



# SEV Nr. 6

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



TAG DER ARBEIT

## Bilder vom 1. Mai

▶ S. 4

**EDITORIAL** von Pablo Guarino

## Die Gesundheit kommt zuerst

▶ S. 3

Die Ergebnisse der neuen Trapheac-Studie bestätigen eine Realität, die wir seit Jahren anprangern. Der Beruf der Busfahrerinnen- und Busfahrer wird im Alltag unter ständigem Druck ausgeübt. Ein Druck, der bei einem Drittel des Buspersonals das Risiko eines Burnouts mit sich bringt.

Diese nun zahlenmässig belegte Realität deckt sich mit den Warnsignalen aus der Praxis, aus allen Berufen des öffentlichen Verkehrs. Es handelt sich nicht um ein individuelles, sondern um ein strukturelles Problem, das eine strukturelle Antwort für die Branche des öffentlichen Verkehrs erfordert.

Gleich mehrere Belastungen gefährden die Gesundheit: zu lange Arbeitstage, Druck im Arbeitsumfeld, Angst vor Unfällen, Übergriffe,

mangelnde Anerkennung und unzureichende Erholungszeiten. Tag für Tag zermürbt, schwächt und schädigt diese Realität die Gesundheit jener Menschen, die eine für unsere Gesellschaft unverzichtbare öffentliche Dienstleistung erbringen.

Der SEV ist entschlossen, Veränderungen durchzusetzen. Seit zu vielen Jahren schlagen wir Alarm. Heute – und zum ersten Mal – sind die Tatsachen wissenschaftlich belegt. Es ist inakzeptabel, dass der Kostendruck auf die Arbeitsbedingungen abgewälzt wird. Gesundheit ist nicht verhandelbar!

Deshalb starten wir eine gewerkschaftliche Kampagne, um Verbesserungen für alle Berufe im öffentlichen Verkehr zu erreichen. Die Ergebnisse der Trapheac-Studie stellen einen Wendepunkt dar.

Der SEV fordert in seiner Kampagne, die Arbeitsbedingungen konkret zu verbessern: durch die Begrenzung der täglichen Arbeitszeiten, die Sicherstellung ausreichender Ruhezeiten, den besseren Schutz vor Übergriffen und die Gewährleistung würdiger Arbeitsbedingungen.

Dieser Kampf wird nicht ohne euch stattfinden. Wir müssen uns mobilisieren. Die Befunde sind nun bekannt. Die Zahlen liegen auf dem Tisch. Es ist Zeit zu handeln.

Der öffentliche Verkehr ist eine unverzichtbare öffentliche Dienstleistung – die Gesundheit des Personals ist es ebenso. Attraktiver und zukunftsfähiger öffentlicher Verkehr setzt zwingend würdige Arbeitsbedingungen für das Personal voraus. Die Gesundheit kommt zuerst.

### B100-Lohnsystem

Bessere Löhne für die Triebfahrzeugführenden B100 bei SBB Infrastruktur I-VU.

2

### Zweimal Nein

Der SEV-Vorstand beschliesst Nein zum Zivildienstgesetz und zur SVP-Initiative.

5

### Feriensiedlung

Die FSG muss aus Kostengründen die Feriensiedlung Samedan verkaufen.

6

## Neuer VR-Präsident SBB

Die Generalversammlung der SBB hat am 29. April André Wyss als neuen Präsidenten des Verwaltungsrats gewählt. Er übernimmt von Monika Ribar, die aufgrund der Amtszeitbeschränkung zurückgetreten ist. Wyss gehört dem Verwaltungsrat der SBB seit einem Jahr an und bringt rund 40 Jahre Führungserfahrung mit, insbesondere in der Bau- und Immobilienbranche sowie in der Pharmaindustrie.

## SBB Cargo

Noch bis in die zweite Maihälfte läuft das vereinbarte Konsultationsverfahren der Sozialpartner zur sechsten Tranche von «Genesis», dem Reorganisationsprogramm bei SBB Cargo. Damit soll die Produktion des Einzelwagenladungsverkehr per 2027 erneut «vereinfacht» werden, um Kosten zu sparen. Das bedeutet, Abbau von Angebot, Rollmaterial und Personal. Für den SEV geht die daraus resultierende weitere Verlagerung von der Schiene auf die Strasse verkehrs- und klimapolitisch in die falsche Richtung. Mit Stellenabbau droht Know-how-Verlust und verstärkter Fachkräftemangel. Das behindert die Teilhabe am künftigen Wachstum des Schienengüterverkehrs nach der aktuellen konjunkturbedingten Flaute.

## Junge Lernende leben gefährlich

Jährlich verunfallen rund 23000 junge Lernende in der Schweiz bei der Arbeit – fast jeder neunte Lernende, hält der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) anhand von Zahlen der Suva fest. Für junge Arbeitnehmende ist das Unfallrisiko doppelt so hoch wie für ältere. Dreiviertel aller Berufsbildner:innen haben keinerlei Zeit für die Ausbildung und Begleitung der Lernenden. Trotz klarer gesetzlicher Vorgaben sind Gesundheitsschutz und Sicherheit der Lernenden nicht gewährleistet.

## SGB

Daniel Lampart gibt die Co-Leitung des SGB-Sekretariats und die Funktion als Chefökonom auf Ende Jahr ab. Der SGB-Präsidialausschuss hat Lampart für das Präsidium des Vereins PK-Netz nominiert. Dieses unterstützt die Vertretungen der Arbeitnehmer:innen in Stiftungsräten der beruflichen Vorsorge. Gabriela Medici, die bisherige Co-Leiterin des SGB-Sekretariats, soll das Sekretariat künftig allein leiten.



## ANERKENNUNG TRIEBFAHRZEUGFÜHRENDE B100 BEI I-VU

# Hartnäckigkeit zahlt sich aus

Sarah Thomas  
sarah.thomas@sev-online.ch

**Was lange währt, wird endlich gut – oder vielmehr: Was der SEV über ein Jahrzehnt lang zusammen mit seinen Mitgliedern hartnäckig verfolgt hat, führt nun endlich zum Erfolg. Für die knapp 300 betroffenen TFF B100 bei SBB Infrastruktur Verfügbarkeit und Unterhalt (I-VU) gibt es endlich eine nachhaltige Lösung innerhalb des Lohnsystems. Der bisherige sogenannte «Marktausgleich» wird abgelöst durch eine Überführung in das Lohnsystem der SBB.**

Mit der Einführung des neuen Lohnsystems im GAV 2011 begann der lange Weg zur monetären Besserstellung von B100-Lokführenden. Damals entbrannte ein Streit über die Auslegung des sogenannten «Beschluss 25». Die zentrale Frage war so simpel wie brisant: Welche Lokführenden gehören in die separate «Lohnkurve» (separate Lohnbänder für Lokführende) und welche nicht? Während die SBB jahrelang mauerte, blieb der SEV am Ball.

Wie in solchen Fällen üblich wurde aufgrund dieser Uneinigkeit ein Schiedsgericht angerufen. Doch auch dieses brachte keine Einigung, im Gegenteil: Da bis 2019 noch immer kein Entscheid gefällt worden war, musste ein Kompromiss her. Dieser erste Etappenerfolg ermöglichte die Einführung des Marktausgleichs. Fortan erhielten klar definierte Personengruppen bei SBB I-VU jährlich 3000 Franken zusätzlich. «Damit war aber die Frage nach der Lohn- bzw. Funktionsskala nach wie vor nicht geklärt. Zudem wurde die Funktion der TFF B100 über verschiedene Divisionen hinweg unterschiedlich vergütet. Während die Lokführenden bei I-VU den Marktausgleich zugesprochen bekamen, war dies beispielsweise den Lokführenden bei der Intervention nicht vergönnt», sagt Michael Buletti, zuständiger Gewerkschaftssekretär beim SEV.

Der SEV hielt den Druck mit den seit 2022 jährlich durchgeführten B100-Tagungen und Petitionen stets aufrecht. Besonders in Erinne-

rung bleibt der emotionale Appell aus dem Jahr 2022: «Wir sind Lokführende und möchten als solche anerkannt werden!» Die Botschaft war klar: Es geht nicht nur um Geld, sondern um die Wertschätzung einer verantwortungsvollen Arbeit. Die TFF B100 leisten tagtäglich Unverzichtbares für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit des Schienennetzes. Diese Identität musste sich endlich auch im Lohn widerspiegeln.

### «Steter Tropfen höhlt den Stein»

Dass es nun zu einer systemischen Lösung kommt, ist massgeblich dem Einsatz der SEV-Mitglieder zu verdanken. Noch im vergangenen Oktober machten über 40 Teilnehmende der B100-Tagung des SEV erneut mit einer scharfen Resolution an die Leitung Infrastruktur Druck. Sie forderten eine deutliche monetäre Verbesserung für alle B100-Funktionen bei Infrastruktur. Michael Buletti spricht Klartext: «Wir haben der SBB unmissverständlich klargemacht, dass wir uns nicht mehr mit Übergangslösungen abspesen lassen. Das nun vorliegende Resultat ist der Beweis, dass sich gewerkschaftliches Engagement direkt im Portemonnaie auszahlt, auch wenn dies manchmal jahrelangen Einsatz erfordert.»

Mit der nun getroffenen Lösung steigt die Mehrheit der betroffenen TFF B100 bei I-VU bei Erfüllung der neuen Kriterien – u.a. müssen dafür drei verschiedene Fahrzeugtypen gefahren werden können – in das Anforderungsniveau G auf. Dies eröffnet den Mitarbeitenden ein deutlich höheres Lohnanstiegspotenzial als bisher. Zwar werden aufgrund der neuen Kriterien nicht ausnahmslos alle TFF B100 den Sprung in ein höheres Anforderungsniveau schaffen, doch niemand wird im Regen stehen gelassen. Durch parallele Funktionsumschreibungen in den Niveaus F und G ist die finanzielle Absicherung für alle garantiert. Ein zentraler Punkt dabei: Der bisherige Marktausgleich wird fest in den Lohn integriert und damit dauerhaft gesichert und zudem zukünftig vollumfänglich in der Pensionskasse versichert. Für die Betroffenen bedeutet das nicht nur mehr Sicherheit im Hier und Jetzt, sondern ein spürbar höheres Alters-

guthaben in der Pensionskasse für die Zukunft. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Punkt und besonders wichtig für die Lebensplanung: Alle betroffenen Mitarbeitenden profitieren weiterhin uneingeschränkt vom Vorruhestandsmodell Valida.

### Der SEV bleibt wachsam

Trotz des Erfolgs bleibt ein Wermutstropfen: Die SBB hat dem SEV die detaillierten Funktionsumschreibungen trotz mehrfacher Aufforderung nicht vollständig offengelegt. Eine gewisse Restunsicherheit bei der Umsetzung bleibt daher bestehen. Die Teamleitenden wurden bereits geschult, um die Mitarbeitenden ihren Kompetenzen entsprechend zuzuordnen. Danach folgt die Überprüfung durch das HR. Der SEV wird diesen Prozess nicht dem Selbstlauf überlassen. «Wir schauen der SBB ganz genau auf die Finger», sagt Michael Buletti. «Die überwiegende Mehrheit muss von diesem Aufstieg in das Niveau G profitieren. Wir werden jeden einzelnen Schritt begleiten, um sicherzustellen, dass die Zuteilung fair und gemäss den Kompetenzen der betroffenen Mitarbeitenden erfolgt.»

Dieser Erfolg ist ein Sieg der Gemeinschaft. Ohne den steten Druck der Basis und die Beharrlichkeit am Verhandlungstisch wäre der Marktausgleich wohl auf ewig ein Provisorium geblieben, wenn überhaupt. Jetzt ist klar: Der lange Weg zur monetären Besserstellung der TFF B100 bei I-VU ist zu Ende.

### B100-Tagung 2026

Am Mittwoch, 9. Dezember 2026 findet die nächste B100-Tagung im Hotel Bern in Bern statt. Die Tagung richtet sich an alle TFF B100 bei SBB und SBB Cargo. Die entsprechende Ausschreibung folgt zu gegebener Zeit. Nebst der Thematik der Ablösung des Marktausgleichs wird u.a. auch die Situation der TFF B100 bei der Intervention, die in der Funktion Soldat nach wie vor im Anforderungsniveau F eingereiht sind, ein Thema sein.

## NEUE STUDIE GESUNDHEIT BUSPERSONAL

## Erkenntnisse sind besorgniserregend

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Welche Faktoren beeinflussen die Arbeitsbedingungen und die Gesundheit von Busfahrerinnen und Busfahrern in der Schweiz? Mit dieser Frage befasste sich eine Konferenz am Institut für öffentliche Verwaltung in Lausanne. Erfahrungsberichte aus der Praxis, wissenschaftliche Ergebnisse der von Unisanté durchgeführten Trapheac-Studie sowie Reaktionen des SEV und der Behörden zeichnen ein besorgniserregendes Bild.**

Bereits in der ersten Podiumsrunde der Konferenz vom 24. April machen die Busfahrerinnen und Busfahrer deutlich, was in ihrem Berufsalltag nicht stimmt: lange Dienstzeiten, chronische Müdigkeit, permanenter Stress, unzureichende Pausen. Die geschilderten Schwierigkeiten decken sich mit jenen, auf die die Gewerkschaften seit Jahren hinweisen.

«Die Dienstpläne sind nicht mehr an die Realität von 2026 angepasst», erklärt Malika Meyrat, Busfahrerin bei TransN, und betont die Auswirkungen auf Privatleben und Erholung. René Tercier, der dreissig Jahre Berufserfahrung hat, hebt die wachsende Erschöpfung hervor: «Man muss ständig alles im Blick haben. Lange und unregelmässige Arbeitstage zermürben.»

Gilbert D'Alessandro, Busfahrer bei den TPF und Zentralpräsident des Unterverbands VPT, der die Interessen des Buspersonals vertritt, bringt die Situation auf den Punkt: «Die Logik

der Sparpolitik verschlechtert die Arbeitsbedingungen. Zwischen zwei Diensten bleiben manchmal nur sechs bis sieben Stunden effektiver Schlaf.» Seiner Ansicht nach ist die heutige Gesetzgebung zur Arbeitszeit (AZG) «nicht mehr an die realen Bedingungen des Berufs angepasst». Diese Aussagen verleihen den anschliessend von Unisanté präsentierten Zahlen ein konkretes Gesicht und machen deutlich, dass es sich bei der Trapheac-Studie nicht um eine abstrakte Erhebung, sondern um eine seriöse wissenschaftliche Forschungsarbeit handelt. Diese wurde mit und für die Betroffenen durchgeführt.

#### Erschöpfung, Stress, Muskel- und Skeletterkrankungen: Zahlen sprechen für sich

Zu den Ergebnissen zur Erschöpfung erklärt eine Referentin: «Jeder zusätzliche Tag mit einer Tagesamplitude von mehr als zehn Stunden erhöht das Erschöpfungsrisiko um 13%, bei erlebten Aggressionen gar um 36%.» Besonders alarmierend ist, dass 13% der Befragten angeben, täglich Übergriffe von Fahrgästen zu erleben, und dass 44% täglich der Aggressivität anderer Verkehrsteilnehmer:innen ausgesetzt sind.

Die Präsentation von Gesundheitsforscherin Viviane Remy macht die zentrale Rolle des Stressmanagements klar. Arbeitsbelastung, Bedrohungen und Ängste – insbesondere im Zusammenhang mit Aggressionen – lassen den beruflichen Stress stark steigen. Die Studie zeigt auch einen konkreten Hebel auf: Pausen. «Ausreichend lange Pausen an einem ruhigen Ort haben eine klare Schutzwirkung», betont Remy.



Wissenschaftlicher Forschung und Praxiserfahrungen treffen aufeinander: Diskussion der Studie von Unisanté, des Universitätszentrums für Allgemeinmedizin und öffentliche Gesundheit in Lausanne.

Dennoch verfügt nur eine Minderheit der Fahrer:innen über angemessene Pausenangebote.

Muskel- und Skeletterkrankungen vervollständigen dieses Bild. Dušan Petrović erinnert daran, dass 67% der Teilnehmenden unter Nackenschmerzen leiden und fast 60% unter Schmerzen im unteren Rücken – deutlich höhere Anteile als in der Allgemeinbevölkerung (11%). Vibrationen, Stress und eine nicht optimal genutzte Ergonomie zählen zu den wichtigsten Risikofaktoren. «Selbst moderne Ausrüstung kann problematisch werden, wenn die Zeit fehlt, sie korrekt einzustellen», erklärt er.

#### Politische Versprechen und gewerkschaftliche Erwartungen

Angesichts dieser wissenschaftlich fundierten Befunde erkennen die Vertreter der Behörden die Schwere der Situation an. Martin von Känel, Direktor des Bundesamts für Verkehr, zeigt sich «beeindruckt von der Tiefe der Analysen» und räumt ein, dass «Dienstpläne und Erholung besser berücksichtigt werden müssen». Er spricht von der Notwendigkeit eines Drei-Parteien-Dialogs sowie von Pilotprojekten zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Für die Gewerkschaften bleiben diese Zusagen jedoch noch zu vage. Pablo Guarino, Vizepräsident des SEV, stellt klar: «Diese Studie gemeinsam mit der Wissenschaft ist entscheidend, weil sie unseren Forderungen eine objektive und solide Grundlage gibt. Jetzt müssen den Erkenntnissen Taten folgen.»

Ein weiterer Punkt prägt die Debatte: die Abenzen, die häufig über 10% liegen. Dies ent-

spricht Kosten in Höhe von mehreren Dutzend Millionen Franken als Folge gesundheitlicher Beeinträchtigungen. Die Unternehmen hätten ein unmittelbares Interesse daran, die Gesundheit ihres Personals zu verbessern, etwa durch den Einsatz bezahlter Reservekräfte, die den Druck auf die bestehenden Teams mindern könnten.

Weitere Sorgen betreffen Schlafstörungen sowie Verdauungs- oder Harnwegsprobleme, die direkt mit unregelmässigen Arbeitszeiten, unzureichenden Pausen und einer Störung des zirkadianen biologischen Rhythmus zusammenhängen. Das Team von Unisanté kündigte hierzu bereits eine laufende Folgestudie an.

Der Kontrast zwischen dem Handlungsbedarf, den die Trapheac-Studie aufzeigt, und der Langsamkeit der politischen Reaktionen ist frappant. Wie ein Teilnehmer zusammenfasst, müsste «die Investition in die Gesundheit des Personals genauso prioritär werden wie die Investition in die Infrastruktur».

Die Konferenz zeigt eines eindeutig: Die Probleme sind klar dokumentiert, beziffert und analysiert. Die Frage ist nicht mehr, ob die Arbeitsbedingungen der Busfahrerinnen und Busfahrer ihrer Gesundheit schaden, sondern wann und wie die Entscheidungsträger ihre Versprechen einlösen werden, den Gesundheitsschutz zu verbessern. Für den SEV stellt die Trapheac-Studie einen entscheidenden Hebel dar: ein robustes wissenschaftliches Instrument, um die Anerkennung der festgestellten Probleme und konkrete Verbesserungen zu fordern.

+

-

Die Freiburger Stimmbevölkerung hat der Sparpolitik einen deutlichen Riegel geschoben: **Das Gesetz über die Sanierung der Staatsfinanzen (LAFE) wurde bei der Abstimmung vom 26. April mit über 68% abgelehnt.** Das Resultat macht deutlich, dass die Bevölkerung starke und zugängliche öffentliche Dienstleistungen will, insbesondere auch im öffentlichen Verkehr. Der SEV hat als Mitglied des Freiburger Gewerkschaftsbunds das Referendum unterstützt und ist erfreut über das Resultat.

#### Der Nationalrat höhlt die Umsetzung der Pflegeinitiative weiter aus und missachtet so den klaren Volkswillen.

Er hat dringend nötige Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, wie z. B. die Senkung der Höchstarbeitszeit und einen fairen Ausgleich von Überstunden, aus der bundesrätlichen Vorlage gestrichen. Statt Verantwortung zu übernehmen, verschiebt er so Probleme weiter und verschärft den Pflegenotstand. Die Gewerkschaften fordern vom Ständerat, den Kurs des Nationalrats zu korrigieren.



Aufatmen in Freiburg: Das Stimmvolk hat Sparpläne – auch im öV – an der Urne abgelehnt.

**BARBARA KELLER** antwortet

## Bedrohung für den öV

**?** Sollte die Initiative der SVP, über die am 14. Juni abgestimmt wird, angenommen werden, wäre dies das Ende der bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU – mit folgenschweren Konsequenzen. Warum hat der SEV die Nein-Parole zur sogenannten «Chaos-Initiative» beschlossen?

Am 14. Juni stimmt die Schweiz über die «Chaos-Initiative» ab – eine SVP-Initiative, die die Schweizer Bevölkerung auf 10 Millionen beschränken will. Für das Verkehrspersonal ist diese Initiative eine ernsthafte Bedrohung.

Der öffentliche Verkehr ist stark von öffentlicher Finanzierung abhängig. Der Verlust des Zugangs zum EU-Binnenmarkt würde die Wirtschaft schwächen und die Steuereinnahmen verringern. Dadurch werden auch die Mittel für den öV gekürzt – weniger Verbindungen, längere Wartezeiten, weniger Sicherheit.

Die Initiative verschärft zudem den Fachkräftemangel im öV. Bereits heute müssen viele im öV oft 10- bis 12-Stun-

den-Schichten leisten, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Durch Zuwanderungsbeschränkungen wird es noch schwieriger, qualifiziertes Personal zu gewinnen. Das erhöht die Arbeitsbelastung, verringert Erholungszeiten und erschwert die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Das gefährdet sowohl die Gesundheit des Verkehrspersonals als auch die Sicherheit der Fahrgäste.

Am Ende steht eine einfache, aber entscheidende Frage: Wollen wir einen öffentlichen Verkehr, der für alle da ist – oder einen, der langsam ausdünnt, teurer wird und an Qualität verliert? Der öffentliche Verkehr ist keine Nebensache. Er verbindet Städte und Dörfer, Menschen und Regionen, Alltag und Arbeit. Und er lebt von den Menschen, die ihn Tag für Tag möglich machen. Setzen wir ihn nicht aufs Spiel.

Deshalb: Nein zur Chaos-Initiative – für einen starken, sicheren und zuverlässigen öffentlichen Verkehr!

Barbara Keller ist Vizepräsidentin des SEV. Hast du Fragen an sie oder an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

1. MAI 2026

# Löhne und Renten verteidigen – Nein zur Abschottung

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Der Tag der Arbeit stand dieses Jahr im Zeichen des Abstimmungskampfs gegen die Chaos-Initiative der SVP, die den Lohnschutz aushebeln will und Arbeitsrechte in Gefahr bringt. Der SEV war schweizweit auf der Strasse und forderte mehr Sicherheit und einen besseren Gesundheitsschutz.**

«Der 1. Mai erinnert uns jedes Jahr aufs Neue daran, dass uns nichts geschenkt wird. Für jeden – auch noch so kleinen – Fortschritt bedurfte es langer und zäher Verhandlungen und Auseinandersetzungen, oft harter und entbehrungsreicher Kämpfe», sagt SEV-Präsident **Matthias Hartwich** in Olten vor einem vollen Saal in der Schützi. «Wir verlangen: Keine längeren Arbeitstage, keine Ausdehnung der Sonntagsarbeit, kein Angriff auf Mindestlöhne, kein Angriff auf GAV, keine Verschlechterungen beim Arbeits- und Gesundheitsschutz, kein Angriff auf die flankierenden Massnahmen, auf Lohnschutz und Arbeitnehmer:innen-Rechte.»

Ein Angriff auf diese Rechte sei die Chaos-Initiative, betont Hartwich. Die Initiative für eine 10-Millionen-Schweiz habe nämlich nicht das Ziel, die Schweiz nachhaltiger zu machen, sondern die Rechte der arbeitenden Bevölkerung einzuschränken.

Auch **Barbara Keller**, Vizepräsidentin des SEV, warnt auf dem Berner Bundesplatz: «Die Chaos-Initiative schafft keine Stabilität, sie schafft Unsicherheit – am Ende trifft es genau die Menschen, die jeden Tag arbeiten gehen. Dieses Land funktioniert nicht wegen der wenigen ganz oben. Dieses Land funktioniert, weil Millionen Menschen jeden Tag arbeiten, pflegen, fahren, produzieren, organisieren und Verantwortung übernehmen.» Sie prangert auch den wachsenden Spar-Druck an: «Der öffentliche Verkehr funktioniert nicht von selbst. Ohne genügend Personal, faire Arbeitsbedingungen und stabile Finanzierung gerät das ganze System ins Wanken: weniger Verbindungen, längere Wartezeiten, gestrichene Linien – so sieht die Zukunft aus, wenn wir den öffentlichen Verkehr kaputtsparen.»

SEV-Vizepräsident **Pablo Guarino** spricht in Freiburg und fordert einen besseren Gesundheitsschutz für das Personal: «Ein Drittel des Buspersonals ist von Burnout bedroht. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Gesundheit ist keine Frage der Eigenverantwortung, sondern setzt anständige Arbeitsbedingungen voraus.»

**Janine Truttmann**, SBB-Kundenbegleiterin und SEV-Vorstandsmitglied, hält eine Rede in Biel über den wachsenden Druck, weil Bund, Kantone und Gemeinden zunehmend sparen: «Weniger Investitionen bedeuten schlechtere Arbeitsbedingungen. We-

niger Personal bedeutet höhere Belastung für das verbleibende Personal. Sicherheit entsteht nicht von allein. Sicherheit braucht gut ausgebildetes Personal, genügend Zeit, funktionierende Systeme und Abläufe. Wenn hier gespart wird, dann sparen wir am falschen Ort.» Sie erzählt, wie ihr Traumberuf immer mehr in Schieflage gerät, weil Aggressionen gegenüber dem Personal zunehmen: «Ich wurde schon bespuckt. Das ist etwas vom Schlimmsten, was ein Mensch erfahren muss... Aber ich übe meinen Beruf immer noch sehr gerne aus, obwohl die Umstände immer schwieriger werden.»

In Brig spricht Lokführerin und LPV-Präsidentin **Hanny Weissmüller**. Auch sie berichtet, dass ihr Beruf immer mehr unter Druck steht, weil die SBB sogenannte «Effizienz»-Vorgaben über das Wohl des Bahnpersonals stellt. Auch sie sieht eine grosse Bedrohung in der Chaos-Initiative, über die am 14. Juni abgestimmt wird: «Diese extreme Initiative will die Personenfreizügigkeit kippen und damit die Brücken zu unseren engsten europäischen Partnern abbrechen. Das klingt nach sogenannter Souveränität, bedeutet aber: Bilaterale Verträge fallen, Arbeitsplätze sind bedroht, Lohnschutz wird geschwächt, Lohndumping erleichtert. Abschottung treibt die Teuerung an, die Kaufkraft sinkt. Wer arbeitet, spürt die Rechnung – im Portemonnaie, im Betrieb, an der Kasse.»



Olten: Rede von Matthias Hartwich, Präsident SEV.



Freiburg: Rede von Pablo Guarino, Vizepräsident SEV.



Brig: Hanny Weissmüller, Zentralpräsidentin LPV und Vizepräsidentin des Vorstands SEV.



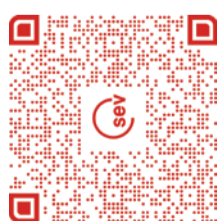
Bern: Barbara Keller, Vizepräsidentin SEV.



Biel: Janine Truttmann, Kundenbegleiterin SBB und Mitglied des Vorstands SEV.

## Videos

Scanne den QR-Code, schaue Videos von den Reden und zusätzliche Bilder vom 1. Mai.



www-sev-online.ch



15000 Menschen nahmen in Zürich am grössten Umzug zum 1. Mai in der Schweiz teil. Mit dabei eine starke Delegation des SEV.

## JAHRESBILANZ BLS 2025

# Fahrgastrekord, aber Minus im Güterverkehr

Sarah Thomas  
sarah.thomas@sev-online.ch

**Die BLS verzeichnete im vergangenen Jahr ein deutliches Plus bei den Fahrgastzahlen: Mit 73,4 Millionen Reisenden waren so viele Menschen wie noch nie sicher und pünktlich mit der BLS unterwegs, was die hohe Professionalität und den täglichen Einsatz des BLS-Personals eindrücklich unterstreicht.**

Im Vergleich zum Vorjahr haben 2025 2,9% mehr Reisende BLS-Züge genutzt, und auf den BLS-Schiffen waren es sogar stolze 7,8%. Leider konnte dieser Aufwärtstrend im Personenverkehr die finanziellen Belastungen durch die anhaltende Baisse bei BLS Cargo nicht auffangen. Die roten Zahlen bei BLS Cargo, beschleunigt durch das vorzeitige Ende der Rollenden Landstrasse, drückten den Konzern in die Verlustzone. Unter dem Strich resultierte im Geschäftsjahr 2025 ein Minus von 10,3 Mio. Franken. Nach zwei Jahren mit Konzerngewinnen von jeweils über 20 Mio. Franken ist dieses

Minus zwar unschön, aber für die BLS verkraftbar, zumal das Kerngeschäft weiterhin stabil bleibt. «Aus Sicht des SEV muss sich der Erfolg der BLS für jene auszahlen, die ihn tagtäglich erarbeiten. Das Personal verdient dafür in der kommenden Lohnrunde eine spürbare und faire Wertschätzung», sagt Katrin Leuenberger, SEV-Gewerkschaftssekretärin und Leiterin der Verhandlungsgemeinschaft BLS.

**Güter gehören auf die Bahn, aber nicht auf Kosten der Belegschaft**

Die anhaltende Krise im Güterverkehr muss dringend gestoppt werden. Werden Transporte zunehmend von der Schiene zurück auf die Strasse verlagert, drohen Überlastungen des Verkehrssystems mit gravierenden Folgen für die Versorgungssicherheit und die Stabilität der Logistikketten. Zugleich geraten die Klimaziele und die Verlagerungsziele der Alpeninitiative immer stärker ausser Reichweite.

Der Schienengüterverkehr steckt nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit in der Krise. Umso klarer ist die Politik gefordert, rasch und

entschlossen gegenzusteuern. Zentral ist die konsequente Modernisierung der nördlichen Zulaufstrecken, um einen stabilen und verlässlichen Betrieb sicherzustellen. Nur so lassen sich Kostennachteile abbauen und die Rückverlagerung auf die Strasse wirksam stoppen. Für den SEV ist klar: Eine Stärkung des Schienengüterverkehrs wird nur mit dem Personal gelingen. Zentral für einen zuverlässigen Bahnbetrieb sind dabei gute Arbeitsbedingungen, ausreichend qualifiziertes Personal und hohe Sicherheitsstandards.

Versuche, durch Deregulierung zusätzlichen Druck auf das Personal oder über abgesenkte Standards kurzfristige Wettbewerbsvorteile gegenüber der Strasse zu erzielen, führen in die falsche Richtung. Sie verkennen die Ursachen der Krise und verschärfen die strukturellen Probleme des Güterverkehrs langfristig. «Wer die Verlagerung wirklich will, muss konsequent in die Schiene investieren und darf nicht auf dem Rücken des Personals sparen», sagt Barbara Keller, Vizepräsidentin des SEV.



MICHAEL SPAHR

## Schiene stärken statt Rückschritte

Der SEV macht sich für Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen Schienengüterverkehr stark. Dazu gehören neben dem Personal eine leistungsfähige Infrastruktur und verlässliche Angebote. Nur wenn diese Grundlagen stimmen, kann verloren gegangenes Vertrauen zurückgewonnen und die Verlagerung des Güterverkehrs dauerhaft wieder auf Kurs gebracht werden.

Gemeinsam mit der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF)

kämpft der SEV für einen starken Schienengüterverkehr. Mit der Kampagne #SaveRailFreight bündelt die ETF die Forderungen der europäischen Eisenbahngewerkschaften nach mehr öffentlichen Investitionen und dem Erhalt eines leistungsfähigen Güterverkehrs auf der Schiene. Ziel ist es, den Schienengüterverkehr als öffentliche Dienstleistung von allgemeinem Interesse zu sichern und eine weitere Verlagerung der Transporte auf die Strasse zu verhindern.

## Betriebssprache Englisch?

**Der SEV lehnt Englisch als einheitliche Betriebssprache im internationalen Bahnverkehr ab. Der Vorschlag von BLS Cargo zielt darauf ab, Personal ohne Landessprachenkenntnisse einzusetzen, und erhöht den Druck auf die Löhne und Arbeitsbedingungen. Aus Sicht des SEV verkennt das die betrieblichen Realitäten: Im Bahnbetrieb ist präzise, sichere und jederzeit verständliche Kommunikation zentral – besonders bei Störungen, Rangierarbeiten oder Notlagen, wo externe Kräfte beteiligt sind. Fremdsprachliche Kommunikation auf allgemeinem Niveau erhöht Missverständnissrisiken erheblich. Bewährt hat sich die Landessprache, in der Vorschriften, Kommunikation und Notfallprozesse verankert sind. Eine Senkung der Sprachanforderungen zugunsten von Englisch würde die Sicherheit und Qualität schwächen, ohne strukturelle Probleme zu lösen.**

## LINK ZUM RECHT

# Übernahme des Arbeitsvertrags



Rechtsschutzteam SEV

**Mein Arbeitsvertrag wird auf ein anderes Unternehmen übertragen: Welche Regeln gelten?**

In bestimmten Regionen der Schweiz gibt es regelmässig eine Art Sesseltanz: Nach einer Ausschreibung wechseln regionale Buslinien von einem Unternehmen zum anderen – und damit auch ein Teil des Personals. Die Übernahme von Arbeitsverhältnissen, die hauptsächlich durch die Artikel 333 und 333a des Obligationenrechts geregelt ist, ist nach wie vor wenig bekannt.

Vor der Übernahme muss der Arbeitgeber die Personalvertretung oder – wenn keine solche vorhanden ist – sämtliche betroffenen Mitarbeitenden über den Grund der Übernahme und deren rechtliche, wirtschaftliche und soziale Folgen für die übernehmenden Personen informieren. Sind zusätzlich besondere Massnahmen vorgesehen, muss das Personal vor deren Umsetzung angehört werden.

Sobald diese Informationen vorliegen, hat jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer die Möglichkeit, der Übernahme zu widersprechen. Dies hat zur Folge, dass ihr bzw. sein Arbeitsvertrag nach Ablauf der gesetzlichen Kündigungsfrist (und

nicht derjenigen des Arbeitsvertrags oder des GAV, die auch länger sein könnte) endet. Dies bedeutet aber nicht, dass der oder die widersprechende Arbeitnehmer:in den Arbeitsvertrag mit dem bisherigen Arbeitgeber aufrechterhalten kann. Soll die Übernahme des Arbeitsverhältnisses noch während der Kündigungsfrist erfolgen, arbeitet die oder der betroffene Mitarbeitende bis zum Ablauf dieser Frist für den neuen Arbeitgeber. Es ist deshalb anzuraten, innerhalb eines Monats nach der Mitteilung über die bevorstehende Übernahme Widerspruch einzulegen, idealerweise schriftlich, auch wenn ein mündlicher Widerspruch ebenfalls gültig ist. Die Arbeitslosenversicherung behandelt übrigens einen Widerspruch gegen eine Übernahme wie eine selbstverschuldete Kündigung des Arbeitsverhältnisses, was Einstelltag als Sanktion nach sich zieht.

Würde gegen die Ankündigung der Übernahme kein Widerspruch erhoben, geht der Arbeitsvertrag automatisch auf den übernehmenden Arbeitgeber über, ohne dass ein neuer Vertrag unterzeichnet werden muss und auch ohne dass eine neue Probezeit besteht. Das Arbeitsverhältnis wird zu denselben Bedingungen fortgesetzt, d. h. die Dienstjahre und der verbleibende Ferienanspruch bleiben erhalten. Wo beim alten Arbeitgeber ein GAV vorliegt,

muss dieser vom übernehmenden Arbeitgeber noch ein Jahr lang eingehalten werden, sofern er nicht vorher endet. Besteht beim neuen Arbeitgeber bereits ein anderer GAV, gelten die günstigeren Bestimmungen dieses GAVs.

Falls beim früheren Arbeitgeber noch offene Lohnforderungen bestehen, können die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer diese sowohl beim früheren als auch beim neuen Arbeitgeber geltend machen, da beide solidarisch dafür haften.

Eine im Zusammenhang mit dem Betriebsübergang begründete Kündigung ist mit hoher Wahrscheinlichkeit missbräuchlich, vor allem dann, wenn angenommen werden muss, dass es nur darum geht, dass die betroffene Person einen neuen Arbeitsvertrag mit dem Übernehmer abschliessen muss und dadurch ihre oder seine Anrechnung der Dienstjahre oder andere Ansprüche verliert.

Es gibt Gesamtarbeitsverträge, die besondere Regelungen zu Betriebsübergängen enthalten, dies ist beispielsweise bei Artikel 64 des GAV-GEST der Fall, der für Subunternehmen der TPG gilt.

Wenn also dein Arbeitsvertrag auf einen neuen Arbeitgeber übertragen wird und du Zweifel hinsichtlich der Wahrung deiner Rechte hast, zögere nicht, dich an den SEV zu wenden.

## VORSTAND SEV

# Nein zum Zivildienstgesetz

**Markus Fischer.** Der Vorstand des SEV, das höchste Gremium im SEV unterhalb von Kongress und Delegiertenversammlung hat am 17. April zum dritten Mal in diesem Jahr getagt – und für die eidgenössische Abstimmung vom 14. Juni die Nein-Parole zur Revision des Zivildienstgesetzes beschlossen.

Die vom Parlament verabschiedeten Gesetzesänderungen sollen die Zulassung zum Zivildienst erschweren und diesen gegenüber dem Militärdienst weniger attraktiv machen. Dazu beantragte die SEV-Geschäftsleitung Stimmfreigabe, weil es sich dabei nicht um ein verkehrs-, gewerkschafts- oder sozialpolitisches Thema handelt, das den Organisationsbereich des SEV direkt betrifft. Doch Daniel Trolliet, Vizepräsident des Unterverbands der Pensionierten (PV), beantragte die Nein-Parole mit der Begründung, dass infolge der Gesetzesrevision weniger Zivildienstleistungen zur Verfügung stehen würden für Einsätze in Pflegeheimen, in der Pflege zu Hause, für die Zustellung von Mahlzeiten und für weitere Dienstleistungen zugunsten der Rentnerinnen und Rentner. Diese müssten neben höheren Betreuungskosten schlechtere Pflege, tiefere Lebensqualität und grössere soziale Isolation befürchten. Der Vorstand des SEV unterstützte den Antrag und stimmte mit klarer Mehrheit für die Nein-Parole.

Die zweite eidgenössische Abstimmungsvorlage vom 14. Juni hatte der Vorstand bereits am 20. März behandelt, nämlich die Volksinitiative der SVP für eine Beschränkung

der Schweizer Bevölkerung auf zehn Millionen Menschen, die sogenannte Chaos-Initiative. Auch dazu empfiehlt der Vorstand ein Nein – aus Sorge über wirtschaftliche Auswirkungen der damit drohenden Kündigung der bilateralen Abkommen mit der EU, und weil auch die flankierenden Massnahmen zum Schutz der Arbeitnehmenden vor Lohn- und Sozialdumping wegfallen würden.

Weiter verabschiedete der Vorstand seine Empfehlungen zu den neun eingegangenen Anträgen an die Delegiertenversammlung SEV vom 11. Juni in Lausanne, die in der nächsten SEV-Zeitung vorgestellt werden. Ebenfalls zuhanden der DV SEV beschloss der Vorstand, die Kandidaturen von Michel Roth (LPV) und Bruno Blaser (BAU) für die interimistische Wahl eines Ersatzmitglieds der Geschäftsprüfungskommission (GPK) SEV bis zum nächsten Kongress zu unterstützen. Diese Wahl ist nötig, weil das aktuelle Ersatzmitglied Philippe Schibli per 1. Juni seine Arbeit als Gewerkschaftssekretär im SEV-Regionalsekretariat Olten aufnimmt. Er war an der Vorstandssitzung auch persönlich anwesend, um seine Erfahrungen als Verantwortlicher für die Mitgliederwerbung im Unterverband BAU zu präsentieren.

Der Vorstand SEV nahm zudem Kenntnis vom Jahresbericht 2025 der GPK SEV, die dafür SEV-Mitarbeitende interviewt hat wie jedes Jahr. Er diskutierte im Bericht enthaltene Punkte. Der SEV sei zurzeit recht erfreulich unterwegs, fasste GPK-Präsident Urs Frank zusammen.

## GENERAL- UND DELEGIERTENVERSAMMLUNG FSG

# «Ein schmerzhafter Abschied von Samedan»

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Die Ferien- und Skihausgenossenschaft der Eisenbahner (FSG) wird die Liegenschaft in Samedan verkaufen. Nach einer emotionalen Diskussion haben die Genossenschaftsmitglieder grossmehrheitlich den Delegierten das Vertrauen ausgesprochen. Die Delegierten hatten bereits 2025 den Beschluss gefasst, die Feriensiedlung zu verkaufen.**

Über hundert Genossenschaftsmitglieder der FSG treffen sich am 23. April 2026 in der Linde Stettlen. Der grosse Saal ist voll, die Stimmung emotional, denn es geht um einen traurigen Abschied in der traditionsreichen Geschichte der FSG. Samedan, eines der drei Feriendomizile, soll verkauft werden. Die beiden anderen Domizile in Grindelwald und auf der Bettmeralp könnten durch diesen Verkauf gestärkt werden.

Genossenschaftspräsident Patrick Eicher führt durch die Versammlung, die zugleich die 28. Generalversammlung und die 63. Delegier-

tenversammlung der FSG ist. Er eröffnet gleich zu Beginn die Diskussion zum umstrittenen Thema. Auf Grund eines Prozesses, der bereits 2023 gestartet wurde, kam die Verwaltung zum Schluss, dass es sinnvoll ist, das Feriendomizil in Samedan zu verkaufen. Der Sanierungsbedarf der in die Tage gekommenen Siedlung ist enorm gross geworden. Sowohl die Renovation als auch ein allfälliger Neubau wären für die FSG finanziell nur sehr schwer zu stemmen. Allein die Dachsanierung würde über rund 600'000 Franken kosten. Eine Dachsanierung würde realistisch unabweichlich in einer Totalsanierung der ganzen Siedlung enden, was Millionen verschlingen würde. Auch bei einem Neubau müssten die Mietpreise für die Wohnungen massiv erhöht werden, um diese Kosten eingermessen zu amortisieren. Das wiederum würde dem Zweck der FSG widersprechen, nämlich preisgünstige Ferienangebote anzubieten. Ein Verkauf der Liegenschaft hingegen wäre eine Chance für die FSG. Das Geld könnte in die beiden verbleibenden Ferienangebote in Grindelwald und auf der Bettmeralp investiert werden, deren



Eine deutliche Mehrheit spricht sich für den eingeschlagenen Weg aus: Verkauf von Samedan.

Unterhalt ebenfalls Kosten für die Genossenschaft verursacht.

## Diamant oder Kostenfalle?

«Man sollte einen Diamanten nicht aus der Hand geben», sagt ein Genossenschaftler, der sich gegen den Verkauf wehrt. «Man muss Samedan retten, viele Familien sind seit Jahrzehnten stark verbunden mit der Feriensiedlung. Der Verkauf stellt die Existenz der FSG in Frage.» Tatsächlich ist die emotionale Bedeutung der Siedlung für viele Anwesende im Saal gross, die über Generationen Ferien in Samedan verbracht haben. «Mein Herz ist auch dagegen», erwidert ein anderer Genossenschaftler, «aber die Vernunft spricht leider für den Verkauf.» Zwei Genossenschaftler haben selbstständig ein von der Verwaltung unabhängiges Gutachten verfasst. Sie wollten aufzeigen, dass es Möglichkeiten gibt, Samedan für die FSG zu retten. «Leider kamen auch wir zum Schluss, im Interesse der Genossenschaft muss Samedan verkauft werden.»

Die Delegierten hatten bereits am 3. September 2025 an einer ausserordentlichen DV ein-

stimmig beschlossen, die Liegenschaft zu verkaufen. An der Generalversammlung wird deshalb nicht direkt über den Verkauf abgestimmt, sondern über Statutenänderungen. Diese würden der DV gewisse Entscheidungskompetenzen absprechen und sie an die GV übertragen. So könnte der Verkaufentscheid nachträglich rückgängig gemacht werden. Die GV spricht sich schliesslich mit rund 80% Nein-Stimmen klar gegen diese Statutenänderungen aus. Somit bleibt der Entscheid der DV, Samedan zu verkaufen, bestehen. Mindestens bis Ende erstes Quartal 2028 bleibt Samedan im Besitz der FSG und kann weiterhin für Ferien gebucht werden.

Schliesslich verabschiedet die GV noch die Jahresrechnung 2025, die einen kleinen Gewinn vorweist, und den Voranschlag 2026. Sie wählt zwei neue Mitglieder in die Kontrollstelle: Urs Frank (Ersatz für Ronald Sidler) und Stefan Bruderer (Ersatz für Reto Lindegger). Ausserdem verabschiedet sich der Vorstand vom Sekretär Franz Rindlisbacher, dessen Nachfolge noch nicht geregelt ist. Beim anschliessenden Apéro ist die Stimmung gelassen und versöhnlich.

## TEMPORÄRER MITARBEITER

# Nach elf Jahren fest angestellt

**Markus Fischer.** Nach über zehn Jahren als temporärer Wagenreiner bei der SBB in Interlaken Ost wurde Ümit Tolun im April 2025 mitgeteilt, dass sein Einsatzvertrag beendet werde. Dies aufgrund der Konzernweisung K114.1 vom 1. Januar 2023, die für Temporäranstellungen eine Maximaldauer von zwei Jahren vorsieht bzw. bei Clean in Ausnahmefällen maximal sechs Jahre. Bis dahin sollen die Mitarbeitenden fest angestellt oder ihr Einsatzvertrag beendet werden. Die Weisung soll bis spätestens Ende 2026 umgesetzt werden.

Auf Ratschlag von Kollegen stellte das SEV-Mitglied bei unserer Gewerkschaft ein Gesuch für Berufsrechtsschutz. Es folgten mehrere Gespräche zwischen Vertretern von SEV und SBB neben schriftlicher Korrespondenz und einer Petition: «Ümit Tolun arbeitet zuverlässig und gut. (...) Wir schätzen ihn als Arbeitskollegen sehr. Wir bitten die SBB, den Entscheid, über die Dienste und die langjährige Erfahrung von Herrn Tolun zu verzichten, nochmals zu überprüfen. Ihm eine Festanstellung anzubieten wäre nichts als korrekt», heisst es in der Bittschrift. Diese wurde von 157 Kolleg:innen unterschrieben und am 15. September von Sandro Kälin, Zentralpräsident SEV-TS an die Leiterin des SBB-Bereichs Kundenbegleitung und Clean übergeben.

Der SEV verwies auch auf Toluns Alter von 56 Jahren und auf seine Familienpflichten gegenüber



MARKUS FISCHER

seiner Frau und den drei gemeinsamen minderjährigen Kindern. Und dass er in der Schweiz, in die er vor 20 Jahren aus der Türkei kam, gut integriert ist.

Und so kam es zum Happy End: Per 1. März 2026 konnte Ümit Tolun eine Vollzeitstelle mit unbefristetem Arbeitsvertrag einnehmen. Darüber ist er sehr froh, denn nun hat er ein regelmässiges Einkommen, während er bisher auf Stundenbasis und Abruf arbeitete und kaum je auf die im Vertrag vorgesehenen 40 Wochenstunden kam.

Ümit Tolun ist dem SEV, seinen Kolleg:innen und den Vorgesetzten, die ihn unterstützt haben, sehr dankbar – und «stolz», bei der SBB zu arbeiten. Das hat er auch wirklich verdient, finden seine Teamkollegen in Interlaken, denn er sei ein sehr zuverlässiger Mitarbeiter und ein hilfsbereiter, guter Kollege.



## SWISS-GAV 2027

# SEV-GATA lanciert Petition

**SEV.** Die Verhandlungen für den GAV 2027 des Swiss-Bodenpersonals verlaufen zwar in korrektem Umgang, sind aber inhaltlich schwierig: Während die Verhandlungsdelegation von SEV-GATA den Bedarf deutlicher Verbesserungen gemäss Mitgliederbefragung und eingereichtem Forderungskatalog geltend macht, kündigen Swiss und Lufthansa schmerzhaft Sparprogramme an. Nach der zweiten ganztägigen Verhandlungsrunde vom 28. April zeichnen sich denn auch noch keine wirklich befriedigenden Resultate ab.

Am 30. April nahm das SEV-GATA-Soundingboard, dem rund 20 betroffene Mitglieder angehören, den Zwischenbericht der vierköpfigen Verhandlungsdelegation von SEV-GATA zur Kenntnis und erteilte dieser den Auftrag, sich weiterhin mit Entschlossenheit für Verbesserungen im GAV 2027 einzusetzen.

Zweitens beschloss das Soundingboard, eine Petition zu lancieren:

### Petition zum Swiss-GAV 2027: Basta – jetzt sind wir dran!

*Stimmt, das Airline-Geschäft lebt in unsicheren Zeiten. In allen bisherigen Krisen haben wir der Unternehmung unter die Armen gegriffen und selbst Anpassungen des*



Die Verhandlungsdelegation von SEV-GATA, v.l.n.r.: Cédric Steiner, Patrick Arnold, Lawrence Yip und Philipp Hadorn.

*GAV als Krisenopfer in Kauf genommen. Die Swiss hat in den vergangenen Jahren hunderte Millionen erwirtschaftet.*

*Die Bedingungen für die Mitarbeitenden haben sich in den vergangenen Jahren aber kaum verbessert, doch die Kosten für Wohnen, Krankenkassen u.a.m. sind drastisch angestiegen.*

*Im GAV 2027 für das Bodenpersonal braucht es endlich deutliche Verbesserungen. Der Zwischenbericht aus der 2. Verhandlungsrunde gibt zur Sorge Anlass. Als Mitarbeitende:r der Swiss bestätige ich mit meiner Unterschrift: Wir haben nun lange gewartet. «Basta» (genug) vom Hinhalten und Abwarten. Spürbare Verbesserungen im Swiss-GAV 2027 braucht es jetzt.*

Die Petition bietet allen Mitarbeitenden die Möglichkeit, mit ihrer Unterschrift ein Zeichen zu setzen. Eine grosse Anzahl Unterschriften soll aufzeigen, wie wichtig Verbesserungen im GAV für die Mitarbeitenden der Swiss sind. Letzte Nicht-Mitglieder können die Gelegenheit auch nutzen, endlich Teil der gewerkschaftlichen Bewegung zu werden.

Die Mitglieder des Soundingboards werden die Kolleg:innen in den kommenden Wochen besuchen. Auf Wunsch wird auch vor Ort über den Stand der Verhandlungen in-

formiert. Mitglieder können sich an die Mitglieder des Soundingboards wenden und gemeinsam mit diesen Veranstaltungen organisieren, mit Unterstützung des Gewerkschaftssekretariats.

Bereits in wenigen Tagen folgt die nächste Verhandlungsrunde.

## Kommentar

von Philipp Hadorn, Präsident SEV-GATA und & Verhandlungsleiter. **Das Soundingboard stimmt zuversichtlich. Während in der Lufthansa-Gruppe in Deutschland regelmässige Streiks (wie neulich) für weltweite Schlagzeilen sorgen, steht nun der «Schweizer Weg» auf der Probe: Können am Verhandlungstisch gute Verbesserungen im GAV 2027 erzielt werden, ohne dem volatilen Fluggeschäft weitere Kollateralschäden zuzufügen? Oder gilt es den nördlichen Nachbarn in deren Stil zu begegnen?**

**Das Soundingboard zeigt Konturen und Entschlossenheit. Die LH-Verantwortlichen und deren Vertreter im Swiss-Management haben es in der Hand: Spürbare Verbesserungen der Arbeitsbedingungen bei den Mitarbeitenden der Swiss, der Cash-Cow der Lufthansa, sind überfällig und werden sich für alle Parteien auszahlen.**

## UNTERVERBAND ZPV

# Wie viel ist die Sicherheit des Zugpersonals wert?

**Medienstelle ZPV.** Die 2. Zentralvorstandssitzung fand im Restaurant Hotel Linde in Stettlen BE statt. Zurzeit ist beim Zugpersonal so vieles im Umbruch. Wer als Kundenbegleiter:in oder Chef:in Kundenbegleitung arbeitet, spürt dies tagtäglich bei der Arbeit. Die Herausforderung, dabei den Überblick zu behalten, möglichst zeitnah zu intervenieren und unermüdet gegen immer schlechter werdende Arbeitsbedingungen zu kämpfen, ist enorm. Gerade deshalb sind Rückmeldungen aus den Reihen unserer Mitglieder und ZV-Mitglieder sehr wichtig und wertvoll.

## Zweierbegleitung nach 22 Uhr

Wir haben diverse Meldungen erhalten, dass Transsicura seit dem 1. März die Begleitungen des Zugpersonals bei fehlender Doppelbegleitung nun plötzlich nur noch in Zivil, statt in Uniform und nur noch durch eine:n einzelne Mitarbeiter:in durchführt. Eine Information seitens SBB fehlt bis jetzt. Nach Eingang mehrerer Rückmeldungen intervenierten sowohl die Sektion ZPV Luzern und die Peko bei Elsbeth Stoller, Leiterin KB Region Mitte/Süd, wie auch Ralph Kessler und René Zürcher anlässlich der Prio-Gespräche mit der Leitung KB, sowie Patrick Kummer, Vizepräsident SEV, bei Lea Meyer, Leitung KB und Michael Perler, Leitung TPO. Deshalb erfolgte immerhin eine Information von Seiten der SBB über die Vorgaben-App. Inzwischen wurde das Begleitkonzept durch die SBB neu definiert. So weit so gut, doch erlauben wir uns, kritisch zu hinterfragen: Was ist die Sicherheit des Zugpersonals wert? Nun kommt nur noch ein Mitarbeiter der Transsicura in gelber Weste mit. Er ist allein unterwegs und nur unser Begleiter – das heisst, im Notfall informiert er die definierten Stellen, wenn wir angegriffen werden, greift aber selbst nicht ein. Welche Stelle hat den Auftrag gegeben, genau an dieser wunden Stelle zu sparen? Was ist das Statement der SBB wert, dass ihnen unsere Sicherheit angeblich so wichtig sei und sie für unsere Sicherheit sorgen würden? Für uns stimmt die Umsetzung des neuen Begleitkonzepts definitiv nicht, und in dieser Angelegenheit ist das letzte Wort noch nicht gesprochen.

## BAR-Verhandlungen

Während der vergangenen Wochen fanden in der gesamten Schweiz die BAR-Infoveranstaltungen statt. Diese wurden zahlreich besucht, gaben Gelegenheit, Fragen zu stellen und detaillierte Infos zu holen. Unterdessen sind sämtliche Abstimmungsunterlagen gedruckt (Versand 30. April). ZPV-Mitglieder der SBB, welche auf dem Zug arbeiten, aber bis zum 9. Mai keine Unterlagen im Briefkasten haben, können sich direkt bei René Zürcher melden und erhalten diese nachträglich zugestellt (rene.zuercher@sev-online.ch). Die Rücksendung der Stimmzettel ist auf spätestens 15. Mai terminiert, anschliessend erfolgt die Auszählung unter Aufsicht der GPK SEV. Die Broschüre ist auf der SEV-Webseite sev-online.ch als PDF zum Download aufgeschaltet. Nun seid ihr gefragt! Jede Stimme zählt! Jede Stimme ist wichtig! In Abhängigkeit zu den neuen BAR wurde die Vereinbarung Doppelbegleitung mit der SBB neu ausgehandelt und würde nur bei Annahme der BAR umgesetzt. Diese Vereinbarung wurde im Zentralvorstand besprochen und mit einigen Verbesserungsvorschlägen an die Verhandlungsdelegation zurückgegeben.

## Priorisierungsgespräche mit der Leitung KB

Ralph Kessler und René Zürcher nahmen diverse Themen aus den Sektionsberichten

mit, so u. a. die im Rahmen der Weiterentwicklung CKB (Chef:in Kundenbegleitung) auferlegten Massnahmen aus den strukturierten Interviews, mit welchen die CKB regelmässig eine gewisse Anzahl Feedbacks über Kolleg:innen geben sollten (positive, wie auch negative) mit CC an den/die jeweilige:n Teamleiter:in. Dagegen wehren wir uns! Es wurde immer von einer fachlichen, nicht aber einer personellen Führung gesprochen. Ferner gilt es kritisch hinzuschauen, wie die Zusammenarbeit mit den neuen KB FK (Kundenbegleiter:innen Fahrausweiskontrolle) künftig aussehen soll. Wir sehen es kritisch, dass diese Mitarbeitenden nicht aussteigen und der/die Zugchef:in nicht weiss, wie es diesen Mitarbeitenden geht, wenn sie in ihren eigenen Wagen arbeiten. Problematisch ist auch, dass sich diese nicht am Abfahrtsprozess beteiligen, vor allem bei längeren Zügen und Zügen mit dem angepassten Abfahrtsprozess. Die SBB betreibt hier eine Salamtaktik: Zuerst erzählt man uns, dass diese Personalkategorie nur im Regionalverkehr eingesetzt wird, dann folgt in der Region Ost ein Pilotversuch im Fernverkehr, und als nächstes ist es wohl schon Tatsache, dass diese Leute dann definitiv im Fernverkehr eingesetzt werden. Obwohl wir diese neue Funktion kritisch hinterfragen, geben wir hiermit ein Statement ab: Ein respektvoller Umgang des bestehenden Personals gegenüber den neuen Mitarbeiter:innen ist unabdingbar. Wir sind Vorbild.

## Pilotversuch Bodycam

Die Abklärungen bei der SBB sind nach wie vor am Laufen, man rechnet jedoch damit, dass das Projekt ab Oktober starten kann. Diesbezüglich vertritt der SEV folgenden Standpunkt:

- Bodycam ist kein Ersatz für genügend Personal;
- Wenn jemand eine Bodycam tragen möchte, dann steht der SEV dahinter;
- Bodycam darf keine Überwachung des Personals sein.

Bezüglich des **Kundenorientierten Abfahrtsprozesses auf der Linie des IR13** informierte die Peko, dass es im Juli 2026 Audits durch die PEX KB geben wird. Diese Audits beinhalten das Thema KoA wie auch andere Themen, die durch die PEX KB geprüft werden können. Die mit der Peko vereinbarte Instruktionsfahrt durch Teamleiter war gut angedacht. Leider hapert es mit der Umsetzung, da es in Zürich einige TL gibt, die diese Aufgabe z. B. direkt an die:den bis Winterthur mitfahrenden Kundenbegleiter:in weiterdelegieren. So war dies nicht angedacht, und so ist es nicht okay.

Anlässlich der **Nachwahlen Peko** wurden folgende Kollegen gewählt: Massimo Brigatti, Vizezentralpräsident ZPV für die Peko Division PP, Peter Fritschi, Chur und Claudio Vitali, Brig für die Peko Fläche KB. Der ZPV gratuliert den neu gewählten Peko-Mitgliedern ganz herzlich zu ihrer Wahl.

Bei der **RhB** starten bald die FAV-Verhandlungen. Der Regionalvorstand trifft sich Mitte Mai, um die Forderungen zusammenzustellen. Die Situation auf der Bernina-Linie bleibt weiterhin herausfordernd. Es arbeiten jedoch alle an einer Lösung. Entsprechende Massnahmen wurden ergriffen.

**Mitgliedergewinnung:** Seit Jahresbeginn konnten dank aktiver Werbung tolle 48 Neumitglieder gewonnen werden. Der ZPV dankt allen Werber:innen herzlich für ihr grosses Engagement und wünscht weiterhin so viel Motivation für die Gewinnung von Neumitgliedern. «Wir haben gute Argumente, denn wir kämpfen tagtäglich für dich und für euch alle.»



PEKO SBB

# Wählt SEV-Kandidaten

**SEV.** Unter anderem in diesen Wahlkreisen finden bis 26. Mai schriftliche Wahlen statt:

**Produktion BP Zugführung Region West** (2 freie Sitze): Der SEV unterstützt folgende zwei Kandidaten:

**David Furrer**, PP-BP-ZFR-WT-PN1-GE:



und **Benoît Pécoud**, PP-BP-ZFR-MSD-PN2-LZ4 (Stage):



**Produktion BP Zugführung Region Ost** (1 vakanter Sitz): Der SEV unterstützt **Kevin Leimer**, PP-BP-ZFR-OT-PN2-BG2:



**SBB Infrastruktur, Einkauf, Supply Chain und Produktion (I-ESP):** Der SEV unterstützt **Zlatko Meza**, I-ESP-BTC-PRB-AUF, für die Peko Division UND Fläche:



**I-VU Region Ost** (1 Sitz): Der SEV unterstützt **Alex Paldino**, I-VU-ROT-SA-BWI:



## HELVETIA-VERSICHERUNG

# Rente oder Kapital?

## Worauf ist beim Entscheid zu achten?

Wer sich seinen finanziellen Spielraum im Alter erhalten will, sollte sich etwa mit 50 Jahren mit einer individuellen Pensionsplanung befassen.

## Pensionsplanung als Entscheidungsgrundlage

Eine Pensionsplanung hilft, die richtigen Entscheidungen zu treffen. Basierend auf den eigenen Wünschen, Zielen und Budgetvorstellungen für die Pensionierung hält sie die aktuelle finanzielle Vorsorgesituation fest und zeigt Möglichkeiten auf, welche Ziele erreicht werden können.

## Gute Gründe für Rente oder Kapital

Wer Pensionskassenkapital bezieht, kann es zwar selbst anlegen, muss es aber auch selbst verwalten. Ist das Geld aufgebraucht, bleibt in der Regel nur noch die AHV. Wer hingegen eine Pensionskassenrente bezieht, setzt auf ein lebenslanges Einkommen. Möglich sind auch ein teilweiser Kapitalbezug und die Auszahlung des verbleibenden Altersguthabens als Rente. Gerade für diejenigen, die Wohneigentum besitzen, ist ein regelmässiges Einkommen entscheidend für die Tragbarkeit der Hypothek. Denn diese muss auch nach der Pensionierung gegeben sein.

## Der Umwandlungssatz bestimmt die Pensionskassenrente

Meist besteht das Alterskapital in der Pensionskasse aus einem obligatorischen Teil (gesetzliches Minimum) und einem überobligatorischen Teil. Die Rente wird in der Regel mit einem einheitlichen (umhüllenden)

Umwandlungssatz über das gesamte Alterskapital berechnet. Beträgt der Satz bei der Pensionskasse beispielsweise 5,6%, ergibt sich pro 100 000 Franken Altersguthaben eine Jahresrente von 5600 Franken. Diese Rente wird mit der gesetzlichen Mindestrente verglichen. Dazu wird nur das obligatorische Altersguthaben und der gesetzliche BVG-Umwandlungssatz von aktuell 6,80% berücksichtigt. Ausbezahlt wird immer die höhere der beiden Renten. Die aktuellen Umwandlungssätze finden Sie im Pensionskassenausweis oder bei Ihrer Pensionskasse.

## Professionell beraten lassen

Eine individuelle Pensionsplanung hilft, die richtigen Entscheidungen zu treffen. Simon Keller, Versicherungs- und Vorsorgeberater der Generalagentur Aarau und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam unterstützen Sie gerne dabei. Weitere Informationen finden Sie unter [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).



**helvetia**   
Ihre Schweizer Versicherung

## LPV BLS

## Co-Präsident, Vizepräsident Berg und Sekretär gewählt

**Sekretariat LPV BLS.** Am 27. März fand die 9. Hauptversammlung im Hotel Emmental in Langnau statt. Im schönen Saal durften wir Katrin Leuenberger, Gewerkschaftssekretärin SEV sowie Daniel Heynen, Leiter Lokpersonal BLS als Gastredner:innen begrüßen.

Katrin Leuenberger informierte über die Aktualitäten beim SEV und die gewerkschaftlichen Arbeiten bei der BLS. Daniel Heynen, frischgebackener Leiter Lokpersonal bei der BLS, stellte sich vor und äusserte



Auf Köbi Zahner folgt Andrea Merlin Nevole.

sich dann zu einigen hochaktuellen Themen, darunter auch die jetzige Personalsituation beim Lokpersonal. Daniel ging auf die stark variierenden Personalbestände je Standort ein und versicherte gleichzeitig, dass laufend Massnahmen geprüft und eingeführt werden. Mit der vorzeitigen Einstellung der Ro-La-Leistungen stehen insbesondere die Standorte mit Cargo-Leistungen unter erhöhtem Druck.

Wiederum durften wir viele 15-, 25- und 40-jährige Jubiläen feiern. Die diesjährige HV stand auch für Verabschiedungen, Köbi Zahners Einsatz als Co-Präsident wurde unter grossem Applaus verdankt. An seiner Stelle durfte die HV Andrea Merlin Nevole begrüßen, der einstimmig gewählt wurde. Er wird von nun an zusammen mit René Scheidegger das Präsidium innehaben. Veränderungen gibt es auch in der Funktion des Vizepräsidenten Berg, in diese wurde Adrian Indermühle einstimmig gewählt. Ebenso wurde das bisher von Julian Kaufmann ad interim geführte Sekretariat durch eine einstimmige Wahl von Tizian Dähler neu besetzt. Die durch Yvonne Pinegger vorgelegte Jahresrechnung 2025 und das Budget 2026 wurden einstimmig angenommen und die von der GKP empfohlene Décharge erteilt.

Am anschliessenden Apéro konnten die besprochenen Themen sowie weitere Anliegen bei Speis und Trank diskutiert werden.

## PV BERN

## Informatives Referat zum Thema «Kommunikation»

**Peter von Däniken.** Vorgängig zur Mitgliederversammlung vom 8. April im Restaurant Tscharnergut nahm Max Krieg die Ehrungen der Jubilarinnen und Jubilare vor. Bei einem kleinen Apéro im Saal wurden die Urkunden verteilt. Von 75 Eingeladenen waren 25 persönlich anwesend, darunter auch eine Jubilarin mit 80 Jahren und ein Jubilar mit 15 Jahren Mitgliedschaft.

Zur Eröffnung der eigentlichen Mitgliederversammlung konnte Max Krieg 65 Mitglieder und als Gast Michael Spahr, Leiter Kommunikation SEV begrüßen. Dieser berichtete uns, was seine Aufgabe als Chefredaktor beinhaltet. «Kommunikation ist das zu sagen, was nötig ist, und im richtigen Moment zu schweigen.» Die Mitglieder des SEV informieren, was der SEV tut, was in der öV-Branche läuft und was politisch für uns wichtig ist, gehört natürlich dazu. Die gedruckte Zeitung bleibt ein wichtiges Medium und soll vorläufig in der bestehenden Form weitergeführt werden. Ein neues Format (Magazin statt Zeitung) könnte in Zukunft eine Option sein. Mit Applaus bedankten sich die Mitglieder für das interessante Referat.



Michael Spahr, Leiter Kommunikation SEV.

Per 31. März zählte unsere Sektion 1025 Mitglieder. Die statutarischen Geschäfte Jahresbericht und Rechnung 2025 wurden einstimmig genehmigt. Den zwei abtretenden GPK-Mitgliedern Jean-Jacques Magnin und Theo Zurbuchen wurde ihr Einsatz mit einem kleinen Geschenk verdankt. An ihrer Stelle wurden Susanne Jurt (siehe Bild) und Moritz Zosso gewählt. Nach Informationen zu aktuellen Themen verwies der Präsident zum Schluss auf die anstehenden Veranstaltungen: Wanderungen, Besuch Stadler Rail, Sektionsausflug Lac Léman, Besuch Turmuhr-Museum, Jassnachmittag und Jahresabschluss im Hotel Hirschen in Langnau.

Der Präsident dankte den Vorstandsmitgliedern, den Betreuungspersonen und der GPK für ihre Arbeit und Unterstützung im vergangenen Jahr und wünschte allen gute Gesundheit und eine gute Heimkehr.

## ZPV CALANDA UND ZPV SAMEDAN

## Überraschungsreise: ein voller Erfolg!



**Lea von Bergen.** Am Morgen des 16. April ging es für die Vorstandsmitglieder der beiden ZPV Sektionen Calanda und Samedan auf eine Vorstandsüberraschungsreise. Einzig die beiden «Drahtzieher» Victoria Abt (Tourenkommission Samedan & Jugendvertretung) und Daniel Wollenmann (Präsident ZPV Calanda) kannten das Endziel. Diese Ungewissheit regte an zu Spekulationen und sorgte für eine hervorragende Stimmung von der ersten Minute an.

### Von Limmat-Wellen und Festungsmauern

Der erste Hinweis führte uns nach Zürich. Nach einer Fahrt mit dem Limmatschiff zum Zürichhorn und zurück, tankten wir bei einem feinen Mittagessen in der Altstadt neue Kräfte. Natürlich blieben gewerkschaftliche Themen nicht aus. Frisch gestärkt fuhren wir weiter in den Kanton Schaffhausen und wurden dort auf dem Munot empfangen – und zwar stilecht vom Gatten der Munot-Wächterin höchstpersönlich. Er führte uns durch die imposanten Gemäuer der Festung und gab uns Einblicke, die man nicht in jedem Reiseführer findet. Ein feiner Apéro in dieser historischen Kulisse rundete den Nachmittag perfekt ab. Die Reise ins Ungewisse setzte sich fort. Mit dem Bus ging es quer durch die deutsche Enklave Büsingen nach Ramsen. Dort, im kleinen, aber sehr feinen Hotel Hirschen, liessen wir den Tag ausklingen.

Auch der nächste Morgen startete mit dem Ratespiel: «Bus oder Zug? Und wo steigen wir aus?» Das erste Ziel war der Rheinfall. Ein

kurzer Rundweg durfte da nicht fehlen. Während die einen sich mit dem Boot wieder in Richtung Ausgangspunkt am Bahnhof zurückbegaben, bevorzugten die «Wasserscheuen» eine trockene Rundwanderung am Ufer. Nachmittags hiess die letzte Station der Reise «Frauenfeld». Die Gerücheküche brodelte. «Was macht man in Frauenfeld?» Für das legendäre Open Air waren wir definitiv zu früh dran. Die Auflösung war so unerwartet wie spannend: Wir besuchten das Paketzentrum der Post. Was wir dort sahen, war beeindruckend: Pakete flitzen über Förderbänder wie Autos auf einer achtspurigen Autobahn. Inmitten dieser automatischen Abläufe wurde uns jedoch schnell klar: Ohne Menschen läuft hier trotz aller Automatisierung nichts. Wenn man diese riesigen Mengen sieht, mag man sich gar nicht vorstellen, wie es hier am Black Friday oder vor Weihnachten zugeht – und man bekommt tiefen Respekt vor der täglichen Leistung der Postmitarbeitenden. Ein kurzer Blick auf die Paketetiketten liess uns zudem schmunzeln: Es ist schier unglaublich, was die Leute heutzutage alles bestellen! Nach einem rund 90-minütigen Rundgang durch die riesigen Hallen, gab es zur Stärkung noch Kaffee und Nussgipfel, bevor wir die Heimreise ins Bündnerland antraten.

Ein riesiges Dankeschön an Victoria und Daniel für die Organisation dieser zwei fantastischen Tage. Die Mission «Vorstandsreise» war ein voller Erfolg – wir sind bereit für die nächsten Taten!

## PV ZÜRICH

## Neuntes Jassturnier



**Beat Schneiter.** Am 18. April trafen sich 32 Kolleginnen und Kollegen der PV-Sektionen Thurgau, Glarus-Rapperswil, Aargau und Zürich zum Jassturnier.

Bevor die Spiele begannen, erhielten die Teilnehmenden Kaffee und Gipfeli serviert. Ab 10 Uhr galt es dann ernst. Am Vormittag wurde mit Deutschschweizer Karten und am Nachmittag mit französischsprachigen Karten gespielt. Diese Versuchsvariante goutierten verschiedene Spielerinnen und Spieler nicht. Am Schluss ergab eine Umfrage, dass zukünftig wieder mit Deutschschweizer Karten gespielt wird.

Gewonnen hat das Turnier Martin Waegelin (PV Zürich) vor Walter Angst (PV Aargau) und Ruth Bamert (PV Zürich). Herzliche Gratulation. Alle Jasserinnen und Jasser durften einen Preis auswählen und mitnehmen.

In der Mittagspause wurden die Teilnehmenden durch das bewährte Küchenteam Brigitta Wehrli und Beat Schneiter verköstigt. Der Salat und die Spaghetti mundeten allen, und es blieben keine Reste übrig. Ein herzliches Dankeschön diesen beiden.

Nächstes Jahr findet das Turnier am 17. April schon zum zehnten Mal statt. Der PV Zürich freut sich bereits auf eure Anmeldungen.

## UNTERVERBAND LPV

# Rekordzahlen ja – aber nicht auf dem Rücken des Lokpersonals

**Hanny Weissmüller.** Die SBB meldet Rekorde: so viele Reisende wie noch nie, sehr pünktlich, ein hoher Gewinn (zur Hälfte Einmaleffekte aus der Pensionskasse). Gleichzeitig heisst es: Weiter sparen, noch effizienter werden. Wir vom LPV sagen klar: Diese Leistungen haben wir, das Flächenpersonal, erarbeitet. Mehr Druck ohne mehr Ressourcen gefährdet Sicherheit, Gesundheit und Motivation.

## Was das für uns Lokführerinnen und Lokführer heisst – einfach erklärt

- Mehr Fahrgäste und mehr Züge bedeuten mehr Dienste am Wochenende und in der Nacht, mehr Belastungen, mehr Druck auf das Privatleben.
- Aggressionen gegen Mitarbeitende nehmen zu. Auch das Lokpersonal ist betroffen: beim Zugang zum Zug, beim Wenden, bei Störungen.
- Ein Teil des «Gewinns» ist Buchgeld. Davon gibt es keinen Franken für Schuldenabbau, Rollmaterial oder Löhne. Daraus Sparprogramme beim Personal abzuleiten, ist falsch.
- Über 20000 Baustellen und Totalsperren erhöhen die Komplexität: Umleitungen, enge Fahrzeiten, oft ohne echte Puffer.

## Wofür wir als LPV eintreten

- 1. Mehr Personal im Führerstand und echte Reserven**
  - Zusätzliche Lokführerinnen und Lokführer ausbilden und einstellen.
  - Ausreichend geplante Reserven, damit Ausfälle und Baumleitungen abgedeckt werden.
  - Verlässliche Personalbedarfsplanung bis 2030, damit Ausbildung, Streckenkunde und Fahrzeugkenntnisse gesichert sind.
- 2. Planbare Dienste, echte Erholung**

- Weniger kurzfristige Dienstplanänderungen; klare Regeln bei Umplanungen.
- Strikte Einhaltung von Ruhezeiten und Pausen. Keine Planung am Limit.
- Keine künstlichen Arbeitsunterbrechungen, welche nur zum Brechen monotoner Dienste dienen, dem Personal jedoch keinen Mehrwert bieten.
- 3. Realistische Fahrpläne und Sicherheit im Betrieb**
  - Realistische Fahrzeiten mit Puffer, besonders bei Baustellen und an Grenzbahnhöfen.
  - Kein «Energiesparen» mit Stress.
  - Passende Fahr- und Wendezeiten, ohne Druck.
  - Sichere Zugänge und Ablöseorte, sichere Wege zu Toiletten und Pausenräumen.
- 4. Führerstand und Infrastruktur: gesund und praxistauglich**
  - Führerstände mit zuverlässiger Klimatisierung, wenig Lärm, ergonomischen Sitzen; defekte Anlagen werden prioritär behoben.
  - Ausreichende Pausen und Sanitärmöglichkeiten
  - Genug Werkstattkapazität und Ersatzteile, damit wir nicht permanent mit «Notlösungen» unterwegs sind.
- 7. Schutz und Rechtssicherheit**
  - Mehr Transportpolizei und Begleitung in Hotspots und (Rand-)Zeiten.
  - Klare Schutzkonzepte, voller Rechtsschutz und professionelle Nachbetreuung nach Vorfällen.
  - «Stop Work»-Recht: Wenn Sicherheit nicht gewährleistet ist, hat Sicherheit Vorrang – ohne Druck.
- 8. Digitalisierung mit Mass**
  - Neue digitale Tools dürfen nicht zu versteckter Leistungskontrolle werden. Klare Regeln, was aufgezeichnet und wie es verwendet wird.

- Technikfolgeabschätzung vor Einführung: Bedienbarkeit, Belastung, Fehlerfolgen.

## 9. Güterverkehr: Umbau ohne Abbau

- Beschäftigung sichern bei SBB Cargo: keine betriebsbedingten Kündigungen, stattdessen Umschulung und interne Versetzungen.
- Depotnetz und Streckenkunde erhalten, damit Produktion stabil bleibt und Wege nicht ausarten.

## Unsere Erwartungen an SBB und Bund

- Anerkennung und Wertschätzung dieser Punkte – mit Vorschlägen zu Massnahmen.
- Investitionen in Rollmaterial, Energie und Digitalisierung müssen begleitet werden von Investitionen in Personal, Ausbildung und Arbeitsplätze.
- Bonusziele an Sicherheit, Zufriedenheit und Ausbildung knüpfen – nicht an kurzfristige Sparziele.

## Fazit: Schweizweit Rekorde – gleiche Herausforderungen

Nicht nur bei der SBB, sondern bei vielen Bahnen in der Schweiz werden aktuell Rekordzahlen gefahren: volle Züge, dichte Takte, neue Angebote. Die Belastung im Führerstand und im Betrieb steigt überall.

Wir verhandeln konstruktiv und lösungsorientiert. Gleichzeitig informieren wir unsere Mitglieder transparent und sind bereit, bei Bedarf betriebliche und politische Schritte zu gehen. Denn ohne uns Lokführerinnen und Lokführer fährt kein Zug. Unsere Arbeit verdient Respekt – zu Bedingungen, die sicher und fair sind.

Vom Lokpersonal – für das Lokpersonal! Mit der geballten Kraft des SEV!

in die Sektion Luzern eingetretenen Mitglieder und Witwen mit einem Apéro. Den Neupensionierten wünschte er alles Gute im neuen Lebensabschnitt mit der neu gewonnenen Freizeit.

GPK-Präsident Charly Scherrer erklärte das von Manfred Egli verfasste Protokoll über die Herbstversammlung 2025 als richtig, und es wurde von der Versammlung genehmigt. Der Jahresbericht 2025 des auf den 31. Dezember 2025 zurückgetretenen Präsidenten René Wolf ist in der Broschüre abgedruckt. René Wolf wurde sein Engagement als langjähriger Präsident der Sektion verdankt und ein Geschenk überreicht. Arthur Keel informierte über den Mitgliederbestand von 731 Personen.

Wanderleiter Peter Truttman teilte mit, dass die Wanderwoche mit 25 Teilnehmenden ausgebucht ist. Für die Tageswanderungen ist jeweils das Tagesmenü vorgesehen, das günstig ist und dem aktuellen Essen entspricht. Die Wanderungen im nächsten Jahr werden jeweils auf eine bestimmte Woche fi-

xiert, mit Priorität am Mittwoch, wegen allfälligen «Wirtesontagen» kann es auch einmal ein Dienstag oder Donnerstag sein.

Kassier Christoph Hoesly erläutert die Jahresrechnung 2025. Sie schliesst mit einem kleinen Verlust ab. Budgetiert war fürs 2025 jedoch ein grösserer Verlust. Im Budget 2026 werden wieder leicht höhere Ausgaben erwartet. Das Sektionsvermögen steht auf soliden Füßen. Die Versammlung genehmigte die Jahresrechnung und auch das Budget mit Dank an unseren Kassier für die saubere Rechnungsführung.

Auf die auf den Tischen aufliegende Liste der Jubilar:innen wurde verwiesen, um diesen herzlich zum Geburtstag zu gratulieren. Auch die Liste der Verstorbenen lag auf, deren wir gedenken. Hanspeter Aregger informierte über den geplanten Sektionsausflug am 12. August zum Agrarmuseum in Alberswil.

Zum Schluss bedankte sich der Präsident bei allen für das Erscheinen und wünschte eine gute Heimreise.

## PV WALLIS

# Generalversammlung wählt neue Sekretärin

**Patrick Rouvinez.** Weniger Mitglieder als üblich nahmen an der 109. Generalversammlung am 16. März in Martigny teil. Der starke Schneefall im Wallis am Wochenende vor dem Treffen hielt sicherlich viele Mitglieder zu Hause. Dennoch verlief die Versammlung reibungslos und die Behandlung der Tagesordnungspunkte nach Plan.

Sektionspräsident Patrick Rouvinez informierte zu den Aktivitäten der Sektion, des Unterverbandes PV und des SEV. Er betonte die Bedeutung der Volksabstimmung vom 14. Juni zur «10-Millionen-Schweiz» und die Gefahren, die hinter dieser Initiative stehen. Die Versammlung nahm die Rechnung 2025 und das Budget 2026 einstimmig an, mit vielem Dank an Margrit Schaller für ihre grossartige Arbeit im ersten Jahr als Kassierin.

Der Höhepunkt war zweifellos die Wahl der neuen Sekretärin Corinne Greber, die zuvor ein Gespräch mit einigen Vorstandsmitgliedern hatte und für dieses Mandat Kandidatin war. Sie wurde einstimmig mit einem kräftigen Applaus gewählt. Der Vorstand freut sich, mit Corinne in Zukunft für die Mitglieder tätig zu sein, und heisst sie herzlich willkommen. Es sei angemerkt, dass der Vorstand nun mit drei Frauen und drei Männern paritätisch aufgestellt ist, der Präsident nicht eingerechnet.

An der Delegiertenversammlung des PV in Sargans am 19. Mai wird die Sektion durch Margrit Schaller und Beisitzerin Caroline Bärenfaller vertreten. Patrick Rou-



Corinne Greber, die neugewählte Sekretärin der Sektion PV Wallis.

vinez wird die Sektion am 11. Juni 2026 an der ersten SEV-Delegiertenversammlung in Lausanne vertreten. Nach dem «Verschiedenen», wo es hauptsächlich darum ging, wie man die neupensionierten SBB-Mitarbeitenden und SEV-Mitglieder weiterhin behalten kann, schloss der Präsident die Versammlung, indem er die Mitglieder zum Apéro mit anschliessendem Essen einlud mit folgenden Worten: «Ein grosses Dankeschön geht an die Gemeinde Martigny, die uns grosszügig den Gemeindesaal für unsere Veranstaltungen weiterhin zur Verfügung stellt. Ein Dank geht auch an die Mitglieder des Vorstands und unsere Helfer:innen für die Organisation unserer Veranstaltungen.»

Nicht vergessen: Am 24. Juni findet der jährliche Ausflug im Unterwallis statt, am 15. September der traditionelle Raclette-Ausflug in Vétroz und am 16. Dezember die Weihnachtsfeier in Brig.

## PV LUZERN

# Kleiner Verlust bei solidem Vermögen

**Edwin Felber.** Am 1. April fand in Luzern die Hauptversammlung (HV) unserer Sektion statt. Der neue Präsident Edwin Felber eröffnete die Versammlung. Er bedankte sich bei den 133 Anwesenden, auch im Namen des Vorstands, für das zahlreiche Erscheinen. Ihnen wurde ein feines Mittagessen offeriert. Speziell begrüsst er die neu



## Folge uns auf Facebook!



[www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft](https://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft)



## Unterverbände

### 12.5. Unterverband AS

**Talk & Lunch – SEV-Netzwerk – SBB-Wankdorf.** Thema: Dialog SEV und Bilaterale III. Gast: Matthias Hartwich, Präsident SEV. Veranstalter: Susanne Oehler, Gewerkschaftssekretärin SEV und Andreas Lüdin, Zentralpräsident AS.

13 bis 14.30 Uhr, HS3, Wankdorf Bern, Restaurant Gira, Bern

### 3.6. Unterverband LPV

**Frauentagung LPV.** Im Zentrum des Vormittags steht der Austausch zur Vereinbarkeit von Berufs- und Sozialleben, insbesondere unter den Bedingungen von Schichtarbeit. Gemeinsam wird diskutiert, welche Verbesserungen möglich sind und welche Unterstützung es dafür braucht. Zudem informiert die SBB über ihre Angebote zur Information und Vernetzung. Wie können wir diese nutzen, auch wenn wir während der Arbeit nicht am PC sitzen? Am Nachmittag liegt der Fokus auf der Gesundheit. Die Fachfrau Sara Baranzini (baravital.ch) gibt Einblicke in die selbstbestimmte Frauengesundheit und zeigt auf, wie Frauen ihren Körper im anspruchsvollen und oft vollgepackten Berufsalltag gezielt unterstützen können. Zielpublikum: Lokführerinnen. Weitere Infos unter [lpv-sev.ch/de/der-lpv/fachgruppen/frauen/frauentagung](http://lpv-sev.ch/de/der-lpv/fachgruppen/frauen/frauentagung). Der Kurs (nur für Mitglieder) ist gratis. Anmeldung bitte an [frauen@lpv-sev.ch](mailto:frauen@lpv-sev.ch).

9.30 bis ca. 16.30 Uhr, Haus der Universität, Bern

## Pensionierte

### 20.5. PV Luzern

**Wanderung.** Die Wanderung führt von Koblenz-Dorf nach Bad-Zurzach. Dem Rhein entlang wandern wir ebenfalls dem 1,5 km langen «Chly Ri» entlang durch eine beeindruckende Naturlandschaft. Distanz: 8,4 km; +42/-44 m. Gute Schuhe,

evtl. Wanderstöcke. In Bad-Zurzach stärken wir uns mit dem Startkaffee im Café Maier und nehmen dann im «Stazione 4» das Mittagessen ein (Tagesmenü CHF 22.50, Salat und Hauptgang). Hinfahrt – Wanderer: 8.09 Uhr (IR 70, Gleis 6) ab Bahnhof Luzern; Nichtwanderer: 10.35 Uhr (IR75, Gleis 7) ab Bahnhof Luzern. Rückfahrt individuell ab Bad Zurzach. Details zum Fahrplan siehe Webseite. Anmeldeschluss 15. Mai bei Wanderleiter Peter Trutmann, 079 223 19 86, [peter.trutmann@datazug.ch](mailto:peter.trutmann@datazug.ch). Bei der Anmeldung bitte Gruppe angeben, Nichtwanderer bitte auch anmelden.

[sev-pv.ch/sektionen/luzern](http://sev-pv.ch/sektionen/luzern)

### 21.5. Pensioniertes Zugpersonal Brugg

**Wanderung.** Wir treffen uns am Busbahnhof Brugg Zentrum und fahren mit dem Bus der Linie 372 um 13.05 Uhr nach Bözberg Gallenkirch. Die Wanderung unter der Leitung von Sepp führt nach Bözberg Vierlinden. Die Wanderroute wird der Wettersituation angepasst. Für die Wanderung sind zwei Stunden vorgesehen. Auf 15.30 Uhr ist für uns im Restaurant Vierlinden Platz reserviert. Wir hoffen, dort Kolleginnen und Kollegen Nichtwanderer anzutreffen, und freuen uns auf ein gemütliches Zusammensein.

13.05 Uhr (Bus Linie 372), Busbahnhof Brugg Zentrum

### 26.5. PV Glarus-Rapperswil

**Sektionswanderung «Auf dem Kronberg».** Anreise ab Rapperswil um 8.07 Uhr mit dem Voralpen-Express nach Herisau und weiter nach Jakobsbad. Gutes Schuhwerk und Wanderstöcke sind sehr zu empfehlen. Nähere Infos auf unserer Sektionswebseite. Anmeldung an [rea-ursula@bluewin.ch](mailto:rea-ursula@bluewin.ch) sowie auf 079 736 40 20, WhatsApp, SMS.

[sev-pv.ch/de/sektionen/glarus-rapperswil](http://sev-pv.ch/de/sektionen/glarus-rapperswil)

8 Uhr, Bahnhof, Rapperswil

### 29.5. PV Basel

**E-Bike-Tour Jura.** Wir laden dich zu dieser E-Bike-Tour ein. Treffpunkt: 9.30 Uhr bei Karrer Sport in Laufen.

Route: Laufen – Bärschwil – Soyhières – Courroux-Corban, retour auf Natur- und Asphaltstrassen, 488 Höhenmeter, ca. 4 Stunden. E-Bike-Miete bei Karrer möglich. Anmeldung bis 26. Mai bei Thomas Bachmann, [sekretaer.pv.basel@sev-pv.ch](mailto:sekretaer.pv.basel@sev-pv.ch) oder WhatsApp an 076 334 71 56. Der Vorstand freut sich auf zahlreiche Anmeldungen. Der Anlass findet nur bei trockenem Wetter statt.

[sev-pv.ch/sektionen/basel](http://sev-pv.ch/sektionen/basel)

9.30 Uhr, Karrer Sport, Laufen

### 3.6. PV Uri

**Sektionsreise.** Wir reisen mit dem Car ins Tessin nach Melide, wo wir die Swissminiatur besuchen. Mittagessen im Grotto al Bosco. Das genaue Programm der Reise entnehmen ihr dem Einladungsschreiben. Anmeldung an Peter Huber, Bonacher 2b, 6487 Göschenen, 078 617 91 83, [mailp.huber@bluewin.ch](mailto:mailp.huber@bluewin.ch) oder an Andreas Siegenthaler, Fraumattstr. 14, 6472 Erstfeld, 041 880 17 71, [aasieg@bluewin.ch](mailto:aasieg@bluewin.ch).

[sev-pv.ch/sektionen/uri](http://sev-pv.ch/sektionen/uri)

7.45 Uhr, Gemeindeparkplatz, Erstfeld

### 3.6. PV Winterthur- Schaffhausen

**Sektionsreise.** Bahnfahrt nach Biel, Flussfahrt mit Mittagessen nach Solothurn. Mit dem Zug zurück nach Winterthur. Weitere Infos siehe Webseite.

[sev-pv.ch/sektionen/winterthur-schaffhausen](http://sev-pv.ch/sektionen/winterthur-schaffhausen)

9.33 Uhr (im Zug) ab HB Winterthur

### 24.6. PV St. Gallen

**Sektionsausflug.** Traditioneller Sektionsausflug auf den Weissenstein im Solothurner Jura. Mit der Gondelbahn fahren wir ab Oberdorf auf den Höhenzug, wo wir im Bergrestaurant Sennhaus Apéro und Mittagessen geniessen werden. Die Einzahlung von CHF 60 dient als Anmeldung. Anmeldeschluss ist der 10. Juni. Den Fahrausweis besorgt jede:r selber. Auskünfte erteilt Roland Schwager, [roland.schwager@bluewin.ch](mailto:roland.schwager@bluewin.ch) oder 071 912 20 74.

[sev-pv.ch/sektionen/st-gallen](http://sev-pv.ch/sektionen/st-gallen)

## PV BUCHS-CHUR

# Frühlingswanderung am Bodensee



**Christian Niggli.** Am 24. April trafen sich 27 unternehmungslustige Teilnehmende bei traumhaftem Wanderwetter zur Frühlingswanderung am Bodensee. Treffpunkt war der Bahnhof Sargans, einige Teilnehmende stiegen in Buchs zu.

Gut gelaunt fuhren wir mit dem öV nach Güttingen, dem Ausgangspunkt der Wanderung. Bei der Ankunft gab es wie immer einen kurzen Kaffeehalt mit Gipfeli. Dieses Mal im Garten des Restaurants Schiff-Li, direkt am Ufer des Bodensees. Hier genossen wir ein erstes Mal die herrliche Aussicht über den tiefblauen See. Nach dieser gemütlichen Rast ging es weiter dem See entlang. Der Weg führte durch malerische Landschaften mit blühenden Obstplantagen und Sträuchern, dabei schweifte der Blick auch immer wieder auf das glitzernde Wasser und die umliegenden Berge. Unterwegs machte Wanderleiter Walter Geering immer wieder eine Pause, um die Natur auf uns einwirken zu lassen oder uns die Re-

gion mit seinem Hintergrundwissen näherzubringen. Besonders geschätzt wurden die gut begehbaren Wege und das angenehme Tempo, das allen Teilnehmenden entgegenkam.

Nach zwei Stunden erreichten wir das Mittagsziel, das Restaurant Seeblick in Münsterlingen, wo wir ein feines Mittagessen geniessen durften. Frei nach dem Motto: «Wer rastet, der rostet», mahnte uns Walter nach angemessener Zeit wieder zum Aufbruch! Ziel der Etappe war Kreuzlingen-Hafen. Dort angekommen, kehrte die Gruppe zum Abschluss in ein gemütliches Restaurant ein. Dort wurde bei Getränken nach freier Wahl weitergeplaudert, bevor wir uns zufrieden und mit vielen positiven Eindrücken auf den Heimweg machten.

Dieser Tag war für alle ein gelungenes Erlebnis und wird sicherlich in guter Erinnerung bleiben. Ein herzliches Dankeschön an unseren Wanderleiter Walter, aber auch an alle Teilnehmenden.

**Redaktion SEV.** Der Artikel «Gut unterwegs mit der Mitglieder-gewinnung» der TS-Sektion Zürich auf der Seite 5 der letzten SEV-Zeitung Nummer 5/2026 war irrtümlich mit einer falschen Autorenan-gabe publiziert. Autor des Artikels ist Peter Hügli.

Die Redaktion entschuldigt sich für das Versehen.

## TS ZÜRICH

# Korrigendum

# Agenda 6/26

## UNSERE VERSTORBENEN

**Binggeli Werner;** JG 1934; Werkführer, Biel, PV Biel.

**Coulon Roland;** JG 1938; Betriebssekretär, Bure, PV Jura.

**Erismann Walter;** JG 1933; Bahnhofsvorstand, Hünenberg See, PV Luzern.

**Feller Robert;** JG 1929; Zugführer, Bern, PV Bern.

**Fricke Arthur;** JG 1934; Stationsvorstand, Dielsdorf, PV Zürich.

**Hutter Theo;** JG 1943; Buschauffeur, Altstätten SG, VPT Bus Ostschweiz.

**Lüthi Alfred;** JG 1951; Lokführer Kategorie B, Trimbach, PV Olten und Umgebung.

**Niklaus Hermann;** JG 1942; Kandersteg, VPT BLS.

**Pavan Aldo;** JG 1943; Fachbeamter, Pratteln, PV Basel.

**Schneuwly Charles;** JG 1941; Schmitten FR, VPT TPF.

**Ulrich Walter;** JG 1941; Stellwerkangestellter, Bern, PV Bern.

**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](mailto:mutation@sev-online.ch) oder an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch).

## IMPRESSUM

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

**Auflage:** 19736 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 30322 Ex.), WEMF-beglaubigt 12. März 2026.

**Herausgeber:** SEV, [sev-online.ch](http://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](mailto:zeitung@sev-online.ch)

**Abonnemente und Adressänderungen:**

SEV-Mitgliederdienste, [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

**Inserate:** Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch), [sev-online.ch](http://sev-online.ch)

**Produktion:** CH Regionalmedien AG

**Druck:** CH Media Print AG, [chmediaprint.ch](http://chmediaprint.ch)

**Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 29. Mai 2026.**

**Redaktionsschluss für den Sektions-teil: 19. Mai 2026, 12 Uhr.**

**Inserateschluss: 18. Mai 2026, 12 Uhr.**

## INTERNATIONALE ÖLKRISE

# Der öV ist eine gemeinsame Stärke



Yves Sancey, mit ETF  
yves.sancey@sev-online.ch

**Die neue Ölkrise ist ein Beschleuniger. Sie zeigt, wie sehr unsere Gesellschaft immer noch vom Öl abhängig ist und wie der öffentliche Verkehr dagegen wirkt, indem er die Mobilität, die soziale Gerechtigkeit und die Widerstandskraft stärkt. Eine Koalition zahlreicher Akteure aus der europäischen Zivilgesellschaft verlangt eine deutliche politische Antwort.**

Die Sperrung der Meerenge von Hormus und der explosive Anstieg der Energiepreise haben einen Energieschock ausgelöst, den die Internationale Energieagentur (IEA) als den grössten der jüngeren Geschichte bezeichnet. Nun richtet eine grosse Koalition europäischer Akteure gestützt auf einen Bericht der IEA einen Appell an die Politik: Man müsse dringend in zuverlässige, gut zugängliche und stabil finanzierte öffentliche Verkehrsmittel investieren.

Die Koalition vereint gut ein Dutzend Organisationen der Zivilgesellschaft, des Umweltschutzes, der Mobilität, der Städte und der Arbeitnehmer:innen, darunter auch die Europäische Transportarbeiterföderation ETF, der auch der SEV angehört. Sie haben gemeinsam einen Aufruf an europäische, nationale, regionale und lokale Entscheidungsträger:innen unterschrieben. «Diese Krise muss ein Alarmzeichen für die politischen Verantwort-

lichen in ganz Europa sein, damit sie den öffentlichen Verkehr als strategischen Service public anerkennen. Wenn die Treibstoffe zu teuer werden, ohne dass es eine Alternative gibt, sind die Auswirkungen für Haushalte und das Gemeinwesen katastrophal», schreiben sie im Appell.

## Bedenkliche Abhängigkeit vom Öl

Weshalb setzt die dritte Empfehlung im Bericht der IEA so deutlich auf eine starke Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen und den Langsamverkehr? Weil der Strassenverkehr in vielen europäischen Ländern etwa zwei Drittel des Ölverbrauchs ausmacht und davon gegen 60% auf Privatautos entfallen. In einzelnen Städten machen Kurzstrecken unter 30 Kilometern bis zur Hälfte des Treibstoffverbrauchs von Privatautos aus. Diese Abhängigkeit macht die Haushalte sehr anfällig bei Energiekrisen.

Die Zahlen von Eurostat sprechen für sich: 2024 hat über die Hälfte der Bevölkerung der Europäischen Union den öffentlichen Verkehr überhaupt nicht benutzt. In mehreren Ländern liegt dieser Wert sogar über 60%. Viele dieser Menschen leben in ländlichen und peripheren Gebieten, die vom öV schlecht erschlossen sind. Sie haben somit keine echte Alternative zum eigenen Auto. Wenn der Preis des Treibstoffs derart massiv ansteigt, ist ihr Zugang zu Arbeit, Pflegediensten, Bildungseinrichtungen und Sozialleben bedroht. Mobilität ist jedoch kein Luxus: Sie bestimmt die gesellschaftliche Teilnahme. Unter diesem Aspekt hält die Koalition fest,

dass der öV nicht nur dem Klima dient, sondern dass er auch ein Grundelement der öffentlichen Sicherheit ist.

## Der öV stärkt die Unabhängigkeit

In dieser Zeit der Energiekrise ermöglicht der öffentliche Verkehr weiterhin Mobilität für alle, unabhängig vom Einkommen und dem Besitz eines Fahrzeugs. Er stärkt auch die Unabhängigkeit von Energiequellen, reduziert den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die wirtschaftlichen Folgen der Staus, die auf gegen 100 Milliarden Euro jährlich in Europa geschätzt werden.

Das setzt aber voraus, dass dieser öV wirklich vorhanden ist und die alltäglichen Bedürfnisse abdeckt: dichte Netze, passende Takte, gute Verbindungen zwischen den Regionen und freier Zugang für alle Gruppen der Bevölkerung. Die Koalition betont, dass es nicht reicht, die Preise zu senken oder das Angebot gratis anzubieten, um den öV attraktiver zu machen. Man muss in den Unterhalt investieren, in den Ausbau der Netze, den ersten und letzten Kilometer sowie auch in sichere Geh- und Velowege, die Teil des Angebots sein müssen. Allerdings werden der Ausbau der Netze und der Unterhalt verzögert und vernachlässigt, obwohl sie dringend nötig wären.

Die Schweiz bildet in Europa dank der Dichte und Qualität ihres öV-Netzes eher eine Ausnahme. Aber das ist nicht in Stein gemeisselt: Der Druck auf Staatsfinanzen, steigende Kosten und der Personalmangel treffen den öffentlichen Verkehr auch hier. Die aktuelle Krise zeigt, dass

diese Errungenschaften gestärkt und nicht geschwächt werden müssen. Was für den Personenverkehr gilt, trifft ebenso auf den Güterverkehr zu, als Instrument gegen die Klimakrise, aber auch als Element der Energieunabhängigkeit. Die Preisexplosion beim Diesel hat die Strassentransporture voll getroffen und zeigt, es braucht einen Strategiewechsel.

## Mittel fürs Personal

Ein wesentlicher Punkt des Appells betrifft das Personal. Ohne genügend Mittel und ohne attraktive Arbeitsbedingungen kann ein öV-System nicht stark und zuverlässig funktionieren. Die Koalition streicht hervor, dass es Investitionen in die Arbeitnehmer:innen braucht: gegen die Arbeitsüberlastung, für den Schutz vor Übergriffen, zur Verbesserung der Sicherheit und der Gesundheit am Arbeitsplatz, für die Wertschätzung der Berufe. Diese Punkte sind ausschlaggebend, um den Sektor auch für Junge und Frauen attraktiv zu machen.

Die Unterzeichnenden des Appells betonen, dass die Abhängigkeit vom eigenen Auto bleibt und die Bevölkerung kommenden Schocks ausgesetzt, wenn der öV weiterhin ungenügend finanziert wird. Nachhaltige Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind ein strategischer Entscheid zugunsten der sozialen Gerechtigkeit, des Zusammenhalts und der Energieunabhängigkeit. Die Koalition hält fest: Angesichts der Energiekrise ist der motorisierte Individualverkehr eine strukturelle Schwäche. Der öV dagegen ist eine gemeinsame Stärke.



## DAS VERLASSENE UFO DER KP

Omar Cartulano

Das Gebäude der Bulgarischen Kommunistischen Partei, das ein bisschen an ein Ufo erinnert, steht seit 1981 auf dem Gipfel eines Berges im Zentrum Bulgariens. Das Buzludschadenkmal ist ein Beispiel brutalistischer Archi-

tektur, das nach dem Ende des Kommunismus jahrelang vernachlässigt wurde. Jetzt wurde ein Projekt gestartet, um seinen Bestand zu bewahren und die schönen und wertvollen Mosaik im Inneren zu retten.

## QUIZ

# Hast du genau gelesen?

## 1. Was ändert sich bei den TFF B100 I-VU bei erfüllten Kriterien?

- Sie verbleiben im aktuellen Anforderungsniveau, erhalten eine Einmalzahlung.
- Sie werden automatisch für internationale Strecken zertifiziert.
- Sie steigen in das Anforderungsniveau G auf.

## 2. Wie hoch ist die Quote von Übergriffen beim Buspersonal?

- 13%
- 36%
- 49%

## 3. Warum ist der 1. Mai für die Arbeiterbewegung wichtig?

- Er markiert den Tag, an dem weltweit die Ticketpreise im ÖV festgelegt werden.
- Er erinnert an die mühsame Durchsetzung von Arbeitnehmerrechten.
- Er ist der offizielle Stichtag für den Abschluss neuer Handelsverträge in Europa.

## 4. Welche Orte gehören aktuell zum Portfolio der FSG?

- Grindelwald und die Bettmeralp.
- Samedan, Grindelwald und die Bettmeralp.
- Grindelwald, die Bettmeralp und St. Moritz.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 19. Mai 2026** an:

**Per E-Mail:** [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)  
**Im Internet:** [www.sev-online.ch/quiz](http://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. 5/2026:**  
**b/a/c/b**

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Reto Gähwiler**, Kreuzlingen, Mitglied Sektion VPT THURBO.

## AUF DEN SPUREN VON ...

# Anael Doleatto, Kundenberaterin bei der SBB

Veronica Galster  
[veronica.galster@sev-online.ch](mailto:veronica.galster@sev-online.ch)

**Anael ist kontaktfreudig, mitreissend und geht mit einer beneidenswerten Energie durchs Leben: Die dreifache Mutter meistert den Spagat zwischen Arbeit und Privatleben mit unermüdlichem Einsatz. Mut und die Fähigkeit, sich auf Herausforderungen einzulassen, ermöglichen es ihr, die Leidenschaft für ihre Arbeit und ihr Engagement für Menschen mit Autismus zu verbinden.**

Seit ihrem Schulabschluss arbeitet Anael bei der SBB. Züge, sagt sie, habe sie schon immer gemocht, doch zur Bahn sei sie eher «zufällig» gekommen, wie sie erzählt: «Eigentlich hatte ich eine Lehrstelle als Dekorateurin in der Region Lugano gefunden, aber zwei Monate vor Lehrbeginn sagte der zukünftige Arbeitgeber alles ab. Ich stand vor dem Nichts.» Auf Empfehlung ihres Onkels fand sie den Weg zur SBB, wo sie über Jahre hinweg verschiedenste Rollen einnehmen konnte.

### Mit Klappstuhl und einer Portion Mut

«Ich habe meine Lehre als kaufmännische Angestellte im öffentlichen Verkehr begonnen. An der Handelsschule in Bellinzona habe ich mich auf Verkehrsunternehmen spezialisiert. Die Ausbildung war sehr interessant, ich habe viel gelernt», erklärt Anael. Nach Abschluss der Lehre absolvierte sie ein Ausbildungsjahr zur Zugverkehrsleiterin im Stellwerk von Bellinzona, eine Funktion, die es heute nicht mehr gibt.

«In jenem Jahr habe ich an vielen kleinen Bahnhöfen im Tessin gearbeitet. Die Gleise wurden damals noch in Abschnitten von wenigen Kilometern gesteuert, und ich arbeitete mit einem grossen Gleisbildstellwerk namens Domino, um die Signale für die Züge freizugeben. Man ging noch mit Mütze und Handfahne hinaus und pfiif, um den Zug abfahren zu lassen», erzählt sie schmunzelnd. Leider wurde bei ihr am Ende der Ausbildung ein leichtes Hörproblem festgestellt, was eine weitere Karriere im Stellwerk leider verhinderte.

Dieser Rückschlag hielt Anael aber nicht davon ab, ihre Laufbahn bei der SBB fortzuführen: Mit der ihr eigenen Hartnäckigkeit und dem charakteristischen Mut tauchte Anael etwa zehn Tage lang immer wieder bei ihrem ehemaligen Chef auf: «Ich kam morgens mit meinem Klappstuhl vorbei, fragte ihn, ob es einen Job für mich gäbe, und blieb den ganzen Tag dort. Aus lauter Verzweiflung bot er mir dann eine Stelle in Mendrisio an mit absurden Schichten und einem Vertrag, der alle drei Monate verlängert werden musste. Ich stimmte zu und arbeitete drei Jahre lang dort.» Von Mendrisio aus fand Anael dann eine Stelle im damaligen Reisebüro der SBB in Lugano: «Ein Job, der mir sehr gefiel und den ich acht Jahre lang ausübte, bis meine erste Tochter geboren wurde. Als ich aus dem Mutterschaftsurlaub zurückkam, war meine Stelle von einer anderen Person übernommen worden, und man schlug mir vor, an den Billetschalter zu wechseln, ebenfalls in Lugano. Da ich im Raum Locarno wohne und eine kleine Tochter habe, sagte ich mir: Wenn ich schon Ti-



VERONICA GALSTER

ckets verkaufen soll, dann kann ich das genauso gut in Locarno tun. Also habe ich direkt in Locarno nachgefragt, ob sie jemanden brauchen, und wurde eingestellt.» Seit 13 Jahren arbeitet sie nun also am Billetschalter in Locarno als Kundenberaterin.

### Mehr als nur Tickets

Worin besteht ihre tägliche Arbeit? Das Aufgabengebiet in der SBB Kundenberatung ist breit gefächert: Neben dem klassischen Ticketverkauf und der Reiseberatung kümmert sich das Team um Geldwechsel, Western Union-Transfers sowie den Versand von Reisegepäck und Fahrrädern. Auch die Organisation von Gruppenreisen im Backoffice gehört dazu. Präsenz zeigt Anael nicht nur am Schalter: «Wir haben auch Empfangsschichten, in denen wir draussen stehen, um den Kundinnen und Kunden an den Automaten zu helfen oder sie zu informieren.» Bei Grossanlässen oder Bauarbeiten leistet sie zudem Infodienste auf den Perrons. In seltenen Fällen ergänzen freiwillige Nachteinsätze im Zug, etwa bei Ersatzverkehr, ihren vielseitigen Alltag.

Anael gefällt ihre Arbeit sehr gut, das merkt man. Sie liebt den Kontakt mit den Kundinnen und Kunden: «Wenn die Leute wiederkommen und darum bitten, von mir bedient zu werden, ist das eine grosse Genugtuung, denn das bedeutet, dass ich meine Arbeit gut gemacht habe.» Neben der abwechslungsreichen Arbeit schätzt Anael besonders den starken Zusammenhalt in ihrem Team. Dank diesem können auch hektische Tage gut gemeistert werden.

### Gewerkschafterin mit Seele

Für sie ist die Gewerkschaftsarbeit wichtig; sie trat 2001 dem SEV bei, gleich mit dem SBB-Lehrbeginn: «Ich war schon immer der Meinung, dass hinter jedem GAV eine Menge Arbeit steckt, die unterstützt werden muss. Die Gewerkschaft hilft als Vermittlerin bei Konflikten mit dem Arbeitgeber und bewirkt, dass sich der Arbeitgeber dort, wo die Gewerkschaft stark vertreten ist, tendenziell korrekter verhält. Im Vergleich zu vor 20 Jahren ist die Gewerkschaft präsenter: Der regelmässige Austausch mit den Sekretären vor Ort freut mich immer sehr.»

Und was macht sie gerne in Ihrer Freizeit? «Freizeit? Was ist das?», lacht Anael, die mit einer dreizehnjährigen Tochter und sechsjährigen Zwillingen, von denen eines besondere Bedürfnisse hat, ständig auf Trab ist. Sie reist gerne, wenn sie Zeit findet, bastelt gemeinsam mit ihrer ältesten Tochter Perlenschmuck und hält, wie sie uns erzählt, seit einiger Zeit Vorträge bei der SBB zum Thema Autismus. «Ich mache das für meinen Sohn und für alle Menschen, die wie er eine unsichtbare Behinderung haben. Ich erkläre, was Autismus ist und wie man sich gegenüber einer autistischen Person verhält. Ich vermittele ein paar Tricks, um mit diesen Menschen zu kommunizieren, sie zu beruhigen – all das, was ich jeden Tag mit meinem Sohn lerne. Es ist sehr bereichernd. Ausserdem ist seit diesem Jahr auch im Tessin das Projekt «Girasole» der SBB angelaufen: Es wurden Ausweise für Menschen mit einer unsichtbaren Behinderung erstellt, damit das Personal sie erkennen und besonders rücksichtsvoll behandeln kann.»

## RISIKOBERUF

Micha Dalcol

