaltodiaro.com)
yves.sancey@sev-online.ch

Gegen 50 Menschen sind in den letzten Wochen bei Bahnunfällen in Spanien ums Leben gekommen. Nach diesem Schock stellen sich Fragen zur Sicherheit. Bahnpersonal und Gewerkschaften betonen, dass sich die Privatisierungen sehr negativ auf den Unterhalt der Bahninfrastruktur ausgewirkt haben. Ein Streik ist angekündigt.

Beim Unglück vom 18. Januar in Adamuz (bei Cordoba) sind 46 Menschen gestorben und über 100 weitere verletzt worden. Es erschütterte Spanien, das eines der grössten Hochgeschwindigkeitsnetze der Welt betreibt, und darüber hinaus. Eines der Todesopfer ist der Lokführer des Renfe-Zugs. Der Zusammenstoß geschah um 19.45 Uhr, rund 200 Kilometer nördlich von Malaga, nachdem die letzten drei Wagen eines Zugs der privaten italienischen Gesellschaft Iryo auf dem Weg von Malaga nach Madrid entgleisten und auf das Gegengleis gerieten, wo der Zug der staatlichen Renfe in der Gegenrichtung darauf auffuhr. Die Kollision geschah mit über 200 km/h. Zwischen der Entgleisung und dem Zusammenstoß vergingen nur neun Sekunden, was dem Renfe-Zug nicht reichte, um zu bremsen.

Es wird mehrere Monate dauern, bis ein Untersuchungsbericht über die Ursachen vorliegt.

Erste Erkenntnisse der «Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios» (entspricht unserer Sust) weisen allerdings auf einen Schienenzug hin, obwohl die Strecke erst im Mai 2025 unterhalten worden war. Verkehrsminister Oscar Puente betonte mehrfach, dass das Gleis erst 2023 erneuert worden sei. Er sprach von einem «äusserst eigenartigen» Unfall auf einer graden Linie, auf einem renovierten Abschnitt, mit einem praktisch neuen Zug.

Die Wut des Bahnpersonals und der Öffentlichkeit wuchs nach einem weiteren Unfall vier Tage später in Gelida (bei Barcelona), bei dem wieder ein Lokführer ums Leben kam. Ein Vorortszug kollidierte mit einer eingestürzten Stützmauer. Nach den ersten Momenten des Entsetzens und der Trauer kamen schnell Fragen auf, wie solche Katastrophen möglich sind.

Wiederholte Warnungen

Die Haltung des Verkehrsministers, das Drama von Adamuz als überraschend und unverständlich zu bezeichnen, kam bei den Medien und den Gewerkschaften nicht gut an. Am 25. September 2025 hatte die Gewerkschaft CGT Minister Puente einen Brief geschrieben, in welchem sie ihre «tiefe Beunruhigung» über den «aktuellen Stand der Bahnbranche in Spanien» ausdrückte. Die Lokführer-Gewerkschaft Semaf hatte den nationalen Infrastrukturbetreiber Adif im letzten August in einem Brief auf die starke Abnutzung der Gleise in der Region Adamuz hingewiesen – dort, wo dann der Unfall geschah. Die Gewerkschaft wies darauf hin, dass

Schlaglöcher, Unebenheiten und Schwankungen in den Fahrleitungen häufige Ausfälle verursachten und Züge auf mehreren Hochgeschwindigkeitsstrecken beschädigten. Puente reagierte nicht.

Zwei Jahrzehnte der Liberalisierung

Schon am Tag nach dem Unfall schrieb die konservative Tageszeitung El Mundo von der «schleichenden Verschlechterung des spanischen Hochgeschwindigkeitsnetzes». Sie nannte dabei «das Alter» der Infrastruktur, «einen bedeutenden Investitionsrückstand» und «die Alterung der Züge an sich». Sie führte im weiteren aus, dass die Entgleisung auf einem 1989 erbauten Abschnitt erfolgte, der nicht renoviert wurde, genau am Übergang zur renovierten Strecke. Es stellt sich damit die Frage, wer die Verschweissung – laut «El Periódico» letztes Jahr – zwischen diesen beiden Abschnitten ausführte und unter welchen Umständen. Vielleicht wird die Untersuchung dies aufzeigen.

Die Unternehmen, die den Zuschlag für diesen Auftrag erhielten und mit der Renovierung beauftragt wurden, waren vier Subunternehmen, die zu den führenden Unternehmen der nationalen Baubranche zählen, aber über keine spezialisierten Ingenieure verfügen. Hier tauchen nun die Akteure der Instandhaltung auf, nämlich die nicht spezialisierten Subunternehmer.

Da zeigt sich der Kern des Problems: Die Liberalisierung der spanischen Bahnen, die 1991 durch die europäische Richtlinie zur Trennung von Infrastruktur (Adif) und Betrieb (Renfe)

begann und ermöglichte, dass Unterhalt, Sicherheit und Bauten der Bahnen zunehmend an Drittunternehmen vergeben wurden. 2020 folgte ein weiterer wesentlicher Schritt mit der Öffnung des spanischen Bahnnetzes für neue Betreiber: der französische Billiganbieter Ouigo und die italienische Iryo, deren Angestellte Ende 2025 in den Streik traten, um die Zeichnung eines GAV einzufordern.

Damit sind alle Elemente eines gefährlichen Cocktails beisammen. Für die Gewerkschaft SFF-CGT sind die Unfälle eine Folge von «systematischem Abbau des Unterhalts der Infrastrukturen und des Rollmaterials. Das Resultat eines Modells, das die Möglichkeiten der Prävention und des Reagierens auf Zwischenfälle schwächt. Das die Sicherheit als Kostenfaktor ansieht, der zu reduzieren ist.» Hanny Weissmüller, Zentralpräsidentin des SEV-Unterbands LPV, sieht es ähnlich: «Adamuz und Gelida sind kein Schicksal. Sie sind der Preis der Liberalisierung – ausgelagerter Unterhalt, Drittunternehmen ohne Fachwissen, geopferte Sicherheit. Der LPV fordert ein Ende der Auslagerungen, echte Investitionen, genügend finanzielle Mittel und einheitliche Abläufe: die Sicherheit an erster Stelle, immer und überall.»

Die spanischen Bahngewerkschaften UGT, CCOO, CGT und Semaf fordern gemeinsam – ähnlich wie der SEV-LPV – ein neues Bahnsystem, in dem die Sicherheit über der Rendite steht und das Dogma der Auslagerung beendet wird. Für den 9., 10. und 11. Februar haben sie zu einem Streik aufgerufen.



DER KAMERAMANN

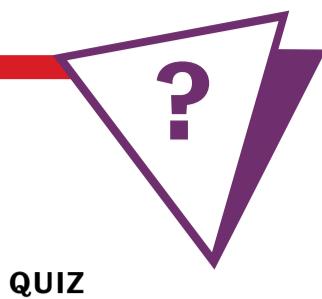
Yann Becker

«Ich begegne Hankawa oft unerwartet auf den Strassen von Osaka, wo er die Stadt mit einer alten 8-mm-Kamera filmt. Im Café erklärt er mir, dass er seit 20 Jahren abgelaufene Filme verwendet, deren Farben und Formen bei der Entwicklung nicht mehr der

Realität entsprechen. Das stört aber niemanden, denn die Filme des Kameramanns sind nicht zum Anschauen, sondern zum Erleben bestimmt.»

Yann Becker, Schweizer Fotograf und Szenograf, lebt seit 2010 in Osaka. Seine Bilder erzählen von einem

geheimen Japan, von Aussenseitern und ihren Lebensgeschichten. Seine nächste Ausstellung «Der Schatten eines Traums» findet vom 18. bis 22. März an der Genfer Buchmesse statt. Sein Instagram-Account: yann_becker_photography



QUIZ

Hast du
genau
gelesen?

- 1. Woher stammt der Sektionspräsident der Appenzeller Bahnen, Roland Huber?**
 - a. Appenzell
 - b. St. Gallen
 - c. Urnäsch
- 2. Worüber wird seit dem 2. Februar 2026 bei der Swiss verhandelt?**
 - a. Samstagszulage für Flugpersonal.
 - b. Erneuerung des GAVs des Bodenpersonals.
 - c. Erhöhung des Vaterschaftsurlaubs beim Flugpersonal.
- 3. In welchem Hafen fand die Branchentagung Schifffahrt 2026 statt?**
 - a. Lugano
 - b. Romanshorn
 - c. Luzern
- 4. Der SEV befürchtet, dass bei Annahme der «Halbierungsinitiative» ...**
 - a. ... der Abbau beim Service public auch den öV treffen könnte.
 - b. ... die privaten Medien nichts mehr verdienen würden.
 - c. ... Bundesrat Albert Rösti zurücktreten müsste.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 24. Februar 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. 1/2026:
b/a/a/c

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Marianne Droux**, La Tour-de-Trême, Mitglied VPT-Sektion TPF.

AUF DEN SPUREN VON ...

Roland Huber, Lokführer bei den Appenzeller Bahnen

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Ein Quereinstieg führte Roland Huber zu den Appenzeller Bahnen. Zum SEV brachte ihn ein störrisches Verhalten seines Arbeitgebers. Nach über 33 Jahren als Bähnler und sechs Jahren als Präsident der Sektion Appenzeller Bahnen muss er nun noch eine grosse Herausforderung meistern.

Um 13:33 fährt der rote Niederflurzug der Appenzeller Bahnen in Appenzell ein. Im Führerstand winkt Roland Huber bereits. Seine Schicht, die um 4 Uhr in der Früh begann, ist mit dieser Fahrt zu Ende. Ihm macht das frühe Aufstehen zwar nichts aus, doch der Lokführer fügt hinzu, «man wird nicht jünger, aber ich sehe ein Licht am Ende des Tunnels.» Damit meint er seine Pension, die in zweieinhalb Jahren bevorsteht. Und diese bevorstehende Pensionierung gibt dem gebürtigen St. Galler noch einiges an Arbeit. Denn als Präsident der Sektion Appenzeller Bahnen sucht er bereits einen Nachfolger, und das sei eine grosse Herausforderung, wie Huber betont. Im Frühjahr 2028 sollte der Nachfolger gefunden sein. Der jetzige Sektionspräsident weiss, einen engagierten Nachfolger zu finden ist schwierig, denn heute möchte kaum mehr jemand eine Arbeit im Vorstand ausüben, ist sich Huber sicher. Doch sein

Rückblick auf seine letzten 25 Jahre als Vorstandsmitglied und später als Sektionspräsident erfüllt den Lokführer sichtlich mit Stolz. Er sei massgeblich am heutigen Firmenarbeitsvertrag (FAV) beteiligt, betont er. 2004 begannen die Verhandlungen und Huber ist bis heute das einzige Mitglied der Appenzeller Bahnen seit Anfang in dieser Verhandlungsdelegation. «Wir mussten zwar immer wieder nachbessern, erst grad vor einem Jahr», erklärt der St. Galler. «Den Spardruck spürt man überall. Aber der Vertrag ist für beide Seiten verträglich.»

«So darf es nicht bleiben»

Roland Hubers Engagement hat vor 25 Jahren angefangen. Damals wurde er für einen Kurs angefragt, bei dem es um die Vorbereitung für einen FAV ging. Als er und seinen Kollegen dafür einen Freitag beziehen wollten, verweigerte dies sein Arbeitgeber, die Appenzeller Bahnen. Erst kurzfristig konnten sie dann trotzdem teilnehmen. Der Kursleiter habe sie vor Ort begrüßt und gemeint, es freue ihn besonders, dass dieses Mal auch Kollegen von den Appenzeller Bahnen am Kurs teilnehmen dürfen. Diese Aussage traf Huber mitten ins Herz und er sagte zu sich, «so darf es nicht bleiben.» Das war der Anfang seines langjährigen Engagements für die Gewerkschaft SEV.

Sich für ein gemeinsames Ziel einzusetzen, das wurde Roland Huber bereits in die Wiege



RENATO BARNETTA

gelegt. Denn bereits sein Vater war Gewerkschaftler, und da gab es keine Diskussionen, wenn es um eine Mitgliedschaft ging. «Das gehörte einfach dazu», sagt Roland Huber. «Ich habe positive Erinnerungen an die Gewerkschaft schon als Kind. Zudem habe ich mich immer interessiert, was um mich herum läuft.» Noch heute schätzt er die Kameradschaft und beim SEV besonders die Vernetzung. «Man hat mit allen Leuten auf allen Ebenen Kontakt. Es ist interessant zu erfahren, wo bei anderen Bereichen der Schuh drückt.»

Lokführer mit Umwegen

Roland Huber sei kein typischer Eisenbahner, wie er selbst sagt. Gelernt hat der vierfache Familienvater Elektromonteur und arbeitete nach der Rekrutenschule als Monteur für Steuerungen, danach als Tontechniker, später als Techniker für Einbruchssicherungsanlagen. Nach einigen Jahren wechselt er zu den Appenzeller Bahnen als Betriebstechniker für den Gebäudeunterhalt. So war er näher an seiner Familie, ohne Schichtbetrieb und Pikett. Nun konnte er auch wieder mehr Zeit mit seinen vier Kindern verbringen. «Ich habe vorher zwar besser verdient. Aber was ich an Zeit mit der Familie wieder gewonnen habe, hat unter dem Strich überwogen», betont Roland Huber.

Bei einer späteren Gelegenheit wechselte er zum Fahrzeugunterhalt. Doch das war noch

nicht seine letzte Station. «Ich habe im Betriebsreglement gelesen, dass die Lokführer eine höher Lohnstufe erreichen könnten als ich in meiner damaligen Tätigkeit. So habe ich mir Gedanken gemacht und mich entschlossen, die Ausbildung als Lokführer zu absolvieren», erklärt Roland Huber. Ab diesem Zeitpunkt arbeitete er wieder unregelmässig, was aber auch seine Vorteile hat: «So konnte ich auch unter der Woche mit der Familie etwas unternehmen.»

An seiner Arbeit als Lokführer schätzt Roland Huber vor allem die Verantwortung, das selbstständige Arbeiten, «und man ist ständig unterwegs», erklärt er. Auch schätzt er den Kontakt mit den Menschen. «Ich habe Freude, wenn ich durch die Dörfer fahre und den Anwohnern winken kann.» Der Kontakt mit der Bevölkerung sei ihm sehr wichtig. «Wenn jemand winkt, winke ich zurück. Das ist einfach Pflicht, besonders wenn Kinder winken.»

Die nächsten zweieinhalb Jahre dürfen sich die Anwohner über den winkenden Sektionspräsidenten im roten Zug der Appenzeller Bahnen noch freuen. Danach geht er in seinen wohlverdienten Ruhestand. Aber in der Pension, das weiss er jetzt schon, wird er sein Pensum als Opa aufstocken müssen. «Langweilig wird es mir sicher nicht», betont Roland Huber und freut sich bereits auf die Zeit mit seinen Enkelkindern.

SCHÖNER TAG

Bertschy

