



SEV Nr.3

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



ILLUSTRATION: TEMO WYDLER

STOPP GEWALT! MEHR RESPEKT

Keine Uniform, sondern ein Mensch!

Editorial von Matthias Hartwich,
Präsident SEV

► S. 2

Schon wieder ein Angriff, ein toter Kollege: Es muss aufhören! Sursee, Bologna, Rheinland-Pfalz. Jeder Angriff, jede Attacke ist eine zu viel. Nach dem Tod unseres Kollegen Serkan C., der in Deutschland bei einer Ticketkontrolle zu Tode geprügelt wurde, fragt man sich: hört es denn nie auf? Die Antwort ist: Wenn Unternehmen, Politik, Justiz nicht entschieden und entschlossen mit uns zusammenspannen, wird es nicht besser, sondern schlimmer.

Auch deshalb appellieren wir in aller Dringlichkeit: Lasst uns alle zusammenarbeiten, damit nicht immer wieder solche Nachrichten unsere Kolleg:innen erschüttern und verunsichern! Wir brauchen einen nationalen Runden Tisch zur Sicherheit des Personals im öV jetzt, wir brauchen griffige Massnahmen und wir müssen die Betroffenen anhören, seien es Busfah-

rer:innen, Kontrolleur:innen, Lokführer:innen, Schalterpersonal, Kundenbegleiter:innen und auch Transportpolizist:innen und andere betroffene Berufsgruppen.

Jedem und jeder muss klar sein: Es ist nicht eine Uniform, es ist ein Mensch, dem wir da begegnen – und jeder Mensch hat Respekt und Schutz verdient.

Aggression beginnt nicht mit Tritten oder Schlägen, es beginnt mit abwertenden Äusserungen, mit rassistischen Bemerkungen, mit anzüglichen Blicken, kurz mit einem Mangel an Respekt und Anstand. Als Reisende können wir alle etwas tun: Respekt für den Menschen in Uniform zeigen, hinschauen statt wegschauen, im Eventualfall den Notruf sofort tätigen und Betroffene unterstützen, ohne sich selbst zu gefährden.

Als Unternehmen: Mit dem SEV und der Politik gemeinsam wirksa-

me Massnahmen suchen und umsetzen, Betroffene begleiten und unterstützen, die Charta zur Sicherheit des Personals umsetzen und mit Leben erfüllen. Es braucht genügend Personal im öffentlichen Verkehr und kürzere Interventionszeiten bei der Transportpolizei.

Als Politiker:in: Wirksame Massnahmen unterstützen, statt mit falschen Sparvorgaben Sicherheit und Leben des öV-Personals aufs Spiel zu setzen.

Als Justiz: Straftäter:innen konsequent verfolgen und bestrafen, Staatsanwaltschaften und Polizei- en zum Durchgreifen anhalten, auch dort genügend Ressourcen und Personal bereitstellen.

Der richtige Zeitpunkt ist genau jetzt! Wir können und wollen nicht mehr warten, jeder Angriff ist ein Angriff zu viel, wer am Personal spart, spart an der Sicherheit von uns allen.

Bessere Gesundheit

Die Busbranche fordert an der Branchentagung bessere Arbeitsbedingungen.

3

Gemeinsam stark

Sektionen aus allen Branchen tauschen sich an regionalen Konferenzen aus.

5

Notbremse ziehen!

SOS an SBB Cargo und Politik, den Abbau beim Schienengüterverkehr zu stoppen.

6

Abstimmungen am 8. März

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund empfiehlt:

- NEIN zur SRG-Initiative «200 Franken sind genug», weil es gegen Desinformation einen starken medialen Service public braucht;
 - JA zur Klimafonds-Initiative «Für eine gerechte Energie- und Klimapolitik: Investieren für Wohlstand, Arbeit und Umwelt».
- Zum Bundesgesetz über die Individualbesteuerung hat der SGB-Vorstand Stimmfreigabe beschlossen. Zur Bargeld-Initiative hat er gar keine Parole gefasst.

ÖV wächst

2025 ist der Gesamtumsatz des öffentlichen Verkehrs gegenüber 2024 um 4,6% auf 7,04 Milliarden Franken gestiegen. «Die positive Entwicklung zeigt, dass der ÖV auch unter anspruchsvollen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen breit abgestützt bleibt», schreibt die Alliance SwissPass, die Vereinigung der Unternehmen und Tarifverbände des Schweizer ÖV. «Der ÖV leistet einen zentralen Beitrag zu Klimazielen, Standortattraktivität und sozialer Mobilität. Gute Rahmenbedingungen von Bund und Kantonen bleiben entscheidend, damit Angebot und Qualität langfristig gesichert und weiterentwickelt werden können.»

GAV legen zu

In den letzten 15 Jahren ist in der Schweiz der Anteil der Beschäftigten, die einem GAV unterstellt sind, an allen Beschäftigten, die einem GAV unterstellt werden können, von rund 46% auf 53% (ca. 2,1 Mio.) gestiegen. In den 1990er-Jahren war die GAV-Abdeckung gesunken, weil die Arbeitgeber die Sozialpartnerschaft angriffen. Ab den 2000er-Jahren stieg sie wieder, weil die Gewerkschaften die Dienstleistungsbranchen (u. a. Detailhandel, Reinigung, Gastgewerbe) verstärkt organisierten und weil die Personenfreizügigkeit zu einem Umdenken im Gewerbe führte: Denn GAV schützen auch Arbeitgeber vor Dumping.

Frauentag

Der 8. März ist der internationale Frauentag und erinnert an den Kampf für Gleichberechtigung und Frauenrechte. Seit 1911 kämpfen Frauen weltweit für politische Mitbestimmung, faire Arbeitsbedingungen und gleichen Lohn. In der Schweiz gibt es auch noch 30 Jahre nach der Einführung des Gleichstellungsgesetzes viele Ungleichheiten.



SEV-Vorstandspräsident René Schnegg und SEV-Präsident Matthias Hartwich wollen die Gewerkschaft weiterbringen: «Wir dürfen lauter werden!»

MATTHIAS HARTWICH TRIFFT RENÉ SCHNEGG

«Sicherheit gibt es nicht zum Nulltarif»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Am Kongress 2025 wurde René Schnegg zum Vorstandspräsidenten des SEV für die nächsten vier Jahre gewählt. Er ist Vizepräsident des Unterverbands des Personals der privaten Transportunternehmen VPT. Beruflich ist er Teamleiter im Kontrolldienst des Regionalverkehrs Bern–Solothurn RBS. SEV-Präsident Matthias Hartwich hat René Schnegg zu einem Gespräch getroffen.

Matthias Hartwich: René, seit gut einem halben Jahr bist du Vorstandspräsident des SEV – als erster Präsident seit Langem, der nicht von der SBB kommt. Wie hat dich dein Weg in dieses Amt geführt?

René Schnegg: Ich arbeite seit vielen Jahren beim RBS, einem konzessionierten Transportunternehmen (KTU). Gewerkschaftlich aktiv bin ich schon lange: zuerst als Präsident der Sektion RBS, später als Vizepräsident des Unterverbands VPT und nun als Präsident des Vorstands des SEV. Der SEV war immer ein zentraler Teil meines beruflichen Lebens.

Was sind deine wichtigsten Ziele für die laufende Amtsperiode?

Mein zentrales Ziel ist klar: Wir müssen wachsen. Der SEV ist eine starke Gewerkschaft, aber Stärke muss gepflegt und ausgebaut werden. Je mehr Mitglieder wir haben, desto mehr Gewicht haben wir in der Öffentlichkeit, in Verhandlungen und bei politischen Diskussionen. Die Zeiten sind schwieriger geworden – deshalb müssen wir alles daransetzen, unsere Arbeitsbedingungen langfristig zu sichern. Das gelingt nur, wenn wir als Organisation grösser und sichtbarer werden.

Oft werden wir in der Öffentlichkeit noch immer «als Gewerkschaft der SBB» wahrgenommen, obwohl wir viel breiter aufgestellt sind. Du bist Vizepräsident des Unterverbands, der die KTU vertritt, also nicht die SBB. Sowohl Gewerkschaftssekretäre und Gewerkschaftssekretärinnen der KTU als auch der SBB kämpfen damit, dass Verhandlungen mit Arbeitgeberern rauer geworden sind. Wie siehst du das?

Tatsächlich ist es wichtig zu betonen, dass der SEV eben nicht nur SBB ist, sondern auch viel mehr. Im Unterverband VPT haben wir 52 Sektionen. Wir vertreten Kolleginnen und Kollegen von Bahn-, Bus- und Tramunternehmen, aber auch von der Schifffahrt und dem touristischen Verkehr. Ein Drittel der SEV-Mitglieder kommt aus diesen Bereichen. Ich bin stolz, dass ich die KTU vertreten darf. Dass die Verhandlungen rauer geworden sind, spüren wir überall. Der Druck – oft ein Spardruck – kommt von der Politik, von Gemeinden, Kantonen und dem Bund. Und er landet direkt beim Personal. Unsere Gewerkschaftssekretärinnen und -sekretäre leisten einen sehr guten Job, indem sie unter diesen Umständen für bessere Arbeitsbedingungen kämpfen. Dafür möchte ich ihnen ausdrücklich danken. Um gegen den Druck von aussen zu bestehen, müssen wir zusammenstehen – egal ob SBB oder KTU.

Ein Thema beschäftigt uns besonders: die zunehmende Gewalt gegen das Personal. Der Tod eines Kundenbegleiters in Deutschland kürzlich hat uns sehr betroffen gemacht. Wie nimmst du die Situation wahr?

Die Lage ist ernst – sehr ernst. Viele Mitarbeitende gehen mit einem unguten Gefühl zur Arbeit, weil sie nicht wissen, ob sie gesund nach Hause kommen. Das betrifft nicht nur die Eisenbahn, sondern auch Buschauffeure, Kontrolleurinnen, Schalterpersonal. Ich bin dem SEV dankbar, dass er sich in diesem Thema so stark engagiert. Sicherheit gibt es nicht zum Nulltarif. Sie kostet – und sie muss Priorität haben. Mit der Neuunterzeichnung der Charta gegen Gewalt letzten November haben wir ein starkes Zeichen gesetzt. Politik und Arbeitgeber müs-

sen den Handlungsbedarf klar erkennen. Wir dürfen nicht lockerlassen, bis das Thema wirklich ernst genommen wird.

Wenn wir über Sicherheit, Spardruck und Mitgliedergewinnung sprechen: Brauchen wir als Gewerkschaft eine neue Lautstärke?

Ja. Wir müssen lauter werden. Wir müssen gleichzeitig verlässlicher Sozialpartner sein, aber auch kämpferisch sein, wenn es nötig ist. Wenn wir stark sind, können wir laut sein. Die Politik soll uns hören, die Öffentlichkeit soll uns sehen. Gerade beim Thema Sicherheit müssen wir uns zeigen, auch auf der Strasse. Vielleicht müssen wir als SEV wieder etwas kraftvoller auftreten. Möglicherweise sind wir manchmal ein bisschen zu lieb.

Ein Lichtblick für mich war der Erfolg bei der TPG: Bei den Genfer Verkehrsbetrieben konnten wir kürzlich unser tausendstes Mitglied feiern. Gibt dir das Rückenwind?

Absolut. Das zeigt, dass wir wachsen können, wenn wir dranbleiben. Diese Erfolge müssen Strahlkraft bekommen – in die ganze Organisation hinein. Je stärker wir werden, desto erfolgreicher sind wir in Kampagnen und desto besser können wir unsere Kolleginnen und Kollegen schützen.

1. Vorstandssitzung 2026

Am 20. Februar haben sich die SEV-Vorstandsmitglieder getroffen. Unter der Leitung von René Schnegg und Hanny Weissmüller gab es lebhafte Diskussionen zu aktuellen Themen. Besonders zu reden gab das Thema «Gesundheit am Arbeitsplatz». Leider gibt es hier in allen Verkehrsbranchen Handlungsbedarf.

Themen, die den SEV und den Vorstand 2026 ebenfalls beschäftigen werden, sind die Chaos-Initiative der SVP, Europapolitik und selbstverständlich der Kampf für besser Arbeitsbedingungen in allen Bereichen.

VPT-BRANCHENTAGUNG BUS

Gesundheit am Arbeitsplatz respektieren!

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Die Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsbedingungen des Fahrpersonals war das zentrale Thema der Branchentagung Bus des VPT vom 24. Februar. In den Workshops wurden akute Probleme und mögliche Lösungen leidenschaftlich diskutiert. Fehlende Toiletten an den Endstationen, fehlende Busspuren und maximale Touren von zehn Stunden, die Notwendigkeit eines Frühpensionierungsmodells: Diese und viele weitere Forderungen werden uns in den kommenden Monaten beschäftigen.

VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro freute sich, die 60 Kolleginnen und Kollegen sowie Gäste aus Sektionen und Busunternehmungen aus der ganzen Schweiz begrüßen zu dürfen. Er erinnerte an die DNA von Branchentagungen: Momente des Aus-

tauschs, der Solidarität und der Anliegen unter Kolleginnen und Kollegen zu schaffen. Für ihn ist nach jahrelanger Beobachtung und Feststellung der gesundheitsbelastenden Arbeitsbedingungen der Zeitpunkt gekommen, zu stärkeren Mitteln zu greifen, um sich Gehör zu verschaffen. «Die Gesundheit am Arbeitsplatz ist heilig. Sie muss respektiert werden! Wenn wir Kolleg:innen haben, die schon mit 47 Jahren vom Beruf gezeichnet sind und nicht wissen, wie sie bis 65 durchhalten sollen, müssen wir gemeinsam eine Antwort finden! Die Gesundheit und Sicherheit unserer Kolleginnen und Kollegen ist kein Luxus, sondern eine Grundvoraussetzung für den öffentlichen Verkehr (öV). Das hat natürlich seinen Preis. Wir müssen handeln, bevor es zu Tragödien kommt.»

SEV-Präsident Matthias Hartwich äusserte sich dazu in klarer Weise: «Für die Gewerkschaft gibt es einerseits Verhandlungen und eine konstruktive Sozialpartnerschaft, andererseits muss man den Arbeitgebern bei Bedarf auch die Zähne zeigen können. Respekt wird uns nicht auf dem Silbertablett serviert, man muss dafür kämpfen.» Dazu braucht die Gewerkschaft viele Mitglieder, vor allem aber Mitglieder, die bereit sind, sich zu engagieren und an Kampagnen teilzunehmen.

SEV-Vizepräsidentin Barbara Keller hielt zu den Lohnverhandlungen fest, dass der SEV trotz einer sehr geringen Teuerung im Jahr 2025 einige gute und insgesamt akzeptable Ergebnisse erzielen konnte. SEV-Vizepräsident Pablo Guarino erinnerte an die Rolle engagierter und aktiver Sektionen, die die Stärke des SEV ausmachen. Er stellte die noch vorläufigen Ergebnisse der Trapheac-Studie von Unisanté zur Gesundheit in der Busbranche vor. Die endgültigen Ergebnisse werden zwar erst am 24. April veröffentlicht, aber sie werden zweifellos in die Richtung gehen, die der SEV seit Jahren anprangert. Unisanté

hat Burnouts und berufsbedingte Erschöpfungszustände untersucht, von denen viel zu viele unserer Kolleginnen und Kollegen betroffen sind. Diese Frage der Gesundheitsbedrohung und der damit zusammenhängenden Rolle der Arbeitsbedingungen führte zu spannenden Diskussionen und einem regen Austausch zwischen den Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst.



Die Teilnehmenden der Branchentagung Bus halten fest, dass die Gesundheit an den Arbeitsplätzen der Branche dringend verbessert werden muss.

Resolution zur Infrastruktur an Endstationen

An die Adresse der Gemeinden wurde eine Resolution verabschiedet, die sie aufgefordert, an Endstationen eine angemessene Infrastruktur zu fördern, die es möglich macht, die für das Fahrpersonal erforderlichen Toiletten und Pausenräume einzurichten. Dies ist eine einfache und vernünftige Forderung, die den Respekt und die Anerkennung der Behörden gegenüber dem Personal des öffentlichen Verkehrs zum Ausdruck bringen soll und gleichzeitig eine konkrete

Massnahme zugunsten der öffentlichen Gesundheit darstellt. Eine weitere Forderung geht dahin, den öV durch geeignete Ampeln reibungslos fließen zu lassen und die notwendigen Mittel bereitzustellen, damit jedes Verkehrsmittel über eine eigene Spur verfügt. Weitere Forderungen wie z.B. nach Verkürzung der Arbeitszeiten oder von Frühpensionierungsmodellen, die auch andere Berufsgruppen im öV betreffen, sollen innerhalb des SEV thematisiert werden, um sie zu einem Anliegen von nationaler Bedeutung zu machen.

VPT-Vizepräsident René Schnegg erklärte, dass der VPT im Jahr 2025 fast 700 neue Mitglieder gewinnen konnte. So konnten die Austritte ausgeglichen und die Mitgliederzahl stabilisiert werden. Die Erfahrung bestätigt, dass persönliche Gespräche, Präsenz vor Ort und gewerkschaftliches Engagement Früchte tragen. Der VPT setzt 2026 seine bewährten Massnahmen zur Mitgliederwerbung fort.



+

Der Bund schliesst 2025 mit einem Finanzierungsüberschuss von 0,3 Mia. Franken ab. Die Verbesserung gegenüber dem Budget ist primär auf temporäre Mehreinnahmen aus dem Kanton Genf zurückzuführen. Trotz den guten Zahlen hält der Bundesrat am sogenannten «Entlastungspaket 27» fest und will unter anderem beim öffentlichen Verkehr sparen. Gute Zahlen schreibt auch Compenswiss, der Ausgleichsfonds AHV/IV/EO, mit einer Nettoerendite von 6,34% im letzten Jahr.



Der Schienengüterverkehr in Europa steckt in einer tiefen Krise: Marktanteile sinken, der Einzelwagenverkehr bricht immer mehr weg und Millionen Tonnen Güter drohen auf die Strasse verlagert zu werden. Diese Entwicklung gefährdet sowohl die Klimaziele als auch zehntausende Arbeitsplätze. Die Europäische Transportarbeiter:innen-Föderation (ETF) fordert, den Schienengüterverkehr wieder als Service public zu anerkennen, Rückkehr zu öffentlichem Besitz und langfristige Investitionen.

RENÉ ZÜRCHER antwortet BAR: Du entscheidest!

Nach schwierigen Verhandlungen liegen neue bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen (BAR) für vier Bereiche der Bahnproduktion des Personenverkehrs SBB vor. Die betroffenen Kolleg:innen stimmen in einer Abstimmung darüber ab. Warum geht der SEV diesen Weg?

Der SEV steht zu seinen demokratischen Prinzipien und ist überzeugt, dass die Mitglieder selbst beurteilen können, ob sie die neuen BAR annehmen möchten. Deshalb organisieren wir beim SEV vier Abstimmungen, eine pro betroffene Berufskategorie. *Wir informieren die Kolleg:innen vor Ort (die Daten sind auf www.sev-online.ch zu finden)* und werden allen Stimmberechtigten umfassende Unterlagen zustellen. Abstimmungsberechtigt pro BAR sind jene SEV-Mitglieder, welche selbst im Gültigkeitsbereich der jeweiligen BAR arbeiten. Ein Gremium, in dem nur Betroffene abstimmen können, gibt es nicht in jedem Unterverband. Das ist auch ein Grund, warum eine solche Abstimmung

mit den von einer BAR betroffenen Kolleg:innen durchgeführt wird. Mit diesem Vorgehen soll sichergestellt werden, dass die Ergebnisse nicht durch Mitarbeitende aus anderen Divisionen oder anderen Geschäftsbereichen beeinflusst werden. Bei allen vier BAR konnten wir Verbesserungen erzielen, Angriffe der SBB auf wichtige Regelungen in den BAR konnten wir abwehren und auf ein Niveau eingrenzen, das wir vertreten können. Konkret konnten wir Leitplanken für die Planung mit IVU.rail setzen, dem Nachfolgeprogramm von Sopre und SPX bei KBC und ZFR. Die SBB hat das Planungstool gekauft und wird es auch anwenden, selbst im Falle einer Ablehnung. In diesem Fall wären dann die verhandelten Leitplanken und die Verbesserungen in den BAR hinfällig. Ein sehr grosser Teil der neuen Einteilungsphilosophie könnte die SBB auch mit den jetzt gültigen BAR umsetzen. Der SEV empfiehlt klar die Annahme der vier ausgehandelten BAR. René Zürcher ist Gewerkschaftssekretär und für den Personenverkehr SBB zuständig. Hast du Fragen? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

CLEAN-TAGUNG 2026

Neue BAR bringen dem Personal mehr Planungssicherheit



Juan José Colomer Grau, einer der SEV-Vertreter bei den BAR-Verhandlungen, erklärt an der Tagung Details der Vereinbarung.

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Saubere Züge sind wichtig für die Kundschaft. Und diese Sauberkeit will die SBB rund um die Uhr an sieben Tagen der Woche gewährleisten. Dafür nötig ist ein umfangreicher Schichtbetrieb für das Reinigungspersonal, der von den Mitarbeitenden eine hohe Flexibilität erfordert. Wie die Flexibilität künftig mit dem Privatleben besser vereinbart werden soll, das war ein zentraler Punkt an der diesjährigen Clean-Tagung des SEV am 20. Februar 2026.

«Ihr dürft stolz sein auf eure Arbeit», betont Markus Cadosch, Moderator der diesjährigen Clean-Tagung in Goldau. «Denn eure Arbeit ist sehr wichtig für das Kundenbedürfnis.» Mit diesen Worten eröffnet der Churer die Clean-Tagung in Goldau. Diese Worte sind keine leeren Worthülsen, denn die SBB legt grossen Wert auf die Sauberkeit ihrer Züge. Um dies zu gewährleisten, benötigt es Personal, welches rund um die Uhr, vorwiegend auch früh am Morgen und in der Nacht die Züge, aber auch Bahnhöfe von achtlos weggeworfenen leeren Bierdosen, zerknüllten Zeitungen und weiterem Abfall reinigt.

Unbeliebter Samstag

Diese Flexibilität ist ein wertvolles Gut, welches das Personal der SBB zur Verfügung stellt. Denn an Wochenenden zu arbeiten ist insbesondere für Mitarbeitenden mit Familien nicht sehr attraktiv. Darum braucht es eine faire Entlohnung und Wochenendzuschläge, damit die SBB die unattraktiven Schichten abdecken kann. Denn es zeigt sich, dass gerade der Samstag schwierig zu besetzen ist. Darum pocht der SEV seit längerem auf einen Samstagzuschlag für das Personal. Doch bislang ohne Erfolg, wie René Zürcher, zuständig für den Personenverkehr der SBB erklärt. «Aber der SEV bleibt am Ball», betont Zürcher. Denn dass der Samstag für die SBB ein Problemtag ist, sei mittlerweile offensichtlich. Mitarbeitende haben keinen Anreiz am Samstag zu arbeiten, denn der Samstag

ist oft der Familientag oder der Tag, an welchem das Vereinsleben stattfindet. Dies ist für das Sozialleben strukturell sehr wichtig.

Planungssicherheit

Eine verbindliche Planung ist für Unternehmen wie auch für das Personal zentral. So hat die SBB neue bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen, kurz BAR, verhandelt, welche auch die Möglichkeiten des neuen Planungstools IVU.rail ausnützen sollen. Das neue System soll für beide Seiten eine grössere Planungssicherheit bringen. So eine Umstellung auf ein neues Planungssystem erforderte aber einiges an Verhandlungen seitens Sozialpartner. «Die Mitarbeitenden aber auch wir vom SEV waren auf eine neue Planungsphilosophie der SBB nicht vorbereitet. Wir mussten zuerst Leitplanken setzen, damit wir darauf eingehen konnten», erklärt René Zürcher. «Diese Leitplanken sind sehr wichtig. Denn sie haben nun die Flexibilität, welche die SBB gegenüber dem Personal fordert, eingeschränkt. Das ist zum Vorteil der Mitarbeitenden.» Denn die Zeitfenster, in welchen das Personal im neuen System an einem Arbeitstag zur Verfügung stehen muss, wurden von rund 12 Stunden auf maximal 11 Stunden reduziert. Zudem ist der Arbeitseinsatz über ein ganzes Fahrplanjahr zuverlässiger geplant und ersichtlich.

Personal profitiert

Diese Änderungen bringen für die Mitarbeitenden eine erhöhte Planungssicherheit. Sie können besser ihr Privatleben planen, was für das Sozialleben sehr förderlich ist. Damit ist der SEV-Gewerkschaftssekretär zufrieden, ob schon die Arbeitszeitregelungen nur für die Festangestellten gelten. Denn temporär Mitarbeitende sind nicht dem GAV unterstellt und fallen somit nicht unter die BAR. «Diesen Punkt der temporären Mitarbeitenden müssen wir noch mit der SBB anschauen und lösen», betont René Zürcher. Ob das neue Planungstool so funktionieren wird wie in den Verhandlungen geschildert, wird sich zeigen. Ab Dezember 2027 will die SBB mit dem neuen System arbeiten.

MASSENTLASSUNG BEI NEWREST

«Ein klassisches Managementversagen»

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Der Nachtzugbetreiber Newrest entlässt auf Ende April bis zu 30 Mitarbeitende am Standort Zürich. Diese Massenentlassung betrifft das gesamte fahrende Personal der Nightjet-Züge des Standorts Zürich. Der SEV kritisiert diese Massenentlassung aufs Schärfste und hat soziale Massnahmen für die betroffenen Newrest-Mitarbeitenden erzielt.

«Was wir hier erleben, ist ein klassisches Managementversagen», sagt Barbara Keller, Vizepräsidentin des SEV. «Strategische Fehlentscheide des Unternehmens werden nun auf dem Rücken der Mitarbeitenden ausgetragen. Dieses unternehmerische Risiko darf nicht einfach auf das Personal abgeschoben werden.» Der SEV ist über das Vorgehen von Newrest enttäuscht. Weil viele der betroffenen Mitarbeitenden in prekären Arbeitsbedingungen gearbeitet haben und über wenig soziale Absicherung verfügen, ist für Barbara Keller klar, dass weitergehende Massnahmen angebracht gewesen wären, als was nun vereinbart wurde. Besonders stossend findet die SEV-Vizepräsidentin das

Vorgehen von Newrest in der Personalrekrutierung: Das Unternehmen hat den Mitarbeitenden Entwicklungsmöglichkeiten im Bahnbereich versprochen und nun zieht es ihnen abrupt den Boden unter den Füßen weg, weil sich das Management verzockt hat. «Soziale Verantwortung darf nicht dem Profit zum Opfer fallen», betont die SEV-Vizepräsidentin.

Das Unternehmen

Newrest-Wagon-Lits mit Sitz in Wien ist eine Tochter des französischen Konzerns Newrest. Als Vertragspartnerin der ÖBB ist sie auf allen Nightjet-Zügen für die Betreuung der Fahrgäste, die Sicherheit im Zug und die Fahrkartenkontrolle zuständig. Diese Zugbegleittätigkeiten übernimmt ihr Personal von der SBB, die bis zur Grenze zuständig ist.

Den Standort in Zürich hatte Newrest erst letztes Jahr aufgebaut, um Personal vor Ort für die diversen Nachtzüge ab der Schweiz zur Verfügung zu haben. Doch die Personalsuche in der Schweiz gestaltete sich von Beginn an schwierig. Denn Newrest bezahlte weniger als 4000 Franken Monatslohn. Nach nicht mal einem Jahr zieht das Unternehmen in Zürich den Stecker und stellt bis zu 30 Mitarbeitende per Ende April auf die

Strasse. Das Nachtzugpersonal – auch für die Züge ab Zürich – soll künftig aus Österreich oder auch von anliegenden osteuropäischen Ländern kommen, wie der Tagesanzeiger am 12. Februar berichtete. Der Monatslohn für Nachtzugmitarbeitenden aus Österreich liegt bei rund 2800 Euro brutto. «Das ist nichts anderes als Lohndumping, denn damit umgeht Newrest den GAV in der Schweiz», betont Barbara Keller. «Den Preis bezahlen am Ende die Angestellten.»

Vereinbarung mit sozialen Massnahmen

Der SEV kritisierte Newrest scharf und nahm das Unternehmen in die Pflicht. Nach intensiven Gesprächen im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Konsultationspflicht zeigte sich Newrest bereit, mit dem SEV eine Vereinbarung mit sozialplanähnlichen Massnahmen abzuschliessen.

Damit ging das Unternehmen teilweise auf die Forderungen des SEV ein. «Bei der finanziellen Abfederung haben wir mehr gefordert», erklärt Barbara Keller. «Trotzdem konnten wir viel herausholen angesichts dessen, dass Newrest nicht dazu verpflichtet gewesen wäre.»

Nachdem die Mitarbeitenden über

die Kündigungen informiert wurden, war der Schock und die Enttäuschung unter den Betroffenen riesig. «Für mich ist das ein ekelhaftes Verhalten und nicht akzeptabel. Die Führung hat hier völlig versagt», sagt ein Betroffener. Ein weiterer betont: «Eine Massenentlassung bleibt eine Massenentlassung. Bedauern in einem Schreiben ersetzt weder Planungssicherheit noch Respekt im Umgang mit den Mitarbeitenden.»

Die Situation sorgte für eine grosse Unsicherheit. Dankbar nahmen die Mitarbeitenden die Unterstützung durch den SEV an, wie Barbara Keller berichtet.

Massnahmen für Betroffene

Die Vereinbarung sieht vor, dass die Mitarbeitenden alle die gleichen Unterstützungs- und Entschädigungsleistungen erhalten, so auch das bereits gekündigte Büropersonal. Der SEV ist berechtigt, die betroffenen Mitarbeitenden zu unterstützen und die Umsetzung der Vereinbarung zu begleiten, und er steht den betroffenen Mitarbeitenden während des gesamten Prozesses unterstützend zur Seite.

Zu den zentralen Massnahmen gehören insbesondere:

- **Abgangsentschädigung** von 1,5 Monatsgehältern (pro rata bei

Austritt respektive neuem Stellenantritt vor dem 30. April 2026, mindestens 0,5 Monatsgehälter garantiert).

- **Verlängerte Kündigungsfrist** für Zugführer:innen und Zugschaffner:innen um einen Monat verlängert (bis 30. April 2026).

- **Unterstützung** bei Stellensuche und beruflicher Neuorientierung inkl. bezahlter Bewerbungszeit.

- **Erhöhte Zulagen:** Im März werden die Zulagen 1,5-fach, im April zweifach gewährt.

Aus Sicht des SEV stellen diese Massnahmen eine notwendige, aber begrenzte Abfederung der sozialen Folgen der Entlassungen dar: «Diese finanziellen Entschädigungen sind angesichts der Situation absolut notwendig. Gerade weil viele Betroffene nur kurz angestellt waren und kaum soziale Absicherung haben, sind substantielle Abgangsentschädigungen zwingend», sagt Barbara Keller.

Die SEV-Vizepräsidentin hält auch fest: «Wir unterstützen Nachtzüge generell, weil sie eine nachhaltige und attraktive Alternative zum Flugverkehr darstellen und den öffentlichen Verkehr in der Schweiz und Europa stärken. Allerdings dürfen diese Züge nicht auf Kosten des Personals und zu Lohndumping-Bedingungen betrieben werden.»

SEKTIONSKONFERENZ ZÜRICH

Wir schreiben Geschichte(n)

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Gleich doppelt beschäftigten sich die Teilnehmer:innen der Sektionskonferenz Zürich mit der eigenen Geschichte: Auf einer Führung durch den Hauptbahnhof Zürich und in einem Referat zur Gewerkschaftsgeschichte. Daneben gab es einen lebhaften Austausch zu aktuellen Themen, die die Kolleg:innen beschäftigen.

Treffpunkt Montag, 16. Januar 2026, 11.45 Uhr, unterhalb des Perrons 18 im Hauptbahnhof Zürich. Rund zwei Dutzend Teilnehmer:innen der Sektionskonferenz Zürich treffen sich für eine Führung durch den HB. Zuerst erzählen die beiden Kollegen, die die Gruppe anschliessend durch das Bauwerk führen, die Geschichte des ältesten Bahnhofs der Schweiz. Die erste Zugverbindung der Schweiz, auch bekannt als «Spanisch Brötli-Bahn» (S.B.B.), begann 1847 in Zürich ihre Reise nach Baden.

Früher lag der geschichtsträchtige Bahnhof auf einem freien Feld am Stadtrand. Erst später rückte er ins Zentrum. Das geschah nicht durch einen Umzug, sondern dadurch, dass

die Stadt um den Bahnhof herum wuchs. Der Bahnhof war für die Zürcher Stadtentwicklung prägend.

Während rund zwei Stunden erhalten die Teilnehmer:innen der Bahnhofsführung Einblicke, die auch für viele anwesende Bähnler:innen neu und ungewohnt sind. Zum Beispiel befindet man sich plötzlich in einem Zwischengeschoss mit Lüftungsrohren, durch das man nur gebückt wandeln kann, weil man hier Platz sparen musste. Beeindruckend ist die Logistik, die den Betrieb des grössten Bahnhofs der Schweiz mit rund einer halben Million Pendler:innen pro Tag am Laufen hält.

2026 wird kein Zuckerschlecken

Nach der Bahnhofsführung treffen sich die Vertreter:innen der Sektionen in der Alten Kaserne zum Hauptteil der Zürcher Sektionskonferenz. SEV-Präsident Matthias Hartwich und Vizepräsidentin Barbara Keller geben einen Überblick über das, was den SEV 2026 beschäftigen wird.

«Das Jahr 2026 wird kein Zuckerschlecken», betont Matthias Hartwich und erklärt, wie der SEV mit kommenden Herausforderungen umgehen will: «Zwei Schienen machen ein Gleis. Und wir als SEV können

uns vorstellen, wir seien eine Bahn, die auf einem guten Gleis fahren will: Da brauchen wir zwei Schienen. Die eine: Sozialpartnerschaft, GAV, zuverlässiger und überzeugender Gesprächspartner für Unternehmen und Politik. Die andere Schiene: Wir müssen auch in der Lage sein, den Respekt, den es für eine gute und stabile Sozialpartnerschaft braucht, zu erwerben, zu erzwingen, dazu braucht man manchmal Kampagnen und Aktionen.»

Matthias Hartwich spricht über die Bilateralen III der Schweiz mit der EU, die den SEV in der nächsten Zeit beschäftigen wird. Der SEV konnte bei den Verhandlungen dank guter Arbeit im Hintergrund sehr viel herausholen. Trotz Öffnung wird das Prinzip «Schweizer Löhne auf Schweizer Schienen» aufrecht erhalten. Auch Taktfahrplan, Tarife und Trassen bleiben unangetastet.

Verhandlungen mit Unternehmen werden schwieriger

Auch Barbara Keller betont, wie wichtig ein starker SEV ist: «Der Ton bei den Verhandlungen mit den Unternehmen ist härter geworden. Deshalb müssen wir geeint und selbstbewusst auftreten.»



Kopf einziehen im HB Zürich: Unter den Gleisen in einem Zwischengeschoss.

MICHAEL SPAHR

Ein Thema, das den SEV gleich auf mehreren Ebenen beschäftigen wird, ist die Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene. Hier gilt es sowohl bei der SBB als auch bei privaten Transportunternehmungen den Abbau zu stoppen. Für Lokführer:innen im Güterverkehr, die nicht bei SBB Cargo arbeiten, veranstaltet der SEV am 20. Mai eine spezielle Tagung. Auch auf europäischer Ebene will man gemeinsam mit der Europäischen Transportarbeiter:innen-Föderation ETF gegen den schleichenden Abbau und für die Fortsetzung der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene kämpfen.

Gewerkschaftsgeschichte

Sibylle Lustenberger, Gewerkschaftssekretärin Gleichstellung und Bildung, hält gemeinsam mit Matthias Hartwich einen Input-Vortrag zur Geschichte der Gewerkschaftsbewegung. Das Personal des öffentlichen Verkehrs organisierte sich bereits vor über hundert Jahren. Im Kampf für mehr Rechte der Arbeitnehmer:innen in der Schweiz spielte es eine wichtige Rolle. Die Eisenbahner waren 1918 aktiv am Landesstreik beteiligt. Die Folgen des Streiks waren viele soziale Verbesserungen.

Dass dieser gewerkschaftliche Kampf heute genau so wichtig ist wie vor hundert Jahren zeigen die Berichte aus den Sektionen, die am Schluss der Sektionskonferenz präsentiert werden. Die Sicherheit des Personals bleibt ein wichtiges Anliegen. Immer noch kämpfen Kolleg:innen in allen Bereichen fast täglich mit aggressiven Situationen. «Die Politik muss etwas unternehmen. Wir fühlen uns manchmal alleine gelassen», sagt ein Kollege. Der SEV wird auch 2026 die Kampagne «Stopp Gewalt! Mehr Respekt für das Personal» weiterverfolgen und Druck auf Politik und Unternehmen machen.

Verschiedene Teilnehmer:innen berichten über weitere Themen, die für ihre Sektionsmitglieder belastend sind. Beispielsweise wurden bei den Zugerland Verkehrsbetrieben die Billettautomaten abgeschafft. Das sorgt zuweilen für Frustration bei den Reisenden, die diesen Frust wiederum beim Fahrpersonal abladen. Beim Lokpersonal der SBB sorgt das Einsatzkonzept 2.0 für viel Unmut.

Es gibt aber auch Lichtblicke: In vielen Sektionen engagieren sich neuerdings wieder vermehrt jüngere Mitglieder. Die bewegte Geschichte des SEV geht weiter und hat Zukunft.

SEKTIONSKONFERENZ BERN

Meilensteine und neue Wege



SARAH THOMAS

Sarah Thomas. An der Sektionskonferenz in Bern wurde intensiv über die gewerkschaftliche Geschichte und die zukünftigen Herausforderungen diskutiert. Der historische Input von Sibylle Lustenberger und Matthias Hartwich zeigte deutlich, dass drei Bereiche untrennbar miteinander verbunden sind: Mitglieder, Kampagnen und Sozialpartnerschaft. Alle Sektionen sind sich einig, dass diese Elemente sich gegenseitig bedingen und gemeinsam die Grundlage einer starken, zukunftsfähigen Gewerkschaft bilden.

Ein Blick auf die Sektionen zeigt sowohl Tradition als auch Innovation: Der PV Olten feiert sein 125-jähriges Jubiläum und beweist

damit langjährige gewerkschaftliche Solidarität. Gleichzeitig beschreitet der PV Biel mit seinem Co-Präsidium neue Wege. Dieses Modell wird als grosser Gewinn beschrieben, da es Verantwortung verteilt und unterschiedliche Perspektiven erlaubt. Für Sektionen mit Schwierigkeiten in der Nachfolgeplanung könnte es richtungsweisend sein.

Deutlich wurde auch, dass viele PV-Sektionen mit demselben Problem konfrontiert sind: Mitglieder treten bei der Pensionierung aus dem SEV aus, da sie den Nutzen der Mitgliedschaft nicht mehr erkennen. Der SEV setzt sich aber auch für die Pensionierten ein, kämpft für mehr Kaufkraft, für Fahrvergünstigungen (FVP) und für umfassenden Rechtsschutz. Während die Aktiven das Rentensystem stützen, sichern die Pensionierten durch ihre Treue die Solidarität. Gewerkschaft bedeutet gemeinsames Einstehen füreinander – generationenübergreifend und weit über das Arbeitsleben hinaus.

Bei den Sektionen der Aktiven gibt es auf verschiedenen Ebenen Herausforderungen, die zum Teil positiv sind, aber auch negative Tendenzen. Der Druck auf die Arbeitnehmer:innen nimmt weiterhin zu. Umso wichtiger ist die Vernetzung untereinander.

SEKTIONSKONFERENZ ST. GALLEN

Solidarität macht den Unterschied

Renato Barnetta. Dass das vergangene Jahr nicht einfach war und das laufende keine Zuckerschlecken wird, darüber waren sich in St. Gallen alle Sektionen einig. Die Lohnverhandlungen gestalteten sich auch in der Ostschweiz schwierig. So musste der SEV mehrmals kräftig anpacken, um zufriedenstellende Resultate zu erzielen. Die Unternehmen stehen unter Druck, Lohnanpassungen nach oben sind entsprechend schwierig durchzusetzen. Genau hier setzte der SEV-Präsident in seiner Rede an. Der SEV sei stark und könne viel bewegen – vorausgesetzt, man trete geschlossen auf. Das beweist auch die Geschichte der Gewerkschaftsbewegung, die an der Sektionskonferenz thematisiert wurde.

Neben zahlreichen Themen aus den Sektionen sorgte auch das Generalabonnement für Diskussionen. Die SBS Bodensee berichtete von Passagiereinbussen, seit das GA auf gewissen Grenzlinsen nicht mehr gültig ist. Ebenfalls zu reden gab die mögliche vollständige Digitalisierung des Swissspasses. Nach Einschätzung anwesender Kundenbegleiter bestehe bei vielen Kund:innen ein grosses Bedürfnis, diesen weiterhin physisch zu besitzen.

Insgesamt bot die Sektionskonferenz in St. Gallen einen engagierten Austausch. Da-

bei wurde einmal mehr deutlich, wie wichtig die Arbeit des SEV ist – und wie entscheidend es ist, ihn klar als Vertreter des Personals zu positionieren.

Gerade weil einzelne Transportunternehmen unterschiedliche Auffassungen darüber haben, wie sie den SEV als Verhandlungspartner akzeptieren, ist eine geschlossene Haltung zentral. Oder, wie Matthias Hartwich es auf den Punkt brachte: «Gemeinsam sind wir stark!»



SEV-Präsident Matthias Hartwich.

RENATO BARNETTA

ABBAU BEI SBB CARGO

Höchste Zeit für die Notbremse

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Vor rund einem Jahr hat SBB Cargo die erste Tranche des Reorganisationsprogramms «G-ensis» publik gemacht hat und dürfte demnächst die sechste Tranche bei den Sozialpartnern in Konsultation geben. Diese Tranche hat es in sich, denn sie betrifft ungleich mehr Mitarbeitende als die bisherigen Tranchen. «Jetzt ist wirklich der letzte Moment, wo man noch die Notbremse ziehen kann, um irreversiblen Schaden für den Schienengüterverkehr in der Schweiz zu verhindern», appelliert Philipp Hadorn, der für SBB Cargo zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär, an SBB und Politik.

Bisher fanden unter dem Titel «G-ensis» fünf Konsultationsverfahren statt. Sie betrafen Abbauprojekte beim Ganzzugverkehr, beim unbegleiteten kombinierten Verkehr, beim Overhead und beim Kader. Die kommende sechste Abbautranchen geht ans Mark des Güterverkehrs: Sie betrifft die Produktion in der Fläche.

Droht mit der neusten Tranche von «G-ensis» massiver Stellenabbau?

Philipp Hadorn: Das ist zu befürchten, denn die sechste Tranche trifft nun Berufskategorien mit vielen Mitarbeitenden, nachdem es bei den bisherigen Konsultationsverfahren erst etwa um einen Drittel der gesamten Stellen ging, die das ganze Reorganisationsprogramm «G-ensis» betrifft. So könnte nun an bestimmten Standorten Lok- oder Rangierpersonal teilweise oder ganz abgebaut bzw. an andere Standorte verschoben werden. Weil man das Produktionsmodell des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) per 2027 vereinfachen will, um kostengünstiger zu produzieren, ist ein massiver Stellenabbau zu befürchten.

Aber dank dem GAV, den der SEV mit SBB Cargo abgeschlossen hat, wird von den betroffenen Mitarbeitenden nächstes Jahr trotzdem niemand auf der Strasse stehen?

Gegen Kündigung aufgrund von Reorganisationsen sind alle GAV-unterstellten Mitarbeitenden geschützt, die seit über vier Jahren bei der

SBB arbeiten. Das heisst, ihnen muss SBB Cargo bei der Aufhebung ihrer Stelle eine zumutbare andere Stelle anbieten. Zudem sind ihre aktuellen Löhne durch eine befristete Besitzstandsgarantie gesichert. Aber die Restrukturierung kann für einzelne Kolleginnen und Kollegen trotzdem tiefgreifende Veränderungen bedeuten, insbesondere durch neue Arbeitsorte. Zum Beispiel kann sich für sie die Frage stellen, ob sie dort ein Zimmer benötigen oder den Wohnort ganz wechseln müssen, wobei auch Übergangsphasen möglich sind. Für ältere Mitarbeitende können Frühpensionierungen eine Lösung sein. Der SEV steht selbstverständlich allen Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite. Und wir hoffen nach wie vor auf Einsicht bei SBB Cargo selbst und auch bei der Politik, damit ein drastischer Abbau noch verhindert wird.

Warum soll die Politik die Notbremse ziehen? SBB Cargo hat doch kommuniziert, der reduzierte EWLV ab 2027 werde immer noch 98% der bisherigen Güterwagenzahl führen, auch wenn er weniger Bedienpunkte regelmässig anfähre, dafür flexibler. Ist also alles gar nicht so schlimm?

Prognosen sind immer nur Schätzungen. Wir vom SEV gehen davon aus, dass diese Prognosen von SBB Cargo viel zu optimistisch sind wie schon bei den letzten Reorganisationsen in den vergangenen 20 Jahren. Man wollte sich stets «gesund sparen», indem man die unrentabelsten Verkehre aufgab in der Erwartung, dass sich das Transportvolumen auf tieferem Niveau stabilisieren liesse bei einer schwarzen Null. Dieses Ziel konnte aber nie wirklich erreicht werden. Das ist eine kaum bestreitbare Tatsache. Der effektive Grund dafür ist, dass der Strassen-transport bei den heutigen Rahmenbedingungen grundsätzlich zu günstig ist im Vergleich zur Bahn. Solange das so ist, muss man ehrlicherweise eingestehen: Kostendeckend wird der EWLV nie sein, sondern er braucht öffentliche Unterstützung, um weiterexistieren zu können, und zwar unbefristet statt befristet auf vier oder acht Jahre, wie vom Parlament beschlossen. Die von SBB Cargo angestrebte Kostenüberwälzung auf die Kundschaft wird kaum funktionieren, weil die Strasse immer noch preiswerter sein wird. Daher wird SBB Cargo von den Kunden



Volkswirtschaftlich sinnvoll: Für Güter die Bahn!

kaum so viel Geld abholen können wie erhofft. Es gibt sogar Hinweise darauf, dass SBB Cargo mit ihren Preisaufschlägen Aufträge an andere Bahnen verliert. So berichtet die «Schweizer Eisenbahn-Revue» in Nr. 3/2026, dass die verbleibenden wenigen Züge von SBB Cargo im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) zwischen Stabio und Dietikon bisher sehr schlecht ausgelastet seien, angeblich vor allem wegen ungünstiger Ladezeiten für die Kundschaft. Hingegen die UKV-Züge, die Widmer Rail Services seit dem 1. Januar zwischen Oensingen und Stabio neu anbietet, seien sehr gut ausgelastet. Im EWLV ist allerdings kaum mit Konkurrenz anderer Bahnen zu rechnen, weil dort eben die Konkurrenz durch die Strasse so stark ist. Das ist seit Jahren ein strukturelles Problem des EWLV nicht nur in der Schweiz, sondern in allen europäischen Ländern. Darauf und auf die Notwendigkeit staatlicher Abgeltungen für den EWLV macht die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) mit ihrer neuen Kampagne «#SaveRailFreight» aufmerksam. Der jüngste Tatbeweis ist der im Februar von DB Cargo kommunizierte Abbau von 6200 Stellen (von total 14 000), davon 2000 Stellen im EWLV.

Warum aber soll der Staat den EWLV unterstützen, wenn Lastwagen günstiger fahren?

Weil der EWLV einen volkswirtschaftlichen Nutzen hat, der bei weitem grösser ist als die in

ihn investierten Steuergelder: Weil er weniger umweltschädliche Emissionen und Lärm produziert als Lastwagen, weil er zur Versorgungssicherheit des Landes beiträgt als Alternative zur Strasse, die schon jetzt oft verstopft ist ohne zusätzliche Lastwagenfahrten durch EWLV-Abbau. Die Bahn braucht im Vergleich zu Lastwagen auch weniger Energie und Platz.

Was spricht sonst noch gegen die Abbaupläne von SBB Cargo beim EWLV?

Der Güterverkehr erlebt zurzeit generell eine Flaute, doch irgendwann wird sich der Markt erholen und die Bahn für Transporte immer stärker gefragt sein. Darauf wird SBB Cargo mit der geplanten Kapazitätsreduktion schlecht vorbereitet sein und vorerst nicht mal die verlorenen Verkehre zurückholen können. Und der Abbau führt zu Knowhow-Verlust durch Frühpensionierungen und sonstige Abgänge. So wird Fachkräftemangel hausgemacht, obwohl SBB Cargo selbst in den nächsten Jahren trotz «G-ensis» mit erheblichem Rekrutierungsbedarf rechnet. Ist aber ein Arbeitgeber attraktiv, der immer wieder Stellen abbaut, weil er ein neues System aufbauen will oder die Konjunktur schlecht ist? Kann man seinen Kindern eine solche Firma für die Lehre empfehlen? Die Wachstumsprognosen für den Güterverkehr sind sicher, die Schiene muss und wird Teil dieser, unserer Zukunft sein!

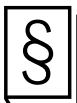
SBB Güterverkehr: konzerninterne Zusammenarbeit?

Mitglieder machten geltend, dass mehrere Lokführer:innen bei SBB Cargo mangels Einsatzmöglichkeiten riskieren, Streckenkenntnisse und Fahrbewilligungen auf gewissen Loks zu verlieren. Und dies bei gleichzeitigem Einkauf von Leistungen bei externen Anbietern. Auf die Intervention des SEV reagierte die SBB verhalten: Zusammenarbeit sei nach wie vor vorgesehen. Aber nur, wenn dies organisatorisch Sinn mache und daraus Synergien resultierten. Eine generelle Ausweitung der Vergabe an Dritte sehe weder SBB Cargo noch SBB Cargo International vor.

Der SEV erachtet es als problematisch, wenn aus Spargründen die Aufrechterhaltung vorhandener Qualifikationen von Mitarbeitenden ge-

fährdet wird. Knowhow-Sicherung darf nicht zugunsten kurzfristiger Kostenreduktion geopfert werden. Gerade SBB Cargo hat bereits schmerzhaft erlebt, dass Einsparungen bei Aus- und Weiterbildung zu einem unvorteilhaften Bumerang führen können. «Wirtschaftlich und betrieblich sinnvolle Zusammenarbeit» muss einer langfristigen Perspektive gerecht werden. Der SEV nimmt gerne Meldungen unserer Mitglieder entgegen, wenn SBB Güterverkehr die langfristige Entwicklung durch fehlende Zusammenarbeit und/oder Vergabe an Dritte gefährdet.

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV, Leiter Team Cargo



Rechtsschutzteam SEV

Eine **Interessenbindung** stellt persönliche Kontakte und finanzielle Beteiligungen dar, die das Verhalten einer Person beeinflussen oder beeinflussen könnten. Dazu gehören auch sämtliche Nebenbeschäftigungen und öffentliche Ämter. Grundsätzlich dient die Offenlegung von Interessenbindungen der Transparenz und auch dem Schutz von Personen oder Institutionen. Es finden sich dazu auch gesetzliche Regelungen, z. B. für kommunale, kantonale und eidgenössische Gremien bzw. Personen, die sich in ein solches Amt wählen lassen wollen. Diese Regeln gelten auch für Gerichte und andere Behörden sowie Stiftungs- oder Verwaltungsräte. Ihr Zweck ist, im Vorfeld offenzulegen, ob jemand allenfalls über sein Umfeld

oder sein Engagement erpressbar ist (Schutz vor ungewollter Einflussnahme). Die Pflicht zur Offenlegung von Interessenbindungen ist wenn nicht gesetzlich, dann in irgendeinem Dokument zu präzisieren.

Gemäss der **allgemeinen Loyalitätspflicht**, die in der Regel in den GAV bzw. im Arbeitsrecht geregelt ist, haben die Mitarbeitenden alles zu unterlassen, was dem Arbeitgeber schadet. Das ist eine allgemeine arbeitsrechtliche Pflicht und somit eigentlich schon klar. Sie bezieht sich auf schädigendes Verhalten gegen aussen.

Die **Offenlegung finanzieller Beteiligungen** gilt in der Regel für Mitarbeitende in exponierten Stellen, z. B. in der Geschäftsleitung oder in den Finanzen. Allerdings muss die Beteiligung einen Bezug zur Arbeit haben. Die Offenlegung anderer Verpflichtungen kann ein Eingriff in die persönliche Freiheit sein. Denn es kann

schon sein, dass jemand irgendwelche Aktien in einem Portfolio besitzt, diese aber kaum Einfluss auf sein Verhalten haben. Aktienrechtlich relevant ist erst eine Höhe der Beteiligung von mindestens fünf Prozent des Stimm- oder Kapitalanteils.

Persönliche Kontakte sind alle Kontakte, die das Verhalten im Arbeitsalltag beeinflussen können.

In der Regel existieren auch Bestimmungen über **Zuwendungen von Dritten** und über den geschäftlichen Umgang damit. Allgemein gilt hier: Kleine Zuwendungen wie z. B. eine Schachtel Pralinen oder auch mal ein Kaffee sind unproblematisch und nicht meldepflichtig.

Grundsätzlich muss also eine Interessenbindung sehr spezifisch sein. Und nicht jeder Kontakt oder jede Aktie stellt eine Gefahr eines Interessenkonfliktes dar. Bei Unsicherheiten hilft dir der SEV gerne weiter.

LINK ZUM RECHT

Offenlegung von Interessenbindungen

NICHTS TUN BIS ZUM NÄCHSTEN RADBRUCH?

SEV fordert rasch mehr Klangkontrollen



Ein Radbruch wie im Gotthard ist jederzeit wieder möglich, falls strengere Vorgaben für die Branche ausbleiben, warnt die Sust.

Markus Fischer. Am 23. und 31. Dezember 2025 haben sich in Deutschland spektakuläre Radbrüche ereignet, die an den Radbruch vom 10. August 2023 im Gotthard-Basistunnel erinnern. Nur dank grossem Glück sind bei den dadurch verursachten Zugentgleisungen keine Menschen zu Schaden gekommen. Beschädigt wurde Rollmaterial und die Bahninfrastruktur, was aufwändige Reparaturen, Streckensperrungen und Umleitungen nötig machte – wenn auch nicht so lange und teure wie nach dem Unfall im Gotthard.

Diese jüngsten Unfälle sind beunruhigend, denn sie verdeutlichen die latente Bedrohung, die von Radbrüchen ausgeht. Und sie sind umso beunruhigender, weil bis heute – zweieinhalb Jahre nach dem Unfall im Gotthard – weder auf europäischer noch auf schweizerischer Ebene griffige Massnahmen gegen solche Radbrüche in Kraft sind, wie sie die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (Sust) im Juni 2025 in ihrem Schlussbericht zum Unfall im Gotthard empfohlen hat. Dies ausgehend von der Erkenntnis, dass jener Radbruch durch wiederholte hohe Erhitzung des Rades beim Bremsen mit den relativ neuen Bremssohlen aus Verbundstoffen entstand. Diese leiten die Hitze weniger gut ab als bisherige Sohlen aus Gusseisen. Zudem fahren Güterzüge heute schneller als früher und müssen daher stärker bremsen.

Basierend auf den Empfehlungen der Sust und nach mehrmonatigen Gesprächen mit der Branche – Wagenhalter, Instandhaltungs- und Bahnunternehmen – verfügte das Bundesamt für Verkehr am 11. September 2025 neue Vorgaben: Es schrieb einen minimalen Raddurchmesser von 864 mm vor, wie auch kürzere, systematische Abstände zwischen den wagentechnischen Untersuchun-

gen. Letztere umfassen gemäss BAV eine visuelle Prüfung der Räder und eine Abklärung, ob diese eine Hitze-Überlastung oder andere Schäden erlitten haben, und zwar auch mittels der sogenannten Klangprobe. Zuständig für die Umsetzung dieser Massnahmen sind die für die Instandhaltung verantwortlichen Unternehmen. Zudem muss künftig für jeden Güterwagen ein gültiger Nachweis zur letzten wagentechnischen Untersuchung vorliegen, damit Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren können, ob Wagen ordnungsgemäss gewartet wurden.

Aufgrund von Reaktionen aus der Branche schwächte das BAV Ende Oktober seine neuen Vorgaben in zwei Punkten ab: Es verlängerte die Frist für die Umsetzung der Massnahmen von Ende 2025 auf Ende 2026 und toleriert längere Laufleistungen der Wagen vor deren technischen Untersuchung.

Dennoch klagte die Internationale Vereinigung der Wagenhalter (UIP) beim Bundesverwaltungsgericht gegen die Massnahmen und erreichte deren Aussetzung – obwohl gemäss Sust ohne Massnahmen weitere Radbrüche drohen. Offenbar muss es Tote geben, bis wirksame Massnahmen durchgesetzt werden, sagte ein Bahnexperte in der SRF-Sendung «Rundschau», die am 4. Februar zum Thema berichtete.

SEV fordert alternative Massnahmen

«Die juristische Blockade der vom BAV verfügten Massnahmen bedeutet, dass jederzeit mit weiteren Radbrüchen gerechnet werden muss», resümiert Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, der beim SEV das Team Cargo leitet. «Der SEV macht sich deshalb Sorgen um die Sicherheit von Personal, Passagieren, Bevölkerung und Umwelt. Und er erwartet vom BAV, dass es als zuständiger Regulator alternative Wege findet, um diese latente Gefahr rasch zu reduzieren. Konkret fordert der SEV vom BAV insbesondere, dass es für eine flächendeckende Ausweitung der bewährten Klangkontrolle sorgt, wie sie zum Beispiel SBB Cargo schon jetzt bei allen Qualitätskontrollen an Zügen durchführt. Und dass es weitere Massnahmen zur Sicherheit des Güterverkehrs ergreift, ohne dem Schienengüterverkehr zusätzliche Kostennachteile gegenüber der Strasse zu auferlegen.»

Diese Inputs hat der SEV letzte Woche dem BAV schriftlich gegeben.

ZENTRALBAHN

Kaktus für Verwaltungsrat



«Für alles hat man Geld, nur nicht fürs Personal», steht auf dem Kaktus, den der SEV am 18. Februar Toni Häne, Präsident des Verwaltungsrates der Zentralbahn, übergeben hat. Damit drücken die Kolleg:innen der ZB ihren Unmut über die aktuelle Lohnsituation aus.



PEKO-NACHWAHLEN

Kandidaturen dem SEV melden bis 14. März



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

SBB und SBB Cargo haben die Nachwahlen in die Personalkommissionen gestartet. Gesucht sind Kandidierende für vakante Sitze in folgenden Peko per 1. Juli 2026:

Personenverkehr (P)

Peko Division P – Produktion & Markt:

- MP-Markt Support (1 Sitz)
- PP-Produktion Support (1 Sitz)
- PP-Produktion Cleaning (1 Sitz)
- PP-Produktion Kundenbegleitung (1 Sitz)

Peko Fläche Markt Personenverkehr:

- MP-Markt VS/VGB Zürich Süd (1 Sitz)

Peko Fläche Produktion Personenverkehr:

- PP-Produktion UHR Werke Olten (1 Sitz)
- PP-Produktion UHR Werke Bellinzona (1 Sitz)
- PP-Produktion UHR Serviceanlagen Bellinzona, Mitarbeitende von Organisationseinheiten mit Adresse Via Pedemonte 3 (1 Sitz)
- PP-Produktion BP Zugführung Region West (2 Sitze)
- PP-Produktion BP Zugführung Region Ost (1 Sitz)
- PP-Produktion BP Kundenbegleitung Region West (1 Sitz)
- PP-Produktion BP Kundenbegleitung Region Ost (1 Sitz)
- PP-Produktion BP Cleaning und Rangier, Cleaning Region Mitte/Süd (1 Sitz)
- PP-Produktion BP Cleaning und Rangier, Rangier Region Mitte (neu, exkl. Arbeitsort Bellinzona und Chiasso) (1 Sitz)

Infrastruktur

Peko Division Infrastruktur:

- Einkauf, Supply Chain und Produktion (I-ESP) (1 Sitz)
- Fahrplan und Betrieb (I-FUB) (1 Sitz)

Peko Fläche Infrastruktur:

- Fahrplan und Betrieb (I-FUB): Support (1 Sitz)
- I-FUB: Betriebsführung Region Mitte (1 Sitz garantiert für Bahnverkehrsleitung)
- I-FUB: Betriebsführung Region Süd (1 Sitz)

- I-FUB: Intervention Region Mitte (1 Sitz)
- Einkauf, Supply Chain und Produktion (I-ESP), ohne I-ESP-BSI (1 Sitz)
- Verfügbarkeit und Unterhalt (VU) Region Ost (1 Sitz)

Konzernbereiche und Immobilien

Peko Division KB & IM:

- Konzernbereiche (1 Sitz)

Cargo

Peko Fläche Cargo:

- Fläche Region West, alle Organisationseinheiten G-PN-WT (1 Sitz)
- Fläche Region Mitte, ohne G-PN-MT-OL1 und G-PN-MT-OL2 (1 Sitz)

Warum kandidieren?

Die Personalkommission (Peko) leistet einen wichtigen Beitrag im Betrieb: Sie setzt sich gemeinsam mit dem SEV dafür ein, dass die Regeln des GAV SBB / SBB Cargo korrekt eingehalten und umgesetzt werden. Peko-Mitglieder bringen Anliegen von Kolleg:innen direkt bei Vorgesetzten ein, sind gut vernetzt und erhalten einen vertieften Einblick ins Unternehmen.

Wer kann kandidieren?

- Kandidieren kann, wer:
- in einem der betroffenen Wahlkreise angestellt ist,
 - dem GAV SBB / SBB Cargo unterstellt ist,
 - in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis steht,
 - die Probezeit (falls vorhanden) abgeschlossen hat,
 - einen Beschäftigungsgrad von mindestens 50 % hat.

Wie kandidieren SEV-Mitglieder?

SEV-Mitglieder müssen keine Unterschriften einreichen, sofern sie vom SEV-Unterverband vorgeschlagen werden. Interessierte melden sich bitte möglichst bald, spätestens bis 14. März, beim Präsidium ihres SEV-Unterverbands oder über die gemeinsame Kontaktadresse der SEV-Divisionsverantwortlichen: peko-sbb@sev-online.ch.

Wichtig: Elektronische Anmeldung bei der SBB bitte erst nach Absprache mit dem Unterverband oder dem SEV.

Weitere Infos zu den Peko gibt es im Intranet SBB/SBB Cargo.

EINSATZKONZEPT 2.0 ZUGFÜHRUNG

SBB reagiert auf Petition des LPV

Michael Spahr. Am 30. Januar 2026 hat der LPV die Antwort der SBB auf die Petition «Gegen das neue Einsatzkonzept der SBB – Für eine menschliche und sichere Eisenbahn» erhalten, die er am 18. Dezember 2025 eingereicht hatte. 1001 beglaubigte Unterschriften zeigen eindrücklich, wie gross die Unzufriedenheit beim Personal ist und wie berechtigt die Kritik des LPV.

Zwar anerkennt die SBB in ihrer Stellungnahme die hohe Zahl der Unterschriften und betont, die Anliegen «mit der gebotenen Sorgfalt» prüfen zu wollen. Doch gleichzeitig hält sie an den Grundzügen des Einsatzkonzepts fest. Sie verweist auf einen «stabilen» Produktionsstart und auf angeblich positive Erfahrungen mit dem Brechpunktekonzzept. Aus der Sicht des LPV verschliesst sich die SBB damit den realen Belastungen und zahlreichen negativen Rückmeldungen des Lokpersonals: monotone Dienste, fehlende Einsatzvielfalt, kaum planbare Erholung, massiver Druck durch zu enge Übergaben. «Das alles lässt sich nicht schönreden», hält LPV-Präsidentin Hanny Weissmüller fest.

Immerhin erklärt die SBB, die in der Petition geäusserten Sorgen bezüglich Gesundheitsschutz, Sicherheit und Monotonie «sehr ernst» nehmen zu wollen. Dieser Satz verpflichtet – und der LPV wird die SBB daran messen. Wenn sie die Mitarbeitenden auffordert, Missstände direkt an die Vorgesetzten zu melden, greift der LPV diesen Aufruf gerne auf. Dazu Hanny Weissmüller: «Es ist nicht Aufgabe des Personals, ein fehlerhaftes Konzept zu reparieren. Es ist Aufgabe des Unternehmens, endlich zuzuhören.»



Der LPV hat 1001 Unterschriften gesammelt.

Auch der LPV nimmt Meldungen entgegen. Er verweist auf die beiden Mailadressen ressortp@lpv-sev.ch für Beobachtungen im Zusammenhang mit zu knappen Übergabe- und Wegzeiten innerhalb von Bahnhöfen, oder weiterhin auch planungsfehler@lpv-sev.ch bei z. B. fehlenden oder «manipulierten» Tourenbestandteilen.

Der LPV wird die Umsetzung des Einsatzkonzept 2.0 weiterhin kritisch begleiten, konsequent dokumentieren und gewerkschaftlich bekämpfen, wo es Gesundheit, Sicherheit und Qualität gefährdet

MICHAEL SPAHR

HELVETIA-VERSICHERUNG

Tipps für einen sorglosen Umzug

Wie gelingt ein sorgloser Umzug ins neue Zuhause?

Wer umzieht, hat alle Hände voll zu tun. Zwischen Kistenpacken, Vorhangkauf und Postumstellung lohnt es sich, auch an den Versicherungsschutz zu denken. Denn Missgeschicke sind schnell passiert.

Zügeln mit professioneller Umzugsfirma

Stellen Sie sicher, dass das Umzugsunternehmen eine Betriebshaftpflichtversicherung besitzt. Sie schützt die Zügelfirma, wenn ihre Mitarbeitenden beim Umzug Sach- oder Personenschäden verursachen. Überprüfen Sie zudem die Parksituation vor Ihrem Umzugstermin, um mögliche Komplikationen oder zusätzliche Kosten zu vermeiden.

Nichts unbeaufsichtigt stehen lassen

Lassen Sie Ihre Zügelkisten und das Mobiliar nicht unbeaufsichtigt stehen, denn sie könnten gestohlen werden. Ein Diebstahl auf öffentlichem Grund, zum Beispiel auf dem Trottoir oder aus dem offenen Lieferwagen, ist nur versichert, wenn Sie in Ihrer Hausratversicherung den Zusatz für Diebstahl auswärts eingeschlossen haben.

Wenn beim Zügeln etwas zu Bruch geht

Passiert Ihnen ein Missgeschick, zahlt Ihre Hausratversicherung den Ersatz oder die Reparatur, wenn Sie den Zusatz «All risks Unterhaltungselektronik» eingeschlossen haben. Geht etwas durch einen Kollegen im freundschaftlichen Einsatz zu Bruch, kommt seine Privathaftpflichtversicherung für den Schaden auf, falls solche Gefälligkeitsarbei-

ten mitversichert sind. Die beschädigten Gegenstände sind dann zum Zeitwert versichert. Um Schäden vorzubeugen, lohnt es sich, die Sachen immer gut zu verpacken.

Ein neues Zuhause zu beziehen macht Freude. Es lohnt sich auf jeden Fall, den Umzug sorgfältig vorzubereiten und sich gut zu informieren – auch über den Versicherungsschutz. So umgehen Sie allfällige Stolpersteine und können sich aufs Einrichten des neuen Zuhauses freuen.

Daniel Gonçalves, Versicherungs- und Vorsorgeberater der Generalagentur Zürich, und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam unterstützen Sie gerne dabei und finden mit Ihnen gemeinsam die passende Lösung.

Weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.



helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

UNTERVERBAND LPV – JAHRESPROGRAMM 2026

LPV-SEV – kurz vorgestellt: sicher, stark, auf den Punkt

Hanny Weissmüller. An der Sektionspräsidentenkonferenz vom 26. Januar wurde unter anderem das Jahresprogramm 2026 des LPV besprochen. 2026 wird ein Jahr der Klarheit und des Miteinanders. Als Gewerkschaft des Lokpersonals LPV-SEV stehen wir für sichere Arbeit, faire Bedingungen und eine starke, hörbare Stimme im Personen- wie im Güterverkehr. Unser Jahresprogramm setzt fünf klare Schwerpunkte:

- **Fahrassistentensysteme begleiten:** Assistenz soll unterstützen, nicht ersetzen. Wir gestalten Einführungen mit, sorgen für praxisnahe Schulungen und klare Datenschutzstandards – der Mensch bleibt in Führung.
- **Verhandlungen stärken:** Hart in der Sache, fair im Ton. Mit präzisen Forderungen, solider Datenbasis und guter Vorbereitung erzielen wir greifbare Verbesserungen bei Lohn, Zulagen, Arbeitszeit und Gesundheitsschutz.
- **Annäherung P und G:** Personen- und Güterverkehr rücken zusammen. Wir fördern Durchlässigkeit, gemeinsame Standards und eine einheitliche Sicherheitskultur an den

Schnittstellen.

- **Umgang mit Personal – Kommunikation/ Einbindung:** Aus Sicht des Lokpersonals ist die Kommunikation vieler EVUs zu spät, zu vage und oft ohne echte Einbindung. Das kritisieren wir klar. 2026 stärken wir die Mitwirkung: Frühzeitige Information statt Überraschungen, verbindliche Feedbackschleifen, Beteiligung ab Projektstart und Transparenz bei Dienstplänen und Änderungen. Dafür festigen wir den Dialog mit den EVUs und schaffen klare Eskalationswege – damit Entscheidungen mit dem Personal getroffen werden, nicht über uns hinweg.
- **Kommunikation einfach, konkret, präzise:** Klartext statt Floskeln – einheitliche Botschaften, mehrsprachig und schnell. So wissen alle, worum es geht und was als Nächstes passiert.
- **Unser Anspruch:** technisch souverän, sozial stark, kommunikativ auf den Punkt. Gemeinsam machen wir 2026 zu einem Jahr, in dem das Lokpersonal gehört, respektiert und unterstützt wird. Mitmachen erwünscht – eure Ideen und eure Stimme zählen.

UNTERVERBAND RPV

Peko-Mitglieder gesucht!

Medienstelle Unterverband RPV. Am 12. und 13. Februar fand die Zentralaussschuss-sitzung mit der Geschäftsprüfungskommission und der anschliessenden Zentralvorstandssitzung in Buchs SG statt. Diverse Themen wurden diskutiert und besprochen, wobei die Prüfung der Zentralkasse des RPV im Mittelpunkt stand. Des Weiteren wurde zusätzlich eine Sektionskasse des RPV einer Stichprobe unterzogen. Dieses Vorgehen wurde geschätzt und zeigte, dass die angesehenen Kassen sehr sorgfältig und gut geführt werden.

Anschliessend stand das Thema der aktuellen Mitgliederzahlen im Fokus. Zurzeit kann ein weiterer Rückgang der Mitgliederzahlen nicht ausgeschlossen werden. Grund ist, dass niemand weiss, wie sich das Projekt «G-ensis» von SBB Cargo auf die Mitgliederzahlen auswirken wird. Jedoch bleibt es das Ziel des SEV wie im vergangenen Jahr, 2000 neue Mitglieder zu gewinnen.

Bei der SBB wurde das Thema «Interessenbindung» rege diskutiert – siehe auch «Link zum Recht: Offenlegung von Interessenbindungen» auf Seite 6 dieser Zeitung. Hierzu erhielten sämtliche SBB-Mitarbeiter:innen ein Schreiben von HR, allfällige Interessenkonflikte zu melden. Da es um

sensible Daten geht, vermailte der SEV am 29. Januar einen Newsletter, worin er beschrieb, was die SBB eigentlich möchte. Die Bewilligung bezüglich dem Interessenkonflikt erfolgt jedoch nicht von HR, sondern durch den direkten Vorgesetzten.

Es finden Nachwahlen für die Personalkommission (Peko) unter anderem bei P statt – siehe Seite 7. Hierfür wird nach zwei Mitgliedern in der Fläche Mitte und Mitte/Süd gesucht. Ein zweiter Sitz für Mitte wurde bewilligt, da aktuell niemand zuständig ist, der auch deutschsprachig ist für die Regionen, u.a. Basel, Bern, Luzern. Bei der Peko Cargo suchen wir für die Fläche West und Mitte Interessierte. Meldet euch per E-Mail an peko-sbb@sev-online.ch oder bei den Divisionsverantwortlichen des SEV.

Gewerkschaftlich haben die SEV-Infoveranstaltungen zu den Verhandlungsergebnissen der Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) bei Personenverkehr begonnen. Die Termine sind auf der Webseite sev-online.ch abrufbar.

Zudem wird nach einem neuen Vertreter für die Sektionen der Romandie gesucht. Dieser wird hoffentlich gefunden bis zur Delegiertenversammlung (DV) des RPV, die am 26. Mai in Bern stattfindet.

UNTERVERBAND PV

Erstmals unter 10 000 Mitglieder

Alex Bringolf. An der ersten Zentralvorstandssitzung 2026 prüfte die GPK die Jahresrechnung 2025 sowie die Geschäfte des PV. Die Buch- und die Geschäftsführung wurden für gut befunden, und die Ergebnisse sind erfreulich. Die GPK wird an der DV im Mai in Sargans berichten.

Die Präsidien der PV-Sektionen Freiburg und Winterthur-Schaffhausen erfahren Veränderungen. In Freiburg leitet seit Anfang Jahr Roland Julmy zur Entlastung von Daniel Trolliet interimistisch die Sektion. An der Hauptversammlung des PV Winterthur-Schaffhausen vom kommenden April stellen sich Jungpensionär Ferdinand Wipf und Vizepräsident Köbi Jucker als neues Co-Präsidium zur Wahl, als Ablösung für Werner Frei, der in «Pension» geht.

PV-Zentralpräsident Roland Schwager überbrachte die traurige Mitteilung über den Hinschied von Sergio Beti, ehemaliger Sektionspräsident PV Ticino e Moesano. An der DV des PV am 19. Mai in Sargans wird Simon Burgunder (SEV, Koordinator Politik) über die «Bilateralen III» aus Sicht der Eisenbahner:innen referieren. Der Jahresbericht des PV wurde Mitte Januar versandt, er kann auch von der

Webseite (sev-pv.ch) heruntergeladen werden.

Nun ist es passiert, der Rückgang an Mitgliedern hält an und der PV hat erstmals weniger als 10 000 Mitglieder. Schon deshalb kann der PV an die DV SEV nurmehr 18 Delegierte entsenden. Dies bedeutet, dass die PV-Sektionen Aargau und Basel in diesem Jahr keine Delegierten an die DV SEV senden, gemäss dem angepassten Verteilschlüssel. Es sei deshalb wichtig, so unser ZP Roland Schwager, dass wir unsere Aufmerksamkeit auch unseren künftigen Pensionär:innen widmen und damit Austritte an der Schwelle zur Pensionierung verhindern. Für den ZV ist dies ein wichtiges Thema an den Sitzungen mit den Sektionspräsidien.

Die Integration des FVP in den Swisspass verläuft mehrheitlich gut. Bei Problemen mit der Verknüpfung FVP zum Swisspass helfen die FVP-Services der Unternehmen weiter. Die Auslieferung der Pensioniertenausweise verzögert sich leider. Die beim PV pendenden Anträge zum Thema FVP werden nun an die Hand genommen, wir berichten regelmässig über den Stand. Aktuell kann in der Fairtiq-App die Reka-Card nicht als

Zahlungsmittel hinterlegt werden, eine Lösung mit dem Zahlungsanbieter wird gesucht. Als Alternative sei auf die ZVV-Check-in-App verwiesen, welche die gleiche Technologie anwendet.

In einer kürzlichen Umfrage war zu lesen, dass in der Bevölkerung eine Erhöhung der Mehrwertsteuer für die Finanzierung der 13. AHV-Rente sowie für das Militär keine Unterstützung findet. Marc Derungs wird die nächste Session gespannt verfolgen. Am 27. März findet eine SGB-Rentner:innen-Tagung statt. Der ZV hofft auf eine rege Beteiligung unserer Mitglieder. Weiter ruft der ZV zur Teilnahme an der Online-Petition für einen «rechtlichen Schutz vor Altersdiskriminierung» auf. Die Links sind auch auf unserer Webseite zu finden (Rentner:innen-Tagung | Conférence des retraité-e-s | Schweizerischer Gewerkschaftsbund; Petition – Rechtlicher Schutz vor Altersdiskriminierung – VASOS – FARES).

Roland Schwager ist vom 16. Februar bis 5. März in den Ferien. Für Fragen stehen die beiden Vizepräsidenten Daniel Trolliet und Marc Derungs zur Verfügung. Mit dieser Information endete die erste ZV-Sitzung 2026.

ZPV CALANDA

Abfertigungskästen vorläufig noch nötig

Daniel Wollenmann. Am 19. Februar fand die Hauptversammlung statt. Erfreulich viele Kolleg:innen nahmen daran teil. Neben den statutarischen Geschäften behandelten

sie das Thema der Wegzeiten in Chur. Auch ein grosses Thema war die neue Abfertigungsapp. An vielen Bahnhöfen müssen die Signale vor Ort beachtet werden. Trotzdem wer-

den an mehreren Bahnhöfen erste Abfertigungskästen demontiert. Diese Entwicklung macht uns Sorge. Deswegen wurde ein Antrag an die Peko gerichtet, welcher diese Schritte stoppen soll, solange das System nicht einwandfrei funktioniert. Für 45 Jahre SEV-Mitgliedschaft wurde Leo Pedretti geehrt, für 40 Jahre Roland Egger und Markus Cadosch, für 35 Jahre Eugen Cantieni und Markus Schmid, für 20 Jahre Doreen Halter, für 15 Jahre Barbara Schlegel, Arno Derungs und Stefan Würth und für 10 Jahre Carol Flepp.

Nach der HV offerierte die Sektion allen ein feines Nachtessen.

fahrt nach Schwänzelegg und zurück gerade mal 14 Franken pro Person.

Nach einer kleinen Stärkung, offeriert aus der Sektionskasse, ging es los. Auf einem gut präparierten Wanderweg in einer frisch verschneiten, zauberhaften Schneelandschaft lief es sich prächtig. Leider machte sich die Sonne an diesem Tag etwas rar, was aber keinen Einfluss auf unsere gute Laune hatte. Nach einem zweistündigen Rundweg mit herrlichem Panoramablick zur Rätikonkette – Bild nicht von diesem Tag – kamen wir wieder zu unserem Ausgangspunkt zurück.

Nun freuten sich alle im «Danusastübli» auf ein währschaftes Mittagessen, welches dann leider etwas auf sich warten liess. Zum Glück ging uns der Gesprächsstoff nicht aus, und so konnten wir die Zeit bis zum Essen gut überbrücken. Gesättigt und zufrieden ging es dann zurück zur Bergbahn und mit dieser hinunter ins Tal.

Danke an alle Teilnehmer:innen für diesen schönen Tag.

LPV BERN

Besuch bei Schutz und Rettung Bern



Fabian Däpp. Der LPV Bern besichtigte am 16. Februar den Standort von Schutz und Rettung Bern. Urs Keller von der Berufsfeuerwehr Bern führte uns während zwei Stunden durch den Betriebspunkt der Feuerwehr, gewährte spannende Einblicke in den Arbeitsalltag und beantwortete kompetent alle unsere Fragen.

Im Anschluss an die informative Führung liessen wir den Anlass bei einem gemeinsamen Kaffee im Restaurant Grosse Schanze ausklingen. Die Kosten dafür wurden von der Sektion übernommen.

Der LPV Bern bedankt sich herzlich bei allen Teilnehmenden für das Interesse und die engagierte Teilnahme.

UNSERE VERSTORBENEN

Baumann Emma; JG 1947; Witwe des Peter, Grenchen, VPT BLS.

Boner Kurt; JG 1929; Bahnhofsvorstand, Sissach, PV Basel.

Brühlhart Robert; JG 1938; Zugführer, Birsfelden, PV Basel.

Gasser Hedy; JG 1932; Witwe des Hans, Schleithelm, VPT Deutsche Bahn.

Läser Hildegard; JG 1930; Witwe des Hans, Kirchberg BE, VPT BLS.

Porchet-Michod Juliette; JG 1927; Witwe des Marc, Rheinfelden, PV Fribourg.

Reichert Urs; JG 1930; Gruppenchef, Romanshorn, PV Thurgau.

Ronner Alois; JG 1936; Chauffeur, Heerbrugg, VPT Bus Ostschweiz.

Rotach Hulda; JG 1931; Witwe des Walter, Rickenbach bei Wil, PV St. Gallen.

Rufer Rudolf; JG 1941; Jegenstorf, VPT RBS.

Solenthaler Kurt; JG 1936; Verwaltungsbeamter, Zürich, VPT Sihltal.

Wanner Armin; JG 1929; Depotchef, Esslingen, VPT Forch.

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 zeitung@sev-online.ch.

IMPRESSUM

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

Auflage: 20 369 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 30 996 Ex.), Wemf-beglaubigt 13. Januar 2025.

Herausgeber: SEV, sev-online.ch

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

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 27. März 2026.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 17. März 2026, 12 Uhr.

Inserateschluss: 16. März 2026, 12 Uhr.



Sektionen

14. 3. BAU Bern/Wallis

Generalversammlung. Gerne laden wir euch zur GV 2026 ein. Im Anschluss wird ein feines Mittagessen serviert. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen.
10 Uhr, Restaurant Pöstli, Naters

21. 3. BAU Zürich

26. Generalversammlung. Die Einladung erfolgt persönlich per E-Mail.
10 Uhr, Restaurant Schäfli, Siebnen

21. 3. TS Mittelland

Generalversammlung. Eingeladen sind alle Kolleginnen und Kollegen sowie die Pensionierten. Wir treffen uns um 10.15 Uhr beim Treffpunkt im Bahnhof Bern. Anschliessend Mittagessen im Restaurant Rialto. Bitte Anmeldung bis 13. März an Björn Schiemann, 079 623 86 43 oder bjjoern.schiemann@sev-ts.ch.
10.30 Uhr, Bahnhof Bern, Zukunftsraum, Bollwerk 8, Bern

22. 3. VPT BLT

Jassplausch.
13.30 Uhr, Restaurant Pumpwerk, Stiftung Hofmatt, Münchenstein

26. 3. VPT Deutsche Bahn

Generalversammlung Basel. Wir starten um 18 Uhr mit einem Imbiss und mit dem offiziellen Teil um 19 Uhr. Unsere Sektionsbetreuerin Besa Mahmuti und die Verhandlungsdelegation informieren über die Jahresgespräche mit dem BEV Süd und dem AGV MOVE. Persönliche Einladungen folgen per E-Mail oder Briefpost. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen.
18 Uhr, Casino Basel, Badischer Bahnhof, Basel

27. 3. VPT Deutsche Bahn

Generalversammlung Schaffhausen. Wir starten um 18 Uhr mit einem Imbiss und mit dem offiziellen Teil um 19 Uhr. Unsere Sektionsbetreuerin, SEV-Gewerkschaftssekretärin Besa Mahmuti, und die Verhandlungsdelegation informieren über die Jahresgespräche mit dem BEV Süd und dem AGV MOVE. Persönliche Einladungen folgen per E-Mail oder Briefpost. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen
18 Uhr, Rest. Falken, Schaffhausen

28. 3. RPV Bern

Hauptversammlung. Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen sowie die Pensionierten. Die Traktandenliste

wird in den Aufenthaltslokalen ausgehängt. Anmeldung bis 24. März an Bernhard Frey, 079 654 62 54 oder bernhard.frey@sbb.ch.
16 Uhr, Restaurant Bären, Lyss

Pensionierte

10. 3. PV Luzern

Wanderung Brugg–Schinznach-Bad. Die Wanderung findet wegen dem Wirtesonntag ausnahmsweise am Dienstag (10. März) anstatt am Mittwoch statt. Fahrt von Luzern über Olten nach Brugg. Start im Restaurant Rotes Haus mit einem Kaffee. Leichte Wanderung (ca. 2 Stunden) nach Schinznach Bad, gegen 13 Uhr Mittagessen im Restaurant Bahnhofli. Menü 1: Rindsbraten, Spätzli, Gemüse, Bratensauce (CHF 19.80); Menü 2: Schweinsschnitzel paniert, Pommes frites (CHF 20.50); Menu 3: Rahmschnitzel, Teigwaren (CHF 23.50); Suppe, Salat zu allen Menüs. Gute Schuhe, ev. Wanderstöcke. Leitung: Margrith Richli, 076 304 98 90. Anmeldeschluss: 6. März bei Peter Trutmann, 079 223 19 86, peter.trutmann@datazug.ch (Gruppe und Menü angeben). Nichtwanderer bitte anmelden! Weitere Infos siehe Webseite.
sev-pv.ch/sektionen/luzern
Luzern ab 8.54 Uhr (Wanderer)
Luzern ab 11.30 Uhr (Nichtwanderer)

13. 3. PV Biel

Mitgliederversammlung. Nach der Begrüssung durch Co-Präsident Roger Schweizer referiert Roland Aeschbacher zum Thema «Energie generieren bei der SBB und bei mir?». Anschliessend sind wir unter anderem die Rechnung 2025 und das Budget 2026 traktandiert. Ein Ersatzmitglied für die GPK sowie Delegierte für die DV PV vom 19. Mai Sargans und die DV SEV vom 11. Juni sind zu nominieren. Gerne begrüssen wir auch die Partner:innen der SEV-PV-Mitglieder zu unseren Anlässen. *Der Vorstand*
sev-pv.ch/sektionen/biel-bienne
14 Uhr, Rest. Bahnhof (ab Biel mit Bus Nr. 2 oder S-Bahn), Brügg BE

16. 3. PV Wallis

Generalversammlung. Unsere ordentliche GV findet dieses Jahr in Martigny statt. Nach der Versammlung offeriert die Sektion einen Apéro, gefolgt von einem Mittagessen, zubereitet von unserem bewährten Traiteur Hilaire Pierroz. Mittagessen inkl. Getränke und Kaffee zum unschlagbaren Preis von CHF 35. Der Vorstand erwartet eine rege Teilnahme. Die Lebenspartnerinnen und -partner können ohne weiteres an unseren sämtlichen Anlässen teilnehmen. Anmeldungen bis spätestens 10. März mittels Anmeldeformular, 079 366 94 10 oder pv@bluewin.ch. Weitere Informationen siehe Webseite. *Der Vorstand*
sev-pv.ch/wallis-valais
10.30 Uhr, Gemeindesaal, Martigny

17. 3. PV Basel

Einladung zur Hauptversammlung. Anträge der Mitglieder müssen bis 23. Februar an den Sektionspräsidenten Walter Merz eingereicht werden, praesident.pv.basel@sev-pv.ch. Die Traktandenliste wird den Mitgliedern per E-Mail zugestellt, kann beim Vize-Präsidenten angefordert werden und ist auch auf der Webseite unserer Sektion 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 ein reges Interesse und freuen uns auf dein Kommen. *Der Vorstand*
sev-pv.ch/sektionen/basel
14.30 Uhr, Pfarreizentrum L'Esprit, Laufenstrasse 44, Basel

18. 3. PV Buchs-Chur

Hauptversammlung 2026. Gerne laden wir euch zur HV ein. Herzlich willkommen sind auch die Partner:innen unserer Mitglieder. Zu Beginn hat Christian Florin, Chef Infra und Vize-direktor RhB das Wort. Die HV wird um ca. 12 Uhr fürs Mittagessen unterbrochen, danach folgt die Behandlung der statutarischen Traktanden gemäss Geschäftsreglement der Sektion. Die Traktanden sind auf unserer Webseite aufgeschaltet oder können direkt beim Präsidenten angefordert werden. Am Schluss wird noch ein Dessert inkl. Kaffee spendiert. Der Vorstand freut sich auf rege Beteiligung.
sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur
10.45 Uhr, Hotel Restaurant Post, Sargans

19. 3. PV Freiburg

Frühjahrsgeneralversammlung. Die Traktandenliste wird vor Ort verteilt. Den Jubilar:innen werden die Ehren-diplome und Auszeichnungen überreicht. David Bonny, Grossrat Kanton Freiburg und Präsident der SP-Fraktion, erklärt uns das Projekt «Sanierung der Staatsfinanzen PAFE». 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, jlscherz@bluewin.ch oder 079 252 02 51 (SMS oder Telefon).
sev-pv.ch/sektionen/fribourg
10 Uhr, Auberge de la Gare, Grolley

21. 3. PV Thurgau

Generalversammlung 2026. Der Vorstand lädt alle Mitglieder zur ordentlichen GV ein. Schwerpunkte: Eröffnungskonzert des Sängerbundes Romanshorn, gemeinsames Mittagessen offeriert vom PV Thurgau, Wahl der Rechnungsrevisoren, Referat des

SEV-Präsidenten Matthias Hartwich, Information über die Jahresplanung des PV Thurgau. Die Traktandenliste ist auf der Webseite aufgeschaltet. Der Vorstand freut sich auf eine grosse Teilnahme. Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung erforderlich an Paul Stettler, Reckholdenstrasse 29, Romanshorn, 079 505 14 71, paulstettler@gmx.ch.
sev-pv.ch/sektionen/thurgau
11.15 Uhr, «Brüggli», Gastronomie Usblick, Romanshorn

25. 3. PV Bern Monatsjasser

Frühjahrsjass 2026. Infolge Abnahme der Teilnehmenden neu am letzten Mittwoch des Monats. Beginn: 14 Uhr; Kosten: CHF 10; Nachtessen fakultativ. Französische Jasskarten, Schieber, Trumpf, «Undenufe, Obenenabe» ohne Wys und Stöck; 157 Punkte. Keine Anmeldung nötig, neue Gesichter willkommen. Organisator: Erich Gerber, 031 972 02 65.
sev-pv.ch/sektionen/bern
14 Uhr, Restaurant Dörfli (Busendstation Linie 10), Schliern

26. 3. PV Olten und Umgebung

Jubiläums-Hauptversammlung. Herzliche Einladung zu unserem 125-Jahre-Jubiläum. Die Traktandenliste ist auf unserer Webseite aufgeschaltet. Schalmeienklänge werden den festlichen Anlass mit dem geschäftlichen Teil umrahmen. Bei einem guten Essen zusammen mit unseren Gästen lassen wir die Feier gemütlich ausklingen. Anmeldungen mit der grünen Karte oder per E-Mail an den Präsidenten. **Anmeldeschluss: 20. März.** Die Schützenmatte ist ab Bahnhof Olten mit dem Bus ab Kante B1 gut erreichbar. Bus 509 ab 13.08 Uhr oder Bus 503 ab 13.23 Uhr. Ab Haltestelle «Schützenmatte» sind es noch 100m bis zum Kulturzentrum. Ab dem Bahnhof Olten-Hammer sind es 10 Minuten zu Fuss. Der Vorstand freut sich auf eure Teilnahme.
sev-pv.ch/sektionen/olten-und-umgebung
13.45 Uhr, Kulturzentrum Schützi in der Schützenmatte, Olten

26. 3. PV St. Gallen

Hauptversammlung 2026. Wir laden euch herzlich ein zur HV. Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung bis 21. März erforderlich an Urs Wenger, 079 479 12 01. Anschliessend an die Versammlung wird ein kleiner Imbiss serviert. Der Sektionsvorstand freut sich auf eine rege Beteiligung.
sev-pv.ch/sektionen/st-gallen
14.15 Uhr, Evangelisches Kirchgemeindezentrum (Signalstrasse 34, gegenüber Haltestelle «Rorschach Stadt»), Rorschach

8. 4. PV Bern

Mitgliederversammlung. Die Mitgliederversammlung findet neu im Restaurant Tscharnergut statt und be-

ginnt um 14.15 Uhr. Als Einstieg wird Michael Spahr, Leiter Kommunikation SEV und Chefredaktor SEV-Zeitung Einblick in seine Aufgabe und Einsichten in den SEV vermitteln. Im Anschluss an die üblichen statutarischen Geschäfte und nach der Wahl von neuen GPK-Mitgliedern werden wir Erfahrungen mit dem Übergang zum SwissPass-FVP sammeln. Die Mitgliedschaftsjubilar werden persönlich zu einem kleinen Apéro um 13.30 Uhr eingeladen.
sev-pv.ch/sektionen/bern
14.15 Uhr, Restaurant Tscharnergut (Tram Nr. 8 ab Bern HB bis «Tscharnergut»), Bern

Diverse

9. 4. Gewerkschaftsbund Kanton Bern

Chaos-Initiative: Podium mit Beat Jans. Referat von Bundesrat Beat Jans und Podium mit Daniel Lampart (SGB) u. a. zur Chaos-Initiative.
19 Uhr, Hotel Bern, Bern

PV ST. GALLEN

Korrektur zum Jahresprogramm

Sektionsvorstand. Auf dem Jahresprogramm, das wir unseren Mitgliedern Mitte Februar zusammen mit dem SEV-Ausweis zugestellt haben, hat sich ein Fehler eingeschlichen: Der Sektionsausflug findet am Mittwoch, 24. Juni statt (nicht am Donnerstag, 23. Juni).
Wir bitten euch, davon Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.



Folge uns auf Facebook!



www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft

UNTERVERGABEN UND AUSBEUTUNG IN EUROPA

Etappensieg für Gewerkschaften



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Mehr als 800 Kolleg:innen versammelten sich am 10. Februar in Strassburg vor dem Europäischen Parlament. Sie forderten klare Regeln für den EU-Arbeitsmarkt, um ausbeuterische Subunternehmerketten und unregulierte Arbeitsvermittlung zu stoppen. Zwei Tage später stimmte das EU-Parlament im Sinne der Gewerkschaften ab.

Ein Beispiel, das in einer Rede vor dem Europäischen Parlament genannt wird, ist besonders erschütternd: Vor fünf Jahren stürzte in der belgischen Stadt Antwerpen eine Schule ein, an der gerade gebaut wurde. Fünf Bauarbeiter kamen dabei ums Leben. Es dauerte mehrere Tage, bis sie identifiziert waren. Warum? Weil niemand genau wusste, wer dort arbeitete. Fast 250 Unternehmen und Subunternehmen waren am Bau beteiligt. Verantwortung übernahm niemand. Bis heute haben die Angehörigen der Toten – drei Portugiesen, ein Rumäne und ein Russe – keine Entschädigung erhalten.

Das Beispiel illustriert, wie Unternehmen immer mehr Aufträge an Subunternehmen vergeben, die diese dann an weitere Subunternehmen weitervergeben. Die Unternehmen verdie-

nen gut an den Aufträgen, die Arbeiter:innen am Ende der Kette hingegen erhalten Hungerlöhne und sind gefährlichen Arbeitsbedingungen ausgesetzt. Lohndumping und Ausbeutung durch dieses System der Untervergaben beobachten Gewerkschaften nicht nur im Bau, sondern auch in vielen anderen Branchen. Auch in der Transportbranche, hält Livia Spera fest, Generalsekretärin der Europäischen Transportarbeiter:innen-Förderung ETF, zu der auch der SEV gehört: «Lange Lieferketten und Schichten von Vermittlern erodieren die Arbeitsbedingungen. Wir haben den Missbrauch aufgezeigt – jetzt muss gehandelt werden.»

Gleiche Löhne für gleiche Arbeit!

Missbräuchliche Untervergaben drohen auch in der Verkehrsbranche in der Schweiz. Deshalb ist der SEV mit einer kleinen Delegation an der Demonstration in Strassburg dabei – siehe Bild. SEV-Vizepräsident Pablo Guarino macht deutlich, warum es wichtig ist, dass die Gewerkschaften jetzt zusammenstehen: «Wenn Arbeiterinnen und Arbeiter, die dieselbe Arbeit am selben Ort leisten, nicht dieselben Arbeitsbedingungen haben, führt das zu Lohndumping – und das dürfen wir nicht akzeptieren.»

Die ETF hat gemeinsam mit der Baugewerkschaft EFBWW und der Agrar- und Lebensmittelgewerkschaft EFFAT klare Forderungen auf-

gestellt: Begrenzung von Subunternehmerketten, Verbot von Vermittlungsagenturen bei Entsendungen, Regulierung von Arbeitsintermediären und deutlich mehr Kontrollen. Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten des Europäischen Parlaments (EMPL) hat diese Forderungen aufgenommen und einen eigenen Be-



RODRIGO RIVERO

richt geschrieben: «Umgang mit Unterauftragsketten und der Rolle von Vermittlern zum Schutz der Arbeitnehmerrechte».

Wichtige Abstimmung im EU-Parlament

Zwei Tage nach der Gewerkschaftsdemonstration in Strassburg nimmt das Europäische Parlament den Bericht an. Es sendet damit ein klares politisches Signal an die Europäische Kommis-

sion: Es ist dringend notwendig, im Rahmen des Gesetzes über hochwertige Arbeitsplätze eine ehrgeizige EU-Richtlinie über Untervergaben und Arbeitsvermittlung vorzuschlagen.

Für die ETF bedeutet dies Rückenwind für eine der zentralen sozialpolitischen Baustellen Europas. Der Transportsektor steht exemplarisch für die Risiken unregulierter Subunternehmerketten – aber auch für das Potenzial eines starken, solidarischen europäischen Arbeitsmarkts. Livia Spera unterstreicht, dass die Stimme der Gewerkschaften nicht überhört werden darf: «Untervergaben stehen jetzt auf der politischen Agenda. Wir haben Lösungen präsentiert – nun muss die Kommission liefern.»

Die europäische Gewerkschaftsbewegung sieht die Abstimmung nicht als Abschluss, sondern als Beginn eines notwendigen politischen Kampfes. Denn nur wenn Europa Subunternehmerketten begrenzt, die Arbeitsvermittlung reguliert und Ausbeutung konsequent sanktioniert, kann ein Arbeitsmarkt entstehen, der fair, transparent und sozial gerecht ist.

ETF-Präsident Giorgio Tuti macht deutlich, dass die Gewerkschaften zwar einen Etappensieg gewonnen haben, aber noch nicht am Ziel sind: «Der Weg ist noch lange, aber wir sind bereit, ihn zu gehen – zusammen stark, solidarisch. Und wenn wir dies machen, dann können wir auch gewinnen.»

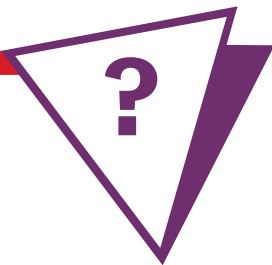


BEGLEITER DER MENSCHHEIT

Omar Cartulano

Es gibt etwas Unfassbares am Mond: ein Band, das uns mit allen verbindet, die vor Jahrhunderten oder gar Jahrtausenden gelebt haben. Denn so, wie er heute über uns steht, zeigte er sich unseren Vorfahren – geheimnisvoll, unerreichbar und doch vertraut.

Heute hatte ich das seltene Glück, einen Moment seiner Schönheit einzufangen, als er über den Denti della Vecchia im Luganer Abendlicht erschien. Vom letzten Schimmer der Sonne berührt stieg er ruhig empor, einsam und doch tröstlich.



QUIZ

Hast du genau gelesen?

- 1. Die Mitglieder des VPT vertreten ...**

 - a. rund einen Drittel des SEV.
 - b. etwa einen Sechstel des SEV.
 - c. Im SEV gibt es nur SBB-Mitarbeitende.
- 2. Die Branchenversammlung Bus wird eine Resolution einreichen, damit ...**

 - a. die Dienstschichten auf 5 Stunden begrenzt werden.
 - b. die Gemeinden an den Endstationen eine angemessene Infrastruktur fördern.
 - c. die Automaten an den Entstationen nur Bioprodukte anbieten.
- 3. Wie viele Unterschriften hatte die Petition des LPV, auf die die SBB reagiert hat?**

 - a. 2026
 - b. 999
 - c. 1001
- 4. Mirco Kläy betreibt den Sport ...**

 - a. brasilianisches Jiu Jitsu
 - b. Aikido
 - c. Muay Thai



So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 17. März 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 **SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat, und die Lösung, verraten wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz aus Nr. 2/2026:
b/b/c/a

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Daniela Roos**, Schänis, Mitglied Sektion LPV Zürich.

AUF DEN SPUREN VON ...

Mirco Kläy, Schiffführer BSG

Sarah Thomas
sarah.thomas@sev-online.ch

Mirco Kläy arbeitet bei der Bielersee Schifffahrtsgesellschaft (BSG), wo er sich nach einer beruflichen Neuorientierung ganz seiner nautischen Karriere widmen kann. Daneben engagiert er sich als Sektionspräsident BSG für den SEV. Zentrale Aspekte der Gewerkschaftsarbeit sind für ihn, die Solidarität untereinander und dass alle, die unzufrieden sind, auch gehört werden.

Nur eine kurze Distanz vom Bahnhof Biel, am Feuerwehrhaus Nidau vorbei, liegt die grosse Werkhalle der Bielersee Schifffahrtsgesellschaft mit einem traumhaften Ausblick auf den Bielersee. Wenn Mirco Kläy nicht auf dem See unterwegs ist, ist diese Werkhalle sein Arbeitsort.

«Nach der Schreinerlehre habe ich jahrelang gerne als Schreinermonteur gearbeitet und habe mich später auch zum eidgenössisch diplomierten technischen Kaufmann weitergebildet», erzählt der erfahrene Schreiner, der nach dieser Zusatzausbildung in einer Schreinerei als Projektleiter tätig war. «Zur Schifffahrt bin ich zufällig gekommen, weil ich für mich gemerkt habe, dass ich nicht bis zur Pensionierung als

Schreiner arbeiten möchte. Auch wenn ich das gerne mache, so fehlte mir beruflich etwas.» Beim Stöbern auf einem Stellenportal stiess er auf die Stelle bei der Bielersee Schifffahrtsgesellschaft, ein Moment, der seine berufliche Laufbahn entscheidend veränderte.

Traumberuf mit Abwechslung und Nähe zu Natur und Wasser

«Ich schätze die Abwechslung, welche nautische Berufe mit sich bringen sehr: Im Sommer mache ich eine nautische Karriere, lerne das Schifffahren und arbeite dort, wo unsere Kundinnen und Kunden ihre Freizeit verbringen. Im Winter kann ich dennoch etwas «schreinern», indem wir den Unterhalt der Schiffe machen.» Für Mirco Kläy ist diese Mischung aus Kundenkontakt und der Nähe zur Natur besonders entscheidend. So sagt er auch, dass diese Kombination einfach schön und für ihn einzigartig ist.

Damit die nautische Berufslaufbahn auch in Zukunft ein Traumberuf bleibt, engagiert sich Mirco Kläy im SEV. «Ich wurde wie fast alle von unserem damaligen Sektionspräsidenten angeworben. Als dieser seine gewerkschaftliche Arbeit beendet hatte, wurde ich als neuer Sektionspräsident vorgeschlagen und ge-



SARAH THOMAS

wählt. Wir sind ein kleiner Betrieb und daher auch eine kleine Sektion. Bei uns im Betrieb sind 90 % SEV-Mitglieder, daher ist alles etwas familiärer. Wichtig ist mir die Solidarität untereinander und dass alle, die unzufrieden sind, gehört werden.» Als Sektionspräsident übernimmt er somit eine wichtige Schnittstelle zwischen Mitgliedern und Gewerkschaft und sorgt dafür, dass Anliegen klar formuliert und auf höherer Ebene vertreten werden. Zudem trägt er Verantwortung dafür, alle Mitglieder der Sektion einzubeziehen, zu informieren, und eine starke, handlungsfähige Sektion zu erhalten.

Auch in seiner Tätigkeit als Sektionspräsident zeigt sich, wie wichtig klare Strukturen und gute Rahmenbedingungen im nautischen Bereich sind. Während sich die Arbeitsbedingungen und -zeiten in vielen Berufen stetig weiterentwickeln, sind diese in der Schifffahrt stets dieselben geblieben. Im Sommer während der Saison heisst das, dass in der Regel an sechs Tagen pro Woche gearbeitet wird. Diese Zeit wird dann dafür im Winter abgebaut, sprich es gibt dann bei genügend Überzeit zum Beispiel eine Viertageswoche oder eine längere Auszeit. Hier sieht Mirco Kläy Verbesserungsbedarf, um dem Fachkräftemangel entgegen-

zuwirken: «Man muss eine nautische Karriere wollen. Wer per Zufall reinstolpert und nicht weiss, ob das passen könnte, zieht in der Regel nach ein paar Saisons weiter.»

Ausgleich an Land

In seiner Freizeit geht er ein- bis zweimal pro Woche ins Muay Thai, wo er sich richtig auspowern kann. Muay Thai ist eine traditionelle thailändische Kampfsportart, die Technik, Kraft und Konzentration vereint. Die Freizeitgestaltung fällt im Winter leichter, da dann wochentags gearbeitet wird. Während der Saison hingegen, mit sechs Arbeitstagen pro Woche und Diensten teils am Abend oder am Wochenende, bleibt nicht gleich viel Zeit für das Kampfsporttraining. Meistens klappt es mit einer anderen grossen Leidenschaft im Sommer besser: Mirco Kläy ist ein leidenschaftlicher Darts-Spieler.

Für die Zukunft hofft er, die Freude am Schifffahren und an der nautischen Tätigkeit zu bewahren. Dann kann er sich gut vorstellen, bis zur Pensionierung auf dem Bielersee zu arbeiten. Sein grosses Ziel: den internen Titel «Kapitän» zu erreichen – eine Auszeichnung der BSG, die erhält, wer alle neun Schiffe fahren kann.

MEHR DOPPELSTOCKZÜGE IM EINSATZ

Timothy Hofmann

