



SEV Nr.4

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



MICHAEL SPAHR

WERTSCHÄTZUNG FÜRS PERSONAL

Sicherheit braucht Präsenz

Editorial von Patrick Kummer,
Vizepräsident SEV



S. 2, 3 und 11

Der öffentliche Verkehr ist rund um die Uhr in Betrieb. Tausende Mitarbeitende sorgen täglich dafür, dass Menschen reisen und Güter transportiert werden. Damit dieses System funktioniert, braucht es vor allem eines: sichere Arbeitsbedingungen für das Personal.

Für viele Kolleginnen und Kollegen gehört der Umgang mit schwierigen Situationen inzwischen zum Arbeitsalltag. Aggressionen, Drohungen oder Übergriffe treffen besonders Mitarbeitende im direkten Kundenkontakt – in Zügen, auf Bahnhöfen, im Busbetrieb, im Tram oder auf dem Schiff. Sicherheit darf aber kein Zufall sein. Wer im öffentlichen Verkehr arbeitet, muss darauf vertrauen können, die Arbeit ohne Unsicherheit und Angst auszuüben.

Deshalb braucht es mehr Personal. Mehr Personal für eine konse-

quente Doppelbegleitung auf Fernverkehrszügen und mehr Personal bei der Transportpolizei. Bessere Präsenz wirkt – sie schützt das Personal und erhöht auch die Sicherheit der Reisenden.

Sicherheit bedeutet aber mehr als Schutz vor Gewalt. Auch die Arbeitsbedingungen sind entscheidend. Schicht- und Tourenarbeit gehört zum Alltag vieler Kolleginnen und Kollegen im öffentlichen Verkehr. Unregelmässige Arbeitszeiten, Nacht- und Wochenendarbeit belasten Gesundheit und Privatleben. Wer rund um die Uhr für einen funktionierenden Verkehr sorgt, braucht wertschätzende Arbeitsbedingungen und eine angemessene Anerkennung für diese Belastung.

Zur Sicherheit gehört auch die funktionierende Versorgung der Schweiz. Der Güterverkehr auf der Schiene ist ein zentraler Teil dieser

Grundversorgung. Er sorgt dafür, dass Waren zuverlässig transportiert werden und entlastet gleichzeitig Strassen und Umwelt. Der geplante Abbau bei SBB Cargo schwächt dieses System und gefährdet wertvolles Know-how. Ein starker Güterverkehr auf der Schiene ist aber nicht nur eine wirtschaftliche Frage, sondern ein strategischer Beitrag zur Versorgungssicherheit unseres Landes. Wer den Güterverkehr schwächt, schwächt auch die Schweiz.

Ein sicherer und zuverlässiger öffentlicher Verkehr muss für die Schweiz von grösster Bedeutung sein: dafür braucht es genügend Personal, sichere Arbeitsbedingungen und einen starken Güterverkehr auf der Schiene. Die Unternehmen sind gefordert. Aber auch die Politik muss bereit sein, die nötige Finanzierung konsequent bereitzustellen.

Berufliche Vorsorge

Wie geht es den Pensionskassen des öffentlichen Verkehrs?

2

Bundespolitik

Was bedeuten die Beschlüsse in der Frühlingssession verkehrspolitisch?

3

Sicherheit

Warum bedrückt der Brandanschlag von Kerzers das Buspersonal besonders?

5

Rekorde bei der SBB

2025 waren täglich 1,43 Mio. Reisende mit der SBB unterwegs – so viele wie noch nie, und so pünktlich wie noch nie. Die SBB schrieb einen Gewinn von fast einer halbe Milliarde Franken. «Hinter dem Erfolg der SBB stehen die Mitarbeitenden, die den Betrieb rund um die Uhr sicherstellen und für die hohe Qualität des Bahnangebots, für die guten Pünktlichkeitswerte und für die hohe Kundenzufriedenheit sorgen», sagt Patrick Kummer, Vizepräsident des SEV. «Das Jahresergebnis mit einem Gewinn von 496 Millionen und einer Rekordzahl an Reisenden verpflichtet: Das Personal braucht konkrete Verbesserungen bei den Zulagen in der Schicht- und Tourenarbeit.» Leider will SBB Cargo weiterhin Personal beim Güterverkehr abbauen. Dagegen wehrt sich der SEV vehement.

Gute Zahlen bei der Swiss

Die Swiss schreibt auch 2025 gute Zahlen: Der operative Gewinn beträgt 502,2 Mio. Franken, der Umsatz 5,5 Mrd. Franken. Die Swiss bleibt damit eine der rentabelsten Fluggesellschaften und die Cash-Cow der Lufthansa-Gruppe. «Trotz schwieriger Zeiten ist es der Swiss mit ihren engagierten Mitarbeitenden erneut gelungen, ein für die Branche ausserordentlich gutes Resultat zu erzielen», freut sich Philipp Hadorn, Präsident der Bodenpersonal-Gewerkschaft SEV-GATA. «Doch um erfolgreich zu bleiben, muss die Swiss ihre nachhaltig gute finanzielle Entwicklung zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen nutzen und dem Erhalt der Fachkräfte jetzt besonderes Augenmerk widmen. Berechtigterweise haben die Mitarbeitenden hohe Erwartungen an die laufenden GAV-Verhandlungen!»

Bus-Streik in Winterthur

Am 3. März haben die Kolleg:innen von Stadtbus Winterthur einen Warnstreik durchgeführt. Seit Jahren beklagen sie sich über schlechte Arbeitsbedingungen und unfaire Entlöhnungen. Die zuständige Gewerkschaft VPOD wirft dem Unternehmen vor, sogenannte Ersatzdienstregeln zu missbrauchen. Das verantwortliche Stadtratsmitglied hat sich bis Redaktionsschluss dieser Zeitung geweigert, auf die Anliegen des Personals einzugehen. Der SEV solidarisiert sich mit dem Buspersonal in Winterthur.



Aroldo Cambi sprach an der letzten Sektionskonferenz in Bern über die aktuelle Situation bei den Pensionskassen.

PENSIONS KasSEN

«Überschüsse gehören den Versicherten»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Das Personal der SBB ist in der Pensionskasse SBB versichert, das Personal von rund 50 konzessionierten Transportunternehmungen bei der Sammelstiftung Symova. In den Stiftungsräten beider Vorsorgeeinrichtungen sitzen Vertreterinnen und Vertreter des SEV, um die Interessen der Arbeitnehmenden zu vertreten. SEV-Finanzverwalter Aroldo Cambi ist Vizepräsident beider Stiftungsräte. Ein Gespräch.

Im Moment hat man das Gefühl, wir befinden uns in einer globalen Dauerkrise: neue Kriegshandlungen im Nahen Osten, steigende Ölpreise – und damit auch Turbulenzen an den Finanzmärkten. Das schlägt ja oft direkt auf die Pensionskassen durch. Du bist Vizepräsident der Stiftungsräte beider grossen Vorsorgeeinrichtungen des öffentlichen Verkehrs. Aroldo, hast du im Moment schlaflose Nächte?

Ich habe keine schlaflosen Nächte. Grundsätzlich ist die Lage der Schweizer Pensionskassen gut bis sehr gut. Einzelne Schockereignisse, wie jetzt dieser erneute Kriegsausbruch, führen zwar jeweils zu kurzfristigen, heftigen Marktreaktionen, aber historisch gesehen erholen sich die Märkte meist rasch wieder. Das war beim Ausbruch des Kriegs in der Ukraine vor vier Jahren so, und sogar bei der Covidpandemie. Was uns jedoch strukturell belastet, ist das erneut tiefe Zinsniveau. Pensionskassen müssen aus Sicherheits- und Stabilitätsgründen einen Drittel bis die Hälfte ihres Vermögens in risikoarmen bzw. festverzinslichen Anlagen halten. Diese bringen bei tiefen Zinsen kaum Ertrag – und das ist langfristig herausfordernder als jeder kurzfristige geopolitische Schock.

Könnten die Kassen denn nicht einfach die Strategie ändern und stärker auf Immo-

lien oder Aktien setzen, wo die Renditen im Moment höher sind?

Eine gute Strategie bleibt auch in schlechten Zeiten eine gute Strategie. Man macht nur kleine Anpassungen innerhalb fest definierter Bandbreiten. Immobilien und Aktien sind langfristig attraktiv, aber sie sind eben auch volatil. Das heisst, dass Kurse, Preise oder Märkte dort stärker, schneller und unvorhersehbarer schwanken. Gerade während Krisen versucht man zuerst, Cashflows zu sichern: also stabile Mieterträge, Zinsen, Dividenden. Aber es gibt Grenzen. Diversifikation bleibt das A und O, damit Schwankungen abgefedert werden. Dazu kommt der Herdentrieb: Kaum ein Gremium wagt radikale Schritte, die ausserhalb des allgemeinen Marktverhaltens stehen würden.

Kommen wir zu unseren grossen Pensionskassen. Der SEV ist sowohl in der PK SBB als auch in der Sammelstiftung Symova vertreten. Bei der Symova ist zuletzt einiges passiert. Was läuft dort?

Die Symova hat in den letzten 15 Jahren eine richtige Erfolgsgeschichte hingelegt: stets überdurchschnittliche Renditen, dank einer griffigen Strategie mit dem richtigen Rendite-Risikoprofil. Dank dieser Entwicklung konnten wir ein Beteiligungsmodell einführen, das dieses Jahr erstmals operativ angewendet wurde. Das Modell erlaubt es, bei sehr guten Resultaten einen Teil der Überschüsse als höhere Verzinsung oder Rentenzuschüsse auszuschütten. Im 2025 gab es teils über vier Prozent Verzinsung für die Versicherten sowie spürbare Zuschläge für die Rentnerinnen und Rentner.

Was steckt genau hinter diesem Beteiligungsmodell?

Früher wurde jährlich ad hoc diskutiert: «Geben wir 2 Prozent Zins, oder 3? Und Rentenzuschüsse – ja oder nein?» Das war wenig systematisch. Mit dem Beteiligungsmodell haben wir eine klare, transparente Grundlage: Deckungsgrad, Performance und – je nach Situation – die

Teuerung bestimmen, was maximal ausgeschüttet werden kann. Der Spielraum des Stiftungsrats ist kleiner, aber die Fairness und Berechenbarkeit sind grösser.

Als Vertreter der Arbeitnehmenden musst du die Arbeitgebervertretung im Stiftungsrat für dieses Beteiligungsmodell gewinnen. Musstest du viel Überzeugungsarbeit leisten?

Nein, ich hatte den Vorteil, dass ich dieses Modell aus der PK SBB bereits kannte. In der Symova wurde die Idee gut aufgenommen. Die Arbeitgeber- und die Arbeitnehmendenseite zogen beide am gleichen Strick. Wir hatten inhaltliche Diskussionen, aber im Grundsatz waren alle überzeugt: Überschüsse gehören den Versicherten – nicht permanent dem Trezor der Pensionskasse.

Das klingt auf den ersten Blick gut für die Versicherten. Aber steigt dadurch nicht das Risiko, dass in schlechten Zeiten plötzlich Geld fehlt?

Nur, wenn man masslos ausschütten würde. Das tun wir nicht. Wenn wir zum Beispiel 7 % Performance haben, schütten wir vielleicht 4–5 % aus. Der Rest stärkt den Deckungsgrad. Es ist eine Gratwanderung, aber eine kontrollierte. Wichtig ist: Überschüsse über Jahrzehnte einfach zu horten – das wäre nicht fair gegenüber den bestehenden Versicherten.

Zum Schluss: Nicht alle Transportunternehmungen sind in der Symova dabei. Wie offen ist die Symova, weitere Transportunternehmungen aufzunehmen?

Sehr offen. Die Symova ist finanziell, organisatorisch und personell stark aufgestellt. Ich empfehle sie oft kleineren und mittleren Betrieben, vor allem wenn deren eigene Pensionskasse teuer ist oder die Anlagestrategie nicht wünschensgemäss fruchtet. Ein Wechsel ist grundsätzlich problemlos innerhalb kurzer Zeit möglich – und für manche Unternehmen ein echter Gewinn.

ENTLASTUNGSPAKET 27

RPV-Kürzungen abgewendet, Kostendruck bleibt

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

In der Frühlingssession haben National- und Ständerat einschneidende Kürzungen im öffentlichen Verkehr für die nächsten drei Jahre beschlossen. Mit dem Entlastungspaket 27 (EP27) wollte der Bundesrat beim regionalen Personenverkehr (RPV), bei der Elektrifizierung bzw. Dekarbonisierung der Fahrzeuge, beim internationalen Schienenpersonenverkehr (IPV) wie auch beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) massiv sparen. Die Kürzungen im RPV konnten zwar verhindert werden, trotzdem bleiben die Gelder knapp und der Spardruck hoch.

Mittwoch, 4. März, 6.45 Uhr, Bundesplatz Bern: Rund ein Dutzend SEV-Mitglieder versammelten sich und überreichen den National- und Ständeratsmitgliedern goldene Schokolade-Fünfliber und einen Flyer mit dem Aufruf, gegen Kürzungen im RPV zu stimmen. Zwei Stunden später beschliesst der Nationalrat, auf die im EP27 vorgeschlagenen Kürzungen zu verzichten. Die Vorlage geht zwischen Nationalrat und Ständerat hin und her. Schliesslich beschliessen beide Räte, weitgehend auf Kürzungen zu verzichten. Das vom Bundesrat vorgeschlagene EP27 sah Kürzungen beim öV von jährlich bis 400 Mio. Franken vor. Kürzungen in diesem Umfang haben zwangsläufig grosse negative Auswirkungen auf den öV. Die gekürzten Gelder können von den Transportunternehmen (TU) und den

Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) unmöglich kompensiert werden. Mittelkürzungen bedeuten Angebotsreduktionen besonders in ländlichen Regionen und Vernachlässigung der Bahninfrastruktur. Beides schadet dem öV langfristig. Das Parlament hat zwar letztlich jährliche Kürzungen beim öV von rund 200 Mio. Franken beschlossen, aber auf Kürzungen beim RPV verzichtet und die Kürzungen beim BIF halbiert. Um das geplante und bereits publizierte RPV-Angebot zu fahren, bleiben die gesprochenen Gelder jedoch knapp, obwohl das Parlament die jährlichen Abgeltungen für die nächsten drei Jahre um rund 60 Mio. Franken erhöht hat. Denn mit der Erhöhung wird lediglich ein Drittel des Fehlbetrags zwischen den bereitgestellten Mitteln für die Abgeltungen des RPV und dem 2024 vom BAV geschätzten Abgeltungsbedarf für 2026 bis 2028 kompensiert. Statt 3,85 Mia. Franken sind nur 3,55 Mia. Franken budgetiert. Es droht also weiterhin eine Finanzierungslücke beim RPV. Hinzu kommen noch 40 Mio. jährlich, die fehlen, weil National- und Ständerat die Rückerstattung der Mineralölsteuer für Transportunternehmungen vorzeitig gestrichen haben. Um die Klimaziele zu erreichen, übernimmt der Bund bei der Anschaffung von Fahrzeugen mit fossilfreien Antriebssystemen im RPV einen Teil der Mehrkosten. Doch diese Förderung wird jetzt mit der vorzeitigen Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung für TU im RPV gegenfinanziert. Die TU sind also schon jetzt mit Mehrkosten konfrontiert, statt erst ab 2030.



Schokolade-Fünfliber-Aktion vor dem Bundeshaus, um gegen Kürzungen im RPV zu kämpfen.

Für den SEV ist klar, der Kostenruck im RPV wird anhalten. «Wir sind zwar erleichtert, dass das Parlament einen Teil der Kürzungsvorschläge des Bundesrates korrigiert hat. Doch wir sehen, dass der Spardruck damit auf längere Sicht nicht vom Tisch ist», kommentiert SEV-Präsident Matthias Hartwich. «Dieser Druck darf nicht auf das Personal abgewälzt werden, das heute schon am Anschlag ist. Steigt der Kostensenkungsdruck im öV, muss die Politik Verantwortung für ihre Entscheidungen übernehmen und entweder darauf verzichten, das Angebot weiter auszubauen, oder die Tarife erhöhen. Beides ist schlecht für die dringend nötige ökologische und soziale Verkehrswende. Für uns ist klar: Wer beim Personal zu sparen versucht, riskiert den sozialen Frieden und provoziert massive Konflikte in unserer Branche.»

Weitere Kürzungen im öV

Erst 2024 hat die Stimmbevölkerung mit der Annahme des revidierten CO₂-Gesetzes die Anschubfinanzierung für den grenzüberschreitenden Personenverkehr (Nachtzüge) gutgeheissen. Parlament und Bundesrat haben nun beschlossen diese Förderung faktisch zu streichen. Es geht um jährlich rund 20 Mio. Franken, die nun fehlen, um das Angebot von Nachtzügen auszubauen. «Der SEV steht grundsätzlich hinter einem nachhaltigen Angebot von Nachtzügen. Nachhaltig bedeutet für uns aber auch, dass genug Mittel da sind, um das Personal angemessen zu entlohnen, das die Nachtzüge betreut. Fehlt Geld, droht Lohndumping beim

Personal. Und das wollen wir nicht», sagt Matthias Hartwich. Gekürzt werden die Beiträge für den BIF und für den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF). Beim BIF hat das Parlament die vom Bundesrat vorgeschlagenen Kürzungen um zwei Drittel reduziert: Statt 600 Mio. Franken werden in den nächsten drei Jahren 200 Mio. Franken weniger in den BIF einbezahlt. Kurzfristig mag diese Kürzung verkraftbar erscheinen, doch langfristig muss der BIF fnachhaltig finanziert sein. «Es darf nicht sein, dass es plötzlich zu wenig Geld für den Substanzerhalt der Infrastruktur hat. Wir dürfen nicht riskieren, dass wir in der Schweiz Verhältnisse vorfinden wie in Deutschland, wo die Instandhaltung der Infrastruktur wegen des Kostendrucks jahrelang auf der Strecke geblieben ist und man auf Substanz gefahren ist, mit den bekannten katastrophalen Folgen», sagt Matthias Hartwich. Bei Redaktionsschluss der Zeitung war noch offen, ob es ein Referendum gegen das EP27 geben wird. Dieses wäre für die Anliegen des SEV riskant, denn nur Kürzungen, die auch eine Gesetzesänderung erfordern, unterlägen einem allfälligen Referendum. Die RPV-Gelder oder die Einzahlungen in den BIF gehören nicht dazu. Sie gehören zu den ungebundenen Ausgaben, über die Bundesrat und Parlament im Budget selbstständig entscheiden. Der SEV befürchtet deshalb, dass das Parlament bei einem erfolgreichen Referendum massiv bei den ungebundenen Ausgaben kürzen würde. Das könnte zu drastischen Kürzungen beim RPV und beim BIF führen.



Der Ständerat ist am 19. März seiner vorberatenden Sozialkommission gefolgt und hat sich erneut dafür ausgesprochen, die **13. AHV-Rente mit einer Mischung aus Lohnbeiträgen und der Mehrwertsteuer dauerhaft zu finanzieren**. Der SGB «unterstützt diese solide und sozial ausgewogene Finanzierung. Höhere Lohnbeiträge sind für die Arbeitgeber problemlos tragbar, denn die Lohnbeiträge sind für sie seit 2021 stark gesunken», schreibt SGB. «Wer die 13. AHV-Rente nicht dauerhaft finanzieren will, will das Rentenalter erhöhen.»

Bisher kann ein **GAV-Mindestlohn** nicht allgemeinverbindlich erklärt werden, wenn er niedriger ist als ein **kantonaler Mindestlohn**. Nach dem Nationalrat will dies auch der Ständerat ändern. Er sieht zwar einen Besitzstand für schon bestehende kantonale Mindestlöhne vor, doch würden diese eingefroren und von der Teuerung entwertet. «Die Übersteuerung kantonalen Mindestlöhne verletzt Verfassung und Föderalismus und schwächt den Lohnschutz vor der Europa-Abstimmung», schreibt der SGB. Er werde das «mit aller Kraft» bekämpfen.



Der Ständerat entschied für die Arbeitenden bei der AHV, aber gegen sie beim Mindestlohn.

PHILIPP HADORN antwortet

Inakzeptable LSVA-Rabatte

Der Nationalrat hat am 9. März für elektrisch angetriebene Lastwagen grosszügige Rabatte bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) beschlossen: 100 % in den Jahren 2029–2030, 70 % 2031, 50 % 2023, 30 % 2033, 20 % 2034, 10 % 2035. Was sagt der SEV dazu?

Auch wenn E-Lastwagen ökologischer sind als Diesel-Lkw, ist das ein Fehlentscheid, den der Ständerat korrigieren muss. Statt die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu fördern, werden E-Lastwagen gefördert. Diese Rabatte schaden Unternehmen wie SBB Cargo substanziell und verschärfen die aktuelle Krise der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs: Bei diesem ist der Bahnanteil zwischen 2022 und 2024 von 72,9 % auf 70,3 % gesunken. 2024 haben 960 000 Lkw die Alpen durchquert, 44 000 mehr als 2023 und 310 000 mehr als das gesetzliche Verlagerungsziel von 650 000 pro Jahr. Nun will der Nationalrat die LSVA noch zur Dekarbonisierung der Lkw zweckentfremden.

Der SEV fordert vom Ständerat, dass er die E-Lastwagen schon ab 2027 in die LSVA integriert und die Rabatte kürzt, damit die LSVA ihren Verlagerungszweck erreicht und die Zahl der Lastwagenfahrten abnimmt statt zunimmt. Weiter fordert der SEV vom Parlament, dass es bei der LSVA-Tarifierung die Maximalbeiträge gemäss Bedingungen des Landverkehrsabkommens mit der EU ab 2027 ausschöpft, sowie eine regelmässige Anpassung der LSVA an die Teuerung. Die Erhöhung und Ausweitung der LSVA trägt auch zur nachhaltigen Finanzierung der Bahninfrastruktur bei. Das Preisverhältnis zwischen Schiene und Strasse muss nachhaltig zugunsten des Schienengüterverkehrs verbessert werden, damit dieser langfristig bestehen kann. Nur wenn es gelingt, das Prinzip der Kostenwahrheit durchzusetzen, kann der strukturelle Kostennachteil der Schiene ausgeglichen werden. Philipp Hadorn ist Gewerkschaftssekretär des SEV. Hast du Fragen an ihn oder an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

NEUE BAR

Viermal Ja

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die SEV-Mitglieder beim Personenverkehr SBB, die von den vier neuen bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) betroffen sind, erhalten vom SEV demnächst die Unterlagen zum Abstimmen über die BAR ihrer Berufskategorie. Je ein Vertreter der vier betroffenen Berufskategorien, die in der zehnköpfigen Verhandlungsdelegation des SEV mitverhandelt haben, nehmen hier Stellung zum Verhandlungsergebnis für ihre Berufskategorie. (Die Statements sind leicht gekürzt, integrale Texte unter sev-online.ch.)



Vom Rangierpersonal beantwortet **Christof Brühlhart** unsere Fragen. Er ist Vizepräsident des RPV Winterthur-Schaffhausen.



Vom Reinigungspersonal nimmt **Juan José Colomer** Stellung. Er gehört dem Vorstand des RPV Zürich an.

Was sind positive Verhandlungsergebnisse für eure Berufskategorien Cleaning und Rangier?

J. J. Colomer: Der grösste Erfolg für mich ist die Festlegung der Mindestruhezeit auf 11 Stunden sowie die Beschränkung der Nacharbeit auf maximal 5 Tage hintereinander.

C. Brühlhart: Die rollierende Wocheneinteilung, durchgehende Schichten und die 11-Stunden-Regel.

Was sind negative Punkte?

C. Brühlhart: Die genaue Umsetzung vor allem an kleineren Standorten könnte sehr herausfordernd werden.

J. J. Colomer: Ich bin skeptisch gegenüber

dem Wunsch/Präferenz-System, dass die Wünsche umgesetzt werden. Aus diesem Grund hoffe ich, dass aus dem Wunschsystem nicht ein Frustrationssystem wird.

Überwiegt für eure Berufskategorien das Positive oder das Negative?

C. Brühlhart: Ich denke, wenn das neue System richtig und sinnvoll umgesetzt wird, ist es besser als das alte.

J. J. Colomer: Für die Clean-Mitarbeitenden gibt es aus meiner Sicht mehr positive als negative Punkte in der neuen BAR.

Eure Gesamtbeurteilung?

C. Brühlhart: Wir haben einige gute Pflöcke eingeschlagen, aber es ist wichtig, sie richtig umzusetzen, damit es keine Schlupflöcher gibt.

J. J. Colomer: Seitens Clean war eine neue BAR dringend nötig, weil wir aktuell mit veralteten Regelungen arbeiten, z. B. was die Kommunikationsfristen der Monateinteilung und der Jahreseinteilung betrifft, welche 2013 festgelegt und bis heute nicht geändert wurden. Mit der Erneuerung der BAR Clean und der Integration der neuen Kommunikationsfristen sind diese für die Clean-Mitarbeitenden wieder aktualisiert und im Einklang mit den neuen Zeiten, die auf uns zukommen. Für die Balance zwischen Privat- und Berufsleben, die in unserem Beruf durch die Schichtarbeit erschwert wird, ist dies ein kleiner Schritt nach vorne, auch wenn ich mir bewusst bin, dass es noch viel Verbesserungspotenzial gibt.

Eure Abstimmungsempfehlung?

J. J. Colomer: Ich empfehle meinen Kolleginnen und Kollegen ein klares Ja.

C. Brühlhart: Ich empfehle ein Ja, da ein Nein verheerend bis katastrophal wäre.



Christoph Erker, Co-Resortleiter Personenverkehr im Unterverband LPV, sagt als Lokpersonalvertreter:

«Seit dem Abschluss der BAR-Verhandlungen wird die

neue BAR heiss diskutiert und hat einiges an Kontroversen ausgelöst. Beginnend mit der Einteilungsphilosophie. Diese hat Positives als auch Negatives. Positiv ist, dass wir Leitplanken für das neue System setzen konnten und diese bei genauer Betrachtung strikter sind als zuvor. Die Rotationen können persönlich beeinflusst und jährlich verändert werden. Die Schichtlagen sind über das ganze Jahr fix, viele Vorlieben können eingestellt werden und die Fristen für Monats- und Tageseinteilung sind weiter in der Zukunft als bisher.

Unabhängig von der Einteilungsphilosophie machen folgende fünf positiven Punkte die neuen BAR aus:

1. Die Freitage an den Weihnachts- und Neujahrsfeiertagen sind im Jahr vorher bereits bekannt, so kann endlich früh geplant werden und nicht erst kurz vor Fahrplanwechsel.

2. Die Arbeitsschicht dauert künftig maximal 10,5 Stunden, wir haben eine halbe Stunde für uns gewonnen.

3. Neben-Arbeitsunterbrechungen müssen zukünftig grundsätzlich an Orten stattfinden, an denen eine nicht öffentliche sanitäre Anlage erreichbar ist.

4. Selbst die umstrittene Einsatzvorbereitungszeit hat den Vorteil, dass nun ganze 20 Minuten anerkannt werden und die 16 Minuten stets en bloc stattfinden.

5. Verständigungsfristen und diverse andere Regeln werden in die BAR überführt und neu verhandelt.

Die umstrittensten Punkte der neuen BAR haben mit der Einsatzvorbereitung und der Einteilungsphilosophie zu tun. Die 4 Minuten zu Dienstbeginn sind knapp, aber ausreichend. Die grossen Arbeiten werden pauschal abgegolten und in der Tour geplant, sollte dies nicht möglich sein, rutschen diese an den Schluss. Selbstverständlich bleibt es uns frei, wann wir diese Arbeiten erledigen.

Die bekannten Rotationen, welche wir die letzten Jahre hatten, fallen weg zugunsten einer individuellen Jahresrotation. Diese kommt nun jedes Jahr neu am 15. November. Da die Eingabe von Ferien bereits Mitte Jahr beginnt, können somit die Ferien nicht mehr gleich günstig gesetzt werden wie bis anhin.

Würde die neue BAR nicht angenommen, bliebe die jetzige BAR bestehen und die Einteilungsphilosophie würde trotzdem umgesetzt.

Die fünf positiven Punkte plus die Möglichkeit, die eigenen Vorlieben besser einbringen zu können, sind meine Punkte, um die BAR anzunehmen.»



Ralph Kessler, Zentralpräsident des Unterverbands ZPV, sagt als Vertreter des Kundenbegleitpersonals:

«(...) Bei den SBB standen die Verhandlungen von An-

fang an unter dem Zeichen «Sparen». So wollten die SBB beispielsweise bestehende Regelungen bei der maximalen, unterbrochenen Arbeitszeit von heute 4 ½ auf 5 Stunden erhöhen.

Die Verhandlungen beinhalteten auch die Regelungen für das neue Einteilungsprogramm IVU.rail, welches sich in den neuen BAR unter dem Titel «Einteilungsphilosophie» widerspiegelt. Auch hier wollten die SBB eine möglichst grosse Flexibilität des Personals haben und Monats- und Tagesplanungen möglichst am effektiven Bedarf abbilden. Dies hätte dazu geführt, dass das Personal in gewissen Monaten mehr als 6 Tage am Stück und mit weniger als 9 arbeitsfreien Tagen pro Monat eingeteilt worden wäre. Solche Ideen sind in der heutigen Zeit, wo das Personal so hohen physischen und psychischen Belastungen ausgesetzt ist, schlicht nicht nachvollziehbar. Im aktuellen GAV der SBB (Anhang 4 Ziffer 2) ist klar vermerkt, dass auch für das unregelmässig arbeitende Personal gleichwertige Lösungen analog einer 5-Tage-Woche zu realisieren sind. Leider hilft uns hier das Arbeitszeitgesetz (AZG) und die dazugehörige Verordnung auch nicht: Das AZG lässt beispielsweise 13 Arbeitstage am Stück zu – in der heutigen Zeit schlicht unvorstellbar!

So konnten wir die volle Flexibilität der SBB entsprechend eingrenzen, indem maximal 6 Arbeitstage am Stück eingeteilt werden dürfen, sofern die entsprechende Präferenz im System hinterlegt ist. Ebenfalls sollen als Zielwert mindestens 9 arbeitsfreie Tage pro Monat eingeteilt werden. Die maximale Dienstschicht ist auf 11 Stunden begrenzt – Ausnahmen gibt es im internationalen Verkehr sowie für Fantransporte.

Verhandlungen sind immer ein Geben und Nehmen: Grossmehrheitlich konnten wir aktuell geltende Regelungen in die neuen BAR überführen und auch mit der neuen Einteilungsphilosophie klare Regelungen und Grenzwerte mit entsprechenden Fristen in der Einteilung definieren. Der grösste Vorteil ergibt sich für die SBB ganz klar aus den neuen Regeln für Nebenarbeiten. Hingegen gibt es neu einen Selbstlerntag zur Vorbereitung auf die periodische Prüfung gemäss ZSTEBV, der alle 5 Jahre einmal gewährt wird.

Mit der SBB wurde vereinbart, dass bezüglich Doppelbegleitungen, Schlusskontrollen bei Doppelstockzügen und Teilzeitmodellen neue Regelungen ausgearbeitet werden sollen. Und darunter verstehen wir nicht, die heutigen teilweise unbefriedigenden Zustände einfach niederzuschreiben!

Die Mitglieder der Verhandlungsdelegation SEV-ZPV sind klar der Meinung, bei den BAR-Verhandlungen unter der aktuellen Lage der SBB das Maximum für die Mitarbeitenden der Kundenbegleitungen herausgeholt zu haben, und empfehlen euch daher, das Resultat anzunehmen.»

LINK ZUM RECHT

Mein Vorsorgeausweis



Rechtsschutzteam SEV

Die berufliche Vorsorge – auch zweite Säule der Altersvorsorge genannt – basiert auf dem Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG). Zusammen mit der AHV (als erste Säule) soll sie sicherstellen, dass man nach der Pensionierung rund 60 Prozent des letzten Einkommens zur Verfügung hat. Der Vorsorgeausweis gibt Auskunft darüber, wie nahe der oder die Versicherte diesem Ziel aktuell kommt. Er ist keine rechtsverbindliche Zusicherung, sondern eine Information basierend auf dem aktuellen Stand und den geltenden Reglementen der Pensionskasse. Zuerst einmal: **Grundlage der beruflichen Vorsorge ist der versicherte Lohn.** Es ist nicht der gesamte Lohn, der in der Pensionskasse versichert ist. Vom Jahreslohn wird ein sogenannter Koordinationsabzug abgezogen. Das ist der Betrag, der schon von der AHV versichert ist. Dieser beträgt für das Jahr 2026 26 460 Franken. Der verbleibende Teil (der sogenannte versicherte Lohn) bildet die Basis für die Berechnung der Beiträge und der späteren Leistungen. Gerade bei Teilzeitpensen kann dieser Abzug deutliche Auswirkungen haben. Ein Blick auf diesen Abschnitt lohnt sich deshalb besonders.

Das Altersguthaben

Im Zentrum des Vorsorgeausweises steht das Altersguthaben. Das ist das Kapital, das im Laufe des Berufs-

lebens angespart wird. Es setzt sich aus den Beiträgen von dir und deinem Arbeitgeber sowie aus Zinsen zusammen. Der Sparbeitrag – also der Teil der Beiträge, der der Altersvorsorge dient – fliesst direkt in dein persönliches Altersguthaben und bestimmt massgeblich dessen Höhe. Zusätzlich werden sogenannte Risikobeiträge erhoben. Diese finanzieren die versicherten Leistungen im Falle einer Invalidität oder bei Tod. Ein Teil der Beiträge wird zudem zur Deckung der Verwaltungskosten der Pensionskasse verwendet. Auch frühere Freizügigkeitsleistungen (von früheren Anstellungen) sind Teil des Altersguthabens. Mit zunehmendem Alter steigen die Sparbeiträge. Entsprechend wächst das Altersguthaben in den letzten Berufsjahren meist schneller.

Die voraussichtliche Altersrente

Der Vorsorgeausweis zeigt eine Hochrechnung vom aktuell vorhandenen Altersguthaben sowie den zukünftigen Altersgutschriften – unter der Annahme, dass sich weder Lohn noch Beschäftigungsgrad verändern. Das projizierte Altersguthaben wird entweder mit oder ohne Zinsen angegeben. Der Projektionszinssatz ist eine Annahme. Mit dem Umwandlungszins wird das Altersguthaben in eine jährliche Altersrente umgewandelt. Wie gesagt: Diese Zahl ist eine Hochrechnung. Sie geht davon aus, dass Lohn, Zinssatz und Umwandlungssatz unverändert bleiben. Veränderungen im Erwerbsverlauf oder Anpassungen im Reglement der Pensionskasse können das Resultat beeinflussen.

Absicherung bei Invalidität und Tod

Der Vorsorgeausweis informiert nicht nur über die Altersleistungen. Er zeigt auch, wie du und deine Angehörigen abgesichert sind, falls etwas Unvorhergesehenes geschieht. Ausgewiesen sind in der Regel:

- **die Invalidenrente bei Erwerbsunfähigkeit**
- **Leistungen für Ehepartner:innen oder eingetragene Partner:innen im Todesfall**
- **Kinderrenten**

Freiwillige Einkäufe – eine Option mit Wirkung

Viele Versicherte verfügen über Einkaufsmöglichkeiten in die Pensionskasse. Freiwillige Einzahlungen können die spätere Rente erhöhen und sind gleichzeitig steuerlich abzugsfähig. Ob und wann ein Einkauf sinnvoll ist, hängt von der persönlichen Situation ab und sollte sorgfältig geprüft werden.

Fazit: Ein kurzer Check lohnt sich

Der Vorsorgeausweis ist keine komplizierte Verwaltungsunterlage, sondern eine wertvolle Standortbestimmung. Er zeigt, wo du heute stehst und welche Leistungen du im Alter erwarten kannst. Es lohnt sich daher, einmal im Jahr folgende Fragen zu stellen:

- **Ist mein versicherter Lohn korrekt ausgewiesen?**
- **Entwickelt sich mein Altersguthaben wie erwartet?**
- **Reicht die prognostizierte Rente voraussichtlich für meinen gewünschten Lebensstandard?**

Wer seinen Vorsorgeausweis versteht, verschafft sich einen Überblick – und kann frühzeitig die richtigen Weichen für die eigene Zukunft stellen.

POSTAUTOBRAND IN KERZERS

«Die Sicherheit kommt zuerst»

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Der Brandanschlag von Kerzers hat sechs Menschenleben gefordert und fünf weitere Personen verletzt. Unter den Toten befindet sich auch der Chauffeur des Postautos, ein 63-jähriger Mann portugiesischer Herkunft. Der traurige Vorfall rückt einmal mehr die Frage der Sicherheit der Busfahrerinnen und Busfahrer ins Zentrum. Gilbert D'Alessandro, Busfahrer bei den Freiburgischen Verkehrsbetrieben (TPF) und Zentralpräsident des VPT, spricht über seine Gedanken und fordert konkrete Massnahmen.

Am 10. März wurde in Kerzers im freiburgischen Seeland ein Postauto von einem psychisch labilen Täter in Brand gesetzt. Sechs Menschen kamen ums Leben, weitere Personen wurden zum Teil schwer verletzt. Die Betroffenheit ist gross: unter Kolleginnen und Kollegen, bei den Familien und auch bei den Fahrgästen. Gilbert D'Alessandro, wie hast du die Tragödie erlebt – und was bedeutet sie für den Beruf?

Es ist ein tiefer Schock. Unsere Gedanken sind zuerst bei den Opfern, beim verstorbenen Kollegen, bei seinen Angehörigen und bei den Fahrgästen. Die ganze Verkehrsbranche ist erschüttert. Viele Fahrerinnen und Fahrer haben ihre Arbeit mit grosser Betroffenheit und mit einer gewissen Angst wieder aufgenommen. Gleichzeitig kam auch ein Gefühl der Ohnmacht auf: Wie konnte so etwas passieren? Hätte dieser Vorfall verhindert werden können? Müssen wir die Sicherheit einfach dem Zufall überlassen?

Handelt es sich um ein aussergewöhnliches Ereignis?

Ja. Was in Kerzers passiert ist, ist extrem – und wir hoffen, dass es ein Einzelfall bleibt. Ver-

gleichbar ist höchstens die Geiselnahme in einem Zug in Essert-sous-Champvent in der Nähe von Yverdon vor zwei Jahren. Aber Gewalt hat viele Formen. Zwischen solchen extremen Ereignissen und dem Alltag gibt es eine Verbindung: verbale Angriffe, Drohungen, Aggressionen zwischen Fahrgästen oder gegen das Personal gehören leider immer mehr zu unserem Alltag. Auch wenn viele Vorfälle glimpflich ausgehen, hinterlassen sie Spuren. Nach einer Aggression bleibt oft ein Trauma zurück.

Wird mit der Sicherheit im öffentlichen Verkehr unterschiedlich umgegangen?

Ja. Im öffentlichen Verkehr gibt es ein Netz mit zwei Geschwindigkeiten. Auf grossen Fernverkehrslinien stehen oft mehr Mittel zur Verfügung – aber auch dort bestehen Risiken. Regionale Linien dagegen zahlen häufig den Preis von Sparmassnahmen. Doch Sicherheit ist ein Grundrecht, kein Privileg. Wir brauchen verbindliche Mindeststandards für das ganze Netz. Und die «Charta gegen Gewalt im öffentlichen Verkehr», die am 25. November 2025 erneuert wurde, muss endlich konsequent umgesetzt werden. Die Gewerkschaften verlangen seit Langem einen runden Tisch beim Bundesamt für Verkehr. Dieser runde Tisch muss stattfinden. Die Zeit drängt. Auch die Politik ist gefordert. Politikerinnen und Politiker müssen bei den kantonalen Regierungen intervenieren.

Welche Massnahmen könnten die Prävention kurzfristig verbessern?

Ein zentraler Punkt ist die Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeikörpern. Wir brauchen einen systematischen Informationsaustausch – mit Warnmeldungen in Echtzeit, klaren Abläufen und raschen Interventionen.

Bei den TPF erhalten wir zum Beispiel Meldungen über vermisste Personen in Echtzeit auf einem Bildschirm. Das hilft, aufmerksam zu



VPT-Zentralpräsident und Busfahrer Gilbert D'Alessandro trauert.

sein und in manchen Fällen Lösungen zu finden – etwa indem gefährdete oder potenziell gefährliche Personen wiedergefunden werden. Wenn diese Person, die den Brand in Kerzers ausgelöst hat, tatsächlich gemeldet war, wenn die Information weitergegeben worden wäre und wenn der Fahrer sie erhalten hätte, dann hätte man die Gefahr mit etwas Glück vielleicht früher erkennen können.

Ebenso wichtig sind funktionierende technische Sicherheitsmittel: Alarmknöpfe, Kommunikationssysteme oder Kameras. Diese müssen überall vorhanden und zuverlässig sein.

Ist menschliche Präsenz im öffentlichen Verkehr entscheidend?

Absolut. Sichtbares und gut geschultes Personal wirkt präventiv und beruhigend. Deshalb brauchen wir stärkere Präsenz der Transportpolizei sowie Sicherheitsmassnahmen auf besonders exponierten Linien zu sensiblen Zeiten.

Auch im Bahnverkehr ist mehr Personal nötig. Der SEV fordert seit Jahren wieder mehr Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleiter – mindestens zwei pro Zug – und weiterhin besetzte Schalter. Prävention funktioniert vor allem über Menschen. Sicherheit hat ihren Preis, und das wird in der politischen Diskussion manchmal vergessen.

Wie steht es um die Ausbildung?

Da gibt es klaren Verbesserungsbedarf. Viele Kolleginnen und Kollegen haben seit Jahren keinen Feuerlöscher mehr benutzt. Gleichzeitig haben sich Fahrzeuge und Risiken stark verändert – etwa durch neue Materialien oder Batteriesysteme in modernen Elektrobussen.

Praktische Schulungen zu Brandfällen und Evakuierungen, zur Nutzung von Sicherheitsausrüstung und zur Deeskalation sollten deshalb mindestens einmal pro Jahr obligatorisch sein. Zudem muss man die Arbeitsrealität berücksichtigen: Nach neun Stunden am Steuer

hat niemand mehr die gleiche Kraft und Reaktionsfähigkeit.

Welche Rolle spielen Arbeitszeiten und Ruhephasen für die Sicherheit? Eigentlich sind diese ja im Arbeitszeitgesetz (AZG) geregelt. Gibt es da Handlungsbedarf?

Viele Unternehmen nutzen die gesetzlichen Spielräume beim Arbeitszeitgesetz bis an die Grenze aus. Was eigentlich eine Ausnahme sein sollte, wird zur Regel. Das führt zu zu kurzen Erholungszeiten und gestörtem Schlaf.

Wir brauchen deshalb bessere Schutzbestimmungen für echte Ruhezeiten und geeignete Räume zur Erholung während langer Arbeitstage. Wer die Ruhezeiten schützt, schützt Leben – das des Personals ebenso wie das der Fahrgäste.

Eine Umfrage, die wir zusammen mit der Unisanté durchgeführt haben und am 24. April publiziert wird, zeigt, dass die psychische und körperliche Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer deutlich beeinträchtigt ist. Chronischer Stress, ständige Wachsamkeit und die emotionale Belastung nach Vorfällen hinterlassen Spuren: Schlafstörungen, Schmerzen und berufliche Erschöpfung sind häufige Folgen. Sicherheit bedeutet deshalb auch Gesundheitsprävention.

Welche Schritte sind jetzt notwendig?

Wir brauchen einen klaren Aktionsplan: erstens einheitliche Sicherheitsstandards im gesamten Netz, zweitens mehr Präsenz von Personal und bessere Koordination mit der Polizei, drittens verpflichtende jährliche Schulungen zu zentralen Sicherheitsrisiken und viertens Arbeitsbedingungen, die Gesundheit und Erholung tatsächlich schützen. Wichtig ist auch eine nationale Koordination zusammen mit den Sozialpartnern. Die Sicherheit im öffentlichen Verkehr darf nicht bei schönen Worten stehen bleiben.

VORSTAND SEV

Stabilität und Sicherheit statt Chaos

Michael Spahr. Am 20. März trifft sich der Vorstand des SEV zum zweiten Mal in diesem Jahr. Er beschliesst die Nein-Parole zur Abstimmung über die Chaos-Initiative am 14. Juni. Zudem bewilligt er die Jahresrechnung 2025. Mit einer Schweigeminute gedenkt der Vorstand den Brandopfern von Kerzers.

Am 14. Juni stimmt das Schweizer Stimmvolk über die sogenannte «Nachhaltigkeits-Initiative» ab, die in Wirklichkeit eine Chaos-Initiative ist. Mit dem vorgeblichen Ziel, die Bevölkerung in der Schweiz auf 10 Millionen Menschen zu beschränken, verfolgt sie in Wirklichkeit ganz andere Ziele. Aus Sicht der Arbeitnehmer:innen ist diese Initiative brand-

gefährlich. Sie sorgt weder für Nachhaltigkeit noch für eine gesunde Bevölkerungsentwicklung. Im Gegenteil: Ein nachhaltiges Chaos droht, sollte das Stimmvolk der Initiative zustimmen.

Chaos-Initiative bedroht den öV und den Lohnschutz

«Kein Bus, kein Tram, kein Zug, wenn der öffentliche Verkehr geschwächt wird», erklärt SEV-Präsident Matthias Hartwich. «Das droht uns, wenn wir am 14. Juni Ja zur Chaos-Initiative sagen.» Die grösste Gefahr der Initiative ist, dass sie automatisch zur Kündigung der bilateralen Verträge mit der EU führen würde. Das würde einen immensen wirtschaftlichen

Schaden anrichten und die Sicherheit der Schweiz massiv gefährden. Wegen der Schwächung der Wirtschaft drohten neben dem Verlust Tausender Arbeitsplätze auch massive Einbussen bei den Steuereinnahmen. Das wiederum würde die Finanzierung des öV extrem unter Druck setzen. Das bedeutet Sparmassnahmen beim Angebot, beim Personal und Erhöhung der Tarife. Mit anderen Worten: der öV würde teurer, qualitativ schlechter und unsicherer.

Ein Wegfall der Personenfreizügigkeit bedeutete das Aus für Schengen und das Ende der flankierenden Massnahmen, insbesondere beim Lohnschutz, für welche die Gewerkschaften jahrelang erfolgreich ge-

kämpft haben. Eine der gefährlichsten Folgen der Abschottung der Schweiz für das öV-Personal wäre die Zuspitzung des Fachkräftemangels. Das hätte wegen der drohenden Mehrbelastung gravierende Folgen für die Gesundheit des Personals, führte zu weniger Sicherheit und einer Entmenslichung des Arbeitsalltags, weil fehlende Menschen zunehmend durch Maschinen ersetzt werden müssten. Für den Vorstand des SEV ist deshalb klar, es gibt zu viele Risiken verbunden mit der Chaos-Initiative, um dafür zu stimmen. Der Schweizer öV braucht Sicherheit und Stabilität. Deshalb sagt der SEV-Vorstand nach intensiven Diskussionen deutlich Nein zur Chaos-Initiative am 14. Juni 2026.

Stabile Finanzen beim SEV

Finanzverwalter Aroldo Cambi präsentiert die Jahresrechnung 2025 des SEV: «Die aktuelle Rechnung zeigt eine solide finanzielle Entwicklung und eine verantwortungsbewusste Ressourcennutzung trotz herausfordernder Rahmenbedingungen.» Der SEV steht finanziell stabil da, obwohl

die Mitgliedergewinnung im letzten Jahr etwas weniger gut lief als in den Vorjahren und höhere Ausgaben, wie für die Durchführung des Kongresses, die Rechnung belasteten. Sehr positiv entwickelte sich letztes Jahr das Portfolio der Finanzanlagen, welches dem SEV ebenfalls einen wichtigen Beitrag für die gewerkschaftlichen Aktivitäten bescherte. Des Weiteren wurde eine wichtige Investition in eine neue umweltfreundliche Anlage im Zentralsekretariat getätigt (Erdsonde und Photovoltaik).

Wichtiges Thema an der Vorstandssitzung ist die Vorbereitung der ersten SEV-Delegiertenversammlung am 11. Juni in Lausanne. Die Direktorin des Bundesamts für Verkehr, Christa Hostettler, konnte für ein Referat gewonnen werden. Arbeits- und Gesundheitsschutz wird ein wichtiges Thema der Veranstaltung sein. Zu Gast an der Vorstandssitzung ist Sarah Thomas, die neue Kommunikationsspezialistin im SEV-Team. Sie erläutert die Grundzüge der erneuerten Kommunikationsstrategie, mit der sich der SEV für die mediale Zukunft wappnen will.

BLS

Feuer unter dem neuen Dach



SARAH THOMAS

Sarah Thomas
sarah.thomas@sev-online.ch

Der Bezug des neuen Hauptsitzes am Europaplatz stellt für die BLS einen Neuanfang dar. Einer, der zwar bisher gut verlaufen ist, aber nicht ohne Nebengeräusche und Kinderkrankheiten auskommt.

Trotz nasskaltem Schneeregen zeigt sich der neue BLS-Hauptsitz in Bern überraschend einladend. Schon im Innenhof verdichtet sich dieser Eindruck: Moderne Möblierung, warme Ambiance und klare Architektur schaffen eine offene, zeitgemässe Atmosphäre. Auch unter

den Besucher:innen herrscht am Eröffnungsanlass eine gelöste, neugierige Stimmung, ganz im Sinne des Aufbruchs, den der neue Standort verkörpern soll. In seiner Ansprache betont der CEO der BLS, Daniel Schafer, das grosse Entwicklungspotenzial des gesamten Areals und unterstreicht damit auch die strategische Bedeutung des neuen Standorts. Mit dem «Forum West» am Europaplatz wurden die bisherigen Bürostandorte an der Genfergasse, am Bollwerk und an der Sägemattstrasse in Köniz unter einem Dach vereint. Die Führung durch die verschiedenen Räumlichkeiten ermöglicht auch in dieser Hinsicht spannende Einblicke und macht deutlich, dass viele Überlegungen in teilweise

widerstrebenden Anspruchslogiken in die neue Büroflächenberechnung und damit verbunden in die Arbeitsplatzplanung geflossen sind. So steht nur jedem zweiten Mitarbeitenden ein fester Arbeitsplatz am Hauptsitz zur Verfügung. Ein Konzept, das zu Engpässen führt und bereits angepasst werden musste. Zudem eignet es sich nicht für alle Arbeiten und alle Menschen gleich gut.

Moderne Büros – aber was zählt für Mitarbeitende?

Wer sich etwas bei der Belegschaft umhört, merkt schnell, dass zentrale Anliegen von Mitarbeitenden ungenügend oder gar nicht umgesetzt wurden. Denn auch am Europaplatz arbeiten BLS-Mitarbeitende rund um die Uhr: Die beiden BLS-Leitstellen befinden sich nämlich dort. Aber ein Essensangebot rund um die Uhr ist nicht vorhanden, obwohl ein einfacher Sandwich- oder Snackautomat die Grundversorgung sichern würde, ohne eine grosse Infrastruktur zu benötigen. Zur nicht bis ins Detail zu Ende gedachten Infrastruktur passt auch, dass sich im ganzen Gebäude nur im 5. Stock eine grössere Anzahl Mikrowellengeräte befinden. All dies zeigt, dass kleine, aber entscheidende Alltagsbedürfnisse der Beschäftigten bisher zu wenig berücksichtigt wurden, obwohl ihre Umsetzung vergleichsweise einfach wäre. Damit wird deutlich, dass die planerische Sorgfalt der Grossstruktur nicht automatisch bis in den Arbeitsalltag hineinwirkt. Gerade dort entstehen jedoch jene Momente, die für Mitarbeitende über Komfort und Wertschätzung mitentscheiden.

Es muss festgestellt werden, dass die Fokussierung auf das grosse Ganze stellenweise den Blick für entscheidende praktische Details getrübt hat. So wurden auch bei der Erneuerung der Sanitäranlagen die Anforderungen an den realen Arbeitsalltag vernachlässigt. Während die Toiletten bei den Sitzungszimmern erneuert wurden, besteht in der Leitstelle nach wie vor eine unbefriedigende Situation: Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Toiletten zum Eingangsbereich ist das Personal dort dauerhaft einer unangenehmen Geruchsbelastung ausgesetzt. Weitere unglückliche Positionierungen von Toiletten im Gebäude wurden trotz Umbau nicht korrigiert, obschon dies eine naheliegende Möglichkeit gewesen wäre. Die Renovation der Sanitäranlagen wurde erst nachträglich angegangen, wodurch funktionale Probleme länger bestehen bleiben, als es nötig gewesen wäre.

Wichtige Diskussionen im Zentralvorstand

Dass die vorgegebene Richtung der BLS nicht immer alle Mitarbeitenden gleichermaßen mitdenkt, zeigt sich auch im Austausch unter den Delegierten aus verschiedenen BLS-Berufsgruppen im SEV-Zentralvorstand BLS. Lokführer:innen im Güterverkehr berichten etwa, dass sie während nächtlicher Einsätze teilweise keinerlei Essensinfrastruktur vorfinden und mitunter nicht einmal eine funktionierende Kaffeemaschine zur Verfügung steht. Auch in anderen Berufsgruppen zeigen sich Herausforderungen: Bei den Mitarbeiter:innen der Werkstätten wird im Zusammenhang mit der Einführung eigentlich sinnvoller Konzepte von Praktiken berichtet, die zu mehr Druck und Unmut statt verbesserter Werkstattkultur führen.

Für das Zugpersonal stehen oftmals nicht genügend Personaltoiletten zur Verfügung, dies ist besonders bei Stichproben-Einsätzen der Fall. Gleisbauer fahren teilweise 15 km weit zur nächsten Toilette, weil in den umgebauten BLS-Bahnhöfen die Personaltoiletten wegrationalisiert wurden. Solche Situationen erscheinen im konkreten Arbeitsalltag nur schwer bzw. nicht zumutbar. Gleichzeitig wird deutlich, wie gross die Vielfalt der Berufe innerhalb der BLS ist und wie unterschiedlich die jeweiligen Anforderungen und Alltagsrealitäten ausfallen. Diese Unterschiede zeigen, dass ein gemeinsamer Anspruch an gute Arbeitsbedingungen nur dann gelingen kann, wenn alle Berufsgruppen gehört und ihre spezifischen Bedürfnisse ernst genommen werden. Trotz dieser unterschiedlichen Erfahrungen und teils uneinheitlicher Wahrnehmungen eint die Sektionen ein gemeinsamer Wunsch: dass die strategische Weiterentwicklung der BLS stärker mit den praktischen Realitäten des Arbeitsalltags verzahnt wird. Denn erst wenn Führung, Prozesse und Infrastruktur die Vielfalt der Berufe nicht nur kennen, sondern aktiv berücksichtigen, kann das Unternehmen sein gesamtes Potenzial entfalten. Die Herausforderungen und Probleme, die heute sichtbar werden, sind dabei weniger Ausdruck eines scheiternden Systems als vielmehr klare Hinweise auf einen notwendigen und weiter fortgesetzten Wandel in der Unternehmenskultur, der bis in die einzelnen Abteilungen und in der Fläche wirken muss. Gerade in einer Organisation, deren Stärke in ihrer Breite liegt, kann aus einem offenen, kontinuierlichen Dialog zwischen den Bereichen eine Kultur entstehen, die Innovation fördert und zugleich den Menschen in den Mittelpunkt stellt.

SEV MIGRATION

Migrationsberatung vor Ort für mehr Sicherheit

Sarah Thomas
sarah.thomas@sev-online.ch

Das Schweizer Migrationsrecht ist ein Labyrinth aus Fristen und komplexen Verordnungen. Mit dem Projekt «Migrationspolitik Basics» befähigt der SEV ausgewählte Mitglieder nun dazu, direkt vor Ort kompetente Orientierungshilfe zu leisten. Damit wird ein einzigartiges gewerkschaftliches Projekt an der Basis mit echtem Mehrwert initiiert.

Wer eine Aufenthaltsbewilligung verlängern will, Familienmitglieder nachziehen möchte oder Fragen zum komplexen Status F hat, stösst schnell an bürokratische Grenzen und auf überforderte Gesichter. Dabei können kleine Fehler bei Fristen oder falsch interpretierte Verordnungen fatale Folgen für das Leben und die Arbeit in der Schweiz haben. Genau in diesem Spannungsgelände-

nen Feld setzt das Projekt «Migrationspolitik Basics» an, das Besa Mahmuti, Gewerkschaftssekretärin SEV und Verantwortliche Migrationskommission, initiiert hat.

Die Idee dahinter ist so simpel wie bestechend: Statt Ratsuchende an externe, oft überlastete Stellen zu verweisen, wird das bereits vorhandene Wissen innerhalb der Migrationskommission gebündelt, professionalisiert und gezielt so weit ausgebaut, dass eine qualifizierte Erstberatung vor Ort möglich wird. Besa Mahmuti bringt die Notwendigkeit dieses Projekts auf den Punkt: «Recht haben und Recht bekommen darf im Migrationsrecht keine Frage der Herkunft oder des Bildungsstandes sein, sondern muss durch solidarische Unterstützung für alle zugänglich werden.»

Expertenwissen direkt an der Basis verankern

Viele Mitglieder der Migrationskommission verfügen aufgrund ihrer

eigenen Biografie oder ihrer langjährigen gewerkschaftlichen Tätigkeit bereits über ein tiefes Verständnis rund um migrationsrechtliche Hintergründe. Entsprechend gross ist das Bedürfnis, dieses informelle Wissen zu ordnen und für andere zugänglich zu machen. Denn der Arbeitsalltag zeigt deutlich, wie wertvoll eine solche strukturierte Wissensbasis ist: Fragen zu Aufenthaltsstatus oder Arbeitsbewilligungen tauchen häufig zuerst im Pausenraum auf, im Gespräch unter Kolleg:innen. Diese privaten Gespräche sollen durch gezielte Schulungsmodule zu qualifizierten Erstberatungen reifen und die Mitglieder der Migrationskommission sowie interessierte SEV-Mitglieder befähigen, sich sicher im Umgang mit Gesetzestexten und behördlichen Abläufen rund um Migrationspolitik zu fühlen und Antwortsuchende auch gezielt an entsprechende Fachstellen zu verweisen.

Unter anderem werden in der Schulung Themenblöcke rund um das Mig-



SARAH THOMAS

Besa Mahmuti.

rationsrecht inklusive Aufenthaltsbewilligungen, Sozialversicherungsrecht mit Grundlagen AHV, BVG, AVL, Unfall, Krankheit sowie Auswandern, Arbeitsrecht und entsprechend relevante Fachstellen besprochen. Besa Mahmuti betont dabei den menschlichen Aspekt: «Wissen ist das wirksamste Mittel gegen die Angst vor der Bürokratie, und genau diese Sicherheit wollen wir unseren Mitgliedern direkt am Arbeitsplatz zurückgeben.» Diese Form der Befähigung sorgt dafür, dass die Gewerkschaft nicht erst bei einem Problem kontaktiert wird, sondern schon präventiv als Kompetenzzentrum fungiert.

Eine Initiative für gewerkschaftliche Solidarität

Das Projekt «Migrationspolitik Basics» soll eine niederschwellige Anlaufstelle sein, die nah bei den Menschen ist und breiter gedacht ist als der traditionelle Fokus der Gewerkschaften auf Gesamtarbeitsver-

trägen und dem klassischen Arbeitsrecht. Denn die Lebensrealität der Arbeitnehmenden ist untrennbar mit ihrem rechtlichen Status verknüpft. Wer um seinen Aufenthalt bangt, kann seine Rechte am Arbeitsplatz kaum wirksam wahrnehmen. Die strategische Relevanz ist offensichtlich, denn laut Besa Mahmuti ist die Gewerkschaft dort am stärksten, wo sie die drängendsten Sorgen ihrer Mitglieder versteht und kompetent löst. So entsteht eine Vertrauensbasis, die weit über das berufliche Umfeld hinausstrahlt und den SEV als ganzheitlichen Partner positioniert.

Besa Mahmuti fasst die Vision treffend zusammen: «Wir warten nicht darauf, dass das System einfacher wird, sondern wir machen unsere Kolleg:innen stark genug, um sich darin erfolgreich zu behaupten.» Das Projekt ist somit kein kurzfristiges Hilfsangebot, sondern ein nachhaltiges Investment in die Handlungsfähigkeit der Basis.

UNTERVERBAND TS

Reger Austausch über BAR-Verhandlungen

Medienstelle SEV-TS. Der Zentralvorstand traf sich am 6. März zu seiner Frühjahrssitzung in Olten.

Schwerpunkt der Sitzung waren die anstehenden BAR-Verhandlungen in der Division PP-UHR für die Werke und Serviceanlagen. Während der intensiven und sehr produktiven Diskussion konnte ein Verhandlungspapier mit den wichtigsten Forderungen für die BAR-Verhandlungen ausgearbeitet werden, das vom Zentralvorstand einstimmig genehmigt wurde.

Mitteilungen aus dem Unterverband: Mit 2097 Mitgliedern per Ende Februar ist der

Mitgliederbestand gegenüber der letzten Zentralvorstandssitzung (September 2025) leicht rückläufig. Die Finanzen des UV haben sich 2025 erfreulich entwickelt.

Die wichtigsten Termine: am 29. Mai TS-Delegiertenversammlung im Hotel Olten in Olten; am 11. Juni SEV-Delegiertenversammlung im Musée Olympique in Lausanne; am 24. August zweite TS-Bildungstagung für SBB-Peko-Mitglieder im Hotel Olten in Olten, alle Peko-Mitglieder des TS sind herzlichst eingeladen, solange Plätze frei sind; am 20./21. September TS-Zentralvorstand im Hotel Olympica in Brig-Glis.

UNTERVERBAND VPT

Top-Mitgliedergewinnung



Gilbert D'Alessandro spielt in Brig die Glücksfee und lost unter den Kolleg:innen des VPT, die am meisten neue SEV-Mitglieder gewonnen haben, drei Spezialprämien aus: 1500 Franken für Domenico Ferrazzo, 1000 Franken für Fritz Hänni und 500 Franken für Rudy Noninckx.

UNTERVERBAND ZPV

Aus der Sicherheits-Charta müssen dringend Massnahmen resultieren

Medienstelle SEV-ZPV. Am 27. Februar traf sich der Zentralvorstand ZPV in Langnau im Emmental zur ersten ZV-Sitzung im 2026. Die nächsten Prio-Gespräche mit der Leitung KBC wurden auf den 1. April festgesetzt. Aus den aktuellen ZPV-Geschäften ergaben sich diverse Schwerpunkte. Ob die *«Integrierte Produktionsplanung (IPP)»* tatsächlich per Fahrplanwechsel 2027/2028 eingeführt werden kann, ist aktuell noch nicht sichergestellt.

Dass *«Gewalt in den Zügen, bzw. Gewalt gegen das Personal im öffentlichen Verkehr»* nach den dramatischen Ereignissen in den vergangenen Monaten aktueller denn je ist, scheint nun doch auch auf höherer Ebene bemerkt worden zu sein. Demzufolge sind die Sozialpartner am 13. August zu einer Gesprächsrunde am runden Tisch eingeladen. Dem ZPV ist es ein grosses Anliegen, daran zu erinnern, dass die Sicherheits-Charta nicht nur ein Dokument ist, sondern daraus dringendst Massnahmen resultieren müssen.

Die Einführung des *«Kundenorientierten Abfahrtsprozesses (KoA)»* liegt inzwischen rund ein Quartal zurück. Bis auf zwei grössere Störungen kurz nach Fahrplanwechsel läuft der Prozess recht gut. Die Akzeptanz beim Personal ist nicht überall gleich gross und die Stimmung mancherorts spürbar demotiviert. Dass die Türschliessung nicht mehr beim Zugpersonal ist, wird kritisch hinterfragt, und die Rückfallebene wird als unpraktisch wahrgenommen. Ferner kam es während der begleiteten Touren zu einigen unschönen Situationen, zumal ein Teamleiter neben der KoA-Begleitung die Mitarbeitenden bezüglich des mitgeführten Materials kontrolliert hat. Abgesehen davon läuft die Zugführung unter KoA inzwischen jedoch recht stabil, und der Prozess hat sich bei den Mitarbeitenden etabliert. Dass die gelbe Karte durch die KoA-App ersetzt wurde, wird als positive Veränderung wahrgenommen. Per Dezember 2028 ist die schweizweite Ein-

führung von KoA auf Triebzügen vorgesehen. Dass noch einige Züge der Gattung ICN mit defektem bzw. nicht korrekt eingestelltem Klemmschutz im Umlauf sind, wird kritisch beobachtet und wurde an der richtigen Stelle gemeldet. Viel passiert ist bis jetzt allerdings nicht: Diese Züge sind nach wie vor für den unbegleiteten Verkehr zugelassen, obwohl eine ähnliche Situation wie vor dem Unfall in Baden AG vom 4. August 2019 besteht. Das Thema *«Weiterentwicklung CKB»* fand sich in diversen Berichten der Sektionen. Trotz vorheriger Intervention bei André Wenzler seitens ZPV finden die strukturierten Interviews im Anschluss an ganze Touren statt. Schwieriger macht es zusätzlich, dass Handhabung und Umsetzung vom Ganzen an jedem anderen Standort unterschiedlich sind. Ferner stellt man fest, dass von den gestellten Fragen gar nicht alle Mitarbeitenden vom Zugpersonal betroffen sind. Die aus den Testresultaten resultierenden

SEV

Sarah Thomas: Für eine tolerante, vielseitige und bunte Welt



TOBIAS THOMAS-FELLER

Renato Barnetta. Seit Dezember verstärkt Sarah Thomas die Kommunikationsabteilung des SEV. Sie arbeitet als Kommunikations-spezialistin im Deutschschweizer Kommunikationsteam sowie als Webmaster – hauptsächlich im SEV-Zentralsekretariat in Bern.

Nach einem Bachelor in Medien- und Kommunikationswissenschaften und einem Master in Rechtswissenschaften war Sarah mehrere Jahre als Marketingexpertin in der Tech-Startup-Welt tätig.

Über Social Media – genauer gesagt über ein Stelleninserat auf Facebook – fand sie schliesslich zum SEV und damit in die Welt der Gewerkschaftskommunikation. Sich für Minderheiten einzusetzen und für Gerechtigkeit zu kämpfen, wurde ihr gewissermassen in die Wiege gelegt. Ihre Mutter, eine Schweizerin, lernte ihren Vater, einen Afroamerikaner, beim Spazieren am Venice Beach in Los Angeles kennen.

Gerechtigkeit im Blut

«Mein Bruder und ich mussten früh lernen, dass wir von vielen nicht als «echte Schweizer» angesehen werden. Das prägt und

hat in mir den Wunsch geweckt, mich besonders für Minderheiten einzusetzen», sagt Sarah. Diese Erfahrung prägt sie bis heute – eine tolerante, vielseitige und bunte Welt ist ihr deshalb ein besonderes Anliegen.

Bereits in den ersten Monaten beim SEV konnte sie einige Highlights erleben, etwa die Branchentagung Schiff oder den Neujahrsanlass von Regionalbus Lenzburg. «Die Abwechslung in meinem Job gefällt mir besonders gut», resümiert sie.

Geselligkeit beim Brunch

Auch privat schätzt Sarah den Austausch mit anderen Menschen. Die junge Mutter eines Sohnes verbringt ihre Freizeit gerne in Gesellschaft. «Eine grosse Leidenschaft meines Mannes und mir ist der Brunch. Jeden Sonntag laden wir Freundinnen und Bekannte ein – manchmal auch Freunde von Freunden, die wir noch gar nicht kennen. Nach dem Essen unternehmen wir meist lange Spaziergänge», beschreibt sie einen perfekten Tag. Und sie ergänzt: «Ich möchte mein Leben geniessen – mit viel Gelächter und Umarmungen.»

Konsequenzen wird der ZPV kritisch im Auge behalten.

Betreffend *«Forderungskatalog FQ/Fachgruppe FQ»* fand am 6. Januar die Sitzung mit Mitarbeitenden aus dem Bereich FQ (Frequenzerhebung) statt. Mit dem Ablauf waren die Mitarbeitenden jedoch überhaupt nicht einverstanden, und das Resultat aus dem mit sehr viel Aufwand erstellten Forderungskatalog war auf der ganzen Linie enttäuschend. Aus den Berichten der Sektionen ergaben sich erneut intensive Diskussionen. Für manche Probleme konnten vor Ort Lösungen erarbeitet werden, andere Anliegen nimmt Zentralpräsident Ralph Kessler mit an die nächsten Sitzungen.

Unter anderem wurde auch kritisch hinterfragt, dass mit dem FVP, welcher nun auf den Swisspass aufgeschaltet wurde, auch die privaten Angaben der Mitarbeitenden ersichtlich sind. Entsprechende Massnahmen wurden gemeinsam ausgearbeitet. Des Weiteren wird vermehrt beobachtet, dass die Gepäcksituation auf 400 Meter langen Zügen, welche nur von einem/einer Zugpersonalmitarbeitenden begleitet sind, zunehmend schwieriger wird. Solch herausfordernde Situationen können unmöglich von lediglich einer Person auf dem Zug gelöst werden.

BAR-Verhandlungen: Aktuell werden die Texte für die BAR noch bereinigt, dann werden diese im Übersetzungsdienst der SBB übersetzt und schlussendlich vom SEV nochmals

redigiert. Massgebend ist die deutsche Version. Dies ist so in den BAR festgehalten. Die Texte müssen getreu den Beschlüssen verfasst sein, was sehr wichtig ist. Für die Abstimmung, welche voraussichtlich im April 2026 erfolgt, wird den Unterlagen eine Broschüre beigelegt. Begleitet werden die Abstimmungen durch die GPK. Eine Bedingung, damit wir den BAR zustimmen können, war, dass die Vereinbarung über die 2er-Begleitung erneuert wird. Darüber wurde in einer ersten Sitzung vom 26. Februar mit der neuen Leiterin KBC, Lea Meyer, diskutiert. Diesbezüglich stellt sich die Frage, ab wann ein Zug in die 22.00-Uhr-Regelung fällt. Aus unserer Sicht ganz klar, sobald der Zug während der Fahrt die 22.00-Uhr-Marke überschreitet. Ferner wird angestrebt, klar zu definieren, was ein «kritischer Zug», bzw. «eine kritische Region» ist.

Nun zu den erfreulichen Punkten: Über die Festtage bedankte sich der ZPV bei allen Werber:innen von Neumitgliedern für ihr Engagement mit dem Versand von Kinogutscheinen. Diese Geste wurde von den Empfänger:innen sehr geschätzt. Nach den tollen Events im Herbst 2025 freuen wir uns bereits jetzt auf die diesjährigen Mitgliederevents ZPV, welche ihr schon jetzt in eurer Agenda notieren dürft: Der Mitgliederevent ZPV SBB findet am 2. Oktober und der Mitgliederevent ZPV RhB am 17. Dezember statt.

PV OLTEN UND UMGEBUNG

125 Jahre im Interesse der Pensionierten



Vorstand und GPK des PV SEV 2026: Peter Moor (Aktuar), Alfred Lüthi (GPK), Ernst Schilt (Vorsitzender GPK), Kurt Suter (GPK), Fritz Suter (Vizepräsident), Kurt Wyss (Kassier), Susanne Kurz (Mutationen), Heinz Peier (Sekretär), Heinz Bolliger (Präsident), Heinz Lüdi (Beisitzer). Auf dem Bild fehlt Niklaus Blättler (GPK).

Peter Moor. Am 20. Oktober 1901 beschlossen die pensionierten Eisenbahner der Region Olten, künftig pro Jahr 20 Rappen für die Vereinskasse einzuzahlen; damit war der heutige PV Olten gegründet. Zusätzlich zahlten sie einen Franken pro Jahr für die Kranzspende, um ihren verstorbenen Kollegen ein letztes Geleit zu entbieten. Während der Verein darauf gute Fortschritte machte – bereits 1912 wurde beschlossen, auch die Frauen mit auf die Vereinsreise zu nehmen –, leerte sich die Kranzkasse 1919 wegen der Spanischen Grippe komplett und wurde danach eingestellt.

Dieser erste Blick in die Anfänge der zweitältesten PV-Sektion des SEV tönt aus heutiger Sicht etwas eigenartig. Bei genauerem Hinschauen zeigt sich jedoch, dass die Pensionierten vor 125 Jahren auch politische Anliegen verfolgten. Die meisten davon stehen auch heute noch auf der Themenliste des PV: Ging es damals um Zahlungen an verunfallte Kollegen, streitet der SEV heute mit der Suva und der IV um die Anerkennung von Unfallfolgen, die Renten der damaligen Pen-

sion reichten nicht zum Leben, was durchaus an den Kampf um die Ausfinanzierung der PK SBB erinnert, und vor allem fühlten sich die Pensionierten benachteiligt bei den «Beamtenbilletten», also den heutigen FVP. Dies ist der eindeutige Dauerbrenner in der PV-Geschichte.

Bei der 100-Jahr-Feier zeigte sich der damalige Präsident Ernst Tresch zufrieden: «Bei einem Bestand von 1520 Mitgliedern haben wir, was die Mitgliederzahl allgemein angeht, keine Probleme.» Das würde der heutige Präsident Heinz Bolliger so nicht mehr sagen, hat sich die Mitgliederzahl doch inzwischen halbiert, im Gleichschritt mit der Entwicklung des ganzen PV.

Die Anlässe des PV Olten sind jedoch weiterhin gut besucht und bieten Gelegenheit zum Austausch von vielen Erinnerungen an die aktive Zeit, und nach wie vor gibt es auch lebhaft Diskussionen um aktuelle politische und gewerkschaftliche Themen. Neben der Hauptversammlung und der Sektionsreise bildet alljährlich die Weihnachtsfeier den Höhepunkt des Vereinslebens: Weit

über 100 Mitglieder versammeln sich jeweils bei Grittibänz und Mandarinli im Konzertsaal Olten zu einem besinnlichen Nachmittag.

Was die Mitgliederzahl betrifft, bleibt der Optimismus verhalten;

eine gewisse Hoffnung liegt einerseits bei den bevorstehenden Pensionierungen sehr grosser Jahrgänge, andererseits bei der Entwicklung der SBB-Arbeitsplätze in der Region Olten: Innert 20 Jahren hat sich deren

Zahl mehr als verdoppelt und liegt jetzt bei über 3000 Beschäftigten – an sich ein gutes Reservoir für künftige Mitglieder, wenn sie sich denn als Aktive für den SEV gewinnen lassen!

Ein paar Blitzlichter aus 125 Jahren PV Olten

Im Gründungsjahr 1901 lag der Tagelohn für einen Handwerker bei rund 4 Franken. Fließendes Wasser gab es in den Oltner Arbeiterhäusern noch nicht, zum Baden und Wäschewaschen ging man in die entsprechenden Einrichtungen in der Stadt. Im Bahnhof Olten war die Centralbahn beheimatet, auch Züge der Nordostbahn, der Gotthardbahn und der Jura-Simplon-Bahn verkehrten hier. 1902 wurden alle Unternehmen in die neue SBB integriert; 1898 hatte das Schweizer Volk die Verstaatlichung der Normalspurbahnen beschlossen.

1927 ergriffen die Gewerkschaften erfolgreich das Referendum gegen ein Besoldungsgesetz, das Kürzungen der Pensionen gebracht hätte.

Die Versammlungen waren anscheinend deutlich politischer als heute: 1939, wenige Tage vor dem Beginn des zweiten Weltkriegs, kam «durch verschiedene Intrigen» keine Wahl eines neuen Präsidenten zustande, worauf gleich auch noch der Vizepräsident zurücktrat.

Einer der grössten Erfolge der gesamten Geschichte ist die Annahme der AHV durch das Schweizer Volk 1947, die danach über die Jahrzehnte hinweg laufend entwickelt und verbessert wurde – mit dem letzten Höhepunkt vor zwei Jahren: der 13. AHV-Rente, die im kommenden Dezember erstmals ausbezahlt wird.

1961 schaffte der PV Olten eine Schreibmaschine an, 1964 auch noch eine Rechnungsmaschine.

1981 wählte der Verein mit Anna Graber aus Aarburg erstmals eine Frau in den Vorstand. Sie war die Witwe eines Stellwerkbeamten im Bahnhof Olten.

In der Nacht auf den 7. September 2008 wurde der «Dampfhammer» durch einen Brand komplett zerstört. Zuvor fanden dort, im Personalrestaurant der Hauptwerkstätte Olten, über viele Jahre die Vorstandssitzungen des PV Olten statt.

2025 änderte der Männerchor des PV Olten seinen Namen in Eisenbahnerchor Olten und Umgebung, da er inzwischen auch Frauen sowie Aktive – übrigens nicht nur der Bahn – aufnimmt. Der Chor ist seit 1928 eine gesellige Ergänzung des PV.

PV BIEL

Referat «Energie SBB»



Roland Aeschbacher.

Robert Drewes. Ausnahmsweise fand die Frühjahrsversammlung im Saal des Anbaus des Restaurants

Bahnhof in Brügg statt. Nachdem drei Lieder des Männerchors der pensionierten Eisenbahner Biel unter der Dirigentin Anita Sulzer verklungen waren, begrüßte Co-Präsident Roger Schweizer 62 Anwesende. Co-Präsident Markus Kröpfli stellte den Referenten Roland Aeschbacher, Mitarbeiter im Team Energie SBB vor und übergab ihm das Wort zum Thema «Energieoptimierung bei der SBB und bei mir?». Anhand einer Präsentation und eines entsprechenden Videos informierte er ausführlich über den Energieverbrauch und Umsatzzahlen bei der SBB und zeigte auf, wie

mit neuen Techniken der Strombedarf reduziert werden könnte. Die anschliessenden Fragen konnte er kompetent beantworten.

Nach einer kurzen Pause wurden die vorgesehenen Geschäfte behandelt. Für die DV PV vom 19. Mai in Sargans sowie die DV SEV vom 11. Juni in Lausanne konnten die Delegierten gewählt werden. Die Rechnung 2025 und das Budget 2026 wurden einstimmig genehmigt. Als Ersatzrevisor wurde Peter Habegger gewählt. Als Aktivitäten vorgesehen sind die Frühlingswanderung «Der Sempachersee ruft» am 12. Mai (Anmeldungen bis 4. Mai an peschehabegger@gmx.ch), die Sektionsreise am 19. August auf die Rigi sowie die Herbstversammlung am 11. September in unserem Stammlokal.

Mit dem Dank und den besten Wünschen für die kommende Frühling- und Sommerzeit schloss Roger Schweizer die Versammlung.

RPV THURTAL

Brennpunkt Cargo

Willi Kessler. Am 21. Februar eröffnete Präsident Bruno Schmid-Schori die Generalversammlung (GV) in Gossau SG. Er begrüßte 25 Kolleginnen und Kollegen sowie als Gast den Produktionsleiter von SBB Cargo, Peter Luginbühl.

Kassier Manfred Paris vermeldete 54 Mitglieder, solide Finanzen und einen Verlust. Die Jahresrechnung 2025 und das Budget 2027 wurden einstimmig genehmigt. In seinem ersten Jahresbericht informierte der Präsident über die SEV-Veranstaltungen und die Auswirkungen von «G-Genesis» auf die Sektion.

In seinem Referat schilderte Peter Luginbühl seine Herkunft, die 36-jährige Tätigkeit bei der Bahn und den Weg zum Produktionsleiter von SBB Cargo. Er erklärte, dass die kommenden Umstrukturierungen und Einsparungen mit «G-Genesis» das Personal an der Basis, aber auch in der Leitung betrifft. Auch stellte er fest, dass die privaten Anbieter wie UTL, Trans-Rail und BLS Cargo nicht günstiger sein können, da sie Leistungen teuer einkaufen müssen. SBB Cargo kann mit den drei Pro-

dukten Ganzzüge, Kombiverkehr und EWL der Konkurrenz mit marktgerechten Preisen Paroli bieten. Im Weiteren erwähnte er, dass in den nächsten Jahren bis zu 360 Mitarbeitende fehlen werden. Neurekrutierungen müssten aber von verbesserten beruflichen Perspektiven profitieren können. Zum Schluss bekräftigte Peter Luginbühl, dass SBB Cargo auch in Zukunft faire Löhne zahlt und ein attraktiver Arbeitgeber bleibt.

Unter «Wahlen» erfuhr auch der Vorstand personelle Veränderungen. Zum neuen Vizepräsidenten wurde Roger Handke gewählt und zum Beisitzer Thomas Giezendanner, beide einstimmig. Ebenfalls einstimmig wurden Peter Gisler und Roman Koch in die GPK der Sektion gewählt. Auch dieses Jahr durften wieder einige Kollegen für ihre langjährige SEV-Mitgliedschaft geehrt werden. Anschliessend wurden Willi Kessler und Peter Zürcher für ihr jahrzehntelanges Engagement honoriert und zu Ehrenmitgliedern der Sektion ernannt. Alle gewählten und geehrten Mitglieder bedankten sich für das ihnen entgegengebrachte Vertrauens. Anschliessend bedankte sich Bruno Schmid bei allen Jubilaren und Geehrten für ihre jahrelange SEV-Treue. Ebenfalls gratulierte er den neuen Vorstandsmitgliedern zur Wahl und bedankte sich für ihr Engagement. Auch bedankten sich Bruno und Manfred bei allen, die sie in ihrem ersten Amtsjahr begleitet und unterstützt haben.

Zum Schluss dankte der Präsident dem Referenten Peter Luginbühl und den Versammelten für die gelungene GV und wünschte allen einen schönen Abend.

4-LÄNDER-TREFFEN

Gemeinsam stark



Vom 10. bis 13. März trafen sich Vertreter:innen der Bahngewerkschaften aus der Schweiz, Deutschland, Österreich und Luxemburg zum 4-Länder-Treffen in Éze, um über gemeinsame Herausforderungen zu diskutieren.

PV ZÜRICH

101. Geburtstag: Alles Gute Lis Zogg

Kurt Egloff. Unser Betreuer Urs Keller und ich besuchten Lis Zogg zum 101. Geburtstag.

Sie freute sich auf unseren Besuch und erzählte uns von ihrem bewegten Leben.

Lis schreibt zur Zeit an ihren Memoiren. Auch nimmt sie wöchentlich an den Gedächtnistrainings teil.

Im Namen des PV Zürich gratulieren wir Lis ganz herzlich zu diesem hohen Geburtstag und wünschen ihr weiterhin alles Gute.



PV ZÜRICH

100 Jahre Ruth Mondinelli: Herzliche Gratulation



Kurt Egloff. Im Beisein ihrer Familie und Nachbarn durfte Ruth Mondinelli bei guter Gesundheit ihren 100-jährigen Geburtstag feiern.

Unser Betreuer Urs Keller, Brigitta Wehrli und ich durften ebenfalls dabei sein und der Jubilarin herzlich gratulieren. Sie freute sich über unseren Besuch und genoss es, einmal im Mittelpunkt zu stehen.

Im Namen des PV gratulieren wir Ruth Mondinelli ganz herzlich zu diesem runden Geburtstag und wünschen ihr weiterhin alles Gute.

PV LUZERN

Frauensieg am PV-Jass



Edwin Felber. Am 4. März trafen sich die Jasser:innen in der Kegelsporthalle Allmend in Luzern.

Gejasst wurde ab 10.30 Uhr, unterbrochen von Salat und einem feinen Piccata Milanese-Steinpilzrisotto mit Dessert. Um 15 Uhr er-

folgte dann die Siegerehrung mit einer Siegerin: Edith Studer, herzliche Gratulation. Den 2. Rang erreichte Edi Müller vor Willi Gasser auf Rang 3, Heinz Vonesch auf Rang 4 und Heribert Halter auf dem 5. Rang.

PV ZÜRICH

Frühjahrsversammlung

Beat Schneiter. Präsident Kurt Egloff konnte zur Frühlingsversammlung am 5. März 97 Kolleginnen und Kollegen begrüßen. Speziell begrüßte er die Gäste Marc Derungs, Vizezentralpräsident PV, von der Sektion Aarau Präsident Ueli Röthemund und Vizepräsident Hanspeter Suess sowie von der Sektion Winterthur Präsident Werner Frei und Vizepräsident Ferdinand Wipf. Anschliessend leitete unser Vizepräsident Hugo Eisenbart die Versammlung.

Zur Ehrung unserer verstorbenen Kolleginnen und Kollegen wurde eine Schweigeminute abgehalten. Ende 2025 hatten wir 893 Mitglieder – gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 20 Mitgliedern. In unserer Sektion gibt es zurzeit 131 90-jährige und ältere Mitglieder, davon 9 über 100-jährige. Der Jahresbericht 2025 des Präsidenten, die Jahresrechnung, der GPK-Bericht fürs 2025 und das Budget



2026 wurden speditiv behandelt und einstimmig genehmigt. Um die Finanzen zu entlasten wurde der Jahresbericht des Präsidenten zum ersten Mal nicht mehr in gedruckter Form an die Mitglieder ver-

PV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

Neuer Präsident gewählt

Urs Mächler. Am 9. März um Punkt 14 Uhr eröffnete Präsident Werner Frei seine letzte Hauptversammlung. Er konnte 109 Mitglieder und die Gäste Roland Schwager, Zentralpräsident PV und die Vertreter der Nachbarsektionen St. Gallen und Zürich begrüßen. Gleich zu Beginn sangen die Herren des PV-Chors unter der Leitung von Anita Nydegger zwei Lieder. Die Wahl der Stimmenzähler, die Genehmigung der Traktandenliste und die Abnahme des Protokolls war eine reine Formsache und schnell erledigt. Leider mussten wir wieder von einigen Mitgliedern für immer Abschied nehmen, zur Totenehrung sang der PV-Chor das Lied «Wie gross bist du».

Für einmal gab es im letzten Quartal mehr Neueintritte als Austritte, aber leider ist der Trend gesamthaft gesehen doch eher negativ, und so mussten wir erfahren, dass der Gesamtbestand des PV zum ersten Mal unter 10 000 Mitglieder gefallen ist. Hier sind der Zentralvorstand und wir alle gefordert, eine Lösung zum Stopp dieses Trends zu finden!

An der HV konnten wir 9 Kollegen zum 40-jährigen SEV-Jubiläum gratulieren, 15 Kolleginnen und Kollegen zu 50 Jahren und 7 Kollegen zu 60 Jahren Mitgliedschaft. Walter Blatter, Heinz Bommer, Walter Bopp, Kurt Böllenrücher, Margrit Brack, Renato Cavadini, Walter Galm, Alfons Schönauer und Anton Schafer sind seit 70 Jahren im SEV und Anna Wäger ist seit 80 Jahren treues Mitglied! Allen herzliche Gratulation – sie erhielten eine Urkunde überreicht.

Nach der Pause, bei der wir uns einmal mehr mit den Köstlichkeiten von Manuela eindecken konnten – herzlichen Dank, erfreute uns der PV-Chor nochmals mit zwei Liedern.

Die Jahresrechnung schloss mit einem Gewinn von CHF 3763.01 ab, dies vor allem auch, weil weniger Austritte als befürchtet anstanden. Das Budget für das laufende Jahr sieht eine ausgeglichene Rechnung vor. Die GPK schlug der Versammlung vor, die Rechnung und das Budget so zu genehmigen und dem Kassier sowie dem Vorstand Décharge zu erteilen. Die Versammlung folgte dem Vorschlag einstimmig.

Der Jahresbericht des Präsidenten war für einmal sehr kurz gehalten. Er ging nur kurz auf das Weltgeschehen ein, gefolgt von einem kleinen Überblick über das Geschehen im PV und in der Sektion. Er bedankte sich beim Vorstand für die gute Zusammenarbeit.

Für die Nachfolge von Werner Frei, der das Präsidium nach sechs Jahren abgibt, hat sich nach einigem Hin und Her eine neue Lösung gefunden. Der bisherige Vizepräsident Köbi Jucker hat sich zur Verfügung gestellt und wurde von den Anwesenden einstimmig gewählt. Neu in den Vorstand kommt Ferdinand

Wipf, der auch gleich das Vizepräsidium übernimmt. Markus Maron führt neu die GPK an, und Hans-Ruedi Zahnd stellt sich für eine weitere Amtszeit zur Verfügung, er ist somit wieder das Ersatzmitglied.

Ab dem 1. April gibt es die Ermässigungen im Coop nur noch in Kombination mit der Coop-Supercard. Der Pensioniertenausweis, im Zusammenhang mit dem Swisspass, kann bei der SBB bestellt werden. Markus Maron machte Werbung für den PV-Chor, der immer wieder neue Sänger sucht! Rolf Ott sucht seinerseits Mitglieder für das Lokorama in Romanshorn, und René Bolzern machte nochmals auf die Sektionsreise auf den Bielersee aufmerksam, es hat noch ein paar Plätze frei!

Zum Schluss der Versammlung verabschiedete Köbi Jucker den scheidenden Präsidenten Werner Frei mit einem Kissen als Geschenk. Es solle ihn daran erinnern, sich Zeit zu nehmen, um sich genügend auszuruhen, und dass wir uns darauf freuen, ihn ab und zu an einer Sektionsversammlung wiederzusehen.



Sektionen

28. 3.

TS Zürich

Mitgliederversammlung 2026. Beginn um 15.45 Uhr. Nach der Versammlung sind alle herzlich zum gemeinsamen Abendessen eingeladen. Anmeldung gemäss Einladung auf der Webseite, an die Vertrauensleute oder via Link.

sev-online.ch/site/assets/files/314021/2026_18__mv_einladung-1.pdf

15.45 Uhr, Rheinfelder Bierhalle (Saal 1. Stock), Niederdorfstrasse 76, Zürich

17. 4.

VPT Forch

Generalversammlung 2026. Wir starten um 19 Uhr mit einem Imbiss, und anschliessend findet der offizielle Teil statt. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen. Anmeldung bis 10. April bei Albert Krüsi.

19 Uhr, Rest. Bahnhof, Esslingen

7. 5.

BAU Nordwestschweiz

SEV-BAU lädt ein zu Kaffee & Gipfeli. Mit SEV-Präsident Matthias Hartwich. Anreise mit den Buslinien 501 oder 505 ab Busbahnhof Olten bis Haltestelle «Industriewerk» und ca. 2 Minuten zu Fuss. Oder ab Bahnhof Olten zu Fuss in ca. 20 Minuten. Eingang zwischen Silogebäude und Lagerhalle. Die SEV-Sektion Nordwestschweiz freut sich auf dich. Kontakt: Thomas Kaderli, Präsident SEV-Sektion NWS, 079 593 37 46.

4 bis 9 Uhr, SBB-Fahrbahn-Areal, Depotweg 100, Olten

8. 5.

ZPV Rheintal-Chur

Hauptversammlung.

16 Uhr, Buchserhof, Buchs SG

12. 5.

VPT BLS

Hauptversammlung. Der Vorstand lädt euch ein zur HV. Unser Gast ist Barbara Keller, die neue Co-Vizepräsidentin des SEV. Eine Anmeldung ist obligatorisch bis spätestens 27. April beim Werbeobmann unter werbung-bls@vpt-online.ch, und das Nachtesen ist inbegriffen (exkl. alkoholische Getränke). Bitte angeben ob Fleisch- oder Vegi-Menu. Bei Verhinderung zwingend abmelden (Bestellung Anzahl Nachtessen).

vpt-online.ch/de/ueber-uns/sektionen/vpt-bls/termine-vpt-bls

18.15 Uhr, Hotel Aare, Thun

Pensionierte

1. 4.

PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

2. 4.

Pensioniertes Zug- und Lokpersonal Olten

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

14 Uhr, Güggü Bar, Olten

13. 4.

Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

Höck. Wegen Ostermontag findet der Höck im April eine Woche später statt. Ab Mai treffen wir uns wie gewohnt wieder am ersten Montag im Monat.

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

15. 4.

PV Luzern

Wanderung Rothenthurm–Einsiedeln. Startkaffee, danach Wanderung über einen Teil des Hochmoors zur Äusseren Altmatt, weiter zur Passhöhe Chatzenstrick und zum Tagesziel Einsiedeln; 9,6 km, +210/–247m, ca. 2½ Stunden. Gute Schuhe, evtl. Wanderstöcke. Leitung: Peter Trutmann. Startkaffee: Café Turm, Altmattstrasse 1, Rothenthurm. Mittagessen: Restaurant Milchmanufaktur Einsiedeln, ca. 12.45 Uhr; Tagesmenü mit Salat oder Suppe CHF 22. Hinfahrt für Wanderer: Luzern ab 8.18 Uhr, Arth-Goldau ab 8.54 Uhr, Rothenthurm an 9.11 Uhr; Nichtwanderer: Luzern ab 10:39 Uhr, Biberbrugg Bahnhof (B551) ab 12.03 Uhr, Einsiedeln Alpstrasse an 12.12 Uhr. Rückfahrt individuell ab Einsiedeln. Anmeldeschluss: 10. April bei Peter Trutmann, 079 223 19 86 oder peter.trutmann@datazug.ch. Bei der

Anmeldung bitte Gruppe (Wanderer oder NW) angeben, Nichtwanderer bitte auch anmelden!

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Wanderer: Luzern ab 8.18 Uhr
Nichtwanderer: Luzern ab 10.39 Uhr

15. 4.

VPT BLS Gruppe Pensionierte

Wanderung Dürrenroth–Sumiswald. Hinreise: Spiez ab 6.50 Uhr, Thun ab 7.23 Uhr, Bern ab 7.20 Uhr, Burgdorf ab 7.49 Uhr, Dürrenroth an 8.30 Uhr. Startkaffee im Restaurant Bären in Dürrenroth. Wanderung: Dürrenroth–Fännerhüsli–Oberwald–Bützen–Sumiswald. Anforderung: T1, Mittel, +350/–387 m, 12 km, 3½ Stunden. Dem Wetter angepasste Kleidung, Stöcke. Mittagessen im Restaurant Hirschen Oberwald. Schlusstrunk im Restaurant Bären in Sumiswald. Rückreise: Sumiswald Post ab 16.38 Uhr, Ramsei ab 16.52 Uhr, Bern an 17.42 Uhr, Thun an 17.57 Uhr, Spiez an 18.10 Uhr. Anmeldung bis 12. April an Fritz Bieri, 079 945 63 71, fritz.bieri58@bluewin.ch. Details siehe auch PDF-Link in der Onlineagenda.

30. 4.

PV Freiburg

Wanderung. Wanderung von ca. 4 km von Belfaux SBB oder Village (Treffpunkt im Dorf Belfaux) nach Autafond,

wo wir das kleine Familienmuseum des Bauernhofs Aebischer besuchen. Weiter nach Corminboeuf (ca. 3 km) und Mittagessen im Restaurant St-Georges. Essen und Getränke sind selbst zu bezahlen, Kaffee offeriert von der Sektion. Kommt doch zahlreich! Gute Schuhe nötig. Bei schlechtem Wetter entsprechende Ausrüstung mitnehmen. Fahrplan nach Belfaux CFF: Payerne ab 8.01 Uhr, Belfaux CFF an 8.20 Uhr; Fahrplan nach Belfaux-Village: Bulle ab 7.19 Uhr, Romont ab 7.38 Uhr, Freiburg ab 8.17 Uhr, Belfaux Village an 8.24 Uhr. Individuelle Rückfahrt ab Bushaltestelle Corminboeuf Village (Bus Nr. 8) nach Freiburg. Anmeldungen bitte an Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch, 079 502 72 11. Anmeldeschluss: 27. April. Bis bald!
Roland Julmy

5. 5.

PV Basel

Kultur, Kaffee und Kuchen (KKK). Das Motto für dieses Jahr lautet «Vögel mit 4-lefanz». Anmeldung (bzw. Abmeldung): Damit von allem genügend vorhanden ist, sind wir zwingend auf eine Anmeldung angewiesen. Anmeldung bis 30. April bei Vizepräsident Peter Jakob, vizepraesident-pv-basel@sev-online.ch oder 079 252 02 53. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen. *Der Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/basel

14.30 Uhr, Pfarrezentrum L'Esprit, Laufenstrasse 44, Basel

Agenda 4/26



Migrationstagung 2026

Care Arbeit und Hate Speech

Freitag, 25. September 2026, 9 – 16.30 Uhr
Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

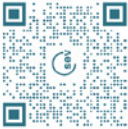
Wer kann teilnehmen?

- Alle interessierten Migrantinnen & Migranten (auch Nicht-SEV-Mitglieder)
- Alle interessierten SEV-Mitglieder

Themen

- Care Arbeit – Spagat zwischen Familie, Betreuung und Arbeit
- Hate Speech – Podiumsdiskussion über Hassrede und ihre Auswirkung

Anmeldung:



SEV Migrationskommission:
SEV Zentralsekretariat,
Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6,
migration@sev-online.ch



Folge uns auf Facebook!



www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



UNSERE VERSTORBENEN

Bucheli Arnold; JG 1937; Hallenchef, Horw, PV Luzern.

Forrer Heidi; JG 1946; Witwe des Hans, Boniswil, PV Zürich.

Meier Rosmarie; JG 1937; Witwe des Peter, Zollikofen, PV Bern.

Moser Stephan; JG 1967; Fachspezialist ICT, Häusernmooos im Emmental, PV Bern.

Ramseyer Ernst; JG 1936; Biberist, VPT BLS.

Schaffner Emma Frieda; JG 1932; Witwe des Max, Biel, PV Biel.

Stutz Christian; JG 1945; Teufenthal AG, VPT AVA.

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

IMPRESSUM

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

Auflage: 20369 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 30996 Ex.), Wemf-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 Wydler.

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

Abonnemente und Adressänderungen: SEV-Mitgliederdienste, mutation@

sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

Insertate: 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 17. April 2026.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 7. April 2026, 12 Uhr.

Insertateschluss: 7. April 2026, 12 Uhr.

SCHIENENGÜTERVERKEHR IN EUROPA

Versorgung mit Gütern ist Service public



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

In ganz Europa kämpfen die Gewerkschaften gegen den Abbau beim Schienengüterverkehr und die Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse. Die Europäische Transportarbeiter:innen-Föderation ETF, zu der auch der SEV gehört, fordert, den Schienengüterverkehr endlich als Service public anzuerkennen. Gerhard Tauchner ist Vorsitzender des Fachbereichs Eisenbahn in der österreichischen Gewerkschaft Vida und Präsident des Bahnsektors der ETF. Ein Interview.

In der Schweiz steht der Schienengüterverkehr stark unter Druck. Wie sieht die Situation in anderen europäischen Ländern aus, Gerhard Tauchner?

Leider sehr ähnlich. In ganz Europa beobachten wir denselben Trend. Das hat strukturelle Gründe: Der Strassengüterverkehr profitiert vielerorts von versteckten Subventionen – sei es in Form zu niedriger oder nur eingeschränkt angewandeter Strassengebühren oder durch steuerliche Privilegien beim Ver-

brauch fossiler Energien. Gleichzeitig hat der Energiepreisschock 2022 den elektrischen Bahnstrom deutlich verteuert. Das hat die Schienengüterverkehrsunternehmen überproportional getroffen. Die Folge: Ein massiver Rückzug der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem kostenintensiven Einzelwagenladungsverkehr. Und genau das beschleunigt die Verlagerung auf die Strasse weiter.

Gibt es denn Länder, in denen der Druck weniger stark ist und der Schienenanteil beim Gütertransport sogar wächst?

Ein Beispiel ist China – dort wächst der Schienengüterverkehr weiter. Das liegt einerseits am nach wie vor hohen Wirtschaftswachstum, vor allem aber an einer konsequenten Industrie- und Verkehrspolitik. Der Schienenverkehr ist dort klar in strategische und klimapolitische Ziele eingebettet. Das ist ein fundamentaler Unterschied zu Europa, wo man den Markt und kurzfristige Profitlogik über das Gemeinwohl stellt.

Der SEV fordert, den Schienengüterverkehr als Grundversorgung zu betrachten, als «Service public» statt als Markt unter Wettbewerbsdruck. Ist das auch für andere europäische Länder ein sinnvoller Weg?

Grundsätzlich ja. Wir wollen einen Güterverkehr, der der Bevölkerung dient – nicht dem Profit einzelner. Der Schienengüterverkehr hat genau dieses Potenzial: Er ist ökologisch, effizient und sozial verträglich. Im Strassengüterverkehr hingegen sind Lohn- und Sozialdumping Alltag, und die ökologischen Folgekosten sind enorm. Aber das vorherrschende europäische Dogma der Profitmaximierung steht einer echten Versorgungsidee entgegen. Für den EU-Binnenmarkt ist diese Profitlogik immer noch der heilige Gral. Solange diese Logik unverändert bleibt, müssen wir zumindest die gravierendsten Verzerrungen abbauen – etwa die versteckten Subventionen für die Strasse. Erst wenn faire Rahmenbedingungen herrschen, kann der Schienengüterverkehr auch innerhalb eines Wettbewerbsmodells bestehen.

Gibt es Anzeichen dafür, dass in der EU – besonders in der Kommission – das neoliberale Wettbewerbsdogma wankt?

Die Kommission vertritt derzeit oft die Interessen der Grossindustrie. Aber das ist kein Naturgesetz. Die politische Ausrichtung der EU hängt von den Mitgliedstaaten und deren Wahlergebnissen ab. Und wir sehen, dass die globale wirtschaftliche Zuspitzung alte neoliberale Glaubenssätze ins Wanken bringt. Viele

Menschen suchen heute echte Antworten auf Klimakrise, Kostenexplosion und soziale Unsicherheit. Das eröffnet ein «Window of Opportunity» für eine EU-Politik im Interesse der Menschen statt der Konzerne. Die Hoffnung stirbt zuletzt.

Welche Forderungen stellt die ETF zusätzlich zum «Service-public-Ansatz»?

Kurzfristig fordern wir, dass nationale Regierungen die Verluste der Güterbahnen abfedern und dass die EU solche Beihilfen zulässt. Langfristig braucht es ein Ende der indirekten Subventionen für die Strasse, ein konsequentes Festhalten an den Klimazielen und entschlossene Massnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping. Der Wettbewerb erzeugt enormen Kostendruck, was direkt das Personal trifft. Wir hören von Fahrzeiten bis zu 14 Stunden – oft nicht nachweisbar, weil die heutigen Systeme manipulierbar sind. Deshalb fordern wir eine fälschungssichere digitale Aufzeichnung aller Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten. Nur mit echten Kontrollen werden Regeln eingehalten – auch grenzüberschreitend. Zudem braucht es hochwertige Ausbildung und gute Arbeitsbedingungen. Nur so sichern wir die Zukunft des Sektors und erhöhen gleichzeitig die Eisenbahnsicherheit.



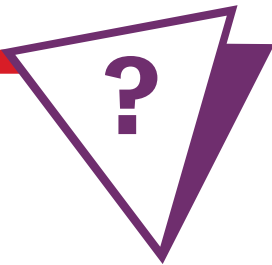
GEFÄHRLICHER SPASS

Nicole Bökhaus

Die kraftvollen Wellen am Sandy Beach von O’ahu, einer der Hauptinseln des Hawaii-Archipels, ziehen Surfer:innen aus aller Welt an. Die Sonnenuntergänge bieten ein beeindruckendes Naturschauspiel. Doch

diese Naturgewalt ist mit Vorsicht zu geniessen. Der Sandy Beach gilt nämlich als ausgesprochen gefährlich. Aufgrund heftiger Wellen, die direkt am Ufer brechen, kommt es regelmässig zu Wirbelsäulen- und Nackenver-

letzungen bei Schwimmer:innen und Boogie-Boarder:innen. Der Strand ist deshalb auch als «Break Neck Beach» bekannt, Genickbruchstrand. Dazu kommen extrem starke Strömungen und tückische Unterströmungen.



QUIZ

Hast du genau gelesen?

- 1. Wie heissen die beiden grossen ÖV-Vorsorgeeinrichtungen?**

 - a. SBB Altersvorsorge und Pensionskasse KTU.
 - b. Pro Life und Pro Profita.
 - c. Pensionskasse SBB und Symova.

2. Für was steht die Abkürzung LSVA?

 - a. LKW-Steuer und Verlagerungsabgabe.
 - b. Leider stoppt die Verlagerung beim Alpentransit.
 - c. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

3. Warum hat der SEV den Parlamentsmitgliedern vor dem Bundeshaus Schokolade-Fünfliber verteilt?

 - a. Um sie zu bewegen, gegen Kürzungen im regionalen Personenverkehr zu stimmen.
 - b. Um sie aufzufordern, mehr beim Verkehr zu sparen.
 - c. Um sie zu verköstigen, weil Parlamentsarbeit sehr anstrengend ist.

4. Die ETF fordert, dass der Schienengüterverkehr ...

 - a. als Service public anerkannt und gefördert wird.
 - b. auf die Strasse verlagert wird.
 - c. wieder mit Dampflokomotiven betrieben wird.



So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 7. April 2026** an:

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

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

Lösung des Quiz aus Nr. 3/2026:
a/b/c/c

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Martin, Erni**, Spiez, Mitglied Sektion PV Bern.

AUF DEN SPUREN VON ...

Patrick Eiling, Linienbus-Chauffeur

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Seit gut vier Jahren ist Patrick Eiling für die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) unterwegs. Mit 31 Jahren gehört er zu den jüngeren Sektionspräsidenten des SEV. Vor zwei Jahren übernahm er das Amt beim VPT VZO – und schafft etwas, worum ihn andere Sektionen beneiden: Er gewinnt junge Mitglieder für den Vorstand.

Geduldig erklärt Patrick Eiling einem interessierten Fahrgast, wie Menschen im Rollstuhl mit dem absenkbaren Bus zusteigen können. Der pensionierte Fahrgast staunt nicht schlecht, als ihm der Busfahrer den geringen Abstand zwischen Bus und Trottoir zeigt. Er interessiert sich eben sehr für die Bustechnik, meint der Pensionär und bedankt sich beim Einsteigen beim Chauffeur.

Die siebenminutige Pause ist beendet. Von Bäretswil aus fährt Patrick Eiling wieder los in Richtung Wetzikon. Mit einer kurzen Durchsage begrüsst er die Fahrgäste, dann rollt der Bus gelassen durch den Nachmittagsverkehr des Zürcher Oberlands. Die milden Frühlingstemperaturen machen sich im Strassenverkehr bemerkbar. Gemächlich biegen einige Velofahrer vor dem Bus nach links in eine Sei-

tenstrasse ein. Auf die Velofahrer mit gelben Westen nimmt der Chauffeur besonders Rücksicht.

Nicht alle Verkehrsteilnehmer sind an diesem sonnigen Tag so gelassen unterwegs. Als Patrick Eiling von einer Haltestelle losfährt, zieht ein Autofahrer knapp links vorbei und nimmt dem Linienbus die Vorfahrt. Der Chauffeur bremst, hupt kurz und fährt weiter. Eine ältere Passagierin kommentiert das Verhalten des Autofahrers spöttisch: «So en dumme Cheib!» Patrick Eiling bleibt in solchen Situationen ruhig. «Meistens entschuldigen sich die Autofahrenden dann auch mit einem Handzeichen», sagt er. In den fast vier Jahren beim VZO sei ihm glücklicherweise noch nie etwas passiert.

Kindheitstraum erfüllt

Das Busfahren macht dem 31-jährigen Zürcher Oberländer sichtlich Spass. Er mag den Kontakt mit den Menschen sehr und zeigt sich offen, wenn Kunden und Kundinnen Fragen haben. Schon als Kind hatte Patrick Eiling den Wunsch, einen solchen 19 Meter langen Gelenkbus zu fahren, und meint: «Ich war schon immer fasziniert, wie solch riesige Fahrzeuge durch schmale Strassen manövrieren können.»

Nach seiner Lehre als Gebäudereiniger und einigen Jahren im Beruf bewarb sich Eiling beim VZO – und wechselte in die Fahrerkabine



RENATO BARNETTA

des Linienbusses. Damit erfüllte er sich seinen Kindheitstraum. Die Schichtarbeit komme ihm entgegen, sagt er. Auch die Selbstständigkeit im Arbeitsalltag und das grosse Vertrauen, das ihm entgegengebracht wird, schätzt er sehr. «Ausserdem liebe ich es, für Menschen da zu sein.»

Engagement für gute Arbeitsbedingungen

«Uns geht es hier beim VZO gut», sagt Patrick Eiling. «Aber trotzdem braucht es uns vom SEV.» Seit April 2024 ist er Sektionspräsident des VPT VZO und setzt sich für gute Arbeitsbedingungen ein. Ebenso wichtig ist ihm die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und ein offenes Ohr für die Anliegen der Mitglieder.

Zusammen mit der Sektionsbetreuerin Edith Graf-Litscher hat er bereits Gespräche mit der Geschäftsleitung des VZO über Arbeitsbedingungen geführt. Die Verhandlungen erlebt der junge Präsident als konstruktiv: «Wir werden am Tisch akzeptiert und können unsere Ansichten einbringen. Das ist für mich bereits ein Erfolg.»

Sein Engagement kommt nicht von ungefähr. Schon als Schüler entwickelte er einen ausgeprägten Sinn für Gerechtigkeit. Als er sich einmal vom Klassenlehrer unfair behandelt fühlte, suchte er das Gespräch mit der Schulleitung – mit Erfolg.

Später, während seiner Zeit als Gebäudereiniger, war er bereits Mitglied der Gewerkschaft

Unia. Damals erlebte er bei seinem Arbeitgeber schwierige Arbeitsbedingungen. Als er zum VZO wechselte, war für ihn klar, dass er sich künftig aktiv gewerkschaftlich engagieren möchte.

Erfolg beim Nachwuchs

Vor zwei Jahren wurde Patrick Eiling zum Sektionspräsidenten des VPT VZO gewählt. Eine seiner ersten Herausforderungen: Der Vorstand stand kurz vor einem Generationenwechsel, mehrere Mitglieder näherten sich der Pensionierung.

Dem jungen Präsidenten gelang es jedoch, ein weiteres junges Vorstandsmitglied zu gewinnen. «Ich hatte einen persönlichen Draht zu potenziellen Kandidaten – und auch etwas Glück», sagt er bescheiden. Es sei nicht einfach, Menschen für eine solche Aufgabe zu gewinnen. Wichtig sei, dass es für alle passe. «Und um das herauszufinden, muss man vor allem zuhören.»

Als der Bus in Wetzikon ankommt, hat Patrick Eiling seine Schicht beendet. Mit dem VZO ist er inzwischen auch privat eng verbunden: Seine Frau absolviert derzeit ebenfalls die Ausbildung zur Buschauffeuse beim selben Betrieb. Und Eiling selbst hat weitere Pläne. Gerne würde er künftig zusätzlich als Instruktor arbeiten. «Für diese Zusatzfunktion stehe ich bereits auf der Anwärterliste», erzählt er und fügt lachend hinzu: «Daumen drücken!»

TAUSCHGESCHÄFT

Tomz

