



# SEV Nr.9

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



HITZEWELLE

## Heisser Sommer

▶ S. 11

**EDITORIAL** von Aroldo Cambi

## Ciao, ciao, SNL!

▶ S. 3

**D**er SEV hatte schon länger vermutet, dass bei der Sammelstiftung Valitas der Schiffahrtsgesellschaft des Luganersees (SNL) ein Interessenskonflikt besteht. Nun bestätigt dies die zuständige Aufsichtsbehörde für Pensionskassen und Vorsorgeeinrichtungen in der Region Zürich (ATIOZ).

Die ATIOZ ordnet nun offiziell an, dass die Valitas Sammelstiftung BVG mit der Verwaltungskommission der Vorsorgekasse SNL nochmals über die Vergabe des Mandats betreffend Vermögensverwaltung beschliesst. Zudem wird sie angewiesen, eine vertiefte Beurteilung der bisher erfolgten Vermögensverwaltung durch die Copernicus Wealth Management AG durchzuführen und eine mögliche Anpassung der Strategie zu prüfen.

Offenbar war Alen Vukic zugleich Verwaltungskommissionsmitglied des SNL-Pensionskassenanschlusses und bei Copernicus CEO, als diese das Vermögensverwaltungsmandat erhielt. Zudem war SNL-Präsident Agostino Ferrazzini Vizepräsident bei derselben Copernicus. Mit anderen Worten: «Rechte Hand vergibt an linke Hand.»

Arbeitnehmer:innen zahlen einen Teil ihres Lohns in die Pensionskasse ein und erwarten, dass ihr Geld professionell verwaltet wird. Bei der SNL operierte hinter den Kulissen ein System, in dem Beziehungen und persönliche Interessen wichtiger waren als diejenigen der Versicherten. Es ist sonnenklar: Wer über die Vergabe eines Mandats entscheidet, darf nicht gleichzeitig auf der anderen Seite des Tisches sitzen. Deshalb schaltete der SEV die ATIOZ ein.

Noch peinlicher wird es bei der Performance der Sammelstiftung: Diese ist nachweislich dauerhaft massiv schlechter als relevante Vergleichsgrössen. Zudem kassierten die Verantwortlichen dafür überdurchschnittlich hohe Honorare. Es versteht sich von selbst, dass sich daraus ein grosser finanzieller Schaden für die Arbeitnehmer:innen der SNL in Form von tieferem Verzinsungs- und Rentenpotenzial ergibt.

Unsere Kritik an der Geschäftsführung der SNL hat einiges ins Rollen gebracht. So hat nämlich nicht nur die ATIOZ reagiert, sondern vor wenigen Tagen auch der Kanton Tessin. Per Fahrplanwechsel verliert die SNL die Konzession für die Schifffahrt auf dem Lago Maggiore an die Fart. Die Leitung der SNL erhält für ihr massives Fehlverhalten eine teure Quittung.

### Verkehrspolitik

Grosszügige LSVA-Rabatte für E-LKW und Eigenwirtschaftlichkeit für die Bahn.

2

### Sicherheit

Beinaheunfälle bei der SBB Infrastruktur stimmen nachdenklich.

4

### Swiss-GAV 2027

Der neue Bodenpersonal-GAV ist ausgehandelt, nun entscheiden die Mitglieder.

5

## Radbruchrisiko bleibt hoch

Nach dem folgenschweren Radbruch vom 10. August 2023 im Gotthardbasistunnel hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) basierend auf Empfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (Sust) letzten September strengere Vorgaben zum Unterhalt des Rollmaterials verfügt. Nach Reaktionen der Branche hat sie diese Ende Oktober abgeschwächt. Trotzdem hat die Internationale Vereinigung der Wagenhalter (UIP) beim Bundesverwaltungsgericht gegen die Vorgaben rekuriert und ihre Aussetzung erreicht. Weil damit das Risiko weiterer Radbrüche unhaltbar hoch bleibt, wie das BAV selbst einräumt, hat der SEV vom BAV alternative Massnahmen gefordert, insbesondere Klangkontrollen. Bereits haben zwei Treffen zwischen SEV und BAV stattgefunden – doch dieses will offenbar noch nichts Ausreichendes unternehmen. «Das ist unverständlich und unhaltbar. Der SEV bleibt dran», garantiert Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, der für das Dossier zuständig ist.

## Mietpreise

Mit rund 140 000 Unterschriften wurde die Mietpreis-Initiative eingereicht. Die Initiative wird auch von den Gewerkschaften unterstützt. Sie fordert wirksame Massnahmen gegen missbräuchliche Mieten. Angesichts stagnierender Reallöhne belasten steigende Wohnkosten die Haushalte immer stärker und schwächen die Kaufkraft.

## E-Mail-Betrug

Immer wieder kursieren gefälschte E-Mails im Namen des SEV oder einzelner Mitglieder. Dabei handelt es sich um Phishing: Kriminelle wollen so an vertrauliche Daten (Passwörter, Logins usw.) gelangen oder zu unnötigen Käufen verleiten. Wichtig: Öffnet keine verdächtigen Anhänge, gebt keine Daten preis und löscht solche E-Mails sofort.

## Sommerpause

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 28. August. Redaktionsschluss für den Sektionsteil ist am 18. August um 12 Uhr. Wichtige Infos erhalten die Mitglieder weiterhin per Newsletter und auf unserer Webseite [sev-online.ch](http://sev-online.ch) oder auf unseren Social-Media-Kanälen. Das Kommunikationsteam wünscht allen einen schönen Sommer.



E-LKW erhalten bis 2034 grosszügige LSVA-Rabatte, obwohl sie mehr Platz und Energie brauchen als die Bahn und mehr externe Kosten verursachen.

### VERKEHRSPOLITIK

# Statt der Bahn wird die Strasse gestärkt

**Markus Fischer**  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

**Blick auf aktuelle verkehrspolitische Themen vor der Sommerpause mit Simon Burgunder, Koordinator Politik SEV.**

**Welche Vorlagen hat das Parlament in der Sommersession behandelt?**

**Simon Burgunder:** Der Nationalrat hat die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes beraten. Es geht um Themen wie Besitzstandsschutz für Landesflughäfen, Umsetzung von «Just Culture», Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen oder Sicherheitsprüfungen beim Bodenpersonal. Der NR hat den Vorschlägen des Bundesrats mehrheitlich zugestimmt. Es soll eine Besitzstandsgarantie für Betriebszeiten und Betriebsumfang für die Flughäfen Zürich und Genf verankert werden, was der SEV unterstützt, weil das Planungssicherheit und Arbeitsplatzsicherheit bringt. Ein zentraler Punkt für den SEV ist die Sicherheit des Flugbetriebs. Der SEV begrüsst deshalb, dass «Just Culture» im Luftfahrtgesetz festgeschrieben werden soll. Somit wird sichergestellt, dass Personen, die sicherheitsrelevante Ereignisse melden, keine Nachteile befürchten müssen. Allerdings gehen die Vorschläge unseres Erachtens zu wenig weit. Der Ball liegt nun beim Ständerat. «Just Culture» muss auch für den Bahn- und Busverkehr gelten.

**Beraten wurden auch zwei Vorlagen zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ...**

Leider hat es der Ständerat verpasst, die LSVA-Abgabesätze auf die im Landverkehrsabkommen festgelegte maximal zulässige Höhe anzuheben. Damit verzichtet der Bund auf Mehreinnahmen von rund 68 Millionen. Unerfreulich sind auch die Beschlüsse zur Unterstellung der E-Lastwagen unter die LSVA: Diese erhalten bis 2030 100% Rabatt, ab 2031 werden die Rabatte gestaffelt reduziert und erst ab 2035

müssen E-LKW die volle LSVA bezahlen. Damit wird die ursprünglich als Verlagerungsinstrument geschaffene LSVA zu einem Instrument zur Förderung der Elektromobilität umfunktioniert: Anstatt den Strassengüterverkehr zu bepreisen, um wirtschaftliche Anreize für die Verlagerung zu schaffen, werden mit dieser Politik Investitionen in E-LKW gefördert, die auch externe Kosten verursachen. Die Wettbewerbsvorteile der Strasse werden bewusst vergrössert und es wird in Kauf genommen, dass die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Alpen weiter ansteigt.

**Immerhin will der Bundesrat den unbegleiteten kombinierten Verkehr fördern?**

In der Tat will das Parlament die Fördermittel, die für die 2026 vorzeitig eingestellte Rollende Landstrasse vorgesehen waren, für den UKV einsetzen. Der Bundesrat hat nun eine Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes in die Vernehmlassung gegeben. Der UKV soll 2027 bis 2035 mit 486 Mio. Franken gefördert werden. Dies ist auch dringend nötig angesichts der aktuell besonders schwierigen Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr wegen der Baustellen in Deutschland und des konjunkturellen Rückgangs. Zwar sollen die Betriebsabgeltungen bis 2035 fortgeführt, aber ab 2030 reduziert werden, weil die Politik weiterhin am Credo festhält, dass Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich sein muss. Solange die Wettbewerbsvorteile der Strasse gegenüber der Bahn bestehen bleiben, ist das illusorisch. Politische Priorität müsste eine nachhaltige Verkehrspolitik haben, die auf Verlagerung auf die Schiene setzt. Das fordert die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) mit ihrer Kampagne «Save Rail Freight» (Rettet den Schienengüterverkehr). Die Politik sollte endlich die strukturellen Wettbewerbsverzerrungen angehen.

**Wo steht die parlamentarische Beratung zu den neuen bilateralen Abkommen mit der EU, wozu Anpassungen im Landverkehrs-**

**abkommen beim internationalen Personenverkehr (IPV) gehören?**

Dazu ist der SEV neulich zu einer Anhörung in der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-SR) eingeladen worden. Für uns sind die Anpassungen im Landverkehrsabkommen akzeptabel, weil sie trotz Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs wirksame Massnahmen zum Schutz des Schweizer Systems des öffentlichen Verkehrs beinhalten, wie Schutz der Arbeitsbedingungen in der Schweiz, Taktvorrang, Hoheit der Trassenvergabe, Direktvergabe im grenzüberschreitenden regionalen Personenverkehr oder die Anerkennung von Kooperationen. Mit dem Bundesamt für Verkehr haben wir eine gute Regelung zu den branchenüblichen Arbeitsbedingungen im IPV ausgearbeitet, die nun auf Verordnungsbasis verankert werden. Das stellt sicher, dass auf Schweizer Schienen Schweizer Löhne bezahlt werden. Natürlich hängt letztlich alles vom Vollzug und der Kontrolle dieser Regelungen ab. Knackpunkte gibt es in der innenpolitischen Umsetzung. Hier ist einerseits das Massnahmenpaket zum Lohnschutz aber auch das Gesetz zur Überwachung staatlicher Beihilfen zu erwähnen. Gerade bei letzterem muss verhindert werden, dass durch die Hintertür Deregulierungen und Liberalisierungen vorangetrieben werden. Das Gesetz soll nur für die in den Bilateralen III festgelegten Bereiche gelten.

**Der Bundesrat hat am 19. Juni auch die Vernehmlassung zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 gestartet ...**

Dass der Bundesrat 24 Milliarden in den Bahnausbau investieren will, ist sehr zu begrüssen, aber die Finanzierung muss noch gesichert werden. Und der Substanzerhalt und die Funktionsfähigkeit des Netzes müssen Vorrang haben vor dem Ausbau, denn wenn auf dem Netz nicht gefahren werden kann, nützt der Ausbau nichts. Und die ganze Bautätigkeit darf sich auf den Betrieb nicht zu negativ auswirken. Auch fehlt noch ein Konzept für ein nationales Angebot.

PENSIONS KASSE SNL

# Der SEV hatte Recht

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

**Die Bedenken des SEV zur Führung der Pensionskasse der Schiffahrtsgesellschaft Luganersee (SNL) wurden von der Aufsichtsbehörde als berechtigt anerkannt. Diese jüngsten Entwicklungen addieren sich zur fristlosen Kündigung des GAV für das Schiffpersonal auf dem Lago Maggiore, zur Anzeige gegen die Gewerkschaften, zu missbräuchlichen Kündigungen sowie zu wiederholten Verstössen gegen das Arbeitszeitgesetz seitens der SNL.**

Mit dem Entscheid vom 2. Juni hat die Aufsichtsbehörde für Pensionskassen und Vorsorgeeinrichtungen in der Region Zürich (ATIOZ) bestätigt, dass bei der Vergabe des Vermögensverwaltungsmandats der Vorsorgekasse SNL an Copernicus schwerwiegende Interessenkonflikte bestanden. Damit bestätigt sie, was der SEV seit Monaten kritisiert (siehe Editorial von Aroldo Cambi auf Seite 1). In ihrem Entscheid hält die Aufsichtsbehörde insbesondere fest:

- die offizielle Feststellung eines schwerwiegenden Interessenkonflikts;
- die materielle Ungültigkeit der bisherigen Mandatsvergabe;
- die Verpflichtung der Verwaltungskommission der Kasse, einen neuen Entscheid zu treffen;
- die Notwendigkeit einer vollständigen Neubewertung der Vermögensverwaltung;
- die Übernahme der Verfahrenskosten durch die Sammelstiftung Valitas, der die Vorsorgekasse SNL angeschlossen ist.

Der SEV kritisiert seit Längerem die Führung der Vorsorgekasse SNL sowie das Verfahren zur Vergabe des Mandats an Copernicus. Die an die SNL-Direktion und die zuständigen Organe gerichteten Fragen blieben lange unbeantwortet oder wurden nur unvollständig beantwortet.

«Die Schlussfolgerungen der Aufsichtsbehörde sind äusserst gravie-

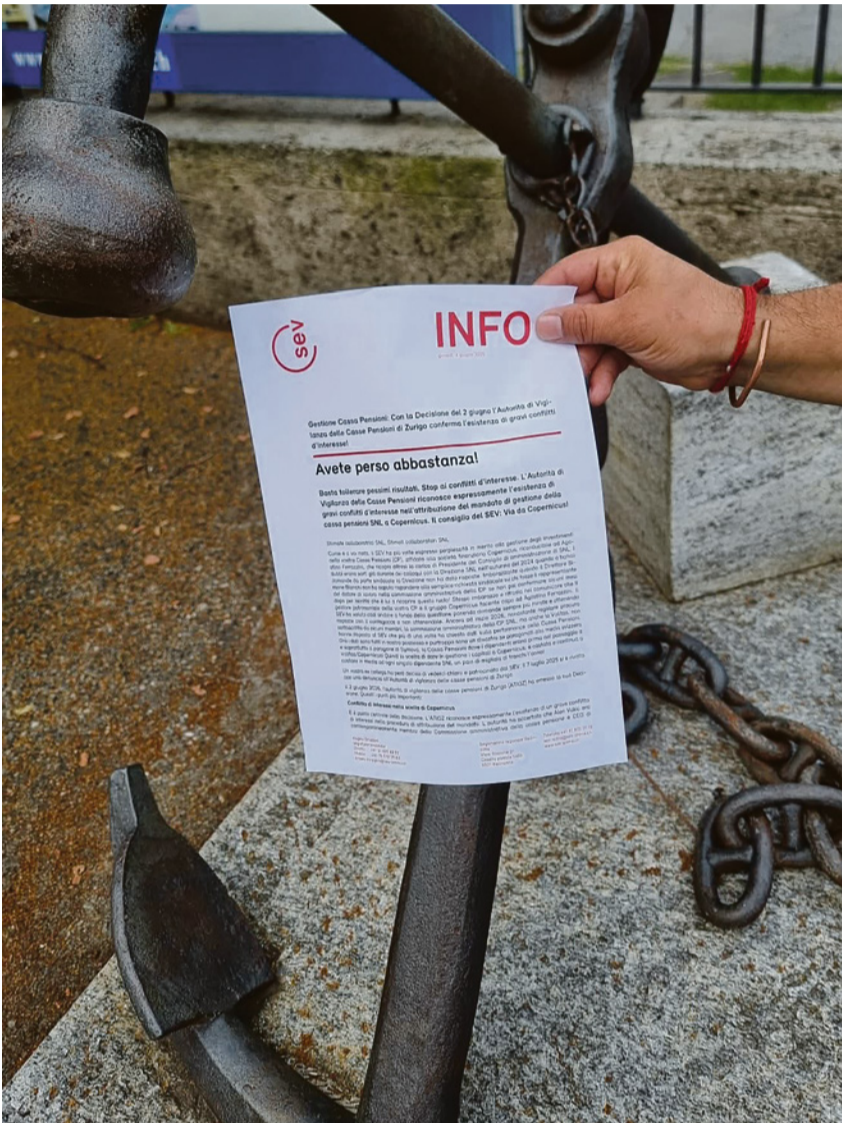
rend», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini, der das Dossier betreut. «Innerhalb von zwei Monaten muss nun die Verwaltungskommission der Pensionskasse die Vermögensverwaltung vollständig neu beurteilen und entscheiden, wem sie diese künftig anvertraut. Zudem wird sie verpflichtet sein, ihren Entscheid der Aufsichtsbehörde offiziell mitzuteilen. Wäre – wie die SNL-Direktion glauben machen will – tatsächlich alles einwandfrei abgewickelt worden, wäre eine solche Anordnung gar nicht nötig gewesen.»

Stroppini erinnert zudem daran, dass im schweizerischen System der beruflichen Vorsorge alle Beteiligten strengen Sorgfalts-, Treue- und Integritätspflichten unterstehen und persönlich für ihr Handeln verantwortlich sind. Ziel ist es, sicherzustellen, dass die Gelder der Pensionskasse ausschliesslich im Interesse der Versicherten verwaltet werden.

Auch zur Vermögensverwaltung bestätigt die Aufsichtsbehörde, dass die Verwaltungskosten von Copernicus hoch sind und die erzielte Rendite deutlich unter dem Durchschnitt liegt. «In der beruflichen Vorsorge be-

deutet eine anhaltende Minderperformance von 2% oder gar 3,65% pro Jahr für die Versicherten erhebliche Einbussen bei ihren künftigen Rentenleistungen – das ist inakzeptabel», hält Angelo Stroppini fest. Für den SEV ist deshalb klar: Es braucht einen neuen Vermögensverwalter – ohne Copernicus. «Die Zeit der Toleranz gegenüber mittelmässigen Resultaten und intransparenter Unternehmensführung ist vorbei. Die Versicherten haben Anspruch auf eine professionelle, transparente und leistungsfähige Verwaltung ihres Vorsorgekapitals!», betont Angelo Stroppini und ergänzt: «Die SNL hat das Märchen aufgetischt, alles sei korrekt abgelaufen. Wäre das der Fall, hätte die Aufsichtsbehörde nicht so entschieden.»

Eine Frage bleibt jedoch offen und wurde auch von der ATIOZ nicht beantwortet: Warum wurde eine gesunde Pensionskasse verlassen und zu einer anderen gewechselt, die offensichtliche Interessenskonflikte aufweist und für das Personal schlechtere Ergebnisse erzielt? Der SEV wird die Situation weiterhin aufmerksam verfolgen und allfällige neue Unregelmässigkeiten anprangern.



ANGELO STROPPINI

## Fart statt SNL auf dem Lago Maggiore

Die Tessiner Regierung hat am 3. Juli bekannt gegeben, dass sie ab dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember den öffentlichen Schiffsverkehr im Schweizer Becken des Lago Maggiore nicht mehr der SNL (Schiffahrtsgesellschaft Luganersee) übertragen wird. Sie begründet dies damit, dass «unter den heutigen Voraussetzungen die Grundlagen für eine weitere Zusammenarbeit mit der SNL bei der Erbringung dieser Dienstleistung nicht mehr gegeben sind». Stattdessen übernehmen die Fart (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) den Betrieb.

«Ich verstehe den Unmut des Kantons über die SNL», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini. «In den fast zehn Jahren, in denen sie die Schiffe auf dem Lago Maggiore

betrieben hat, ist die viel gepriesene Weiterentwicklung ausgeblieben.»

Angelo Stroppini erinnert an die Ereignisse des vergangenen Jahres: fristlose Kündigung des GAV vor einem Jahr, wiederholte Verstösse gegen das Arbeitszeitgesetz, eine Anzeige gegen die Gewerkschaften – mit dem vergeblichen Versuch, sie zum Schweigen zu bringen –, gewerkschaftsfeindliche Kündigungen und Interessenkonflikte bei der Pensionskasse. «Dass der Kanton nun auf die Fart setzt, ist für das Personal auf dem Lago Maggiore ein sehr positives Signal. Die Fart respektiert und lebt die Sozialpartnerschaft», erklärt Angelo Stroppini. «Nun werden wir mit der Direktion die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter:innen auf dem Lago Maggiore neu verhandeln.»



Der Bundeshaushalt 2027 weist dank höherer Einnahmen und dank dem Entlastungspakets 27 **einen strukturellen Überschuss von 180 Mio. Franken** aus. Zusätzlich geplante Sparmassnahmen von 540 Mio. Franken seien damit vom Tisch, gab der Bundesrat Ende Juni bekannt. Ausserdem korrigierte der Bundesrat die Finanzaussichten für die nächsten Jahre nach oben. Der SEV setzt sich dafür ein, dass dieser finanzielle Spielraum auch dem Service public und dessen Personal zugutekommt.

Nach einem halben Monat hat SBB Personenverkehr den **Pilotversuch «Rangiergeschwindigkeit»**, der vier Monate hätte dauern sollen, per 1. Juli abgebrochen. Die Betriebsstabilität habe darunter gelitten, hiess es in der Info ans Personal. Das ist keine Überraschung: Wenn die Rangiergeschwindigkeit von 30 auf 15 km/h halbiert wird, dauern Rangierfahrten doppelt so lang, und andere Fahrten müssen länger warten. Fazit für den SEV: Sicherheit verbessern ja, aber nicht mit Schnellschüssen.



YVES SANGEX

BARBARA KELLER antwortet

## Das Problem ist leider nicht vom Tisch

**Am 3. September plant der SEV wieder einen Aktionstag gegen Gewalt und für mehr Respekt für das Personal. Warum ist dieser Aktionstag weiterhin nötig?**

Weil die Lage nach wie vor alarmierend ist. Gemäss der polizeilichen Kriminalstatistik wurden im vergangenen Jahr praktisch gleich viele Tötlichkeiten gegen das öV-Personal registriert wie im Jahr zuvor. Das zeigt unmissverständlich: Das Problem ist nicht gelöst. Wir lassen nicht locker. Wir müssen die Reisenden weiterhin für die Thematik sensibilisieren und gleichzeitig den Druck auf Unternehmen und Behörden hochhalten, damit sie endlich ihrer Verantwortung gerecht werden.

Erfreulich ist, dass der von uns seit Langem geforderte runde Tisch im Sommer endlich stattfindet. Auf Einladung des Bundesamts für Verkehr kommen Vertreter:innen von Behörden,

Transportunternehmen und verschiedenen Organisationen zusammen, um über Massnahmen gegen Gewalt im öffentlichen Verkehr zu diskutieren. Für uns ist besonders wichtig, den Betroffenen, den Opfern von verbaler oder physischer Gewalt, unseren Kolleg:innen, dort eine Stimme zu geben. Darauf werden wir insistieren.

Dort werden wir auch unsere Forderungen deponieren: mehr Personal für mehr Sicherheit; Doppelbegleitungen in Zügen; mehr Präsenz der Transportpolizei; die konsequente Meldung aller Übergriffe; verbindliche Nachbetreuung und psychologische Unterstützung für Betroffene; geschützte Fahrerkabinnen, stille Alarmer und wirksame Präventionsmassnahmen im Busbereich; Investitionen in Sicherheit statt zusätzliche Sparmassnahmen.

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

## SBB INFRASTRUKTUR

# SEV kritisiert die Sparmassnahmen

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**SBB Infrastruktur informierte am 11. Juni im Intranet über Massnahmen zur Schliessung einer Finanzlücke von 130 Millionen Franken in den Jahren 2027 bis 2028. Diese Sparmassnahmen überzeugen den SEV nicht und er stellt Forderungen, um Kollateralschäden abzuwenden, welche die Verantwortlichen womöglich unterschätzen.**

Am 11. Juni teilte SBB Infrastruktur dem Personal mit, dass die vom Bundesamt für Verkehr im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2025–2028 gesprochenen Gelder nicht ausreichen, um beispielsweise Mieten, Personal, Be-

trieb und den Anlagenunterhalt genügend zu finanzieren. Gründe dafür seien die Unterschätzung von Teuerungsentwicklungen und die Verzögerung von Effizienzsteigerungsmassnahmen.

Zu den Sparmassnahmen gehören unter anderem:

- die Reduktion der Vollzeitstellen in allen Geschäftsbereichen von SBB Infrastruktur um zwei Prozent in den Jahren 2027 und 2028 «primär über die natürliche Fluktuation»; konkret soll im Schnitt etwa jede sechste freiwerdende Stelle nicht mehr besetzt werden;
- Reduktion der ursprünglich geplanten Unterhaltsarbeiten, ohne angeblich damit die Zielerreichung bei der Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlagen zu gefährden. «Da sich die Lebensdauer einer Anlage durch den Unter-



Stellenabbau dort, wo schon heute Fachleute fehlen, wäre kontraproduktiv.

halt grundsätzlich nicht verlängern lässt, hat diese Massnahme im Gegensatz zu einer Verschiebung von Erneuerungsarbeiten keinen Einfluss auf den Rückstand im Substanzunterhalt», schreibt die SBB.

Der SEV teilt letztere Aussage bezüglich der Lebensdauer nicht. «Vielleicht kann diese nicht verlängert werden, sie kann jedoch durch ungenügenden Unterhalt durchaus verkürzt werden – was zu unter Umständen hohen Folgekosten führen kann», sagt Gewerkschaftssekretär Michael Buletti, der beim SEV für das Dossier SBB Infrastruktur zuständig ist.

## Forderungen des SEV

Deshalb fordert der SEV, diesen Sachverhalt vor der Reduktion von Unterhaltsarbeiten angemessen zu berücksichtigen. Zudem

wächst der Rückstand beim Unterhalt der Anlagen bekanntlich nach wie vor an und wird mit diesen Massnahmen ganz sicher nicht kleiner. «Kurz gesagt: Diese Entscheidung könnte sich mittel- und langfristig als kostspieliges Eigentor erweisen!», warnt Michael Buletti.

Zweitens fordert der SEV, beim produktiv arbeitenden Personal keine Stellen abzubauen. «Denn dieses ist schon heute teilweise stark unter Druck, weil dringend benötigte Fachkräfte nicht gefunden werden», führt Michael Buletti dazu aus.

Drittens fordert der SEV, dass die Sparmassnahmen nicht dazu führen dürfen, dass noch mehr Arbeiten an Externe vergeben werden, «denn damit würden die Kosten letztlich nur noch stärker steigen statt sinken», merkt Michael Buletti dazu an.

## SBB-BAUSTELLEN

# «Sicherheit darf nie zur Nebensache werden»

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**In letzter Zeit gab es vermehrt Meldungen von Beinaheunfällen bei der SBB Infrastruktur. Deren Leiter Linus Looser hat kürzlich all seinen Mitarbeiter:innen eine Videobotschaft geschickt, in welcher er sie zur Vorsicht mahnt. Interview mit SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti, zuständig für das Dossier SBB Infrastruktur.**

**Hat SBB Infrastruktur ein grösseres Sicherheitsproblem?**

Von einem grundsätzlichen Sicherheitsproblem würde ich sicher nicht sprechen. Tatsache ist aber, dass es in diesem Frühjahr zu einer Häufung von Beinaheunfällen gekommen ist. In mehreren Fällen war dem Vernehmen

nach auch viel Glück im Spiel, dass nichts Schlimmeres passiert ist. Der Videoanruf von Linus Looser zeigt, dass die Unternehmensleitung die Situation ernst nimmt und das Thema Sicherheit wieder verstärkt ins Bewusstsein aller Mitarbeiter:innen rücken will. Genau das ist wichtig: Sicherheit darf nie zur Nebensache werden.

**Vor vier Jahren hat der SEV eine Unfallserie auf Baustellen der SBB öffentlich gemacht. Danach gab es Arbeitsgruppen und zahlreiche Gespräche mit der SBB. 2023 wurden verschiedene Massnahmen beschlossen. Hat man bei der Umsetzung gezögert?**

Aus meiner Sicht nicht. Der SEV hat nach der Unfallserie erheblichen Druck aufgebaut und gemeinsam mit der SBB konkrete Verbesserungen er-

arbeitet. Ein wichtiger Erfolg ist, dass Sicherheit heute als ständiges Traktandum zwischen der Leitung Infrastruktur und den Sozialpartnern behandelt wird. Damit wird das Thema regelmässig auf höchster Ebene diskutiert und nicht erst nach einem schweren Ereignis. Gleichzeitig ist Sicherheit keine Aufgabe, die irgendwann abgeschlossen ist. Zeitdruck, Personalmangel und hohe Arbeitsbelastung führen dazu, dass Sicherheitsfragen im Alltag schnell in den Hintergrund geraten können. Umso wichtiger ist es, dass sie immer oberste Priorität behalten.

**Immer wieder ein Sicherheitsproblem war in der Vergangenheit der Einsatz von externen Unternehmen, unter anderem weil deren Personal oftmals sicherheitstechnisch weniger gut geschult war als**

**das SBB-Personal. Wie sieht es heute aus?**

Hier besteht weiterhin Handlungsbedarf. Gerade bei Drittfirmen sehen wir nach wie vor Unterschiede bei der Ausbildung und insbesondere auch bei der Kontrolle der Arbeitszeiten. Diese Standards sind nicht überall gleich hoch wie bei der SBB. Das kann auf Baustellen erhebliche Risiken mit sich bringen. Der SEV hat deshalb immer wieder darauf hingewiesen, dass sicherheitskritische Arbeiten nur mit gut ausgebildetem und ausreichend betreutem Personal ausgeführt werden dürfen. Sicherheit darf nicht dem Spardruck oder dem Outsourcing geopfert werden.

**Alle Sicherheitsmassnahmen nützen nichts, wenn man sich am Arbeitsplatz nicht daran hält. Was kann jemand tun, der das Gefühl hat, die Sicherheit am Arbeitsplatz**

**sei nicht gewährleistet?**

Das Wichtigste ist, den Mut zu haben, Stopp zu sagen. Linus Looser hat klar erklärt, dass die Geschäftsleitung hinter den Mitarbeiter:innen steht, wenn Arbeiten aus Sicherheitsgründen unterbrochen werden. Diese Rückendeckung ist wichtig. Gleichzeitig wissen wir, dass es im Arbeitsalltag nicht immer einfach ist, eine Arbeit zu stoppen oder auf Mängel hinzuweisen. Deshalb braucht es eine Sicherheitskultur, in der solche Hinweise ernst genommen werden und niemand Nachteile befürchten muss. Wer den Eindruck hat, dass Sicherheitsvorschriften nicht eingehalten werden, sollte dies ansprechen, den Vorgesetzten informieren und bei Bedarf auch den SEV oder die Sicherheitsverantwortlichen einschalten. Denn am Ende gilt: Keine Arbeit ist so dringend, dass sie unter unsicheren Bedingungen ausgeführt werden muss.

## WC und Pausenräume auf Baustellen

Fehlende Toiletten und Pausenräume sind seit Jahren für viele Mitarbeiter:innen der SBB Infrastruktur ein Problem. Der SEV hat dies über viele Jahre und auf verschiedenen Ebenen immer wieder thematisiert. Nun hat die SBB dazu endlich eine neue Arbeitsanweisung «WC-Zugänglichkeit auf I-VU-Arbeitsstellen» erlassen, die dazu beitragen dürfte, die Problematik deutlich zu entschärfen. Sie gilt ab 1. April 2026 und legt klar fest:

• Der Zugang zu Toiletten muss schon in der Planung geprüft werden.

• Der Punkt «Hygiene» im Planungstool «ProSec» ist zwingend auszufüllen.

• Für jede Baustelle muss eine Lösung bereitstehen.

• Die Massnahmen müssen verhältnismässig sein (ArGV3 Art. 2 Abs. 2).

Die Verantwortlichen von I-VU haben zugesagt, die Umsetzung der neuen Arbeitsanweisung regelmässig in den Leitungsmeetings zu besprechen und die Einhaltung der Vorgaben kontinuierlich zu kontrollieren.

## Folge uns auf Instagram



www.instagram.com/gewerkschaft\_sev



## STIMMEN ZUM SWISS-GAV 2027

# Jetzt liegt der Ball bei den SEV-GATA-Mitgliedern

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**In langen, schwierigen Verhandlungen hat SEV-GATA mit der Swiss einen neuen GAV für das Bodenpersonal ausgehandelt, der einige bemerkenswerte Verbesserungen bringt wie eine Samstagszulage, eine Arbeitszeitverkürzung um zwei auf 40 Wochenstunden, den Wegfall der ermüdenden Ausgleichstage in der Technik und eine Erhöhung der Lohnbänder um 200 Franken. Nun stimmen die betroffenen SEV-GATA-Mitglieder bis am 19. Juli darüber ab.**

Das Verhandlungsergebnis wird von der Mehrheit der rund 20 Delegierten des «Soundingboards» zur Annahme empfohlen, ebenso von der vierköpfigen SEV-GATA-Verhandlungsdelegation. Drei am GAV-Prozess aktiv Beteiligte haben unsere Fragen beantwortet:

## Wie hast du die Verhandlungen erlebt?

**Patrick Arnold, Mitglied der Verhandlungsdelegation:** Die Verhandlungen verliefen stets fair, auch wenn sie teilweise zäh und anspruchsvoll waren. Gleichzeitig ist es uns gelungen, verschiedene Forderungen der Swiss erfolgreich abzuwehren, die für unsere Mitarbeiter:innen klare Verschlechterungen bedeutet hätten. Gerade bei der Diskussion um den Grundlohn wurde rasch deutlich, dass die Swiss nicht bereit war, für alle Bodenmitarbeiter:innen eine generelle Lohnerhöhung in grösserem Umfang umzusetzen. Deshalb haben wir den Fokus auf Verbesserungen gelegt, von denen möglichst viele Mitarbeiter:innen profitieren und die den Arbeitsalltag spürbar verbessern.

**Beat Buri, Mitglied des Soundingboards:** Es galt viele Interessen zu vertreten: Hangar, Nachtschicht, Line Maintenance, Obstgarten, OPC, Cargo, Crew Planning. Jedem gerecht zu werden war nicht einfach. Es war ein Prozess von vielen Gesprächen, demokratischen Abstimmungen und viel Arbeit von aktiven SEV-GATA-Mitgliedern. Nur organisiert und miteinander erreichen wir die Ziele, sind wir stark. Ein Dankeschön an alle für die gute Mitarbeit.

**Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Präsident SEV-GATA:** Der Einbezug unserer Mitglieder mit Soundingboard und erweiterter Verhandlungsdelegation war zwar extrem spannend, aber auch anspruchsvoll und aufwändig. Zudem führt die sich ständig steigende Abhängigkeit der Swiss von Frankfurt dazu, dass Sparprogramme realisiert und Ziele gesetzt werden, die nicht fair sind. Verhandlungen im Moment zu führen, da Personal und Kosten im administrativen Bereich von 10% umgesetzt werden sollen, ist eher mühsam.

**Mit welchen Punkten des Verhandlungsergebnisses bist du zufrieden, mit welchen weniger und wie beurteilst du es insgesamt?**

**Patrick Arnold:** Im Vergleich zum heutigen GAV konnten wir in fast allen Bereichen Fortschritte erzielen. Mit Ausnahme der Re-



SEV-GATA-Delegation am 9. Juni am Swiss-Hauptsitz in Kloten, bevor sie die Petition für eine bessere Anerkennung der Leistungen des Personals im GAV «Basta – jetzt sind wir dran!» an den CEO übergab. Zweiter von rechts ist Beat Buri, das Plakat halten Patrick Arnold (rechts) und Philipp Hadorn.

duktion der arbeitsfreien Sonntage gibt es keine materiellen Verschlechterungen gegenüber dem bestehenden Vertrag. Dem stehen zahlreiche Verbesserungen gegenüber – unter anderem die Einführung der 40-Stunden-Woche, höhere Schicht- und Lizenzzulagen, eine neue Samstagzulage, eine höhere Pikettenschädigung sowie Verbesserungen bei der Pensionskasse und bei verschiedenen sozialen Leistungen. Natürlich erfüllt dieses Verhandlungsergebnis nicht jeden einzelnen Wunsch. Entscheidend ist das Gesamtbild: Es ist es gelungen, ein faires und ausgewogenes Gesamtpaket auszuhandeln, das für alle Mitarbeiter:innen eine Verbesserung gegenüber dem heutigen GAV darstellt.

**Beat Buri:** Der Wegfall der Zusatztage erfüllt einen grossen Wunsch vieler Kolleg:innen, verbunden mit der Reduktion der Wochenstunden von 42 auf 40. Ein Mehrwert und eine Wertschätzung für die Schichtarbeit ist auch die Samstagzulage. Meine persönliche Meinung: Der Bonus sollte durch alle Mitarbeiter:innen geteilt werden, ob CEO, Pilotin, Crew oder Mechaniker, jede:r sollte gleich viel bekommen. Und die Lohnbänder sollten in jeder Abteilung gleich progressive Kurven haben. Mit dem Resultat bin ich insgesamt zufrieden, viele Punkte sind positiv zu werten. Nicht alles ist super, aber auch nicht schlecht. Eine deutliche Mehrheit des Soundingboards nahm den GAV 2027 in einer demokratischen Abstimmung an und empfiehlt ihn den Mitgliedern zur Annahme.

**Philipp Hadorn:** Sozialpolitisch ist die Reduktion der wöchentlichen Arbeitszeit um 2 auf 40 Stunden pro Woche ein Eckpfeiler, verbunden mit dem Wegfall problematischer Ausgleichstage von Schichtmitarbeiter:innen, dazu die Einführung einer Samstagzulage von 7.50 Franken pro Stunde. Aber auch die schrittweise Erhöhung des versicherten Lohnes für die Pensionskasse und die Erhöhung der Lohnbänder um 200 Franken pro Monat sowie diverser Zulagen um 20% sind Schritte in die richtige Richtung. Ein Wermutstropfen ist, dass einige Massnahmen verzögert in Kraft treten. Zudem fehlt teilweise die Wertschätzung gegenüber den Aufgaben, die bei Wind und Wetter, in Schichtsystemen

und mit grosser körperlicher Anstrengung erbracht werden müssen. Da gäbe es noch deutlich Luft nach oben. Nicht nachvollziehbar ist, dass für viele Funktionen weiterhin keine «berechenbare» Entwicklung innerhalb des Lohnbandes vorgesehen ist. Insgesamt ist das Resultat nicht Himmel auf Erden, aber ein bemerkenswerter Meilenstein in der Entwicklung eines GAV. Es stimmt: Unterschiedliche Gruppierungen des Bodenpersonals der Swiss profitieren unterschiedlich von diesen Erfolgen. Es gibt aber nur Gewinner:innen. Und diejenigen, mit denen wir zum Teil seit Jahren einen stetigen Kampf für Verbesserungen geführt haben, profitieren mehr. Das ist ihnen zu gönnen.

## Änderungen gegenüber dem aktuellen GAV

### Thema Arbeitszeit:

- Reduktion der Wochenarbeitszeit von 42 auf 40 Stunden ab 1.1.2027. Zur Umsetzung konnte mit der Swiss vereinbart werden, dass in der Technik-Abteilung TMB die Reduktion der wöchentlichen Arbeitszeit in Ganztagen umzusetzen ist, und dass bei den übrigen Abteilungen ebenfalls mit den Betroffenen abteilungsweise eine passende Umsetzung gefunden werden soll mit der Absicht, zusätzliche freie Tage zu generieren.
- Abschaffung der Ausgleichstage Technik ab 1.1.2027
- Reduktion der garantierten arbeitsfreien Sonntage auf 18 (bisher 20) ab 1.1.2027

### Thema Lohn & Zulagen:

- Erhöhung der Nachtzulagen um 20%, ab 1.1.2028\*
- Erhöhung der Lizenzzulagen um 20%, ab 1.1.2028\* (\* = diese Massnahmen werden per 1.1.2027 vorgezogen, falls die LX-Teilziele von LH-Success für das Jahr 2026 erreicht werden, das heisst zu >= 100% erfüllt werden)
- Erhöhung der Pikettzulagen um 30%, ab 1.1.2028\*
- Einführung einer Samstagzulage von CHF 7.50/Stunde ab 1.1.2028\*
- Erhöhung der Lohnbänder um CHF 200.00

(ohne Lohnkurven) per 1.1.2027

- Erhöhung der Sonn- und Feiertagszulagen um 20% ab 1.1.2027
- Die Lohnverhandlungen für das Jahr 2027 erfolgen wie gewohnt im laufenden Jahr 2026, wobei unabhängig der wirtschaftlichen Situation 0,5% als generelle Lohnmassnahme (mind. CHF 35.00 / Monat / Vollzeitstelle) nicht unterschritten werden kann

### Thema Altersvorsorge:

- Erhöhung des in der Pensionskasse versicherten Lohns durch Reduktion des Koordinationsabzuges auf CHF 23000 ab 2028
- Weitere Erhöhung des in der Pensionskasse versicherten Lohns durch Reduktion des Koordinationsabzuges auf CHF 20000 ab 2029

### Thema «Social issues»

- Erhöhung der Abwesenheiten Todesfall Ehegatt:in / Lebenspartner:in / Kinder auf 5 Tage
- Mutterschaft: 18 Wochen ab 1. Dienstjahr bei 100% Lohn, keine Ferienkürzung, bei Todesfall Übertrag auf Partner
- Vaterschaft: Bei Todesfall Übertrag auf Partner:in, Verlängerung bei Krankheit Kind

### Thema GAV-Laufzeit:

- unbefristet, erstmals kündbar per 31.12.2031

## GAV-Verhandlungsprozess

Vor, während und nach den GAV-Verhandlungen mit der Swiss unternahm SEV-GATA folgende Schritte:

- Umfrage zu Bedürfnissen
- Erstellung des Forderungskataloges
- Einrichtung eines Soundingboards zur Begleitung und breiteren Abstützung der Verhandlungsdelegation
- Aufstellung einer Verhandlungsdelegation
- Petition während dem langwierigen Verhandlungsmarathon und Übergabe an den CEO

- Einigung am Verhandlungstisch
- Zahlreiche Mitgliederversammlungen zum Austausch und zur Vorstellung der Resultate
- Urabstimmung mit Angabe der Daten und Aufforderung der Mitglieder zur Teilnahme
- Der Prozess für Verbesserungen der Arbeitsbedingungen geht auch während eines laufenden GAV weiter.

Während dem GAV-Verhandlungsprozess konnte SEVGATA zudem Dutzende neue Mitglieder gewinnen.

## LINK ZUM RECHT

# Rechtsfristen laufen trotz Ferien (ab)

**§** Rechtsschutzteam SEV  
zeitung@sev-online.ch

**Wer im öffentlichen Verkehr tätig ist, zum Beispiel als Busfahrerin oder Busfahrer, oder auch sonst frühmorgens zur Arbeit fährt, um seinen Dienst anzutreten, ist einem erhöhten Risiko ausgesetzt, Verstösse gegen das Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG) zu begehen. Darum gilt für sie besonders, dass bei der Abreise in die Ferien die Rechtsfristen im Auge zu behalten sind.**

Geht der Verstoß gegen das Strassenverkehrsgesetz über den Rahmen der Ordnungsbussen hinaus – letzte-

re sind anonym, haben keine strafrechtlichen Folgen und sind in der Regel innert 30 Tagen zu bezahlen –, kommt es zu einem ordentlichen Strafverfahren.

Die Rede ist von einem *Strafbehelf*, mit dem jeder Verstoß gegen das Strassenverkehrsgesetz geahndet wird, der über die Ordnungsbusse hinausgeht.

Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts mehr als 16 km/h beträgt. Dies gilt auch bei einem Unfall, wenn die Strafbehörde der Ansicht ist, dass ein gefährliches oder schuldhaftes Verhalten vorlag. Das Telefonieren am Steuer, das Überfahren einer weissen Linie oder das Überfahren einer roten Ampel

können je nach den Umständen ebenfalls Gegenstand eines Strafbehelfs sein.

Dessen Folgen können erheblich sein. Einerseits verursacht das Strafverfahren Gerichtskosten, eine Busse oder eine Geldstrafe und möglicherweise einen Eintrag im Strafregister. Andererseits wird zusätzlich ein Verwaltungsverfahren eingeleitet, das für den Verursacher oder die Verursacherin das Risiko eines Fahrausweisentzugs mit sich bringt.

Sobald ein Strafbehelf zugestellt wird, läuft eine Frist: *Man hat nur 10 Tage Zeit, um Einsprache zu erheben!* Wenn innerhalb dieser Frist nicht reagiert wird, wird der Strafbehelf rechtskräftig. Er entspricht

einem rechtskräftigen Urteil, das sowohl die Schuld als auch die damit verbundenen Konsequenzen bestätigt.

*Gerade im Sommer ist es daher wichtig zu wissen, dass für das Bundesgericht eine Ferienabwesenheit keine Entschuldigung für eine Verlängerung der 10-tägigen Einsprachefrist darstellt.*

Wer also Ferien geplant hat und zu erwarten hat, dass nach einem Vorfall ein Strafbehelf bei ihm/ihr eintrifft, tut gut daran, Vorkehrungen zu treffen. Man kann zum Beispiel eine Vertrauensperson offiziell beauftragen, seine Post abzuholen, und ihr dafür eine Postvollmacht erteilen, damit sie gerichtliche Schriftstücke für einen entgegennehmen

kann. Unter Umständen kann auch vorübergehend bei einem Anwalt ein Wohnsitz angegeben werden.

*Denn wenn die 10-Tage-Frist abgelaufen ist, kann keine Einsprache mehr gemacht werden.* Es ist daher äusserst wichtig, eine allfällige Ferienabwesenheit im Voraus einzuplanen. Sobald der Bescheid eingetroffen ist, kann eine schriftliche Einsprache dagegen gemacht werden.

Dank dieser Vorsichtsmassnahmen kann man beruhigt in die Ferien fahren und vermeidet eine böse Überraschung bei der Rückkehr! Zögere im Zweifelsfall nicht, dich an den SEV zu wenden, um Rat einzuholen und zu erfahren, wie das beste Vorgehen aussieht.

## VORSTAND SEV

## Hände weg von den Mindestlöhnen!

**Michael Spahr.** Der Vorstand des SEV hat beschlossen, das Referendum «Hände weg von den Mindestlöhnen!» zu unterstützen. Ausserdem hat er an seiner Sitzung am 19. Juni die Vorstandsvizepräsidentin Hanny Weissmüller verabschiedet.

Das Schweizer Parlament hat in der Sommersession einen Angriff auf kantonale und kommunale Mindestlöhne beschlossen. Mit seinem Beschluss will es Volksentscheide in Gemeinden und Kantonen übersteuern. Wenn die Stimmbevölkerung in einem Kanton oder einer Gemeinde einen Mindestlohn beschliesst, soll dieser nur noch beschränkt gelten. Gibt es für die betroffenen Arbeitnehmer:innen einen Gesamtarbeitsvertrag, der einen kleineren Mindestlohn vorsieht, soll dieser gelten. Betroffen wären vor allem Menschen, die sowieso in Branchen mit tiefen Löhnen arbeiten, wie zum Beispiel im Gastgewerbe, in der Reinigung, in Coiffeursalons, Bäckereien oder Metzgereien. Betroffen sind unter anderem die Kantone Genf, Neuenburg und Tessin, aber auch Städte wie Zürich, Winterthur, Luzern, Bern und Biel, wo Mindestlöhne bereits gelten oder in Kürze eingeführt werden sollen. Der SGB hat das Referendum beschlossen. Der

SEV schliesst sich diesem Referendum an. (Anmerkung der Redaktion: Der Unterschriftenbogen liegt der aktuellen SEV-Zeitung bei oder kann unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) heruntergeladen werden.)

Hanny Weissmüller ist an der Delegiertenversammlung des SEV vom 11. Juni von ihrem Amt als Vizepräsidentin des Vorstands des SEV zurückgetreten. Der Vorstand muss nun zuhanden der DV 2027 eine Empfehlung machen, wer ihre Nachfolge antritt. Die DV besetzt das Vizepräsidium interimistisch bis zur offiziellen Wahl durch den Kongress 2029. Interessierte Vorstandsmitglieder können ihre Kandidatur bis Ende September 2026 einreichen. Vorstandspräsident René Schnegg drückt Hanny Weissmüller sein Bedauern über ihren Rücktritt aus und dankt ihr für ihre wertvolle Arbeit im Vorstand.

Am 13. und 14. November findet der nächste SGB-Kongress statt – mit 17 Delegierten des SEV. Der Vorstand SEV unterstützt drei Anträge von VPT und PV und leitet diese im Namen des SEV an den SGB-Kongress weiter. Ein weiterer Antrag wurde an der DV SEV ebenfalls zur Weiterleitung angenommen.

## PETITION SOB

## «Ohne uns fährt am Samstag nichts»



**Michael Spahr.** Der SEV hat am 1. Juli der Südostbahn (SOB) in St. Gallen eine Petition überreicht. 311 Kolleginnen und Kollegen haben die Forderung unterschrieben, bei der SOB eine Samstagzulage einzuführen.

«Die SOB schreibt in ihrer Vision, als Innovationspartnerin für Industrie und Branche übernehme sie eine relevante Rolle in der Weiterentwicklung der Schweizer Mobilitätslandschaft. Und genau diese Innovation fordern wir nun ein», sagt Beat Kast, Vorstandsmitglied der SEV-VPT-Sektion Südostbahn, bei der Petitionsübergabe am Hauptsitz der SOB in St. Gallen. Er ist Teil der SEV-Delegation, die am 1. Juli 311 Unterschriften an die Leiterin Personal der SOB, Jrene Gujan, übergibt. «Wenn die SOB eine Samstagzulage einführt, wie wir das mit der Petition fordern, profitieren alle – nicht nur das Personal, sondern auch die Unternehmen», betont Beat Kast. «Motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ein wichtiges Markenzeichen eines Unternehmens.»

Obwohl Samstagarbeit für den öffentlichen Verkehr unverzichtbar ist, wird sie aktuell nicht in Form einer Zulage abgegolten. Eine Samstagzulage ist keine gesetzliche Pflicht, aber ein bewusster Entscheid für

Fairness, Wertschätzung und Zukunftsfähigkeit im öffentlichen Verkehr. Die Einführung einer angemessenen Samstagzulage würde bedeuten, dass das Unternehmen die besondere Belastung der Samstagarbeit anerkennt. Sie würde ein Zeichen der Wertschätzung gegenüber den Mitarbeitenden setzen, die Einsatzbereitschaft stärken, zur Personalbindung und Attraktivität der SOB als Arbeitgeberin beitragen sowie die Dienstplanung erleichtern und langfristig die Betriebsstabilität unterstützen.

### Jetzt ist die SOB am Zug

Schon bei den letztjährigen Lohnverhandlungen hat der SEV eine Samstagzulage gefordert. Die Verhandlungspartner sind leider damals nicht auf die Forderung eingegangen. Deshalb hat die Sektion SOB nach einer Umfrage bei deren Mitgliedern die Petition «Ohne uns fährt am Samstag nichts» lanciert.

Für die beiden für die SOB zuständigen Gewerkschaftssekretärinnen Alexandra Akeret und Regula Pauli ist klar: «Wir haben gesprochen – jetzt ist die SOB am Zug.» Jrene Gujan von der Geschäftsleitung der SOB verspricht nach der Entgegennahme der Petition, das Anliegen in die GL mitzunehmen.

## 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

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

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

**Abonnemente und Adressänderungen:** SEV-Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

**Inserate:** Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch, sev-online.ch

**Produktion:** CH Regionalmedien AG

**Druck:** CH Media Print AG, chmediaprint.ch

**Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 28. August 2026.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 18. August 2026, 12 Uhr.**

**Inserateschluss: 17. August 2026, 12 Uhr.**

## FORSCHUNGSPROJEKT BAHNPOLITIK

# Mache mit bei der Umfrage zur Liberalisierungspolitik!

**SEV.** Die Verkehrspolitik der EU setzt seit Jahrzehnten auf Wettbewerb und Markt mit dem Ziel, die Verkehrswende zu schaffen, indem das öV-Angebot verbessert und vergünstigt wird. Im Rahmen von vier Eisenbahnpaketen wurde der Schienenverkehr in der EU vollständig liberalisiert und dereguliert, allerdings ohne die umwelt- und klimapolitischen Ziele zu erreichen. Stattdessen hat die Liberalisierungspolitik im Schienenverkehr zu einer Verschlechterung geführt: weniger Verkehrsverbindungen, insbesondere in ländlichen Regionen, höhere Preise, Zerfall der Infrastruktur, unzuverlässige Verbindungen und sonst schlechtere Qualität. Trotzdem hält die EU-Kommission weiterhin am Liberalisierungsdogma fest.

Ein Forschungsprojekt setzt sich nun kritisch mit den Folgen dieser Politik auseinander. Es befasst sich mit den Gründen, wieso die Liberalisierungspolitik im Schienenverkehr nicht die gewünschte Verlagerung brachte, sondern den öV letztlich schwächte.

In der Schweiz gab es zwar auch Bahnreformen, und die EU-Eisenbahnpakete wurden teilweise übernommen, aber das auf Kooperation basierende öV-System wurde weitgehend beibehalten. Der öffentliche Personenverkehr wurde in der Schweiz bisher nicht liberalisiert. Trotzdem glauben auch in der Schweiz viele Politiker:innen immer noch, Liberalisierung und Deregulierung führe zu einem besseren Angebot und mehr Verlagerung auf die Schiene.

Neben den verkehrspolitischen Auswirkungen sollen mit dem Forschungsprojekt auch die Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen des Bahnpersonals untersucht werden. Der SEV ist am Forschungsprojekt aktiv beteiligt, weil die Schweiz zwar als erfolgreiches Gegenbeispiel zur Liberalisierungspolitik der EU gilt, aber sich auch hier die Arbeitsbedingungen verändert haben, unter anderem wegen der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs.

Du kannst jetzt an dieser Umfrage des Forschungsprojekts teilnehmen. Das Ziel ist, fundierte Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie sich der zunehmende Wettbewerb und die veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen auf deine tägliche Arbeitssituation, deine berufliche Zufriedenheit sowie deine persönlichen Einschätzungen auswirken. Deine Teilnahme ist freiwillig und anonym. Alle Angaben werden streng vertraulich behandelt und ausschliesslich zu wissenschaftlichen Zwecken ausgewertet. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten – uns interessiert deine persönliche Situation und Erfahrung im Schweizer Bahnsystem.



Via diesen QR-Code oder [sev-online.ch](https://sev-online.ch) kannst du an der Studie mitmachen.

## MOVODIS

## Personal braucht Klarheit und Sicherheit

**Yves Sancey.** Drei Waadtländer Transportunternehmungen wollen fusionieren. Das Projekt Movodis, mit dem Travys (Verkehrsbetrieb Vallée de Joux-Yverdon-les-Bains-Ste-Croix), LEB (Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn) und MBC (Verkehrsbetriebe der Region Morges-Bière-Cossonay) zusammengeführt werden sollen, schreitet zwar weiter voran. Die jüngsten Spannungen rund um die künftige Führung der Holding und mehrere Rücktritte in den Leitungsgremien haben die Unsicherheiten jedoch zusätzlich verstärkt. Für das betroffene Personal ist jetzt entscheidend, dass endlich klare Antworten und verbindliche Zusagen folgen, fordert der SEV.

Bereits seit Monaten stellen sich dem Personal zahlreiche Fragen: Wo wird künftig gearbeitet? Wie werden Mehrstandorteinsätze organisiert? Welche Regelungen gelten für Arbeitszeiten, Homeoffice, Reisezeiten, Spesen und die zukünftige Aufgabenverteilung? Beim Workshop zu den Übergangsbedingungen im Juni machte das Personal deutlich, dass es rasch Klarheit über seine künftige Situation braucht. Ohne Planungssicherheit droht Movodis wertvolles Fachpersonal zu verlieren.

### Führungsprobleme beim neuen Unternehmen

Der SEV bedauert, dass die aktuellen Führungsprobleme das Vertrauen in ein Projekt schwächen, das Stabilität und Verlässlichkeit erfordert. Politische und institutionelle Diskussionen dürfen nicht von den

Menschen ablenken, die das neue Unternehmen künftig tragen werden.

Das Personal hat dem SEV den klaren Auftrag erteilt, seine Interessen zu vertreten und beim Übergang zu Movodis die bestmöglichen Arbeitsbedingungen auszuhandeln. Nun erwartet der SEV, dass der Verwaltungsrat rasch die offiziellen Verhandlungspartner bestimmt und einen verbindlichen Zeitplan vorlegt. Erst dann können die Verhandlungen über die Übergangsbedingungen beginnen.

Für den SEV ist klar: Die Überführung des Personals darf weder unter Zeitdruck noch zulasten der Beschäftigten erfolgen. Eine Fusion kann nur gelingen, wenn das Personal einbezogen wird und seine Arbeitsbedingungen gesichert sind.

### Neuer GAV LEB angenommen

Ein wichtiges Signal in dieser Phase ist der neue Gesamtarbeitsvertrag bei der LEB-Bahn, der bereits geregelte Errungenschaften beibehält und mehrere Verbesserungen bringt. Die SEV-Mitglieder haben den neuen GAV mit 100 Prozent Ja-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 66 Prozent angenommen. Er wurde am 30. Juni in Echallens offiziell unterzeichnet.

Gerade im Hinblick auf die bevorstehende Fusion stellt dieser Abschluss einen wichtigen gewerkschaftlichen Erfolg dar. Er stärkt den Schutz der Arbeitsbedingungen und schafft eine verlässliche Grundlage für das Personal der LEB während den anstehenden Veränderungen.

## VIER-LÄNDER-TREFFEN DER FRAUEN

## Es gibt noch viele Baustellen



**Sibylle Lustenberger.** Vom 25. bis 27. Juni fand in Stuttgart das Vier-Länder-Treffen mit Gewerkschaftsvertreterinnen aus der Schweiz, Deutschland, Luxemburg und Österreich statt. Vom SEV nahmen Jo-Anne Witschi, Janine Truttmann und Sibylle Lustenberger teil. Höhepunkt war der Besuch der Baustelle Stuttgart 21. Mit dem kompletten Neubau des Bahnhofs, einer lichtdurchfluteten Bahnhofshalle und neuster ETCS-Technik ist das Megaprojekt nicht nur ein Eckpfeiler für die Modernisierung des süddeutschen Schienenverkehrs. Es soll auch neue Wohn- und Grünflächen in der Stuttgarter Innenstadt freisetzen.

Das Bauprojekt dauert bekanntlich länger als geplant; politische Diskussionen, unerwartete statische Herausforderungen und Planungsfehler verzögern die Fertigstellung des Bahnhofs Jahr für Jahr. Zudem wurde im

Rundgang deutlich: Einmal mehr stehen die Bedürfnisse der öV-Mitarbeitenden an hinterster Stelle. So ist noch heute nicht vollständig geklärt, wo ihre Dienst- und Pausenräume untergebracht werden.

Für die Teilnehmerinnen des Vier-Länder-Treffens ist daher klar: Infrastruktur muss breiter gedacht werden und auch die spezifischen Bedürfnisse von Frauen berücksichtigen! Die Schweizer öV-Unternehmen können hier einiges von unseren Nachbarländern lernen. So stellt die ÖBB Personenverkehr AG in ihren Dienststellen Hygieneartikelspender zur Verfügung und führt für das gesamte Personal Schulungen zu sexueller Belästigung durch. Und dies ist dringend notwendig: Denn auch der schönste Bahnhof ist wertlos ohne Personal – und die öV-Unternehmen tun gut daran, Frauen nicht nur in den öV-Sektor zu bringen, sondern sie auch zu behalten.

Migrationstagung 2026

Care Arbeit und Hate Speech

---

Freitag, 25. September 2026, 9 – 16.30 Uhr

Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

**Wer kann teilnehmen?**

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

**Themen**

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

**Anmeldung:**

**SEV Migrationskommission:**  
SEV Zentralsekretariat,  
Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6,  
[migration@sev-online.ch](mailto:migration@sev-online.ch)

## PV ZÜRICH

## Sektionsreise zur Kartause Ittingen

**Beat Schneiter.** Die Sektionsreise führte am 17. Juni in den Nachbarkanton Thurgau, genauer in die Kartause Ittingen. 37 Mitglieder folgten dem Aufruf, sich daran zu beteiligen.

Nach Ankunft begaben wir uns alle zuerst zum Mittagessen. Anschliessend stand uns der Nachmittag, bei gefühlten 30°C, zur freien Verfügung. Der Besuch des Klosterlakens fand am meisten Anklang, obschon die Klosterkirche, das Museum und die schön angelegten Gärten ebenfalls zum Verweilen einluden. Ueli Badertscher und Kurt Egloff marschierten zu Fuss zurück zum Bahnhof Frauenfeld, als Training für den Vier-Tage-marsch Holland. Vor der Heimreise, die individuell erfolgte, genossen einige noch ein kühles Getränk oder Glace im schönen Gartenrestaurant.

Herzlichen Dank an Vizepräsidenten Hugo Eisenbart, für die bestens organisierte Reise.

## HELVETIA

## Vorsorge für junge Erwachsene

### Weshalb jetzt schon vorsorgen – geht das nicht später noch?

Ja, das geht natürlich. Doch wer erst später zu Sparen beginnt, bringt weniger zur Seite, und wer nicht rechtzeitig vorsorgt, hat im Falle einer Invalidität zu wenig Geld. Wer dies schon in jungen Jahren erkennt, spart budgetverträglich, flexibel und bleibt finanziell abgesichert.

#### Einkommen absichern

Im Falle einer Invalidität fällt meist das Einkommen weg, möglicherweise ein Leben lang. Die Leistungen der IV und der Pensionskasse, sofern bereits vorhanden, reichen da bei weitem nicht aus. Gerade für Berufseinsteiger und Studierende ist daher eine private Erwerbsunfähigkeitsversicherung unverzichtbar. Sie ergänzt die Leistungen der IV und der Pensionskasse und sorgt für eine finanzielle Absicherung des Einkommens.

#### Frühzeitig und konsequent sparen

Es müssen keine grossen Beträge sein und sie müssen ins Budget passen. Wer beispielsweise mit 20 Jahren beginnt und monatlich 100 Franken in ein Anlagegefäss mit einer jährlichen Rendite von 3% investiert, hat bis zur Pensionierung seine Investitionen auf rund 113 000 Franken verdoppelt. Wer aber erst mit 40 Jahren beginnt, muss monatlich bereits 254 Franken investieren, um auf denselben Betrag zu kommen, hat aber unter dem Strich über 22 000 Franken mehr bezahlt.

#### Finanziell flexibel bleiben

In jungen Jahren bestehen meist noch keine finanziellen Verpflichtungen, die man mit einer Lebensversicherung abdecken müsste.

Das Erwerbseinkommen sollte aber auf jeden Fall mit einer Risikoversicherung abgesichert werden. Und sparen lässt sich auch separat, beispielsweise mit einem Fondskonto, alternativ auch mit einer Sparversicherung, bei der lediglich der Sparprozess abgesichert ist. Der jährliche Sparbetrag wird budgetgerecht gewählt. Und wenn Ende Jahr noch etwas übrig bleibt, kann der Betrag zusätzlich einbezahlt werden. So bleibt auch die finanzielle Flexibilität erhalten.

#### Professionell beraten lassen

Eine individuelle Vorsorgeberatung hilft, die richtigen Entscheidungen zu treffen und finanziell flexibel zu bleiben. Bledi Ismaili, Versicherungs- und Vorsorgeberater der Hauptagentur Amriswil, und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam unterstützen Sie gerne dabei und finden mit Ihnen gemeinsam die passende Lösung. Weitere Informationen finden Sie unter [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).



**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

eine für alle vertretbare Lösung finden. Die Reorganisation in der Abteilung Produktion sorgt auch für Gesprächsstoff. Es gibt keinen Stellabbau und der SEV hofft sehr, dass sich alle Mitarbeitenden in den neuen Positionen wohlfühlen. Weiter wollen wir, dass die Einstufung der Lokführer:innen B80/B100 neu beurteilt wird. Wir sind der Meinung, diese sind zu tief eingereiht und hätten eine höhere Lohnstufe verdient. Wir fragen uns auch, weshalb der gutgemeinte Nackenschutz nicht wie von der Suva empfohlen, sondern als obligatorisch eingeführt wurde. Der Nackenschutz müsste luftdurchlässiger sein, ansonsten drohen Kopfschmerzen infolge Hitzestau.

Zwischen all diesen Themen führten wir vor der Hauptwerkstätte in Samedan einen Grillplausch für alle durch. Während die Würste genossen wurden, stand der Austausch untereinander im Zentrum. Am 19. August 2026 besuchen wir den Standort Landquart und sind für eure Fragen und Anliegen offen. Der 3. September ist der offizielle Tag des SEV, um auf die Gewalt im öffentlichen Verkehr aufmerksam zu machen. Unter dem Slogan «Stopp Gewalt – mehr Respekt für das Personal» finden schweizweit verschiedene Aktionen statt. Auch der SEV RhB beteiligt sich in Thuisis und wird vor Ort sein. Wir würden uns freuen, viele von euch an einem der Anlässe zu begrüssen.

## SEV RHÄTISCHE BAHN

## FAV-Verhandlung und Grillplausch

**Roger Tschirky.** Die GL SEV RhB traf sich am 4. Juni in Samedan zur zweiten Sitzung in diesem Jahr. Als Haupttraktandum galt es, die verschiedenen Eingaben der Mitglieder für die Weiterentwicklung des FAV zu sammeln und für die Eingabe an die GL RhB vorzubereiten.

Weiter beschäftigt der Unmut beim Lokpersonal bezüglich Pausenregelungen und Ausbildung. Das Pilotprojekt Pausenregelung wird auf Ende Jahr nicht weiterverfolgt. Als Erfolg daraus kann jedoch die Wegzeit zur und aus der Pause für das Lokpersonal verbucht werden. Die Ausbildung wurde in den Augen des Lokpersonals zum Negativen weiterentwickelt und muss überdacht werden. Der SEV möchte zusammen mit der RhB



## SEV BI DE LÛT

## Besuchstag in Muttenz



**Rolf Von Däniken.** Am 17. Juni nahmen wir bei angenehmen Temperaturen den Aufbau für den diesjährigen Anlass in Muttenz in Angriff. Die gute Laune und eingespielte Abläufe griffen gut ineinander, so dass wir rasch bereit waren. Dies ist auch unserem Präsidenten Matthias Hartwich zu verdanken, der das SEV-Material aus Bern mitbrachte. Mit Unterstützung des Baudienstes, der Tische, Bänke und die Stromversorgung organisierte, konnte der erste Hot Dog pünktlich um 11 Uhr ausgegeben werden.

Schon bald kamen erste Gespräche mit den Kolleginnen und Kollegen zustande, die entweder Mittagspause oder Dienstschluss hatten. Um die Kolleginnen und Kollegen im Rangierbahnhof bei der Dienstübergabe vom Früh- zum Mitteldienst anzutreffen, waren zwei Gruppen im Einsatz. Eine besuchte die Räumlichkeiten des Rangierpersonals im Anex-Gebäude und die Fahrdienstleitenden im Stellwerk Ost, die andere die Mitarbeitenden im Stellwerk West. Sie erhielten dort auch spannende Infos zum Ablauf und den Aufgaben des RB Muttenz. Die restliche SEV-Delegation bediente die Mitarbeitenden vom Bahnhof Muttenz beim DG Süd mit Hot Dogs, Getränken und Informationen zum SEV. Auch neue Mitglieder konnten gewonnen werden, herzlich willkommen im SEV!

Auf dem Perron von Gleis 1 führten die Kollegen des LPV BLS zahlreiche Gespräche mit BLS-Mitarbeitenden und auch mit Interessierten aus anderen Bereichen. Bei all diesen Gesprächen und Hot Dog-Abgaben fielen die steigenden Temperaturen nicht sehr auf, nur wer unter dem Pavillon Platz nahm, bemerkte die zunehmende Wärme. Doch diese konnte weder der Stimmung noch unserem Engagement etwas anhaben und so konnten wir auch die letzten Gäste aus dem Rangier noch mit Hot Dogs und Getränken bewirten und die Kollegen ihre verdiente Pause bei guten Gesprächen verbringen.

Damit die Kolleginnen und Kollegen der S-Bahnen bei ihrem Halt in Muttenz nicht nur den Duft von Popcorn einatmen mussten, erhielten sie eine kleine Portion zum Mitnehmen. Gerne wurde auch ein Mineral entgegengenommen, denn die Temperatur hatte die 30-Gradmarke nun doch deutlich überschritten. Nachdem die letzten Rangierer wieder zur Arbeit gegangen waren, begann für uns der Abbau, und damit endete der SEV-Besuchstag 2026. Nächstes Jahr findet der SEV-Besuchstag in Muttenz am Mittwoch, 16. Juni 2027 von 11 bis 17 Uhr beim DG Süd, Bahnhof Muttenz (Gleis 4) statt. Wir freuen uns jetzt schon auf euch: die Unterverbände AS, Bau, LPV inkl. LPV BLS und RPV.

## VPT STI

## Mit neuem Vorstand und klaren Anliegen in die Zukunft

**Ueli Müller.** Die Sektion VPT STI traf sich am 16. Juni im Restaurant Kreuz in Allmendingen zur Personalbegehren- und Hauptversammlung. Unter dem Motto «Gemeinsam stark – für gute Arbeitsbedingungen und unsere Zukunft!» diskutierten die Teilnehmenden zentrale Anliegen aus dem Betrieb und die nächsten gewerkschaftlichen Schritte.

Im Zentrum standen unter anderem die Dienstplanung, das Dienstkleider-Reglement, firmeninterne Fahrausweise, das Mobilitätskonzept sowie die Vorbereitung der kommenden GAV-Revision. Als Personalbegehren wurde die 40-Stunden-Woche einstimmig unterstützt. Der SEV will die anstehende GAV-Revision nutzen, um wichtige Anliegen der Mitarbeitenden aufzunehmen.

Einen besonderen Akzent setzte das Referat von Franziska Schneider, Leiterin Rechtsschutz SEV. Sie zeigte praxisnah auf, wie der SEV seine Mitglieder in beruflichen Rechtsfällen unterstützt und weshalb es entscheidend ist, bei Problemen frühzeitig Kontakt mit dem SEV aufzunehmen.

Auch personell stellte die Sektion die Weichen neu: Ernst Rufener wurde zum Präsidenten

gewählt, Fabian Zürcher zum Vizepräsidenten und Manuela Gossweiler zur Sekretärin. Zusammen mit Kassier René Koch und weiteren Vorstandsmitgliedern führt der neu aufgestellte Sektionsvorstand die Arbeit weiter. Verabschiedet und herzlich verdankt wurden Elisabeth Küng, Karin Zurbuchen, Ueli Müller und Michel Fournier für ihr langjähriges Engagement. Zudem ehrte die Sektion mehrere Mitglieder für 40, 25 und 15 Jahre SEV-Mitgliedschaft.



Von links: Präsident Ernst Rufener mit den geehrten Mitgliedern Daniel Santschi, Monika Staub, Markus Feller und Thomas Steudler.

## VPT BLS, GRUPPE ZUGPERSONAL

## Gruppenausflug: Ein Highlight

**Beat Siegenthaler.** Tröpfchenweise füllen sich die Abteile des IC von Olten bis Visp mit Mitgliedern der Gruppe Zugpersonal des VPT BLS. In Saint-Léonard ist die Gruppe schliesslich komplett und wir spazieren bei schon warmen Temperaturen zum Lac Souterrain. Gemütlich im Boot, warten wir für einmal nicht auf einen Gegenzug, sondern auf das «verspätete» Gegenboot der ersten Touristengruppe. Gemächlich rudert uns der Führer schliesslich über den fast 300 Meter langen, unterirdischen See. Wir geniessen die Fahrt durch die beeindruckende Höhle sehr. Und wie schön kühl das hier ist, herrlich! Die Abgangsverspätung konnte jedoch nicht mehr aufgeholt werden. So sind wir durch den folgenden Sprint zum Bahnhof ziemlich erhitzt. Schnell ist die Anstrengung aber vergessen. Im klimatisierten Zugabteil Richtung Montreux dürfen wir einen vorzüglichen Apéro geniessen. Selbstgebackene Züpfle mit und ohne Speck, Fleisch- und Käsespezialitäten sowie süffiger Wein machen Appetit auf den Zmittag. Das La Fontaine in Montreux darf als Geheimtipp bezeichnet werden, insbesondere wenn man das feine Essen gleich neben dem Brunnen serviert bekommt. Leider rast die Uhr und das Schiff fährt schon bald. So bleibt für die gluschtigen Desserts keine Zeit. Ein Grossteil der Gruppe fährt mit dem schaufelradgetriebenen Motorschiff «Italie» nach Vevey und geniesst die kühle Brise auf dem See.



Ein schöner Ausflug neigt sich dem Ende zu. Herzlichen Dank dem Vorstand für die tolle Organisation dieses jährlichen Highlights der Gruppe Zugpersonal des VPT BLS.

spannenden Stadtführung. Mit Erzählungen zu den verschiedenen Bünden und zur Reformation sowie dem Bestaunen von wunderschönen Gebäuden verging die Zeit wie im Flug. Im Anschluss brachten uns Zug und Postauto nach Breil/Brigels. Das Mittagessen genossen wir im Restaurant Alpina. Frisch gestärkt und gespannt, was uns noch erwarten würde, begaben wir uns zu Fuss zu unserem letzten Programmpunkt. Der Besuch der Tegia Rasuz, ein lebendiges Museum, welches sich ganz der Alpenkultur verschrieben hat, rundete den Ausflug ab. Der Besitzer wusste viel zu erzählen, und keine Frage blieb unbeantwortet.

Mit Postauto und Zug kehrten wir am Abend müde, aber mit vielen neuen Eindrücken zurück nach Chur. Ein herzliches Dankeschön für die Organisation dieses kulturreichen Ausflugs.

mit 1–2 Personen plus das Klappvelo belegt. Bei Velos, bei denen das Vorderrad entnommen und danach in einen Transportsack verpackt wird (Gratistransport bei einem Platzbedarf ähnlich wie ein Normalvelo), werden die Plätze auf der Veloplattform belegt. Ich habe schon erlebt, dass in einem IR Basel-Locarno ab Basel drei Viertel der Plätze mit Gratisvelos belegt waren und in Olten oder Luzern keine Velos mehr eingeladen werden konnten. Bei E-Trottinetten hat sich eingeschlichen, dass sie auf der Einstiegsplattform abgestellt werden oder ins Viererabteil mitgenommen werden, um dann wieder 2 Sitzplätze zu blockieren.

Mein Vorschlag – auch zur Optimierung der Einnahmen: Für sämtliche Koffer, Velos und E-Trottinette, die nicht in den vorgesehenen Gepäckablagen oder unter den Sitzen deponiert werden (können), ist wie für Normalvelos ein halbes Billett zu bezahlen oder eine Tageskarte für z. B. 15 Franken. Ich könnte mir vorstellen, dass durch diese Massnahme Sitzplätze frei werden und auf den Veloplattformen etwas mehr Platz für Velos, die bezahlt haben, einkehren würde. Auch für das Zugpersonal wäre eine klare Regelung einfacher als Schiedsrichter zu spielen, wie ich schon beobachtet habe.

Weiterhin klar gratis wären die Kinderwagen.

## VPT RHÄTISCHE BAHN

## Kulturreicher Jahresausflug

**Eveline Ackermann.** Der diesjährige Jahresausflug führte in die Surselva. Gut gelaunt trafen sich die meisten Teilnehmenden in Chur. Nach der Begrüssungsrunde ging es auch schon los. In Ilanz stiessen noch die letzten Teilnehmer:innen zur Gruppe. Viele Informationen erhielten wir während der

## LESERBRIEF

## Platz in den Zügen

✉ **Beat Schwegler,**  
Möhlin

Dass der Platz in den Zügen zu Spitzenzeiten ein grosses Thema ist (Sitzplätze), ist weitherum bekannt.

Leider gibt's ein weiteres Problem, das die SBB (Division P) angehen sollte: Gepäck, Velos und E-Trottinette, die gratis transportiert werden (müssen). Die übergrossen Koffer sind weder in der Gepäckablage noch unter den Sitzen verstaubar, also werden sie in den Abteilen deponiert. Will heissen: ein Viererabteil wird mit 1–2 Grosskoffern und 1–2 Personen belegt. Bei zusammenklappbaren Velos dasselbe. Da es nirgends Platz gibt, wird das Viererabteil

## UNTERVERBAND PV

## Austritte verhindern bei Pensionierungen und Nein zur höheren KK-Mindestfranchise

**Alex Bringolf.** Traditionsgemäss traf sich der Zentralvorstand (ZV) mit den Sektionspräsidenten der Mitte in Seon. Schon bald wurde ein wiederkehrendes Thema diskutiert – Austritte von Jungpensionierten. In Gesprächen mit den austrittswilligen Kolleginnen und Kollegen hören die Sektionspräsidenten immer wieder: «Aha, es gibt noch einen PV». Eine Gewerkschaft für Pensionierte? Aus Sicht des PV sollten die aktiven Sektionen ihre Mitglieder immer mal wieder auf den PV aufmerksam machen. Auch Pensionierte können Leistungen wie den Rechtsschutz des SEV in Anspruch nehmen, nicht mehr Berufsrechtsschutz genannt. Vielleicht wäre Pensioniertenrechtsschutz passend, analog Berufsrechtsschutz. Zudem halbiert sich der Grundbeitrag SEV für pensionierte Mitglieder. Diese Mitgliederbeiträge sind auch für den SEV nicht unbedeutend und tragen zur Finanzierung der gewerkschaftlichen Arbeiten bei. Neumitglieder erhalten vielfach persönliche Einladungen zu Versammlungen und anderen Anlässen, was gut ankommt.

## Beiträge an Gewerkschaftsbünde

Auch ein immer wiederkehrendes Thema sind die Beiträge an die Gewerkschaftsbünde. Je nach Region und Kanton gibt's unterschiedliche Beitragsregelungen. Betroffene Vereinbarungen werden bei einem Wechsel in den Vorständen aufgehoben oder angepasst, was dann höhere Abgaben auslösen kann. Wenn dies der Fall ist, sollen unsere Sektionen einmal die Leistungen der Gewerkschaftsbünde hinterfragen. Manchmal helfen auch neue Verhandlungen, um eine für beide Seiten tragbare Lösung zu finden. Allenfalls muss sich eine Sektion mit einem Antrag für eine Anpassung des Beitragsreglements behelfen.

## Die Gesundheitskosten bereiten Sorge

Eine Anhebung der Mindestfranchise steht in Aussicht. Der PV hat, nebst anderen

Verbänden, ebenfalls eine Antwort zur Vernehmlassung eingereicht. Die Anhebung auf 400 Franken verhindert keine Prämienschläge. Aus unserer Sicht bestehen auch Zweifel, ob die Anhebung der Mindestfranchise die Prämienschläge ausgleichen kann. So sind wir älteren Jahrgänge stärker von der Anhebung betroffen, da wir tendenziell mehr Leistungen in Anspruch nehmen müssen. Dies ist weder nachhaltig noch sozial.

Leider werden die Prämien nicht im Warenkorb des Landesindex berücksichtigt und haben damit auch keinen Einfluss auf eine Teuerung. Die steigenden Krankenkassenprämien belasten die verfügbaren Durchschnittseinkommen immer stärker. Der PV wird beim SGB vorstellig. Maximal 10 Prozent des steuerbaren Einkommens sollen für Krankenkassenprämien aufgewendet werden müssen. Und die KK-Prämien müssen im Landesindex der Konsumentenpreise abgebildet werden.

Die Einigungskonferenz der Räte hat einen Kompromissvorschlag erarbeitet, um die 13. AHV-Rente zu finanzieren. Zwischenzeitlich ist bekannt, dass die Mehrwertsteuer ab 2028 um 0,4 Prozent angehoben werden soll. Die Volksabstimmung dazu wird voraussichtlich im November durchgeführt. Wir finden es ein Trauerspiel in den Räten, nachdem das Volk deutlich Ja zur 13. AHV-Rente gesagt hat.

Rund 3100 Pensionierte haben an den Herbstanlässen der SBB in den Regionen teilgenommen. Eingeschriebene Pensionierte werden ab 2027 Informationen nur noch digital erhalten. Ebenfalls wird eine digitale Lösung für die Pensioniertenausweise erarbeitet, da werden die Personalnummern wieder abgebildet. Es sei auch keine Absicht geplant, dass die SBB als Arbeitgeber Reka-Gelder rabattiert, wie dies andere Arbeitgeber tun.

Mit diesen Informationen und erwähnten Aktivitäten im Rucksack geht auch der ZV in die Sommerpause. Wir wünschen allen Mitgliedern eine schöne Sommerzeit.

fen, zeigte sich das Wetter von seiner regnerischen Seite. Auf der anderen Seite des Gotthards empfing uns strahlender Sonnenschein. In Melide angekommen, hatten wir 90 Minuten Zeit, um die berühmte Swissminiatur zu erkunden. Der Spaziergang durch die liebevoll gestaltete Miniaturwelt machte sichtlich Spass. Danach brachte uns der Car für das Mittagessen ins Grotto Al Bosco bei Lugano. Bei einem Fisch- oder Fleischmenü verging die Zeit auf der gemütlichen Terrasse des Grottos wie im Fluge.

Für die Rückreise ins Urner Land nahmen wir die Route über den Gotthardpass. Gegen 18 Uhr kamen wir wieder wohlbehalten und mit guter Laune in Erstfeld an. Ein grosses Dankeschön aller 36 Teilnehmer:innen geht an Peter Huber. Peter hat diesen Tag perfekt geplant und dafür gesorgt, dass alles wie am Schnürchen lief.

## PV URI

## Perfekter Tag im Tessin

**Daniel Berner.** Am 3. Juni hiess es für 36 gut gelaunte Mitglieder des PV Uri: Einsteigen, zurücklehnen und mit dem Car ab Erstfeld in den Süden! Das Ziel? Die Swissminiatur in Melide und ein gemütliches Grotto bei Lugano. Als wir uns morgens am Abfahrtsort in Erstfeld tra-



## SEV/Unterverbände

### 25. 9. SEV Migration

**Migrationstagung 2026 – Care-Arbeit und Hate Speech.** • Care-Arbeit – Spagat zwischen Familie, Betreuung und Arbeit; • Hate Speech – Podiumsdiskussion über Hassrede und ihre Auswirkung.

sev-online.ch/der-sev/migration/migrationstagung

9.30 Uhr, Hotel Olten, Olten

### 2. 10. Unterverband ZPV, ZPV Basel und Bern

**Mitgliederevent ZPV SBB 2026.** Am 2. Oktober laden die ZPV-Sektionen Basel und Bern zum diesjährigen Mitgliederevent SBB ein. Freue dich auf: • ein spannendes Rahmenprogramm, das den Veranstaltungsort zelebriert; • aktuelle Infos aus dem ZPV und der Peko; • das gemütliche Beisammensein feiern. Reserviere dir bereits jetzt diesen besonderen Tag in deiner Agenda und im SopreWeb. Weitere Infos, Einladung und Anmeldung folgen bald.

zpv.ch

Ganzer Tag, Gundeldinger Quartier, Werk 8, Basel

## Sektionen

### 23. 8. VPT BLT

**Sektionsbummel.** Weitere Infos folgen zeitnah am Anschlagbrett.

8 Uhr, Basel

## Pensionierte

### 3. 8. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

### 5. 8. PV Basel

**Fahrt ins Blaue.** Traditionell findet auch dieses Jahr unsere Fahrt ins Blaue statt. Der Vorstand freut sich, wenn er zahlreiche Mitglieder mit Partnerin oder Partner an diesem Ausflug begrüßen darf. Kosten: CHF 60 pro Person (Apéro, Essen und Getränke). Die Einzahlung auf PC-Konto 40-6925-4 gilt gleichzeitig als Anmeldung. Anmeldeschluss: 22. Juli. Bei Unklarheiten oder Fragen geben Peter Jakob, 079 252 02 53 oder Walter Merz, 077 438 03 54 gerne Auskunft. Ein entsprechender Versicherungsschutz ist Sache der Teilnehmer:innen.

sev-pv.ch/sektionen/basel

8.30 Uhr, Bahnhof SBB, Basel

### 5. 8. PV Zürich

**Stamm.** Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

### 5. 8. VPT BLS Pensionierte

**Wanderung Chrüzhütte–Bannalpsee–Urnerstaffel.** Mit Bahn Spiez ab 7.54 Uhr, Thun ab 8.04 Uhr, Münsingen 8.08 Uhr RE1, Bern ab 8.36 Uhr RE7, Langnau ab 9.05 Uhr, Luzern ab 10.10 Uhr IR zb LSB Fell-Chrüzhütte an 11.10 Uhr; Burgdorf ab 8.06 Uhr IR 15 via Bern; Langenthal ab 8.50 Uhr S7 via Huttwil. Startkaffee: Alpwirtschaft Chrüzhütte. Wanderung: Chrüzhütte–Bannalpsee–Urnerstaffel–Chrüzhütte; T2 mittel, +200/-200m, 4,4 km, ca. 1¼ Stunden. Trekkingschuhe, Sonnenschutz, Wanderstöcke. Mittagessen aus dem Rucksack oder im Berg-

gasthaus Urnerstaffel. Rückreise ab Chrüzhütte 15.30 Uhr. Anmeldung bitte bis 1. August an Peter Sägger, 079 254 19 34 oder saegipeter@bluewin.ch.

### 6. 8. Pensioniertes Zug- und Lokpersonal Olten

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

14 Uhr, Guggu Bar, Olten

### 12. 8. PV Glarus-Rapperswil

**Sektionsreise: Besuch Enter-Technik-Welt in Derendingen.** Wir starten ab Rapperswil um 07.44 Uhr mit der S15 in Richtung Solothurn. Genauere Angaben siehe Website. Anmeldung bitte bis 4. August an Andrea-Ursula Leuzinger, andreaursula@bluewin.ch oder 079 736 40 20 (per WhatsApp oder per Telefon).

sev-pv.ch/sektionen/glarus-rapperswil

7.40 Uhr, Bahnhof Rapperswil

### 20. 8. PV Olten und Umgebung

**Sektionsreise.** Der Ausflug führt uns ins Berner Seeland. Wir fahren nach Solothurn. Auf dem Aareschiff stärken wir uns mit Kaffee und Gipfeli. Nach einer gemütlichen Fahrt erreichen wir Büren an der Aare, wo wir in der Alten Post ein feines Mittagessen geniessen können. Je nach Wetter bleibt etwas Zeit für einen Bummel durchs Städtchen. Am Nachmittag geht's mit dem Bus nach Grenchen und von dort mit dem Doppelstöcker zurück nach Hause. Solothurn an 16.33 Uhr und Olten an 16.57 Uhr. Kosten: CHF 60 für Kaffee/Gipfeli und Mittagessen inkl. Apéro, Mineralwasser und Kaffee. Andere Getränke auf eigene Rechnung. Fahrausweise: GA oder Tages-

karte, andere Arten beim Reiseleiter fragen. Anmeldung bis 8. August mit grüner Karte oder per E-Mail an den Präsidenten. Auf eine rege Teilnahme freut sich der Reiseleiter Fritz Suter, 032 685 61 35.

sev-pv.ch/sektionen/olten-und-umgebung

Treffpunkt – Olten: 7.50 Uhr beim Aufgang Gleis 3 (Abfahrt 8.01 Uhr); Solothurn: 8.50 Uhr bei der Schiffplände

### 20. 8. PV St. Gallen

**Wanderung durch die Aareschlucht.** Der nächste Ausflug führt uns ins Berner Oberland. Nach dem Mittagessen im Bahnhofbuffet Meiringen wandern wir während rund 75 Minuten durch die wildromantische Aareschlucht. Wir reisen in zweiter Klasse und jede:r Teilnehmer:in besorgt sich den Fahrausweis selber – ebenso berappt jede:r das Mittagessen aus der eigenen Tasche. St. Gallen ab 7.37 Uhr, Wil ab 8.04 Uhr, Meiringen an 11.16 Uhr (via Luzern–Brünig). Meiringen ab 15.22 Uhr, Wil an 18.54 Uhr, St. Gallen an 19.22 Uhr (via Interlaken–Bern). Anmeldung bitte an urs.wenger1961@gmx.ch.

sev-pv.ch/sektionen/st-gallen

7.30 Uhr, Bahnhof St. Gallen

### 20. 8. VPT RhB Pensionierte

**Pensioniertenausflug.** Vorinformation: Bitte merkt euch das Datum vom Donnerstag, 20. August für den Pensioniertenausflug vor. Alle Details mit Anmeldehilfe folgen später. Wir werden uns dem Bündner Wein widmen. Geplante Ankunft plus/minus 10 Uhr auf dem Bahnhof Malans. Danach Fussmarsch, ca. 800 m flach und asphaltiert zum Weingut Fromm (weingut-fromm.ch). Führung im Weinberg und durch den Weinkeller mit anschließender Degustation, ca. CHF 30 pro Person. Spaziergang zum Weingut Hartmann (daliebahof.ch),

ca. 1 km (flach und asphaltiert) zum Mittagessen, ca. CHF 40 pro Person plus Getränke. Es ist auch möglich, nur am Mittagessen teilzunehmen. Das Detailprogramm mit Anmeldehilfe wird im Juli verschickt.

### 24. 8. PV Buchs-Chur

**Sektionsausflug 2026: Schifffahrt auf dem Walensee.** Wie im Jahresprogramm angekündigt, fahren wir am 24. August mit Zug und Schiff nach Quinten. Treffpunkt: 10 Uhr bei der S-Bahn nach Walenstadt. Nach einem Apéro im Seehof Walenstadt geht unsere Reise mit dem Schiff um 11.30 Uhr los. In Quinten lassen wir uns im Restaurant Seehus mit einem Dreigänger verwöhnen. Apéro, Tageskarte für das Schiff und Mittagessen sind im Preis inbegriffen. Anreise nach Walenstadt und zurück sowie Getränke sind Sache der Teilnehmer:innen. Genauere Angaben zum Ausflug siehe Brief von Anfang Juli von unserem Kassier Gusti. Der Vorstand hofft auf eine rege Beteiligung.

sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

### 3. 9. PV Bern

**Wanderung von Les Breuleux nach Le Noirmont.** Leichte Wanderung auf der Hochebene der Freiberge. Abwechselnd zwischen Bergrücken, bewaldeten Weiden und traditionellen Weilern mit herrlichem Ausblick auf die Jurahöhen. Die Windräder von Le Peuchapatte und jene auf dem Mont-Crosin im Hintergrund sorgen unterwegs für Abwechslung. Verpflegung unterwegs aus dem Rucksack. Bern ab 8.42 Uhr, Biel ab 9.20 Uhr, Tavannes ab 9.47 Uhr, Les Breuleux an 10.15 Uhr. Rückfahrt ab Le Noirmont. Anmeldung bitte bis 29. August an Willi Guggisberg, 031 922 35 10, 079 910 70 88 oder willi.guggisberg@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/bern

8.30 Uhr, Bahnhof Bern

# Agenda 9/26

## PV ST. GALLEN

## Der Hitze entflohen ...

**Roland Schwager.** 36 Mitglieder des PV St. Gallen machten sich am 23. Juni auf zu ihrem jährlichen Sektionsausflug. Weil uns die SBB bei

der Platzreservierung «geeselt» hatte (Vormeldung «ganz hinten», Reservation «ganz vorne»), vereinigte sich die Gruppe dann erst in



Solothurn. Bei herrlichem Wetter ging's weiter nach Oberdorf und von dort mit der Gondelbahn auf den Weissenstein. Die Sommerhitze gegen Ende Juni drückte und drückte, doch oben auf Bergeshöh'n war es dank einer leichten Brise doch ganz erträglich. Gleichwohl kam Durst auf und wir stürmten das Restaurant Sennhaus, wo wir schon erwartet und gleich einmal mit einem Glas kühlem Weissen willkommen geheissen wurden. Präsident Urs Wenger hiess die unternehmungslustige Clique willkommen und die Frauschaft des Sennhauses bewirtete uns mit den Köstlichkeiten aus der Küche. Es war dann nicht der Weisse, der das Panorama, das man von dieser Jurahöhe aus geniessen kann, vernebelte, nein, das lag dann halt am Dunst, der die Sicht in die Ferne trübte. Aber eben: Alles kann man ja nicht haben.

Gut gelaunt machten wir uns des Nachmittags wieder auf den Heimweg – und dieses Mal klappte es mit der Reservation. Mit schönen, guten Erinnerungen und frohen, kameradschaftlichen Erlebnissen durften wir dann wieder heimkehren in die Ostschweiz.

## UNSERE VERSTORBENEN

**Ammann Jakob;** JG 1943; Bereichsleiter, Ittigen, PV Bern.

**Bickel Luisa;** JG 1946; Witwe des Paul, Titaguas – Valencia, PV Zürich.

**Bosshard Margrith;** JG 1940; Witwe des Hans, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Eichenberger Hans;** JG 1933; Fahrdienstleiter, Urdorf, PV Zürich.

**Gäggeler Rudolf;** JG 1948; Zugverkehrsleiter, Châtelaire, PV Genève.

**Haymoz Josef-André;** JG 1948; Chefmonteur, Düdingen, PV Fribourg.

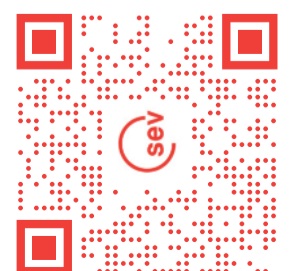
**Lüthi Hugo;** JG 1928; Schichtführer, Rapperswil, PV Aargau.

**Schild Margrit;** JG 1924; Samstagern, VPT Südostbahn.

**Schmid Ernst;** JG 1930; Schienentraktorführer, Wolfhausen, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Walker Rudolf;** JG 1942; Lokomotivführer, Beckenried, PV Uri.

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



## ARBEITSBEDINGUNGEN

# Das öV-Personal in der Gluthitze



Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Extreme Hitzewellen, wie wir sie in der zweiten Junihälfte erlebt haben, kommen immer öfter vor. Unter der Hitze leiden nicht nur die Infrastruktur und die Fahrzeuge: Mindestens sechs Fahrdienstmitarbeitende haben im Juni Schwächeanfälle erlitten. Um die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden zu schützen, müssen die Verkehrsunternehmen Massnahmen ergreifen.**

Gemäss MeteoSchweiz bedeutet Gefahrenstufe 3 eine erhebliche Gefahr, Stufe 4 warnt vor grosser Gefahr, mit stark erhöhten Temperaturen an mehreren Tagen hintereinander und Nächten, in denen sich der Körper nicht mehr richtig erholen kann. Bei der Hitzewelle im Juni wurde die Schwelle von 36 Grad überschritten, was in mehreren Regionen Gefahrenstufe 4 auslöste, die höchste, die bei Hitze ausge-

sprochen wird – vom Genfersee über den Jurasüdfuss bis Zürich, vom Wallis bis zur Nordwestschweiz.

Busfahrerinnen und -fahrer, Lokführerinnen und -führer, das Schiffspersonal, die Teams des Gleisunterhalts, die Beschäftigten der Werkstätten und auch das Büropersonal: Ihnen allen drohen Temperaturen, die die Gesundheit gefährden und die alltäglichen Arbeiten massiv erschweren. Deshalb fordert der SEV, dass der Schutz des Personals als Priorität behandelt wird und die Unternehmen ihre Organisation an die neue Realität anpassen.

Im öffentlichen Verkehr sind die Folgen vielfältig. Busfahrerinnen und -fahrer sind hinter den grossen Frontscheiben stundenlang der Einstrahlung ausgesetzt. Auch wenn der Bus über eine funktionierende Klimaanlage verfügt, strömt die Hitze bei jeder Türöffnung ins Fahrzeug. In Zugführerständen und gewissen Kompositionen kann es ebenfalls unerträglich heiss werden, wenn die Kühlsysteme bis an ihre Grenze gefordert sind.

Uns wurden mindestens sechs Fälle gemeldet, in denen Busfahrer (TL und TransN) und Lokführer (MBC) während der Fahrt einen Schwächeanfall erlitten; zum Glück gab es dabei keinen Unfall.

Das Personal, das in den Gleisen, mit den Sicherungsanlagen oder an den Fahrleitungen arbeitet, ist noch stärker exponiert. Im direkten Sonnenlicht strahlen die Anlagen noch zusätzliche Hitze ab. Auch das stationäre Personal bleibt nicht verschont, denn die Arbeitsplätze, Werkstätten und Pausenlokale sind oft nicht genügend belüftet und gekühlt.

Klimaanlagen sind zweifellos hilfreich, lösen aber nicht alle Probleme. Vor allem sind sie nicht überall installiert, und sie fallen bei extrem hohen Temperaturen nicht selten aus. Zudem können sie nicht alle Herausforderungen des Betriebs lösen, etwa die häufigen Bushalte oder die andauernden Wechsel zwischen heissen und gekühlten Räumen.

Die Hitze schädigt aber nicht nur die Menschen, sie beeinträchtigt auch Infrastruktur, Züge und Busse.

## Infrastruktur und Fahrzeuge am Anschlag

So kam es im Juni zu Gleisverformungen in Baar/ZG, Olten, im Berner Oberland und Jura. In Genf mussten rund 40 Fahrzeuge der TPG (insbesondere Citaro-Dieselbusse) ausgesetzt werden, da ihre Antriebe überhitzten, die Kühlanlagen ausfielen, die Klimaanlage versagten und das Motorenöl zu heiss wurde. Einzelne Kurse fielen aus.

Auch bei der SBB kam es zu Zwischenfällen: Antriebe überhitzte, Klimaanlage vielen aus, Bahninfrastruktur verformte sich. Die heissen Temperaturen führen insbesondere zu Gleisschäden und Weichenstörungen. Fahrzeuge mit Störungen versucht die SBB auszutauschen, was aber nicht immer möglich ist. Gemäss SBB sind rund 98 % der Züge klimatisiert.

All dies zeigt, dass die Hitze weit mehr ist als ein Komfortproblem. Sie betrifft die Gesundheit, die Sicherheit, die Angebotsqualität und die Arbeitsorganisation.

## Die Forderungen der Gewerkschaften

Das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) erinnert daran, dass die Arbeitgeber verpflichtet sind, die Gesundheit des Personals zu schützen. Auch die Suva unterstreicht, dass die Hitze eine zusätzliche physische Belastung darstellt, die insbesondere bei körperlicher Arbeit und längerem Aufenthalt im Freien zur Gefahr wird.

Der SEV fordert, dass die Unternehmen bei Hitzewellen systematisch technische und organisatorische Massnahmen sowie individuelle Vorkehrungen zum Schutz des Personals ergreifen.

Für das fahrende Personal bedeutet dies, dass ausreichend gekühlte Getränke zur Verfügung stehen, regelmässig Pausen ermöglicht werden und an den Wendepunkten der Zugang zu Toiletten und Trinkwasser gesichert ist – dafür sind die

Wendezeiten bei Bedarf zu verlängern. Die Fahrzeuge müssen klimatisiert sein und ausgewechselt werden, wenn die Geräte ausfallen.

Für die Teams, die in den Gleisen und Anlagen arbeiten, sind neben ausreichend Getränken auch angepasste Einsatzzeiten nötig, damit die anstrengendsten Arbeiten in den kühleren Tageszeiten ausgeführt werden können. Ebenso sind zusätzliche Pausen im Schatten (15 Minuten pro Stunde) und Ausrüstungen für den UV-Schutz erforderlich; wenn die Temperaturen unerträglich werden, müssen die schwersten Arbeiten unterbrochen werden.

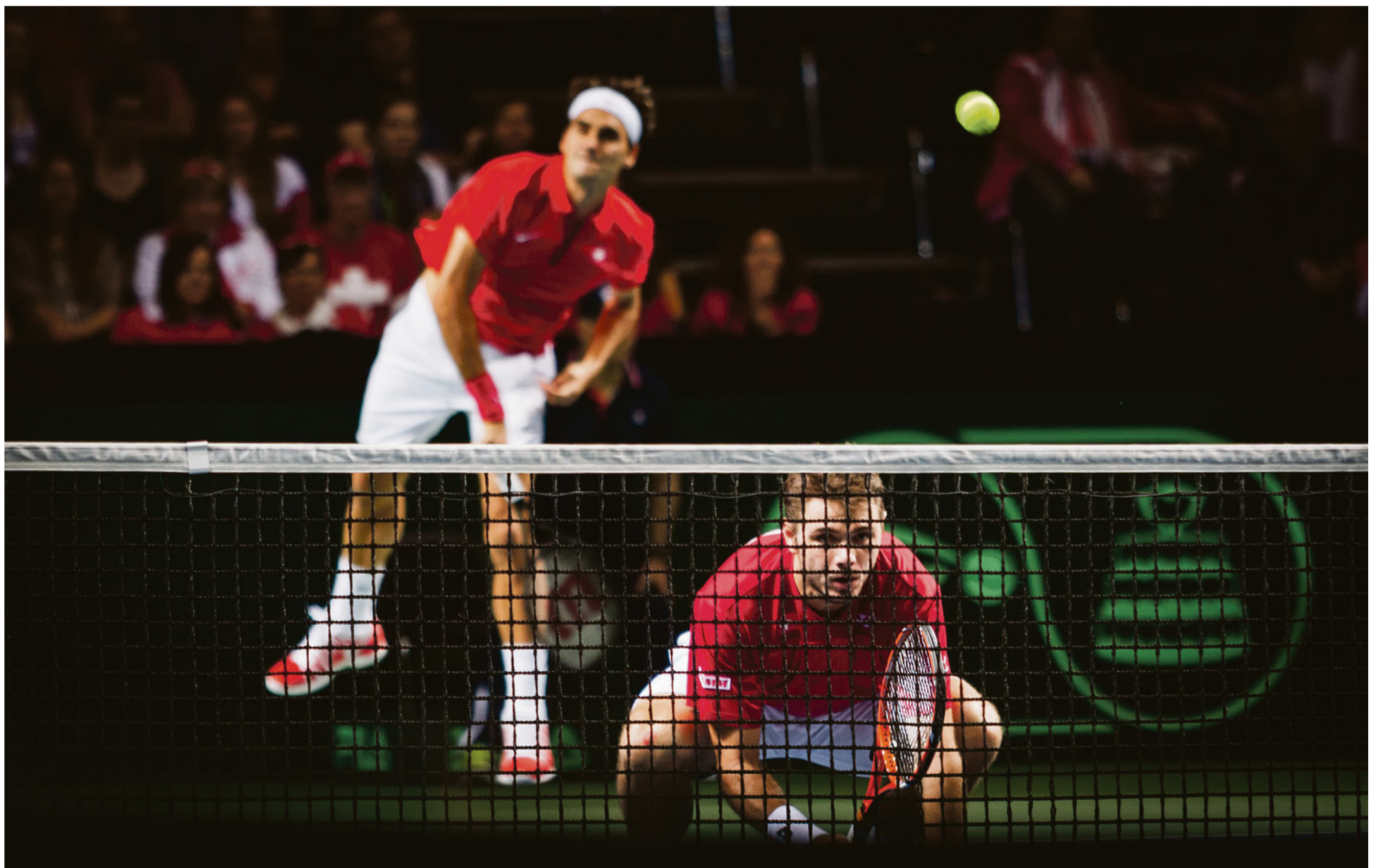
In Büros, Werkstätten und geschlossenen Räumen braucht es eine passende Belüftung, gekühlte Ruheräume und zusätzliche Pausen, die eine ausreichende Erholung und eine Anpassung des Arbeitsrhythmus ermöglichen (15 – bezahlte – Minuten Pause pro Stunde).

In der Westschweiz hat der SEV kürzlich bei mehreren Unternehmen der Branche interveniert, um die Arbeitgeber an ihre Pflichten zu erinnern und ihnen entsprechende Massnahmen vorzuschlagen.

## Es geht um Gesundheit, gewerkschaftliche und soziale Fragen

Bei Redaktionsschluss rollte schon die nächste Hitzewelle an, diese werden mit dem Klimawandel häufiger, länger und intensiver. Der öffentliche Verkehr, der einen wichtigen Beitrag zum ökologischen Wandel leistet, muss sich selbst auch an diese neue Realität anpassen.

Es ist eine doppelte Herausforderung: Die Gesundheit und die Arbeitsbedingungen des Personals schützen und gleichzeitig den Reisenden sichere und erträgliche Fahrten ermöglichen. Die Gluthitze ist nicht einfach nur Wetter. Sie ist zu einer gewerkschaftlichen und sozialen Aufgabe geworden; es geht um die Gesundheit der ganzen Bevölkerung.



## WELTKLASSE, ABER OFT IM SCHATTEN

Omar Cartulano

In wenigen Monaten wird einer der grössten Schweizer Sportler der Geschichte den Schläger an den Nagel hängen – ein Sportler, der nicht den Ruhm erfahren hat, den er verdient hätte. Und das nur aus zeit-

lichen Gründen: Zu einer Zeit Tennis zu spielen, in der eine ganze Generation von Ausnahmespielern aktiv war, und mit einer absoluten Legende als Landsmann, hat ihm in dieser Hinsicht sicher nicht geholfen. Und doch

ist es ihm mit viel Entschlossenheit nach und nach gelungen, sich von unterhalb des Netzes wieder hochzuarbeiten und das verdiente Rampenlicht zu erlangen. Wir werden dich vermissen, Stan Wawrinka!

?

## QUIZ

Hast du  
genau  
gelesen?

**1. Begünstigen die Beschlüsse des Ständerats ...**

- die Verlagerung vom Strassen- zum Schienenverkehr.
- die Verlagerung vom Schienen- zum Strassenverkehr.
- die Verlagerung von Hauptstrassen auf Nebenstrassen.

**2. Matthias Pittets Herz schlägt für ...**

- einen Sonnenuntergang über der Jungfrau.
- einen Mondschein in Maubeuge.
- eine von Pininfarina entworfene Lok Re 460.

**3. SNL übertrug die Pensionskassen-Vermögensverwaltung an ...**

- Galileus.
- Copernicus.
- Ptolomäus.

**4. Für 2027 bis 2028 plant die SBB einen Stellenabbau um ...**

- 1%.
- 2%.
- 5%.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 18. August 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 **SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat, und die Lösung, verraten wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

**Lösung des Quiz aus Nr. 8/2026:**  
c/b/c/a

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Thomas Kamer**, Winterthur, Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

## AUF DEN SPUREN VON ...

# Matthias Pittet Lokomotivführer



Renato Barnetta  
[renato.barnetta@sev-online.ch](mailto:renato.barnetta@sev-online.ch)

**Student der Kulturwissenschaften, Lokomotivführer und Präsident des LPV Zürich: Matthias Pittet vereint diese Gegensätze in seinem Leben und schafft dabei den Spagat zwischen Führerstand und Gewerkschaft. Wenn es um seine Kolleginnen und Kollegen geht, ist dem Zürcher gelebte Solidarität sehr wichtig.**

Die grössten Pendlerströme des Morgens sind bereits vorbei. Dennoch herrscht im Zürcher Hauptbahnhof weiterhin reger Betrieb. Auf Perron 5 begrüsst Matthias Pittet einen Lokomotivführer, der soeben mit dem Luzerner Schnellzug eingetroffen ist. Sobald sein Blick auf die rote Lokomotive fällt, gerät der 38-Jährige ins Schwärmen.

«Diese Lokomotive, die Re 460, wurde vom renommierten italienischen Designstudio Pininfarina gestaltet – jenem Studio, das auch für Ferrari arbeitet.» Besonders beeindruckt ihn die Verbindung von Ästhetik und Leistung: «Einerseits ist es das unverwechselbare Design im ikonischen SBB-Rot, andererseits die Leistung von 8300 PS. Es ist jedes Mal ein Genuss, mit ihr zu fahren», erklärt Matthias Pittet, und seine Begeisterung für die vielseitige Lokomotive ist unverkennbar.

**Zwischen Verantwortung und Aussicht**

An diesem Tag beginnt Pittets Schicht erst am Nachmittag. Meist fährt er S-Bahnen in Spät- und Nachtschichten. «Das bedeutet viel Anhalten und wieder Anfahren», sagt er. Umso mehr schätzt er längere Strecken. «Eine Fahrt nach Chur ist schon etwas Schönes. Vor allem die Abfahrten. Dann erlebt man den Übergang vom Tag zur Nacht, die sogenannte blaue Stunde. Das ist einfach fantastisch.» Als Lokomotivführer genießt er dabei eine Perspektive, die den Fahrgästen verborgen bleibt: den freien Blick aus dem Führerstand auf die vorbeiziehende Landschaft. Doch die Aussicht ist nur ein angenehmer Nebeneffekt. Mit einem Lächeln ergänzt er, dass der Beruf weit mehr umfasst. Schliesslich tragen Lokomotivführer:innen eine grosse Verantwortung für Hunderte von Reisenden. Sie müssen auf jede denkbare Situation vorbereitet sein. «Das ist der Kern meines Berufes – und genau das macht ihn so spannend.» Dabei war Lokomotivführer keineswegs sein Kindheitstraum. Ursprünglich schlug Pittet einen ganz anderen Weg ein. Er begann mit dem Studium der Rechtswissenschaften, bevor er sich entschied, zur SBB zu wechseln. 2015 absolvierte er die Ausbildung zum Lokomotivführer.

**Ferien ohne Auto**

Dem öV war er allerdings schon lange verbunden. «Wir hatten kein Auto. Unsere Ferien-

ziele mussten immer mit dem Zug erreichbar sein», erzählt er. Seit 2003 besitzt er ein Generalabonnement.

Bereits während der Maturazeit nutzte er Zugfahrten zum Lernen. «Meine Lieblingsstrecke war Schaffhausen-Tirano und zurück. So konnte ich auf angenehme Weise reisen und gleichzeitig meine Bücher durcharbeiten.» Heute sitzt er nicht nur im Führerstand, sondern studiert neben seiner Arbeit Kulturwissenschaften.

**Stolz auf die Bahn, Kritik am Sparkurs**

Neben Studium und Beruf engagiert sich Matthias Pittet auch gewerkschaftlich. Seit einem Jahr steht er als Präsident des LPV Zürich in der Verantwortung. An seinem Beruf schätzt er vieles. Gleichzeitig sieht er Herausforderungen. «Es ist schon einzigartig, wie wir ein derart komplexes Verkehrssystem mit einer solchen Pünktlichkeit betreiben können.» Darauf sei er stolz. Kritisch sieht er hingegen den zunehmenden Sparzwang.

In erster Linie setzt er sich für die Anliegen der Lokführerinnen und Lokomotivführer ein. Gleichzeitig betont er, dass der Bahnbetrieb nur als Gemeinschaftsleistung funktioniert. «Von der Reinigung über die Zugbegleitung bis zum Unterhalt tragen viele Berufsgruppen dazu bei, dass der Zug fahren kann.» Es sei ihm wichtig, dass alle Mitarbei-

tenden gute Arbeitsbedingungen vorfinden und ihre Arbeit gerne ausüben können. «Der SEV vertritt als Gesamtverkehrsgewerkschaft all diese Berufsgruppen. Für diese Werte stehe ich ein.»

**Wenn Solidarität zählt**

Manche Situationen in seinem Beruf bleiben lange in Erinnerung. «Ich habe zum Glück noch keinen Personenunfall erlebt», sagt Pittet. Dennoch wurde er einmal indirekt mit einem solchen Ereignis konfrontiert. Als er als Passagier im RegioExpress von Schaffhausen nach Zürich unterwegs war, ereignete sich vorne im Zug ein Personenunfall. Der betroffene Lokomotivführer war ihm zuvor völlig unbekannt. Dennoch nahm Pittet Kontakt mit ihm auf und bot seine Unterstützung an. «Ich fragte ihn, ob ich zu ihm nach vorne kommen und ihm etwas Beistand leisten sollte.» Aus dieser schwierigen Situation entstand eine besondere Verbindung. «Wenn wir uns heute begegnen, tauschen wir uns oft aus.»

Für Pittet zeigt sich gerade in solchen Momenten die Bedeutung gewerkschaftlicher Solidarität. Kolleginnen und Kollegen müssten wissen, dass sie in belastenden Situationen nicht allein sind. «Es gehört zu den wichtigsten Aufgaben einer Gewerkschaft, Menschen beizustehen, wenn sie Unterstützung brauchen.»

## TECHNOLOGIE 4.0

Timothy Hofmann

