



# SEV Nr.7

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



KONGRESS 2025

## Gemeinschaft und Demokratie

Editorial von Michael Spahr,  
Leiter Kommunikation SEV

► S. 2 – 10

Gewerkschaften sind ein wichtiges Fundament der Demokratie. Dass es den Menschen, die von ihrer Arbeit leben müssen, erlaubt ist, sich zusammenzutun und gemeinsam für ihre Rechte und gute Arbeitsbedingungen zu kämpfen, ist ein urdemokratisches Prinzip. Genau das feiert der SEV am Kongress.

Der SEV-Kongress am 12. und 13. Juni 2025 wird den Grundstein legen für die Arbeit des SEV der kommenden vier Jahre. Die Delegierten, die sämtliche SEV-Mitglieder repräsentieren, werden ein neues Vorstandspräsidium, die Geschäftsleitung und die Geschäftsprüfungskommission wählen. Sie werden mit ihren Anträgen entscheiden, wo und wie sich der SEV in den nächsten Jahren engagiert. Zudem geben sie unserer Gewerkschaft mit den Positionspapieren klare Leitlinien vor, welche Ge-

werkschaftsarbeit und welche Politik der SEV verfolgen soll.

Die gewerkschaftlich organisierten Menschen, die in der Schweiz im öffentlichen und touristischen Verkehr arbeiten und das Land mit der besten Mobilität versorgen, entscheiden gemeinschaftlich. Jedes SEV-Mitglied darf sich für die Gewerkschaft engagieren und bestimmt so den Kurs mit. In Zeiten, in denen die Demokratie weltweit gefährdet ist, sind Institutionen wie der SEV wichtiger denn je. Auch wenn Demokratie manchmal kompliziert und langwierig ist, lohnt es sich, dafür zu kämpfen. Oder wie es Winston Churchill einst sagte: «Die Demokratie ist die schlechteste aller Staatsformen, ausgenommen alle anderen.»

Genauso zentral wie die Demokratie ist die Gemeinschaft. Ein starker Zusammenhalt ist wichtig, weil der Druck auf die arbeitende

Bevölkerung steigt, die Unternehmen und die Politik immer mehr verlangen und weniger geben wollen. Es braucht diese Gemeinschaft, um für höhere Löhne, bessere Arbeitsbedingungen und soziale Sicherheit einzustehen. Gemeinschaft ist etwas Schönes: Das gemeinsame Bier nach einem erfolgreich geführten Kampf schmeckt wunderbar. Auch das werden die SEV-Mitglieder am Kongress zelebrieren.

Die zweieinhalb Jahre seit dem letzten Kongress waren eine grosse Herausforderung: Spardruck bei der öffentlichen Hand, drohender Rentenabbau, die künftige Europapolitik, Digitalisierung sowie wachsende Gefahren für Gesundheit und Sicherheit sind Themen, die den SEV auch in den nächsten vier Jahren beschäftigen werden. Wie der SEV damit umgehen soll, bestimmen die Mitglieder demokratisch und gemeinschaftlich am Kongress.

### Abbaupolitik

Der SEV verurteilt den Stellenabbau bei SBB Cargo und fordert einen Businessplan.

10

### Aggressionen

SEV-Mitglieder erzählen von Übergriffen in ihrem Berufsalltag und den Folgen.

11

### Belästigung

Die Anwältin Valerie Debernardi spricht über Belästigung am Arbeitsplatz.

15

## Giorgio Tuti übernimmt ETF-Präsidium



MICHAEL SPAHR

Der ehemalige SEV-Präsident Giorgio Tuti wurde am 6. Mai in Split (Kroatien) zum Präsidenten der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) gewählt. Tuti war bisher schon Präsident der Bahnsektion in der ETF. Er folgt auf Frank Moreels, der neu die Internationale Transportarbeiterföderation ITF präsidiert.

## AZG-Verstösse bei der MGB?

Der SEV kritisiert kurzfristige Dienständerungen im Betrieb bei der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Betroffen ist insbesondere das Lokpersonal, das ohne Mitwirkung Touren leisten soll, die nicht AZG-konform sind. Bereits jetzt ist die Belastung des Personals unzumutbar und darf nicht weiter steigen. Der SEV ist im Kontakt mit der Unternehmensleitung, die sich der Problematik bewusst ist und nun das Gespräch mit den betroffenen Kolleginnen und Kollegen sucht. Der SEV wird hier weiter dranbleiben.

## Offensive für Lohnschutz

Der SGB startet eine Offensive gegen die Senkung der Mindestlöhne auf lokaler Ebene. Das Parlament hat der sogenannten Motion Ettlin zugestimmt. Diese fordert, dass wenn ein GAV tiefere Mindestlöhne festlegt als ein Kanton oder eine Gemeinde, die tieferen Löhne gelten sollen.

## Nächste SEV-Zeitung

Die nächste SEV-Zeitung (8/25) erscheint erst am Montag, 23. Juni 2025. Wegen dem Kongress mussten wir den Erscheinungstermin verschieben. Der Redaktionsschluss bleibt am Dienstag, 10. Juni. Danke fürs Verständnis.



MICHAEL SPAHR

Matthias Hartwich unterwegs an einer Aktion gegen Sparmassnahmen im regionalen Personenverkehr im Dezember 2023.

### INTERVIEW MATTHIAS HARTWICH

# «Unsere Mitglieder sind unser Kompass»

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Am vorigen Kongress, am 27. Oktober 2022, wurde Matthias Hartwich erstmals zum Präsidenten des SEV gewählt. Anfang 2023 übernahm er das Amt von Giorgio Tuti. Am kommenden Kongress, am 12. Juni, tritt der 58-jährige Vollblutgewerkschafter erneut zur Wahl an. Ein Gespräch.**

**Matthias Hartwich, fühlst du dich heute anders als vor zweieinhalb Jahren?**

Auf jeden Fall. Ich fühle mich ungefähr zweieinhalb Jahre älter, vielleicht sogar ein bisschen mehr (lacht). So eine erste Wahl ist immer aufregend. Das ist wie jedes erste Mal. Ich spürte beim SEV eine grosse Willkommenskultur. Das heisst, ich habe mich von Anfang an gut aufgehoben gefühlt. Das hat mir die Sicherheit gegeben, auf unsere Kolleginnen und Kollegen zuzugehen und bei ihnen zu sein. Dieses gute Gefühl ist geblieben.

**Gibt es Momente, die dir in den letzten zweieinhalb Jahren besonders in Erinnerung geblieben sind?**

Ja, da gab es viele. Ein unvergesslicher Augenblick war meine Wahl zum Präsidenten – das war ein grosser Meilenstein in meinem gewerkschaftlichen Leben. Gleich danach haben wir mit den Kolleginnen und Kollegen unsere ersten gemeinsamen Aktivitäten gestartet. Aber wir haben auch schwierige Zeiten durchlebt, und manche Veränderungen taten weh. Wie in jeder guten Beziehung gibt es Höhen und Tiefen: Solange die guten Momente überwiegen, lohnt es sich, weiterzumachen.

**Du bist also hochmotiviert, erneut zu kandidieren – für weitere vier Jahre. Wenn du zurückblickst, gibt es Dinge, die du heute anders machen würdest?**

Rückblickend hätte ich manche Prozesse mit etwas mehr Geduld angehen können – wir Norddeutschen sind ja nicht immer die Ruhigsten. Andererseits bin ich stolz, dass wir vieles ins Rollen gebracht haben, gerade weil viele Kolleginnen und Kollegen Veränderung wollten. Ein guter Kompromiss ist eben nie perfekt für alle, doch solange wir Kurs halten, schadet ein beherzter Start nicht.

**Vor zweieinhalb Jahren hast du den ehemaligen deutschen Bundeskanzler Helmut Schmidt zitiert: «Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen.» Hast du in den letzten beiden Jahren trotzdem eine Vision für den SEV entwickelt?**

Ich bleibe vorsichtig mit dem Wort «Vision». Es klingt nach grossem Wurf, doch Gewerkschaftsarbeit ist etwas, das man Schritt für Schritt entwickelt. Viel wichtiger ist die Frage: Was wollen wir erreichen und wohin wollen wir? Die Vorstellungen, die ich damals hatte, haben den Vorstand überzeugt, mich zur Wahl vorzuschlagen. Noch sind wir nicht am Ziel. Unser Kompass sind die Interessen und Aufträge unserer Mitglieder – danach steuern wir das Schiff.

**Kannst du konkretisieren, in welche Richtung der SEV dieses Schiff steuert?**

Zum einen sind wir im Dialog mit der EU: Wir müssen sicherstellen, dass in der Schweiz geltende Arbeitsbedingungen auch für das grenzüberschreitende Personal gilt, sei es im Bahnverkehr, im Schienengüterverkehr oder im gesamten öffentlichen Verkehr. Mobilität ist für uns ein Teil der Daseinsvorsorge – fast ein Grundrecht. Unser Auftrag ist, Politik so zu gestalten, dass dieses Recht nicht ausgehöhlt wird.

**Betreibt der SEV vermehrt Parteipolitik?**

Wir sind nicht parteipolitisch, wohl aber politisch aktiv: Verkehrspolitik und Sparpolitik wird in Parlamenten gemacht. Wir müssen unsere Kolleginnen und Kollegen sowie die Kun-

dinnen und Kunden vor falschen Einsparungen schützen. Das heisst, wir betreiben ständig Politik, ohne Parteipolitik zu machen.

**Ein Problem ist oft, dass der Service public oder die Daseinsvorsorge nur als Angebot für Reisende gesehen wird – das Personal dahinter gerät in Vergessenheit.**

Genau hier setzt unsere Arbeit an: Wir vertreten all jene, die hinter den Kulissen den öffentlichen Verkehr möglich machen – vom Zug- und Buspersonal bis zur Infrastruktur. Wir müssen diesen Menschen ein Gesicht und eine Stimme geben, manchmal laut, manchmal leise.

**Müssen wir in den nächsten vier Jahren mit härteren Bandagen kämpfen, vielleicht sogar über Streiks nachdenken?**

Wir müssen vorbereitet sein. Schon das Wort Streik erzeugt bei vielen Angst, und die Hürden sind hoch. Aber wir müssen in der Lage sein, Kampagnen und – wenn unumgänglich – Kampfmassnahmen erfolgreich umzusetzen. Respekt verdient man sich jeden Tag, etwa durch hervorragende Arbeit: Unsere Kolleginnen und Kollegen liefern in der Schweiz einen öffentlichen Verkehr, der in Europa seinesgleichen sucht. Wenn Gesundheit, Arbeit oder Einkommen angegriffen werden, müssen wir aufstehen – solidarisch und demokratisch.

**Was ist dein grösster Wunsch für die nächsten vier Jahre?**

Mein Ziel ist, dass der SEV in vier Jahren eine so starke Stimme ist, dass niemand Verkehrspolitik in der Schweiz machen kann, ohne den SEV und seine Mitglieder anzuhören. Wir müssen den Mitgliedern genau aufzeigen, in welche Richtung unsere Fahrt gehen kann. So können die Delegierten bestimmen, wohin die Reise gehen soll. Eins ist klar: Wir werden nicht zulassen, dass die Männer und Frauen, die den öffentlichen Verkehr in der Schweiz möglich machen, unter die Räder kommen.

SIMON BURGUNDER antwortet

# RAlpin-Aktionäre sabotieren die Verlagerung

**Die RAlpin AG hat angekündigt, die Rollende Landstrasse (Rola) vorzeitig per Ende 2025 einzustellen. Wie steht der SEV zu diesem Entscheid?**

Die vorzeitige Einstellung der Rola ist ein fatales und falsches Signal für die Verlagerungspolitik. Sie widerspricht klar dem Volkswillen, den alpenquerenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Schon die Begrenzung auf 650 000 LKW-Fahrten pro Jahr ist ein grosszügiger Kompromiss. Mit 960 000 Fahrten ist dieses Ziel zurzeit weit weg. Die Einstellung der Rola heizt die Rückverlagerung auf die Strasse weiter an. Es ist zu befürchten, dass ein Grossteil der jährlich bis zu 100 000 verladenen LKW die Schweiz künftig auf der Strasse durchqueren, mit negativen Konsequenzen für Bevölkerung, Umwelt und Infrastruktur.

Besonders stossend und unverständlich ist dieser Entscheid, weil das Parlament vor nicht einmal zwei Jahren 100 Millionen Franken gesprochen hat, um den Betrieb der Rola

bis 2028 zu sichern. Die vorzeitige Einstellung erfolgt nun offenbar ohne Absprache mit der Politik. Es scheint, als habe RAlpin gar nicht ernsthaft nach Lösungsmöglichkeiten gesucht. Dass sich die RAlpin-Aktionäre SBB, BLS und Hupac dem Verlagerungsziel anscheinend nicht verpflichtet fühlen, ist mehr als erstaunlich. Schliesslich setzen sie zentrale Elemente der Verlagerungspolitik um und erhalten dafür staatliche Finanzierung! Selbstverständlich sollte Schienengüterverkehr rentabel sein, aber solange die strukturellen Wettbewerbsnachteile gegenüber der Strasse nicht ausgeräumt werden, bleibt dies eine Illusion. Deshalb dürfen betriebliche Rentabilitätsüberlegungen nicht über gesamtgesellschaftliche, verkehrspolitische Ziele gestellt werden.

Der SEV bedauert diesen Entscheid zutiefst. Statt den Schienengüterverkehr zu fördern und ihn als Service public zu verstehen, rücken die Verlagerungsziele und damit auch der Klimaschutz weiter in die Ferne.

Simon Burgunder ist Koordinator Politik im SEV. Hast du eine Frage an ihn oder an den SEV? Schreib uns an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch).

VORSTANDSPRÄSIDIUM

# «Weitermachen und den SEV weiterbringen!»

Michael Spahr  
[michael.spahr@sev-online.ch](mailto:michael.spahr@sev-online.ch)

**Ein erfahrenes Gewerkschaftsduo, René Schnegg und Hanny Weissmüller, will das Präsidium des Vorstands des SEV übernehmen. Werden sie am Kongress gewählt, treten sie in die Fussstapfen von Danilo Tonina und Peter Kämpfer. Diese beiden haben die Arbeit des Vorstands in den letzten acht Jahren geprägt und treten aufgrund der Amtsdauerbeschränkung zurück.**

«Der schönste Moment als Vorstandspräsident war sicher, den Kongress 2019 zu eröffnen, und das nach der gelungenen 100-Jahr-Feier», sagt Danilo Tonina, der seit 2017 Präsident des SEV-Vorstands ist und 2025 zum letzten Mal den Kongress leiten wird. Auch für Peter Kämpfer, war das 100-Jahre-Jubiläum des SEV vor sechs Jahren eines der Highlights seiner Zeit als Vizepräsident des Vorstands. Hier lernte er bei der Organisation der Bustour René Schnegg kennen und schätzen.

Auch für René Schnegg, der am Kongress für das Präsidium des Vorstands zur Wahl antritt, ist 2019 gut in Erinnerung geblieben. Hanny Weissmüller, die als Vorstandsvicepräsidentin kandidiert, ergänzt: «Die 100-Jahr-Feier des SEV war für mich ein prägendes Erlebnis, das das starke Gefühl des Zusammenhalts unter allen Mitgliedern verdeutlichte. Diese Feier zeigte die Kraft der Gemeinschaft und inspirierte mich, mich aktiv für die Gewerkschaft einzusetzen und langfristige positive Veränderungen in Gang zu setzen.»

**Was macht der SEV-Vorstand eigentlich?**

Der Vorstand SEV ist das strategische Führungsorgan des SEV und steht zwischen Kongress und Geschäftsleitung, ähnlich einem Verwaltungsrat in einer AG. Die Vertreterinnen und Vertreter der acht Unterverbände und der Kommissionen (Frauen, Jugend und Migration) tagen rund achtmal jährlich und treffen wichtige kurz- und mittelfristige strategische Entscheidungen. Zudem sorgen sie dafür, dass die langfristigen Entscheidungen, die der Kongress fällt, weiterverfolgt werden. Auch für gewisse Personalentscheide ist der Vorstand zuständig. Zum Beispiel entscheidet er, wer am Kongress zur Wahl in die SEV-Geschäftsleitung vorgeschlagen wird. «Vor drei Jahren waren wir mit der Nachfolge von Giorgio Tuti sehr stark gefordert», erzählt Peter Kämpfer. «Es war eine Erleichterung, dass der letzte Kongress unseren Antrag bestätigte, Matthias Hartwich zum neuen Präsidenten zu wählen.»

Alle vier, sowohl die abtretenden als auch die zur Wahl stehenden Vorstandspräsidiumsmitglieder, sind auch sonst in wichtigen Funktionen beim SEV aktiv. Danilo Tonina ist Zentralpräsident des RPV (Unterverband des Rangierpersonals) und Peter Kämpfer ist noch Zentralpräsident des AS (Unterverband Administration und Services), bevor er im Sommer 2025 in den Ruhestand gehen wird. René Schnegg ist Vizepräsident des VPT (Unterverband des Personals privater Transportunternehmen) und Hanny Weissmüller ist Zentralpräsidentin des LPV (Unterverband des Lokpersonals).

**Kontinuität und neue Ideen**

René Schnegg und Hanny Weissmüller stecken viel Herzblut und Freizeit in die Arbeit für den SEV. René Schnegg arbeitet hauptberuflich beim RBS. Hanny Weissmüller ist SBB-Lokführerin. Warum kandidieren sie fürs Vorstandspräsidium? «Ich kandidiere fürs Vorstandspräsidentenamt, weil ich überzeugt bin, dass es wichtig ist, dass der Unterverband VPT mit seinen über 50 Sektionen im Vorstandspräsidium vertreten ist. Ich bin bereit Verantwortung zu übernehmen und bin der Meinung, wir dürfen etwas selbstbewusster auftreten und mutige Entscheide für einen ambitionierten und starken SEV fällen», antwortet René Schnegg und ergänzt: «Wyttermache – und den SEV so weiterbringen!»

«Ich kandidiere für das Vorstandsvicepräsidium, weil ich fest daran glaube, dass strategisches Denken entscheidend für die Zukunft unserer Gewerkschaft ist», sagt Hanny Weissmüller. «Durch den Einbezug der Vorstandsmitglieder und der Basis möchte ich unsere gemeinsame Stärke nutzen, um die Interessen der Mitglieder effektiv zu vertreten und klare Visionen für die Zukunft zu entwickeln.» Werden die beiden gewählt, wollen sie in den nächsten vier Jahren die gewerkschaftliche Arbeit im SEV weiter vorantreiben. «Das bedeutet, sich tagtäglich für bessere Arbeitsbedingungen und Löhne sowie eine gerechte Sozialpolitik einzusetzen», sagt René Schnegg. Ihm ist wichtig, dass der SEV wächst, und er will die Gewinnung neuer Mitglieder stärken. Dazu kann auch die Gründung neuer Sektionen gehören: «Eines der Highlights der letzten Jahre war für mich die Gründung einer neuen VPT-Sektion in der Innerschweiz, nämlich bei der Auto AG Uri.»

Auch Hanny Weissmüller hat ambitionierte Ziele: «Ich will die strategische Positionierung des SEV stärken, um den Herausforderungen der modernen Arbeitswelt zu begegnen. Ich möchte die Zusammenarbeit im Vorstand und auch mit der Basis intensivieren, um eine zukunftsorientierte Gewerkschaftsarbeit zu fördern und den SEV als führenden Akteur im Dialog mit politischen Entscheidungsträgern und den Arbeitgebern zu etablieren.»

Mit gutem Gewissen können Danilo Tonina und Peter Kämpfer am Kongress das Zepter weiterreichen. Danilo Toninas Vorfreude ist gross: «Ich erwarte einen spannenden Kongress, da interessante Aktionen geplant sind. Ausserdem freue ich mich, dass Bundesrat Albert Rösti und BAV-Direktorin Christa Hostettler dabei sein werden.» Für Peter Kämpfer steht der inhaltliche Diskurs zur Verkehrspolitik und der Stopp-Gewalt-Kampagne im Vordergrund.



Peter Kämpfer (AS) und Danilo Tonina (RPV) wollen das Vorstandspräsidium am Kongress an René Schnegg (VPT) und Hanny Weissmüller (LPV) übergeben.



Das **Bundesgericht** hat entschieden, dass Unternehmen, die als **Über-Partner gewerblich Personen befördern**, dem **Bundesgesetz über die Arbeitsvermittlung und den Personalverleih (AVG)** und damit dem **GAV Personalverleih unterstehen**. Das AVG und der GAV garantieren betroffenen Fahrer:innen unter anderem die Entschädigung von Feiertagen, Zuschläge für Sonntagsarbeit und Lohnberechnung auf Basis geplanter Arbeitszeiten, inklusive Wartezeiten zwischen Fahrten. Der neue Bundesgerichtsentscheid bestätigt die bisherige Praxis des Kantons Genf, die Tätigkeit von Fahrdienstvermittlern, die über digitale Plattformen wie Uber arbeiten, als bewilligungspflichtige Personalverleihdienste einzustufen.



MICHAEL SPAHR

Der Bundesrat will für den **regionalen Personenverkehr (RPV) mit Bahn, Bus, Seilbahn und Schiff in den Jahren 2026 bis 2028 nur knapp 3,4 Mia. Franken** bereitstellen. Die entsprechende Botschaft hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 21. Mai 2025 zuhänden des Parlaments verabschiedet. **Das ist fast eine halbe Milliarde Franken weniger, als der SEV gefordert hat.** Gemäss Berechnungen des BAV beträgt der Bedarf 3,85 Mia. Franken, um einen funktionierenden RPV zu gewährleisten.

KONGRESS 2025

# 16 neue Kongressanträge

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Die SEV-Sektionen können dem höchsten Gremium unserer Gewerkschaft direkt Anträge stellen, ebenso die Unterverbände und die Frauen-, Jugend- und Migrationskommission. Vor der Behandlung am Kongress nimmt der Vorstand dazu Stellung. Dieses Jahr hat er von 16 neuen Anträgen alle gutgeheissen – ausser zwei.**

Abgelehnt wird vom Vorstand der Antrag Nr. 4 der Migrationskommission, der eine Halbierung des Mitgliederbeitrags für Temporärangestellte fordert. Dies mit der Begründung, dass temporär angestellte Mitglieder die Leistungen des SEV (wie zum Beispiel Weiterbildungsangebote oder interne Veranstaltungen) nicht im gleichen Umfang nutzen können wie unbefristet angestellte. Denn «temporär angestellte Mitglieder sind in ihrer beruflichen und persönlichen Planung stärker eingeschränkt als unbefristet angestellte Kolleg:innen.»

Der Vorstand schreibt dazu: «Der reduzierte Mitgliederbeitrag von 50 % ist bei den aktiven Mitgliedern bei Beschäftigungsgrad von 50 % oder tiefer und bei Arbeitslosigkeit vorgesehen. Indirekt ist er also eine Folge der Einkommenssituation. Die bezüglich des Beschäftigungsgrads undifferenzierte Erweiterung auf temporär Angestellte erachten wir aus diesem Grund als nicht zielführend und sie kann im Einzelnen auch in sehr unfaire Situationen münden (...). Die angebotenen Dienstleistungen sind hingegen dieselben.»

Nur zur Prüfung entgegennehmen will der Vorstand den Antrag Nr. 11 des Unterverbands AS, der die Geschäftsleitung SEV beauftragen will, «bis zur Delegiertenversammlung SEV im Jahr 2026 eine Prozesslandkarte auszuarbeiten, welche sämtliche aktuell gültigen Prozesse im Haus SEV aufzeigt. (...) Ein besonderes Augenmerk ist auf die Aufteilung der Aufgaben zwischen SEV und Unterverbänden zu legen. (...) Um zu überprüfen, ob die Prozesse auch im Alltag gelebt werden, wird spätestens im Jahr 2027 ein Prozessaudit durchgeführt.»

## Fahrvergünstigungen des Personals (FVP) wieder verbessern

Der Antrag Nr. 1 vom Unterverband PV fordert, dass das Generalabonnement FVP und das Halbpreisabo FVP zu 100 % mit Reka-Geld bezahlt werden können, das GA FVP zudem in monatlichen Raten. Und dass das GA FVP bei Reiseunfähigkeit ohne Gebühr hinterlegt werden kann, wie das normale GA.

## Frühpensionierungen erleichtern

Der Antrag Nr. 2 der VPT-Sektion Sottoceneri fordert die Einsetzung einer Arbeitsgruppe, die ein Vorruhestandsmodell ab dem 60. Lebensjahr für Busfahrer:innen der konzessionierten Transportunternehmen (KTU) untersuchen soll. Sie verweist auf die von Unisanté mit SEV, Syndicom und VPOD durchgeführte Umfrage zur Gesundheit von Busfahrer:innen mit dem beunruhigenden Ergebnis, dass fast alle von gesundheitlichen Problemen betroffen sind. Der «gesundheitliche Verschleiss» sei mit ein Grund für die Personalengpässe bei den KTU. Diese müssten daher dem Personal gute Arbeitsbedingungen bieten, und «dazu gehört auch die Frühpensionierung als eine Massnahme für diejenigen, die es nicht mehr schaffen,

ihre berufliche Laufbahn vor dem regulären Rentenalter (derzeit 65 Jahre) zu beenden, ohne ihr Renteneinkommen zu gefährden.» Zudem würden Arbeitsplätze für Jüngere frei. Die Sektion verweist auch auf die bestehenden Modelle bei der SBB, im Bauhauptgewerbe und in anderen Ländern.

In die gleiche Richtung zielt Antrag Nr. 5 des Zentralvorstands VPT, aber ohne Fokussierung speziell auf das Buspersonal: «Der SEV nimmt Gespräche mit den Sozialpartnern auf, um bei den KTU Modelle der Frühpensionierung ab 60 Jahren einzuführen.»

## Zugpersonal-Ausbildung landesweit anerkennen und harmonisieren

Der Unterverband ZPV (Antrag Nr. 6) und die Sektion VPT BLS (Nr. 7) fordern Schritte zur Schaffung einer Berufsprüfung mit eidgenössischem Fachausweis für das Zugpersonal bzw. für Reisebegleiter:innen, wie sie für das Lokpersonal vor einigen Jahren eingeführt wurde. Zudem sollen die Bahnen (Zweit-)Ausbildungen im Bereich Reisebegleitung harmonisieren und gegenseitig anerkennen, fordert der VPT BLS (Nr. 8).

## Nachtzuschläge verbessern und eine Samstagszulage einführen

Der Unterverband AS verlangt in den Anträgen Nr. 9 und 10, dass der SEV bei den Unternehmen Zeitzuschläge für die Arbeitszeiten zwischen 20 Uhr und 6 Uhr unabhängig vom Beginn der Dienstschrift einfordert, sowie eine Zulage für Arbeit an Samstagen analog zur Sonntagszulage.

## Anträge der Frauenkommission

Der SEV soll sich bei den Unternehmen für die Anerkennung von ausserberuflichen Erfahrungen und nutzbaren Kompetenzen aus nicht-

linearen Lebensläufen in der Lohnfestsetzung stark machen und dafür einen Leitfaden erstellen, fordert die Frauenkommission im Antrag Nr. 13. Ihr zweiter Antrag (Nr. 14) verlangt, dass sich der SEV für einen Mutterschaftsurlaub von 20 Wochen einsetzt, von welchen zwei Wochen vorgeburtlich bezogen werden können. Und ihr dritter Antrag (Nr. 15) regt an, dass der SEV eine zentrale Kompetenz- und Anlaufstelle zur Bekämpfung von sexualisierter Gewalt einrichten soll.

## Untervergaben = Dumping

«Missbrauch der Untervergaben stoppen» heisst der Antrag Nr. 16 der VPT-Sektion TPF. «Sei es bei Buslinien, Schulbussen, Bahnersatz oder anderen Bereichen wie Reinigung und Technik, überall finden sich Untervergaben. Diese bringen grosse Risiken für Lohn- und Sozialdumping beim Personal mit sich», heisst es im Antrag. «Die meisten dieser Drittfirmen verfügen nicht über GAV und stellen ihr Personal zu Bedingungen ein, die deutlich schlechter sind als jene von Unternehmen, die einen GAV haben. (...) Untervergaben dienen im Service public dazu, Kosten zu reduzieren; den Preis dafür zahlt grundsätzlich immer das Personal.»

## SEV-interne Bestimmungen anpassen

Der RPV Basel verlangt im Antrag Nr. 3, dass Neumitglieder erst nach einem Jahr aus dem SEV austreten können. Denn es komme heute gelegentlich vor, dass Neumitglieder sehr rasch wieder austreten, nachdem sie von diversen Aktivitäten und Kursen mit kompletter Kostenbefreiung profitiert haben.

Und die Sektion TPG will im Reglement über die Teilorganisationen im SEV neu die Möglichkeit vorsehen, Sektionsvorstände auch schriftlich oder elektronisch zu wählen (Antrag Nr. 12).

## VIZEPRÄSIDIUM KTU

# «Wir ergänzen uns sehr gut»



Pablo Guarino und Barbara Keller kandidieren für das Vizepräsidium des SEV.

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Am 12. Juni wählt der Kongress die Geschäftsleitung des SEV. Neben dem Bisherigen Matthias Hartwich (Präsident) und Aroldo Cambi (Finanzverwalter), wählen die Delegierten auch das neue Vizepräsidium. Nominiert ist Patrick Kummer, der bereits im Amt ist und das Dossier SBB betreut. Nominiert für das Dossier KTU mit rund 70 Unternehmungen im öffentlichen und touristischen Verkehr sind zwei neue Kandidierende: Barbara Keller und Pablo Guarino. Ein Porträt der beiden.**

Pablo Guarino arbeitet schon sechs Jahre beim SEV. Als Gewerkschaftssekretär war er verantwortlich für die Lausanner und Freiburger Verkehrsbetriebe sowie das Bodenpersonal am Genfer Flughafen. Seit Mai ist er zuständig für den Rechtsdienst in der Romandie. Der 36-jährige gelernte Elektriker hat auf dem zweiten Bildungsweg zuerst einen Bachelor in Politik gemacht. Während seiner Arbeit als Gewerkschafter studierte er noch Rechtswissenschaften und schloss mit einem Master ab. Bevor er zum SEV kam, war er fünf Jahre bei der Unia im Bausektor tätig.

Auch Barbara Keller hat bei der Unia die Gewerkschaftsarbeit kennen und schätzen gelernt. Sie war dort in der Kommunikation tätig. Im Moment leitet sie die Kommunikations- und Fundraising-Abteilung der Caritas Bern. Die 32-jährige hat ursprünglich

Mediamatikerin gelernt und die technische Berufsmatur gemacht. Berufsbegleitend hat sie einen Bachelor in Kommunikation und einen Master in Public und Non Profit Management absolviert. Sie ist Stadträtin in Bern und leitet dort die grösste Fraktion.

## Topsharing des Vizepräsidiums

Zum ersten Mal in der Geschichte des SEV sollen sich zwei Personen um das Vizepräsidium im Bereich der konzessionierten Transportunternehmen (KTU) kümmern. «Es ist eine Chance, seinen Job in einem Topsharing zu machen», sagt Barbara Keller. «Ich glaube, wir ergänzen uns sehr gut. Ich bin überzeugt, es ist eine Bereicherung, wenn man so seinen Job in einem Team machen kann. Mehrere Köpfe finden oft bessere Lösungen als eine Person allein.» Pablo Guarino stimmt ihr zu: «Es geht nicht nur darum, die Arbeit zu teilen, sondern auch darum, unterschiedliche Blickwinkel zu haben und gemeinsam innovative Lösungen zu finden. Barbara und ich haben zwar unterschiedliche Profile, aber genau weil wir uns ergänzen, können wir den SEV stärken.»

Werden sie vom Kongress gewählt, stehen die beiden vor grossen Herausforderungen. Viele KTU wären betroffen, würden die vom Bundesrat angekündigten Sparmassnahmen im Parlament durchkommen. Der SEV wird sich weiterhin in die nationale, aber auch in die regionale Politik einmischen müssen. Hier bringt Barbara Keller viel Erfahrung mit: «Ich kenne das politische Geschäft, weiss, wie man verhandelt und auch politische

Gegnerinnen und Gegner von den eigenen Anliegen überzeugen kann.»

Neben seiner Erfahrung als Gewerkschaftssekretär und seinem Verhandlungsgeschick bringt Pablo viel Fachkenntnisse im juristischen Bereich mit: «Das Recht spiegelt ein Kräfteverhältnis wider, und das neigt oft auf die Seite der Arbeitgeber. Es liegt an uns, das Recht in den Dienst der Arbeitnehmenden zu stellen und überall dort zu handeln, wo es notwendig ist. In diesem Bereich besteht dringender Handlungsbedarf.»

## Grosse Herausforderungen

Eine grosse Herausforderung für den SEV sieht Barbara Keller in den nächsten Jahren bei der Digitalisierung: «Wir müssen dafür kämpfen, dass niemand zurückgelassen wird: Arbeitsplätze müssen gesichert und gezielte Weiterbildungsangebote bereitgestellt werden, wenn sich Berufsbilder verändern.»

«Die starke Rolle, die SEV-Mitglieder in den Entscheidungsprozessen einnehmen, ist beeindruckend – und sie zeigt, wie entscheidend eine aktive, gut vernetzte Mitgliedschaft ist», sagt Barbara Keller. «Für meinen Vater war es klar, dass man Mitglied einer Gewerkschaft ist. Heute muss man mehr tun, um junge Arbeitnehmende dazu zu bringen, einer Gewerkschaft beizutreten.» Pablo Guarino fügt an: «Wir werden uns dafür einsetzen, den SEV in den vier Jahren bis zum Ende unserer ersten Amtszeit zu stärken. Dazu müssen wir die Mitglieder halten und neue gewinnen. Nur so stärken wir unsere Position im Verkehrssektor.»



Starke SEV-Präsenz an der Kundgebung der Gewerkschaften für höhere Löhne und Renten am 16. September 2023 in Bern.

## RÜCKBLICK 2022 – 2025

# Starke Gewerkschaftsarbeit

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Seit dem Kongress 2022 konnte der SEV weitere Erfolge feiern. Der neue Präsident Matthias Hartwich setzte neue Akzente. Bei der SBB wurde der bestehende GAV verlängert. Auch bei den KTU war die GAV-Politik erfolgreich. Ein historischer Erfolg war der Sieg bei der Abstimmung zur 13. AHV.**

Am letzten Kongress, am 27. Oktober 2022, wurde Matthias Hartwich zum neuen Präsidenten gewählt und ersetzte im Februar 2023 Giorgio Tuti, der nach 14 Jahren die Leitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals abgab. Matthias Hartwich nahm Anfang 2023 seine Arbeit auf und begann eine Tour zu Dutzenden Sektionen, um die Mitglieder in den verschiedenen Branchen und Unternehmungen kennenzulernen. Politisch gefordert waren Matthias Hartwich und sein Team wegen der Verhandlungen der Schweiz für ein Rahmenabkommen mit der EU. Der SEV setzte sich dafür ein, dass eine allfällige Öffnung des Schienenpersonenverkehrs für internationale Bahnunternehmen keine Beeinträchtigungen für das Schweizer Schienenpersonal mit sich bringt. Matthias Hartwich machte deutlich, was passieren muss, damit der SEV einem Abkommen zustimmen kann: «Auf Schweizer Schienen müssen Schweizer Lohn- und Sicherheitsstandards gelten. Taktfahrplan und Tarifintegration in der Schweiz dürfen auf gar keinen Fall geopfert werden.» Das neue Abkommen mit der EU und dessen Umsetzung wird den SEV auch in den nächsten Jahren beschäftigen.

Ebenfalls beschäftigt haben den SEV die Pläne des Bundes, die Fördergelder für den regionalen Personenverkehr (RPV) zu kürzen. 2023 reichte der SEV gemeinsam mit den Gewerkschaften Syndicom und VPOD eine Petition gegen Kürzungen im RPV beim Parlament ein. Schliesslich zog das Parlament die Sparpläne zurück. Doch Finanzministerin Karin Keller-Sutter brachte sie mit dem «Entlastungspaket 2027» erneut auf den Tisch. Der SEV protestierte 2025 mit einer Postkartenaktion gegen diese

Sparpläne. Zudem machte der SEV deutlich, dass er sich gegen Kürzungen beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds und dem Bahninfrastruktur-Fonds wehrt. Auch die Abschaffung der Antriebsförderung und den Verzicht auf die Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (Nachtzüge) lehnt der SEV ab.

### Verlängerung GAV SBB und SBB Cargo

Seit dem Ende der Covidpandemie schreibt die SBB wieder Rekordzahlen beim Personenverkehr, leidet aber wegen der Pandemie unter einer grossen Schuldenlast. Der SEV wehrte sich erfolgreich gegen Sparmassnahmen auf dem Rücken des Personals. Eine grosse Herausforderung war eine allfällige Erneuerung der beiden Gesamtarbeitsverträge mit der SBB und SBB Cargo. «Das Mandat aus der GAV-Konferenz war klar: Die GAV sollten verlängert und verbessert werden. Die Verlängerung haben wir erreicht und damit die Anstellungsbedingungen für die nächsten Jahre erfolgreich gesichert», sagt Patrick Kummer, der 2023 das Vizepräsidium mit dem Dossier SBB von Valérie Solano übernommen hat. Die verlängerten GAV gelten bis Ende 2028. Im Moment führt die Verhandlungsdelegation unter der Leitung des SEV Verhandlungen zu den Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR). Zudem sind die Verhandlungen zur Verbesserung des GAV in Planung.

2023 wurde SBB Cargo wieder zur hundertprozentigen Tochter der SBB. Das Gütertransportunternehmen macht zwar zum Teil ein Verlustgeschäft, ist aber dringend nötig für die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene. In seiner Vernehmlassungsantwort zum neuen Gütertransportgesetz hat der SEV gefordert, den Schienengüterverkehr als «Service public» zu betrachten. Das Parlament ist dieser Forderung insofern nachgekommen, als es den defizitären Einzelwagenladungsverkehr befristet finanziell fördern will. Trotzdem hat SBB Cargo einen Personalabbau gestartet, gegen den der SEV kämpft.

Damit die Interessen des Personals auch im Verwaltungsrat der SBB gewährleistet sind,

stellen die Gewerkschaften zwei Verwaltungsratsmitglieder. Nach dem Rücktritt von Daniel Trolliet hat Edith Graf-Litscher 2023 diese Position übernommen. 2025 ist Jürg Hurni für den zurückgetretenen Fabio Pedrina in den Verwaltungsrat gewählt worden.

### KTU unter Druck

Auch bei den konzessionierten Transportunternehmen blieb der Druck auf das Personal hoch. In mehreren Unternehmungen startete der SEV Petitionen, um Verbesserungen der Arbeitsbedingungen einzufordern. Erfreulich ist, dass der SEV bei mehreren Unternehmungen GAV verlängern oder erneuern konnte. Ein gänzlich neuer GAV wurde 2025 mit der Newrest Wagons-Lits abgeschlossen, die Dienstleistungen bei Nachtzügen anbietet.

Die 2022 veröffentlichte Umfrage von Unisanté zur Gesundheit des Buspersonals wurde 2024 als kommentierte Broschüre vom SEV herausgegeben. In der Broschüre stellt der SEV klare Forderungen auf. «Da der öV eine der Lösungen des Klimaproblems darstellt, wäre es absurd, hier Milliardeninvestitionen zu machen, ohne die Gesundheit des Fahrpersonals einzubeziehen. Die Lage ist ernst und verlangt rasche Antworten», schreibt Christian Fankhauser im Vorwort. Er ging als Vizepräsident und Verantwortlicher für die KTU Ende 2023 in Pension. Valérie Boillat übernahm seine Stelle, trat aber per Ende März 2025 wieder zurück. Die Stelle wird am Kongress 2025 neu besetzt.

### 20 Jahre SEV-GATA

2024 feierte SEV-GATA, die Gewerkschaft des Bodenpersonals an den Flughäfen Zürich und Genf, ihr zwanzigjähriges Bestehen. In der höchst volatilen Flugbranche konnte SEV-GATA verschiedene Achtungserfolge feiern. Eine Errungenschaft war die Erneuerung des GAV mit Swissport, der 2023 in Kraft trat und den Krisen-GAV der Covidpandemie ersetzte.

Neben den erwähnten verkehrspolitischen Erfolgen konnte der SEV mit den SGB-Gewerkschaften auch in der Sozialpolitik einiges erreichen. 2024 schafften die Gewerkschaften eine historische Sensation: Mit der Annahme der 13.

AHV-Rente hat das Stimmvolk zum ersten Mal in der Geschichte der modernen Schweiz eine Initiative zum Ausbau des Sozialstaats an der Urne angenommen. Abgelehnt wurde im Herbst 2024 die asoziale Reform des Pensionskassengesetzes BVG, ebenfalls dank einer starken Kampagne der Gewerkschaften.

## Mitgliederzahlen und Finanzen

«Der SEV schaut positiv auf die Entwicklung in den letzten beiden Jahren zurück», sagt SEV-Finanzverwalter Aroldo Cambi. «Das gilt für die Mitgliederzahlen und für die Finanzen. Insgesamt ist der SEV 2025 sehr gut aufgestellt.»

2023 und 2024 setzte sich der positive Trend bei der Mitgliedergewinnung fort. Rund 2000 Neumitglieder per Annum konnte der SEV gewinnen. Insgesamt gewann der SEV mehr Neumitglieder, als es Abgänge gab. Wegen der demografischen Entwicklung hat der Mitgliederbestand in der gleichen Zeitspanne netto weiterhin leicht abgenommen. Wertvoll für die Gewinnung neuer Mitglieder ist die Miliz. Der SEV dankt den Mitgliedern, die jedes Jahr neue Kolleginnen und Kollegen von einer Mitgliedschaft überzeugen.

Nach dem schwierigen Finanzjahr 2022 beruhigte sich die globale Finanzwelt 2023 und 2024 wieder, mit Auswirkungen auf die Finanzen des SEV. Die Gewerkschaft ist finanziell sehr solide aufgestellt und hat in den letzten Jahren jeweils eine ausgeglichene Rechnung präsentiert. Dank einer kleinen Erhöhung der Mitgliederbeiträge konnte das strukturelle Defizit, das unter anderem durch die Teuerung über viele Jahre aufgelaufen war, abgebaut werden.

Die gute Finanzlage hat dazu geführt, dass die berufliche Vorsorge im Moment stabil und solider unterwegs ist als in früheren Jahren. Das betrifft sowohl die Pensionskasse des SEV als auch die Pensionskassen der SBB, der Symova und anderer Transportunternehmungen, bei denen der SEV die Interessen der Versicherten vertritt.



Übergabe der Petition gegen Sparmassnahmen im regionalen Personenverkehr an die Bundeskanzlei am 24. Oktober 2023.

MICHAEL SPAHR

RÜCKBLICK IN BILDERN

# Bleibende SEV-Momente



Personalversammlung im SBB-Werk in Bellinzona am 14. Juni 2024.

MAURO BERETTA



Aktion im Hauptbahnhof Zürich am feministischen Streik am 14. Juni 2023.

MARKUS FISCHER



CHANTAL FISCHER

Nationaler Mitgliedergewinnungstag in Muttenz am 29. August 2024



CHANTAL FISCHER

GAV-Konferenz SBB im April 2024.



CHANTAL FISCHER

Aktion für bessere Lohnmassnahmen bei der SBB im Dezember 2023.



MICHAEL SPAHR

SEV-Mitglieder, die 2023 am meisten neue Mitglieder gewonnen haben, werden zu einem Grillplausch und zu einer Schienenvelo-Fahrt eingeladen.



MICHAEL SPAHR

Postkartenaktion gegen das «Entlastungspaket 2027» des eidgenössischen Finanzdepartements am 25. April 2025.

## MUTATIONEN UND JUBILÄEN 2022–2025

# Neue Gesichter und Verabschiedungen



Präsidiumsübergabe per 1.2.2023: Matthias Hartwich folgt auf Giorgio Tuti.

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Seit dem letzten Kongress konnte der SEV mehrere neue Personen in den Sekretariaten und im Vorstand begrüßen. Gleichzeitig verabschiedete er mehrere engagierte SEV-Mitglieder. Eine chronologische Übersicht seit Oktober 2022.**

Bis zum Kongress 2025 wird es bei den Zentralpräsidien der Unterverbände keine Änderungen geben. Nach dem Kongress wird Peter Käppler das Präsidium des AS abgeben. Sein Nachfolger wurde bereits 2024

gewählt: Andreas Lüdin wird im August 2025 sein Amt antreten.

Änderungen im Vorstand des SEV gab es nur 2024 und Anfang 2025: Lars Benninger ersetzte 2024 Nina Grimm als Vertreterin der Jugendkommission. Yasmin Furrer wurde 2025 neues Ersatzmitglied der Jugend. Susanne Kratzer vertritt seit 2025 den ZPV im Vorstand. Der bisherige ZPV-Vertreter Jordi D'Alessandro bleibt weiterhin Ersatzmitglied und ersetzt dort Carmine Cucciniello. Jean-Pierre Genevay trat Ende 2024 als PV-Vertreter zurück und wurde durch Daniel Trolliet ersetzt. Bereits Anfang 2024 wurde Alexander Bringolf neues Ersatzmit-

glied der Pensionierten und ersetzte Hans Heule. Im VPT ersetzt Aurélien Mouche Roger Maurer als Ersatzvorstandsmitglied. Die Migrationskommission wird seit Anfang 2025 neu durch Robert Martinez und als Ersatz durch Yuri de Biasi im Vorstand vertreten. Sie ersetzen Eugenio Tura und Roger Gander (Ersatz).

## Neue Köpfe in den Sekretariaten des SEV

Nach dem Kongress 2022 gab es grosse Änderungen in der Geschäftsleitung des SEV. Giorgio Tuti verliess den SEV Anfang 2023. Der frischgewählte neue SEV-Präsident, Matthias Hartwich, trat am 1. Februar 2023 sein Amt offiziell an. Auch



Die langjährigen Gewerkschaftssekretäre Urs Huber und Jürg Hurni gingen Ende 2024 in Pension.

das Vizepräsidium wurde neu zusammengesetzt: Valérie Solano verliess den SEV im Sommer 2023. Christian Fankhauser ging Ende 2023 in Pension. Patrick Kummer übernahm im Oktober das Dossier SBB von Valérie Solano. Valérie Boillat trat ihr Amt als Vizepräsidentin im Februar 2024 an und übernahm das Dossier KTU von Christian Fankhauser. Sie verliess den SEV nach rund einem Jahr wieder. Ihre Nachfolge wird am Kongress gewählt (siehe Seite 4).

Auch beim Personal gab es diverse Änderungen. Nach dem Kongress 2022 verliess Daniela Lehmann den SEV. Ende 2022 stiess Pedro Bento Ferreira neu hinzu. 2023 verliessen Vivian Bologna, Sandra Ritz, Patrick Schweizer, Markus Cadosch und Wolfram Siede den SEV. Res Etter und Vincent Brodard wurden pensioniert. Ihre Arbeit beim SEV nahmen Simon Burgunder, Eva Schmid, Stefanie Fürst, Roger Tschirky, Charlotte Gabriel, Caroline Witmer und Chiara Pizzolante 2023 auf.

2024 stiessen Besa Mahmuti, Marcel Burmeister, Vincent Barraud, Muriel Zürcher, Sibylle Lustenberger und Alexandra Akeret neu zum Team des SEV. Die langjährigen Gewerkschaftssekretäre Urs Huber und Jürg Hurni gingen in Pension. Lucie Waser und Claude Meier verliessen den SEV. 2025 verliess Elodie Wehrli den SEV. Aline Zuber kam neu dazu.



Christian Fankhauser ging nach 19 Jahren beim SEV 2023 in Pension.

Innerhalb des SEV wechselten zentrale Dossiers die Hände: Michael Spahr übernahm 2023 die Leitung der Kommunikation. Susanne Oehler, Michael Buletti und René Zürcher übernahmen wichtige Dossiers im Bereich SBB.

## Treue Mitarbeitende

Christina Jäggi feierte 2023 ihr 20-jähriges Dienstjubiläum. Diese SEV-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter feierten 2024 Dienstjubiläen: Anja Meierhans, Ariane Mose, Katrin Leuenberger (alle 10 Jahre), Regula Pauli, Jean-Pierre Etique und Angelo Stroppini (alle 20 Jahre). 2025 feiern Myriam Allemann, Toni Feuz und Tony Mainolfi ihr 10-jähriges Dienstjubiläum.

## Mit dem SEV schneidest du gut ab!

**Überzeuge drei Kolleginnen oder Kollegen, SEV-Mitglied zu werden, und erhalte ein tolles Geschenk!**

Wenn du zwischen dem 1. Juni und dem 31. August 2025 drei neue Mitglieder für den SEV gewinnen kannst, erhältst du exklusiv das brandneue SEV-Sackmesser (nicht im Shop erhältlich!). Ausserdem bist du automatisch im SEV-Topmitglieder-Gewinnungs-Programm, bei dem du nächstes Jahr ein zusätzliches Geschenk erhältst.

Wenn du eine Kollegin oder einen Kollegen gewonnen hast, stelle sicher, dass das neue Mitglied beim Anmeldeformular deine Mitglied-Nummer angibt. Danke für dein Engagement!



## DIGITALISIERUNG

# Der öV im Wandel: Nur mit dem Personal!

**Chantal Fischer.** Die Digitalisierung prägt die Arbeitswelt massgeblich, und damit auch die Branche des öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrsunternehmen wollen mit dem Einsatz digitaler Technologien an Effizienz gewinnen und den öV fit für die Zukunft machen. Die Digitalisierung bringt aber aus gewerkschaftlicher Sicht grosse Herausforderungen für das Personal mit. SEV-Vizepräsident Patrick Kummer nimmt dazu Stellung.

## Patrick, wie wird sich der technologische Wandel in Zukunft auf den öV auswirken?

Bis anhin ging die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs eher in kleinen Schritten vorwärts. Züge wurden zwar schneller und effizienter – trotzdem ist ein Zug noch immer ein Zug, und das Verkehrssystem ist mehr oder weniger noch immer dasselbe wie vor zehn Jahren. In Zukunft werden die Veränderungen durch Digitalisierung und künstliche Intelligenz (KI) aber einschneidender und rasanter sein. Die gewerkschaftliche Herausforderung ist es sicherzustellen, dass die Mitarbeitenden von der Digitalisie-

rung und neuen Technologien profitieren und mitgenommen werden auf diesem Weg. Der SEV stellt in allen seinen Dossiers sicher, dass Gewerkschaftssekretärinnen und -sekretäre über Vorhaben seitens der Unternehmungen informiert sind und diese, wenn nötig, begleiten können.

## Hast du dafür konkrete Beispiele?

Bei der SBB wurde bekanntlich im Zuge der GAV-Verhandlungen 2018 der paritätisch zusammengesetzte Digitalisierungsfonds (kurz: Digifonds) gegründet, in dem ich als Vizepräsident mitwirken darf. Die rasanten Veränderungen, die KI mitbringt, zeigen, dass es diesen Fonds auch heute noch braucht, um die Auswirkungen von solchen neuen Technologien sozialpartnerschaftlich zu analysieren. Angestossen durch den Digifonds hat der SEV 2023 eine Vereinbarung respektive einen Ethik-Kodex mit der SBB ausgearbeitet. Dieser setzt Leitplanken und Grundsätze zum Schutz der Privatsphäre der Mitarbeitenden im Umgang mit neuen Technologien. Er dient als verbindlicher Rahmen,

damit Technologien, die auf moderner Algorithmen basieren, umsichtig eingesetzt werden.

Ein anderes Beispiel aus dem Digifonds ist das 2021 lancierte Coachingnetzwerk – eine Plattform, auf der Mitarbeitende der SBB ihre Erfahrungen mit Digitalisierungsprojekten austauschen, persönliche Anliegen deponieren und bei Bedarf kostenlose individuelle Coachings buchen konnten. Das Pilotprojekt lief bis Ende 2023.

## Was ist dem SEV wichtig für die Zukunft?

Der SEV setzt sich auch weiterhin dafür ein, dass die Digitalisierung und KI nicht zu einem Abbau von Arbeitsplätzen führen, sondern der Unterstützung der Mitarbeitenden dienen. In Zusammenarbeit mit den Betrieben – wie eben über den Ethik-Kodex mit der SBB – wird darauf geachtet, dass KI transparent, nachvollziehbar und fair eingesetzt wird. Der SEV fordert zudem, dass Mitarbeitende frühzeitig einbezogen werden, wenn es um die Auswirkungen von Digitalisierung und KI auf ihre jeweiligen Berufsbilder geht.



MIGRATIONSKOMMISSION

# Menschen mit Migrationshintergrund stärken

**Chantal Fischer.** Seit dem 1. April 2024 betreut Besa Mahmuti die Migrationskommission des SEV. Die Bernerin mit kosovarischen Wurzeln kennt aus eigener Erfahrung die Herausforderungen, mit denen Menschen mit Migrationshintergrund in der Arbeitswelt und darüber hinaus konfrontiert sind. Die Gewerkschaften sind gefordert.

**Besa, rund ein Drittel aller Angestellten im öV hat einen Migrationshintergrund. Was bedeutet das für die Arbeit des SEV?**

Kolleg:innen mit Migrationshintergrund benötigen oft gezielte Unterstützung, um Zugang zu wichtigen Informationen und Ressourcen zu erhalten, sowohl arbeitsrechtlich als auch sozial.



EVA SCHMID

Der SEV hat in den letzten Jahren viel erreicht; der Dialog wurde intensiviert und neue Wege zur Unterstützung und Einbindung von Kolleg:innen mit Migrationshintergrund gefunden. Künftig möchten wir verstärkt mit den Gemeinden zusammenarbeiten, um unseren Mitgliedern auch im Zusammenhang mit der Migrationspolitik mehr helfen zu können. In naher Zukunft sind Workshops mit der Stadt Bern geplant, wo wir als Migrationskommission zu verschiedenen Themen informiert werden (Aufenthaltsbewilligung, Einbürgerung, Diplomanerkennung).

Menschen mit Migrationshintergrund haben aufgrund der Sprachbarriere oft weniger Zugang zu wichtigen Informationen über ihre Rechte und Möglichkeiten und sind dadurch öfters prekären Anstellungsbedingungen

ausgesetzt. Wir müssen weiterhin sicherstellen, dass wir diesbezüglich wachsam und mit den Arbeitgebern im Austausch bleiben. Leider bestehen auch heute noch Ausgrenzung und Rassismus, trotz vieler Bemühungen. Unsere Arbeit ist also noch längst nicht getan.

**Welche Hürden muss der SEV überwinden, um Menschen mit Migrationshintergrund noch besser ansprechen zu können?**

Eine grosse Schwierigkeit stellt die Sprachbarriere dar: Viele Kolleg:innen mit Migrationshintergrund sprechen möglicherweise nicht fließend Deutsch, Französisch oder Italienisch, was die Kommunikation erschwert. Mehrsprachige Informations- und Unterstützungsangebote sind also in Zukunft nötig. Unterschiedliche kulturelle Hintergründe können ausserdem zu Missverständnissen und Integrationsproblemen führen. Der SEV sollte deshalb interkulturelle Trainings und Sensibilisierungsmassnahmen für alle Mitglieder anbieten. Damit können Vorurteile abgebaut und ein sensibilisiertes Arbeitsumfeld geschaffen werden. Der Aufbau von Netzwerken ist entscheidend, um Menschen mit Migrationshintergrund zu stärken. Der SEV könnte in diesem Sinne durchaus eine Plattform für den Austausch und die Vernetzung schaffen.

**Wie können Kolleg:innen mit Migrationshintergrund aktiv an der Gewerkschaftsarbeit teilhaben und ihre Anliegen einbringen?**

Die Mitbestimmung von Kolleg:innen mit Migrationshintergrund ist für den SEV von zentraler Bedeutung. Unsere Migrationskommission bietet eine Plattform, auf der sie ihre Anliegen direkt einbringen und an Entscheidungsprozessen teilnehmen können. Darüber hinaus fördert der SEV ihre Beteiligung in Sektionen und Unterverbänden, um sicherzustellen, dass ihre Perspektiven in allen Gremien vertreten sind. Wir unterstützen sie auch bei der Wahl geeigneter Weiterbildungsangebote, wie Sprachkursen oder anderen integrativen Massnahmen, um ihre aktive Teilnahme zu erleichtern. Durch diese Massnahmen stärken wir nicht nur ihre Position innerhalb der Gewerkschaft, sondern fördern auch eine inklusive und vielfältige Gewerkschaftskultur.

JUGENDKOMMISSION

# Eine Gruppe mit viel Drive

**Michael Spahr.** Am 15. August 2023 übernahm Stefanie Fürst die Verantwortung für die Jugendkommission von Patrick Schweizer. Die Jugendkommission vertritt die Interessen der SEV-Mitglieder unter 30.

**Stefanie, was hat die SEV-Jugend bewegt?**

Wir mussten neue Mitglieder gewinnen, die sich in der Jugendkommission engagieren wollen. Viele Ehemalige hatten wegen des Alters aufgehört. Zusammen haben wir Ziele definiert, neue Programme entwickelt und eine Umfrage bei U30-Mitgliedern gemacht, um zu wissen, was die Bedürfnisse der Jugend im SEV sind. Gegenwärtig herrscht viel Drive! Auch international sind wir aktiv: Wir besuchten zwei Kongresse und waren im Mai auf einem ETF-Seminar in Èze-sur-Mer.

**Was beschäftigt die SEV-Jugend aktuell?**

Zentrale Themen sind Gewalt gegen das Personal und was man dagegen tun kann. Auch die Balance zwischen Berufs- und Privatleben sowie die Arbeitssicherheit sind wichtig.



LARS BENNINGER

**Wie geht es nach dem Kongress weiter?**

Wir wollen wachsen, stärker mit Sektionen und Unterverbänden kooperieren und ein Jugendkonzept umsetzen. Ein Höhepunkt soll in den nächsten Jahren eine nationale Jugendkonferenz werden. Zudem wollen wir den Generationendialog fördern und lokale Jugendgruppen aufbauen.

FRAUENKOMMISSION

# «Gleichstellung ist ein Prozess, kein Zustand»



MICHAEL SPAHR

Die SEV Frauen anlässlich des feministischen Streiks im Jahr 2023.

**Eva Schmid.** Seit dem 1. September 2024 ist Sibylle Lustenberger als Gewerkschaftssekretärin für die SEV-Frauen und als Gleichstellungsbeauftragte des SEV tätig. Anlässlich des 40-Jahre-Jubiläums der SEV-Frauenkommission spricht die Sozialanthropologin über strukturelle Hürden, sexualisierte Gewalt und was es braucht, damit Gleichstellung im öffentlichen Verkehr kein Lippenbekenntnis bleibt.

**Sibylle, die SEV-Frauenkommission feiert ihr 40-jähriges Bestehen. Wie steht es um die Frauen im ÖV-Sektor?**

Die SEV-Frauenkommission besteht seit 1985 und wurde von Mitgliedern aufgebaut, die Missstände nicht länger hinnehmen wollten – fehlende Frauenuniformen, Umkleieräume, kein Zugang zu bestimmten Berufen etc. Vieles wurde seither erreicht, z. B. der Mutterschaftsurlaub und die Schaffung von Gleichstellungsstellen bei Unternehmen. Gleichstellung ist aber kein Zustand, sondern ein Prozess. Ohne kontinuierlichen Druck geraten viele Anliegen wieder in den Hintergrund.

Der Frauenanteil im öV liegt in der Schweiz aktuell bei rund 20 %. Damit stehen wir ähnlich da wie unsere Nachbarländer. Die grosse Frage lautet: Wie können wir mehr Frauen für diesen Sektor gewinnen und sie langfristig halten? Ein Beispiel dafür ist das EU-Projekt «Women in Rail». Die Schweiz ist mit SBB, BLS und dem SEV daran beteiligt. Ziel des Projekts ist es, über neun Handlungsfelder den Frauenanteil im Bahnsektor zu erhöhen. In der Schweiz entstand ein regelmässiger Austausch zwischen den Sozialpartner:innen, auch mit der SEV-Frauenkommission. Bei unseren Kommissionsmitgliedern bleibt jedoch das Gefühl, dass viele Massnahmen die Frauen draussen im Betrieb nicht erreichen. Sie werden von und für Leute entwickelt, die im Büro arbeiten. Lokführerinnen, Rangierinnen oder Zugbegleiterinnen werden damit kaum angesprochen.

**Es gibt also noch viel zu tun...**

Nach wie vor ist Lohnungleichheit ein Top-Thema. Die Frauenkommission bringt am diesjährigen Kongress einen Antrag ein, um ausserberufliche Kompetenzen – etwa aus Familien- oder Care-Arbeit – bei der Lohneinstufung anzurechnen. Besonders betroffen sind Frauen, deren Berufsverläufe oft weniger linear sind. Mit dem SEV-Lohnteam arbeiten wir an konkreten Forderungen, die auf diesem Ansatz aufbauen. Viele der Themen, die wir heute in der Frauenkommission behandeln – bessere Teilzeitmodelle, Vereinbarkeit, sanitäre Infrastrukturen –, betreffen längst nicht mehr nur Frauen. Die Frauenkommission bleibt aber wichtig, um diesen Anliegen Gewicht zu verleihen. Sie ist ein Katalysator sowohl innerhalb als auch ausserhalb des SEV.

Ein leider immer noch aktuelles Thema ist Gewalt gegen Frauen. Schon meine Vorgänge-

rin Lucie Waser hat sich hier stark engagiert, das Thema stets sichtbar gemacht. Eine aktuelle Studie im Auftrag des Eidgenössischen Gleichstellungsbüros und des Seco bestätigt: Frauen im Transport- und Informationssektor sind überproportional von sexualisierter Gewalt betroffen. Die meisten Übergriffe passieren auf gleicher Hierarchiestufe, gefolgt von Vorgesetzten und Kundschaft. Gewalt gegen Frauen im öV hat oft eine sexualisierte Komponente, was nicht heisst, dass nicht auch Männer Opfer werden können. Deshalb fordern wir von den Unternehmen, dass sie Vorfälle differenziert erfassen – und spezifische Massnahmen für besonders verletzte Gruppen erarbeiten. Auch der SEV ist hier aktiv: Gemeinsam mit Präsident Matthias Hartwich haben wir ein Papier für den Kongress vorbereitet, das «Null Toleranz gegenüber sexueller Gewalt» an SEV-Anlässen fordert. Dazu gehören auch Ansprechpersonen, die vor Ort präsent sein werden.

**Wie gewinnen wir mehr Frauen für gewerkschaftliches Engagement in einem traditionell männlich geprägten Umfeld?**

Es bringt wenig, mehr Frauen als Mitglieder zu gewinnen, ohne gleichzeitig Strukturen zu schaffen, in denen sie sich wiederfinden. Gewerkschaften müssen sich mit den Themen beschäftigen, die Frauen betreffen. Ein Grossteil der Frauen sieht sich als Arbeiterinnen mit den gleichen Anliegen wie ihre Kollegen: gute Löhne, kein Personalabbau etc.

Wir versuchen auf mehreren Ebenen, Frauen für das gewerkschaftliche Engagement zu gewinnen und ihnen Raum zu geben: mit Kampagnen, Netzwerktreffen und Bildungstagen. Im SEV kann ich kreativ sein, neue Ideen und Formate entwickeln. Das schätze ich enorm. Hier spüre ich auch die Unterstützung der Geschäftsleitung und das Interesse der Kolleg:innen, z. B. mit Blick auf eine engere kommissionenübergreifende Zusammenarbeit.

An der Jubiläumstagung der SEV-Frauentagung vom 28. November werden wir von Pionierinnen hören, was sie erlebt haben und mit welchen Mitteln sie konkrete Verbesserungen erreichen konnten.



MICHAEL SPAHR

Sibylle Lustenberger.

VERKEHRSPOLITIK AM SEV-KONGRESS

# Fragen an Simon Burgunder

Fragen: Markus Fischer  
simon.burgunder@sev-online.ch

**Simon Burgunder ist Koordinator Politik im SEV. Wir haben ihn gefragt, inwiefern Verkehrspolitik am Kongress zur Sprache kommt und welche verkehrspolitischen Entscheide im Land anstehen.**

**Unter welchen Programmpunkten befasst sich der Kongress 2025 mit verkehrspolitischen Themen?**

**Simon Burgunder:** Verkehrspolitisch wird's auf jeden Fall beim Auftritt von Bundesrat Rösti und dem anschliessenden Podium zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen mit BAV-Direktorin Christa Hostettler, dem Präsidenten der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Philipp Kutter und mit Ursula Zybach, Präsidentin der Subkommission der Finanzkommission des Nationalrats, die für den öffentlichen Verkehr (öV) zuständig ist. Ebenfalls teilnehmen werden Brenda Tuosto, Gemeinderätin von Yverdon und Vizepräsidentin



MICHAEL SPAHR

tin der Lobbyorganisation Oustrail, Bruno Storni, Präsident der VCS-Sektion Tessin und Güterverkehrsexperte sowie – nicht zu vergessen – unser Präsident Matthias Hartwich. Damit ist es uns gelungen, ein spannendes Podium mit viel Fachwissen zusammenzustellen. Ich erwarte ein interessantes, abwechslungsreiches und unterhaltsames Gespräch.

Dann wird am Kongress das Positionspapier Verkehrspolitik vorgestellt und hoffentlich verabschiedet. Ausserdem gibt es mehrere penden-te Kongressanträge zu verkehrspolitischen Themen wie zur Mindestwirtschaftlichkeit von Linien des regionalen Personenverkehrs (RPV) oder zur Frage, wie dem Personalmangel im öV mit politischen Massnahmen begegnet werden könnte. Um Verkehrspolitik im weiteren Sinn geht es auch im Positionspapier zu Digitalisierung und Automatisierung und am Podium zu Aggressionen gegen das Personal.

**Worin unterscheidet sich das neue Positionspapier Verkehrspolitik von jenem vom letzten Kongress im Oktober 2022?**

Inhaltlich ist die Frage der Gleichstellung stärker gewichtet und nun in einem eigenen Abschnitt formuliert. Ausserdem enthält das Papier neu Abschnitte zu den aktuellen Themen Gratis-öV, 24-Stunden-öV und den bilateralen Beziehungen zu Europa. Ansonsten sind die Änderungen eher formaler und sprachlicher Natur. Das Papier ist in die vier Bereiche öV als Teil der Klimawende, öV als Service public, «im öV braucht es gute Arbeitsbedingungen» und Europa gegliedert. Sprachlich sind die Positionen klarer, kürzer und auch pointierter formuliert. An den grundsätzlichen Positionen halten wir aber nach wie vor fest: Es braucht eine nachhaltige und ausreichende Finanzierung, keine Ausschreibungen und keinen Wettbewerb, und der öV ist die nachhaltige und klimafreundliche Mobilität. Daran wurde nichts geändert!

**Was sind für den SEV aktuell die wichtigsten verkehrspolitischen Entscheidungen, die in der Schweiz anstehen?**

Zurzeit geht es sicher darum, die finanzpolitischen Angriffe auf den öV abzuwehren. Stichworte sind hier: Verpflichtungskredit RPV 2026 bis 2028, Entlastungspaket 2027 und Verkehr '45. Alle drei Geschäfte werden wohl noch in diesem Jahr oder dann sicher Anfang 2026

ins Parlament kommen. Der SEV verlangt, dass der RPV ausreichend finanziert wird. Deshalb haben wir in der Vernehmlassung eine Erhöhung des Verpflichtungskredits um 350 Millionen Franken gefordert. Für uns ist klar, es gibt keinen Spielraum für Effizienzsteigerungen. Stehen weniger Mittel für den RPV zur Verfügung, muss entweder das Angebot abgebaut oder beim Personal gespart werden. Beides lehnt der SEV entschieden ab.

Im Entlastungspaket 27 sind weitere Sparmassnahmen im RPV vorgesehen. So sollen die Abgeltungen noch einmal um 5 % gesenkt werden. Die befristeten Anschubfinanzierungen für den internationalen Schienenpersonenverkehr und die Umstellung auf klimafreundliche Antriebe bei Bussen und Schiffen sollen wieder gestrichen werden. Ebenfalls soll weniger Geld in die Fonds für Bahninfrastruktur, Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr fliessen. Damit wird der Ausbau des öV infrage gestellt.

Wichtig sind sicherlich auch die Entwicklungen im Schienengüterverkehr. Wie wird der Güterverkehr per Bahn und Schiff nun genau gefördert? Oder wie geht es nun weiter in der Verlagerungspolitik nach dem überraschend abrupten Ende der Rollenden Landstrasse? Wie kann der Schienengüterverkehr wieder gestärkt werden?

Schliesslich wird uns auch Europa in den nächsten Jahren beschäftigen. Hier bleibt abzuwarten, was denn nun eigentlich im Detail vereinbart worden ist und inwieweit es gelingt, in Gesprächen mit dem BAV Massnahmen zu treffen, um die Arbeitsbedingungen in der Schweiz zu schützen.

**Weitere wichtige verkehrspolitische Themen aus SEV-Sicht?**

Weiterhin aufmerksam zu beobachten ist die anhaltende Reform des RPV. Wie werden sich die Einführung eines nationalen Benchmarks und die Anwendung von Zielvereinbarungen im bestellten Verkehr auswirken?

SBB CARGO

# Stellenabbau gefährdet Know-how

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Am 20. Mai hat SBB Cargo die Mitarbeitenden über einen weiteren Stellenabbau informiert. Der SEV will dazu endlich einen seriösen Businessplan sehen. «Oberste Priorität hat jetzt ein anständiger und sorgfältiger Umgang mit allen Mitarbeitenden, und dass für alle passende Lösungen für eine sichere berufliche Zukunft gefunden werden», betont der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Entscheidend sind auch Zukunftsperspektiven für den Güterverkehr.»**

Zum Verständnis des neuesten Abbaus zuerst ein Blick zurück: Im Dezember legte SBB Cargo den Sozialpartnern eine erste Abbaubranche zur Konsultation vor mit der Begründung, dass die Wirtschaftsschwäche zu einem Verkehrsrückgang führte. Darum sollten 81,6 Vollzeitstellen (FTE) bis Ende 2025 wegfallen. Davon wurden aber 27 im Tessin nach Intervention des SEV gleich wieder ausgeklammert zwecks vertiefter Analyse. Somit betraf die im März kommunizierte erste Hiobsbotschaft noch 54,6 FTE, davon 38,8 in der Produktion an diversen Standorten, 11,8 im Vertrieb in Olten und 4 im Bereich Finanzen in Olten.

Der SEV betonte schon damals, dass Cargo bei einer allgemeinen wirtschaftlichen Erholung genug Leute haben muss, um den wieder zu-

nehmenden Verkehr fahren zu können.

Am 27. März informierte SBB Cargo die Sozialpartner über den Abbau von 72 weiteren FTE in der Produktion, davon 48,9 FTE im Tessin (Leitfadenverfahren II), also 22 mehr als vorher angedacht, sowie 23,1 FTE in der übrigen Schweiz (Leitfadenverfahren III). Als Gründe nannte die Leitung ihren strategischen Entscheid, ab 2026 keine Transitzüge mehr für DB Cargo zu fahren, und weitere Verkehrsverluste wegen der Wirtschaftsflaute. SBB Cargo legt acht Terminals für den kombinierten Verkehr still.

**Irreversibler Personalabbau ohne Businessplan?**

Der SEV nahm am 29. April Stellung und forderte einen Stopp der Umsetzung, bis ein Businessplan vorgelegt wird, der aufzeigt, wie SBB Cargo nach diesem Abbau erfolgreicher produzieren will. «Die geplante Reduktion und Vereinfachung des Angebots führt mittelfristig kaum zu wirtschaftlichem Erfolg, noch kann so die zwingend erforderliche Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene gelingen», warnt Philipp Hadorn. «Um seriös beurteilen zu können, ob der Abbau wenigstens dazu beiträgt, dass es später besser kommen könnte, möchten wir endlich einmal eine Strategie mit konkreten Annahmen und Berechnungsgrundlagen sehen.»

Der SEV befürchtet, dass nach dem Abbau zahlreicher Fachleute mit wertvollem Know-how bei SBB Cargo

in Kürze die Produktion nicht mehr richtig funktionieren wird. Darum regte er an, Mitarbeitende mit zu wenig Einsatzmöglichkeiten vorübergehend an andere Unternehmen auszu-leihen, vor allem innerhalb des SBB-Konzerns. Doch die Leitung legte in ihrer Antwort vom 6. Mai erneut keinen Businessplan vor und lehnte alle SEV-Forderungen ab. Darunter waren mehrere personalfreundliche Lösungen, die über die GAV-Bestimmungen hinausgingen. Die Cargo-Leitung stellte klar, dass der GAV massgeblich sei.

**Wertvoller Schutz im GAV**

In der Tat enthält der Gesamtarbeitsvertrag von SBB Cargo bereits griffige Auflagen bei Stellenabbau:

- Kündigungsschutz nach vier Dienstjahren und ab Alter 58 für alle;
- SBB Cargo muss Mitarbeitenden bei Stellenverlust zumutbare Stellen anbieten;
- die aktuellen Löhne sind durch eine befristete Besitzstandsgarantie gesichert.

Es gilt nun mit Argusaugen darauf zu schauen, dass alle GAV-Vorgaben eingehalten werden. Falls Kolleg:innen den Eindruck haben, dass GAV-Pflichten nicht erfüllt werden, sollten sie den SEV umgehend kontaktieren, damit er intervenieren kann. Beispielsweise falls sie unter Druck gesetzt würden, Dinge anzunehmen, die sie nicht annehmen müssen. Der SEV steht seinen Mitgliedern auch für Beratungen und Begleitungen zu den anstehenden schwierigen Ge-

sprächen über ihre berufliche Zukunft zur Verfügung.

**Wie geht es weiter mit SBB Cargo?**

Es geht nicht alles unter! Aber SBB Cargo wird einmal mehr redimensioniert, wie es viele Mitarbeitende schon mehrfach erlebt haben – und zwar massiv. Schlag auf Schlag sollen weitere Abbaubranchen folgen, denn die Leitung beabsichtigt, im Rahmen der Reorganisation «G-enesis» bis 2030 einen Fünftel der Belegschaft abzubauen, gegenüber den rund 2120 Vollzeitstellen Ende 2024.

Damit verbunden ist insbesondere ein weiterer Abbau beim Einzelwagenladungsverkehr mit dem Ziel, nach einer vorübergehenden Phase der Unterstützung durch den Bund Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen – auch

wenn dies wenig realistisch ist, solange die Rahmenbedingungen für die Bahn im Konkurrenzkampf mit der Strasse so ungünstig bleiben wie bisher. Der SEV wird weiter dafür kämpfen, dass die Politik ein Einsehen hat und unbefristete Abgeltungen für den Einzelwagenladungsverkehr spricht, um eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zu verhindern. Denn zusätzliche Staus und noch mehr Lärm und Abgase von Lastwagen dienen niemandem.

Sicher ist: SBB Cargo wird weiter Fachkräfte brauchen. Es gibt Hinweise, dass sich der neue Produktionsleiter auch schon Sorgen macht, dass nach dem Abbau Leute mit dem nötigen Know-how fehlen werden. Es gilt endlich die richtigen Schlüsse daraus zu ziehen!



MICHAEL SPAHR

SBB Cargo legt acht Terminals für kombinierten Verkehr still, u. a. in Renens.



AGGRESSIONEN

# Kolleginnen erzählen

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Als Teil der SEV-Kampagne zur Sensibilisierung für die seit Jahren allzu häufigen Aggressionen gegen Verkehrsangestellte berichten Mitglieder in der SEV-Zeitung, wie sie Übergriffe erlebt haben. In diesem ersten Artikel kommen zwei Zugbegleiterinnen zu Wort.

Monika (Name geändert) wurde vor acht Jahren verbal massiv angegriffen: Als sich ihr IR an einem Nachmittagsbahnhof nähert, geht sie durch ein Abteil Richtung Tür, da kommt ein Kunde (ca. 35–40-jährig), der bei der Kontrolle unauffällig geblieben war, plötzlich auf sie zu, betitelt sie mit allerlei Schimpfwörtern und spuckt sie an. Zum Glück trifft er «nur» den Schal. Sie verlangt von ihm einen Ausweis. Er flieht aus dem Zug. Monika fertigt den Zug ab, steigt ein, informiert den zweiten Kundenbegleiter über den Vorfall und wäscht

sich in der Zugtoilette. Rund 15 Minuten später am Endbahnhof kümmert sich der Kollege um sie und empfiehlt ihr heimzugehen statt noch 20 Minuten Kundenlenkung zu machen. Sie ist froh, in der Garderobe duschen zu können, und macht eine ESQ-Meldung. Der Vorgesetzte meldet sich noch am gleichen Tag und erstattet Anzeige bei der Polizei. Der Täter, der wohl eine Substanz intus hatte, wird zwar nicht gefunden, aber ansonsten ist Monika mit der Behandlung ihres «Falls» zufrieden. Schon am nächsten Tag arbeitet sie wieder, schaut aber zwei Monate lang im Zug öfters über die Schulter, ob ihr jemand folgt, vor allem zwischen den Wagen.

Drei Jahre später, nach dem Wechsel von der SBB zu einer anderen Bahn, kontrolliert Monika an einem heiterhellen Nachmittag einen Kunden (ca. 30), der die Schuhe auf dem Sitz und kein Billett hat. Da er laut motzt, weist sie ihn ohne Busse nur höflich zurecht, um eine Eskalation zu vermeiden. Als sie am Endbahnhof

aussteigt, taucht er plötzlich vor ihr auf, hält sie zwischen seinen Händen gegen den Zug gefangen und beschimpft sie. Sie bleibt möglichst ruhig und sieht den vorbeigehenden Teamleiter fix an, um seine Aufmerksamkeit zu erregen. So realisiert er ihre Situation, kommt herbei und ruft die Transportpolizei an, worauf der Kunde flieht. Die TPO kann ihn fassen und fragt Monika, ob sie Anzeige machen wolle. Sie bejaht und bittet um Einvernahme in einem Raum der Bahn, ohne Täter in der Nähe. Der Teamleiter bleibt trotz Feierabend vor Ort und macht mit ihr ein Debriefing. In der Zeit danach arbeitet sie normal weiter, aber zuerst nicht mehr mit der gleichen Selbstsicherheit. Weitere Gespräche mit dem Teamleiter helfen ihr. Sie ist froh, dass der Täter bestraft wurde. Enttäuscht hat sie der höhere Vorgesetzte, der die Anzeige übertrieben fand; doch der Teamleiter hat sie unterstützt. Heute ist sie Zugverkehrsleiterin, hat den Beruf aber nicht wegen der Angriffe gewechselt.

Patrizia (59, Name geändert) ist seit fast zehn Jahren Kundenbegleiterin bei der SBB, als sie im Sommer 2022 an einem Sonntagmorgen bei einer Zugräumung mithilft. Ein WC ist verschlossen. Nach mehreren Minuten kommt endlich ein Mann raus, der wohl Drogen oder Alkohol im Blut hat. Sie will ihm mit der Hand den Weg nach draussen zeigen und touchiert dabei seine Jacke. Da packt er sie und drängt sie auf der Plattform in eine Ecke. Der etwa 35-jährige ist viel grösser und stärker als sie. Mehrmals sagt sie, er solle loslassen, dann schlägt sie ihm die Faust in den Bauch, kommt los und flieht ins Abteil. Er

folgt ihr, doch als sie mit der TPO telefoniert und ihr Kollege dazukommt, beruhigt er sich und lässt sich von Sicherheitsleuten abführen. Sie fährt danach die Tour zum Depotstandort fertig. «Ich wollte vor allem heim und war erzogen worden, Dinge durchzuziehen. Den Servicegang, Durchsagen und Zugabfertigungen konnte ich noch machen, Billettkontrollen aber nicht mehr.» Sie schreibt eine ESQ-Meldung und sagt dem Vorgesetzten, der später anruft, dass sie die drei Arbeitstage bis zu den Ferien leisten könne. Obwohl am nächsten Tag ihr ganzer Körper schmerzt, wohl wegen dem Adrenalin, geht sie arbeiten, macht aber Kontrollen nur zu zweit. Auch nach den zwei Ferienwochen ist sie bei Kontrollen lange nicht mehr gleich sicher wie vorher.

Im Dezember wird sie von einem Kunden ohne Fahrausweis aufs unflätigste beschimpft, weil sie ihm nur für eine einfache Fahrt ein Billett ausstellt statt für eine Retourfahrt. Sie ruft die TPO an, die den etwa 55-jährigen am nächsten Bahnhof abholt. Er wird später für den Angriff zu einer Busse verurteilt.

Auch davon erholt sich Patrizia wieder und trifft im Januar 2023 an einem Samstagmorgen auf einen etwa 40-jährigen ohne Fahrausweis, der aus dem Ausgang kommt. Er fragt frech, wo denn geschrieben stehe, dass im Fernverkehr Billettpflicht gelte, und verweigert die Angabe von Personendaten. Schliesslich zahlt er die 90 Franken per Kreditkarte, doch als sie ihm die Quittung gibt, nähert er sich ihrem Gesicht auf fünf Zentimeter und schielt zum Kunden gegenüber, den sie später als Zeugen notie-

ren darf. Dann verlässt er das Abteil, der Zug hält und er steigt aus. Beim Abfertigen sieht sie ihn plötzlich herbeileiten. Sie flieht in den Zug, schliesst die Tür. Er reisst daran, bringt sie nicht mehr auf und schlägt dagegen. Patrizia zittert am ganzen Leib, fährt die Tour aber noch fertig. Trotz ESQ-Meldung hört sie vom Vorgesetzten nichts, ruft ihn am Sonntag an und informiert ihn, dass sie am Montag nicht arbeiten kann. Sie fühlt sich so schlecht, dass sie zum Arzt geht, der sie für einen Monat krankschreibt. Sie schläft eine ganze Woche und braucht Monate, bis sie wieder ohne Angst Zugfahren kann. Nach etwa drei Monaten beginnt sie wieder zu arbeiten. Die zugewiesene administrative Aufgabe tut ihr gut, daneben geht sie monatlich zum Arzt, macht eine Therapie und bewirbt sich bei der SBB für eine Zweitausbildung. Da sie sich von ihrer Case-Managerin nicht gut unterstützt fühlt, lässt sie sich durch den SEV-Rechtsschutz begleiten. Schliesslich findet sie eine Lehrstelle als Kundenberaterin, aber drei Zugstunden entfernt vom Ort, wo sie mit ihrem Partner lebt. So wird sie Wochenaufenthalterin. Die Lehre gefällt ihr gut und sie ist froh, wieder eine Stelle zu haben.

Dass die Strafverfahren nach der ersten und dritten Aggression eingestellt wurden, kann Patrizia nicht verstehen, denn diese Angriffe haben ihr Leben stark verändert. Die Untersuchungsbehörden hielten diese offenbar für nicht so schlimm, weil sie danach weitergearbeitet hatte. Darum würde sie dies heute nicht mehr tun. Und sie würde aus heutiger Sicht auch früher zum Arzt gehen.



GESUNDHEIT DES BUSPERSONALS

# Langzeitstudie «Trapheac» liefert erste Resultate

Irina Guseva-Canu und Florent Blanc, Unisanté  
zeitung@sev-online.ch

Schon 2010 und 2018 hat der SEV Umfragen zur Gesundheit des Buspersonals durchgeführt. 2022 folgte eine gewerkschaftsübergreifende Umfrage durch Forschende von Unisanté und Universität Lausanne. Seit 2024 läuft nun die Kohortenstudie «Trapheac», um die Entwicklung der berufsbedingten Gesundheitsrisiken für Busfahrende in der Schweiz genauer zu analysieren. Jetzt liegen erste Resultate vor.

Trapheac ist ein nationales Forschungsprojekt zu den Zusammenhängen zwischen den Arbeitsbedingungen und der Gesundheit von Busfahrer:innen. Das Projekt wird von Unisanté und der Universität Lausanne gestützt auf ein grosses Partnernetz\* durchgeführt. Wissenschaftliche Unabhängigkeit und absoluter Datenschutz für die Umfrageteilnehmenden sind garantiert. Trapheac ist ein englisches Akronym für Transport Personnel Health Cohort Study, bedeutet also zu deutsch Kohortenstudie zur Gesundheit des Verkehrspersonals.

Es handelt sich um eine sogenannte Langzeitstudie, die über mehrere Jahre eine grosse Zahl von Busfahrer:innen beobachtet. Nach einer ersten generellen Bestandaufnahme gibt es jährlich eine Nachbefragung. Ziel ist

nicht nur, den Einfluss verschiedener Berufsfaktoren auf Gesundheit und Arbeitsbedingungen zu erfassen, sondern auch deren Entwicklung über einen Zeitraum hinweg zu verfolgen, was mit einer punktuellen Befragung nicht möglich ist.

Nun liegen erste Resultate vor. Sie beruhen auf über 600 Antworten, die vor einem Jahr mit dem ersten Fragebogen von Trapheac erfasst worden sind.

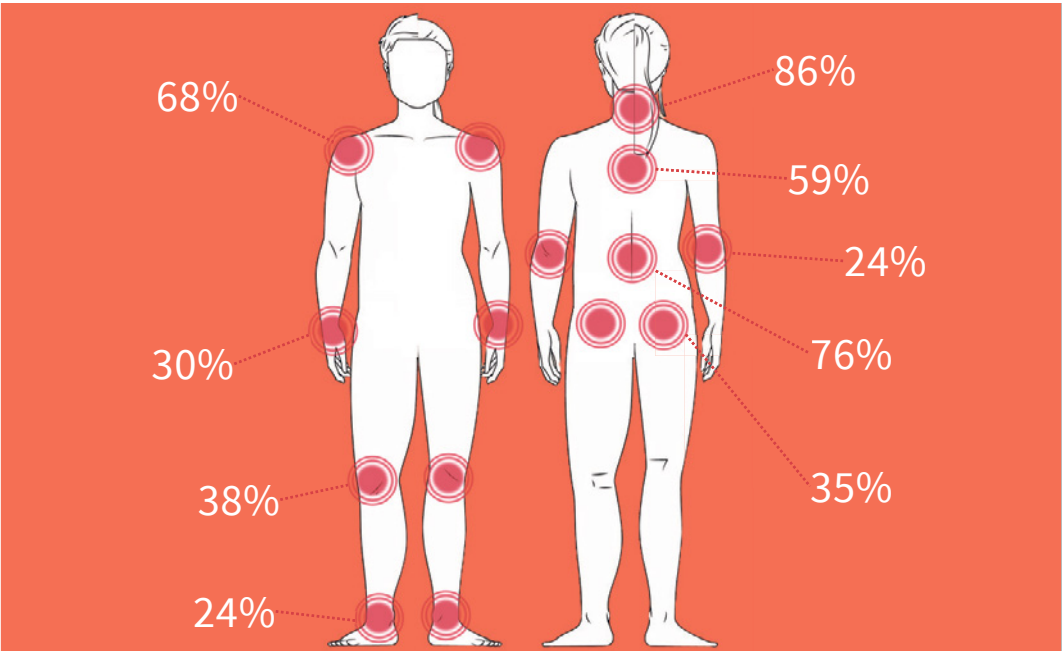
Ergonomische Belastungen

Bezüglich der Ergonomie der Chauffeurplätze zeigen sich Verbesserungen gegenüber den 80er-Jahren, die auf technische Fortschritte und verschiedene eingeführte Normen zurückzuführen sind. Allerdings stagniert dieser Trend seit rund 10 Jahren, und die Belastungswerte pendeln bei 60 von 100 Punkten (100 = bestmögliche Ergonomie).

Die Lärmbelastung hingegen hat in den letzten 20 Jahren stark abgenommen. Heute fahren keine Busse mehr, die den vorgeschriebenen Schwellenwert von 85 dB(A) überschreiten.

Arbeitsorganisation

Einsatzbedingte Belastungen, womit vorab Dienstschichten von über 10 Stunden, Wochenendarbeit und der eingeschränkte Zugang zu Toiletten gemeint sind, kommen nach wie vor häufig vor. Nur gerade 30% der im Jahr 2024



Örtliche Verteilung der Muskel-Skelett-Beschwerden. Die Zahlen basieren auf 419 Antworten.

Befragten gaben an, keine Dienstschichten über 10 Stunden zu haben. Mehr als 20% arbeiten zweimal pro Woche über 10 Stunden. Beinahe 70% haben in den vier Wochen vor der Befragung an einem ganzen Wochenende gearbeitet.

Aggressionen

Die Kontakte mit Passagieren und anderen Verkehrsteilnehmenden sind ein wesentlicher Stressfaktor. Über 40% der Befragten gaben an, täglich mindestens einmal Angst vor einem Unfall oder einer Aggression zu haben.

Physische Gesundheit

Sind Belastungen zu stark und zu langanhaltend, kann von gesundheitlichen Beeinträchtigungen ausgegangen werden. Die häufigsten Krankheiten der Busfahrenden sind die folgenden: 1. Allergien wie Heuschnupfen (21% der Befragten), 2. Bluthochdruck (20%), 3. Reflux und Magenübersäuerung (19%), 4. Diskushernie (19%), 5. Arthritis (15%), 6. Innenohrbeschwerden (14%).

Wie in den vorangegangenen Umfragen zeigte sich erneut, dass Busfahrer:innen besonders an Muskel-Skelett-Beschwerden leiden. Auch wenn diese an verschiedenen Orten im Körper auftreten, konzentrieren sie sich doch im Rücken-, Schulter- und Halsbereich (siehe Grafik).

Mentale Gesundheit

Ein Drittel der Antwortenden erfahren starken Stress im Zusammenhang mit der Arbeit. Stress hat bekanntlich einen stark negativen Einfluss auf die Schlafqualität. Die Hälfte der Befragten leiden an Schlafstörungen, insbesondere Schlaflosigkeit. Dies verunmöglicht eine gute Erholung und kann weitere physische und mentale Beeinträchtigungen nach sich ziehen.

Gemäss der neuen Studie sind 15% der Befragten einem erhöhten und 20% einem mässigen Burnout-Risiko ausgesetzt. Die vertiefte Analyse zeigt, dass dieses Risiko pro zusätzliche Dienstschicht über 10 Stunden pro Woche um 4% ansteigt. Und es verdoppelt sich, wenn beruflicher Stress und ein Ungleichgewicht zwischen Anstrengung und Anerkennung dazu kommt. Trotzdem sind die Busfahrer:innen im Ganzen gesehen zufrieden mit ihrer Lebensqualität (65%) und ihrer Gesundheit (65%).

Dies sind nur ein paar Resultate der Studie. Doch sie liefern bereits einige Erkenntnisse, welchen Belastungen Busfahrer:innen im Arbeitsalltag ausgesetzt sind und mit welchen Massnahmen diese reduziert werden können. Und es ist erst ein Anfang. Nehmt also an der Studie teil und erfahrt mehr unter [www.trapheac.ch/de/mitmachen](http://www.trapheac.ch/de/mitmachen)!

\* Partner sind die Gewerkschaften SEV, VPOD, Syndicom, der Verband öffentlicher Verkehr und die Bundesämter für Umwelt, Verkehr, Statistik und Gesundheit.

LINK ZUM RECHT

# Dienstpläne und Datenschutz



**Voller Spannung erwartet man die Dienstpläne und ärgert sich dann allenfalls darüber, dass der gewünschte Freitag nicht eingeplant wurde. Wer in Schichten arbeitet kennt das. Aber dann kontaktiert man ganz unverzagt Kolleg:innen und Kollegen und tauscht Dienste. Das hat ja immer geklappt. Bis jetzt.**

Seit dem 1. September 2023 ist das revidierte Datenschutzgesetz (DSG) in Kraft und sorgt in vielen Bereichen nach wie vor für Verwirrung und unterschiedliche Handhabung bei der Offenlegung von Daten. Also gilt es nun, die Dinge ins richtige Licht zu rücken.

### Datenschutzgesetz DSG

Das DSG diene und dient dem Schutz der persönlichen Daten vor Eingriffen, Offenlegung oder Benützung unzulässiger Art. Im Grundsatz braucht es eine Einwilligung in die Bearbeitung von Daten. Es sind nun aber nicht alle Daten gleichermassen geschützt. Der Schutzbereich umfasst nur die persönlichen Daten. Also alle Daten, die geeignet sind, eine bestimmte Person zu identifizieren. Gemeinhin gehören dazu Namen, Adressen, Telefonnummer, Geburtsdatum oder Mailadressen.

Handelt es sich bei obgenannten Daten um generelle Personendaten, so gibt es noch den besonderen Schutzbereich der besonders schützenswerten Personendaten wie medizinische Angaben, Angaben über die Finanzsituation oder andere Daten, deren Offenlegung zu persönlichen Nachteilen führen kann.

Daten dürfen nur zu vertraglichen oder gesetzlichen Zwecken bearbeitet werden. Sie müssen den Datengebern jederzeit offengelegt und bei Fehlern auch korrigiert werden. Vor allem zur Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten braucht es die explizite Einwilligung der betroffenen Person.

### Der Dienstplan

Der Dienstplan enthält alle notwendigen Angaben über die geplanten Dienste der jeweiligen Person: Name, Personalnummer, Nummer der jeweiligen Dienste mit Anfang- und Endzeit und Nummer der Diensttelefone. Somit handelt es sich hier nicht um besonders schützenswerte Personendaten, und sie können somit ohne explizite Einwilligung durch die Einteiler:innen bearbeitet werden. Diese müssen aus betrieblichen Gründen diese Daten von allen von ihnen einzuteilenden Mitarbeitenden sehen.

Für die Mitarbeitenden in einem Team sind diese Daten auf der einen Seite ihre eigenen Daten und auf der anderen Seite auch betriebliche Daten. Diese sind notwendig, um zu wissen, welchen Dienst man hat, mit wem man arbeitet oder auch mit wem allenfalls Dienste tauschbar wären. Vor diesem Hintergrund betrachtet stellt der Dienstplan keine spezielle Herausforderung dar, was den Datenschutz betrifft, und kann dem Personenkreis, der diese Informationen aus betrieblichen Gründen braucht, auch offengelegt werden.

Einzig die Information von Abwesenheiten aus gesundheitlichen Gründen unterliegt den Regelungen der besonders schützenswerten Daten. Aus betrieblichen Gründen müssen die Kolleginnen und Kollegen nicht wissen, ob Mitarbeitende wegen Gesundheitsproblemen nicht da sind. Es reicht völlig zu wissen, dass eine Abwesenheit besteht.

Es kann also gesagt werden, dass die Daten der Dienstpläne betrieblichen Zwecken dienen und somit auch bearbeitet werden dürfen. Einsehbar sein dürfen dann nur die Daten, die für die jeweilige Arbeit erforderlich sind: für die Einteilenden alle Daten der einzuteilenden Mitarbeitenden und für die Mitarbeitenden alle Daten aus dem Team. Ohne die Information, dass Abwesenheiten gesundheitsbedingt sind, sind Aushang und Einsichtnahme von Dienstplänen vom Datenschutz her zulässig, da sie den betrieblichen Abläufen dienen und dafür vorgesehen und nötig sind.

Auch wenn das revidierte Datenschutzgesetz viel umfassender geworden ist, gibt es keinen Grund, auf die bisherigen Praktiken zu verzichten, insbesondere auch, weil es durchaus erwünscht ist, dass Dienste nicht über die Einteilenden, sondern direkt in Absprache mit den Vorgesetzten abgetauscht werden.

Übernahme des Amtes. Nach den Berichten des Präsidenten, der Kassierin und der GPK folgten die Ehrungen. Zu 40 Jahren SEV konnten wir Benno Leu, Ruedi Baumann und Anton Klösch gratulieren. Danach gab es verschiedene Informationen aus dem ZPV, der Peko, aus KUB3 und dem SEV. Am 3. September findet der Aktionstag des SEV gegen Gewalt auf den Zügen und das Personal statt. Seitens SBB wird ein Projekt gegen Gewalt gestartet. Es läuft ein Sicherheitsprojekt der SBB-Konzernleitung mit Auswertung aus Mitarbeitersicht, Kundensicht und Hotspots. IPP soll auf den Fahrplanwechsel Dezember 2027 eingeführt werden. KOA wird auf den Fahrplanwechsel 2025 auf den IR13 Zürich-St. Gallen-Sargans eingeführt. Der IR13 ist in Sachen Pünktlichkeit gut unterwegs. Vor einiger Zeit erfolgte eine konzernweite anonyme Umfrage über Diskriminierung, Belästigung und Mobbing. Nach der Auswertung besteht Handlungsbedarf. Der Personalbestand in unserer Region ist im grünen Bereich und sieht bis Ende 2026 gut aus.

Weitere Themen waren der Einsatz von Lernenden im 3. Lehrjahr, ZK-Leistungen (nur ein:e Kundenbegleiter:in auf dem Zug), die Funktionstüchtigkeit der Türen, die Rolle der CKB in Zukunft und der WBT 2025. Das Mandat für die BAR-Verhandlungen wurde erteilt, die Verhandlungen beginnen im Mai.

### ZPV SÄNTIS-BODENSEE

## Regionaler Personalbestand im grünen Bereich

**Jürg Zindel.** Präsident Matthias Müller begrüßte zwölf Aktive, zwei Gäste und einen Pensionär zur Hauptversammlung vom 24. April in St. Gallen.

Als neue Aktuarin wurde Bettina Grob gewählt. Herzlichen Dank an Bettina für die



### PERSONALKOMMISSIONEN SBB

## SEV gratuliert Neugewählten

**Markus Fischer / Susanne Oehler (E-Mail: susanne.oehler@sev-online.ch).** Bei den schriftlichen Nachwahlen gewählt sind:

**Personenverkehr, Peko Fläche PP-Produktion:**

- BP-Zugführung Region Mitte/Süd (1 Sitz): Etienne Zanetti (SEV)
- BP-Zugführung Region Ost (1 Sitz): Jan Zweifel (VSLF)

**Konzernbereiche & Immobilien, Peko Fläche Immobilien-Facility Management:**

- IM-FM-Mitte (1 Sitz): Peter Mäder (SEV)

**Cargo, Peko Fläche:**

- Region Mitte (2 Sitze): Lucien Brügger (SEV) und Iwan Blatter (SEV)
- Asset Management (1 Sitz): Frank Grundmann (SEV)

Still gewählt sind:

**Personenverkehr (P):**

*Peko Division P – Produktion & Markt:*

- MP-Markt Support (1 Sitz): bleibt vakant
- PP-UHR (1 Sitz): Hasan Demiral (SEV)
- PP-TPO (1 Sitz): Thomas Bernasconi (SEV)

*Peko Fläche P – Division Markt:*

- MP-Markt VS/VGB Zürich West (1 Sitz): Jasmin Winz (SEV)
- MP-Markt VS/VGB Léman Ost (1 Sitz): Lionel Fournier (SEV)

*Peko Fläche P – Division Produktion:*

- PP-Produktion Kundenbegleitung, BP-KB für die Region Mitte/Süd (1 Sitz): Aleksandra Scheiber (SEV)
- PP-Produktion UHR-SAN (= Serviceanlagen) Reparaturcenter Zürich Altstetten RZA (1 Sitz): Goran Bijelic (SEV)
- PP-Produktion UHR-SAN Genf (1 Sitz): Franck Michelet (SEV)
- PP-Produktion UHR-Werke Yverdon (1 Sitz): Nicolas Goël (SEV)

- PP-Support Bellinzona & Pollegio (1 Sitz): Micaele Birra (SEV)
- PP-Support Produktion SUP (1 Sitz): Zoé Eichenberger (SEV)
- PP-Produktion BP-Cleaning/Rangier Region Ost (1 Sitz reserviert für BP-Cleaning): Dance Handke (SEV)

**Infrastruktur:**

*Peko Division Infrastruktur:*

- I-Support: SQU, I-HR, I-F, I-DET (1 Sitz): André Eggimann (SEV)

*Peko Fläche Infrastruktur:*

- Fahrplan & Betrieb (FUB): Betriebsführung Region Mitte (1 Sitz): bleibt vakant
- FUB: Betriebsführung Region Süd (1 Sitz): Thomas Sulmoni (SEV)
- FUB: Intervention Region West (1 Sitz): Nicolas Turuvani (SEV)
- FUB: Intervention Region Ost (1 Sitz): Ramon Häberlin (SEV)
- Verfügbarkeit und Unterhalt (VU): Überwachung (1 Sitz): Kristiyan Ueney (SEV)
- Einkauf, Supply Chain und Produktion: Baustellensicherheit (1 Sitz): Daniel Merker-Senn (SEV)
- Energie, Finanzen, HR, Sicherheit und Qualität, Supportbereiche (1 Sitz): Martin Justra (SEV)

**Konzernbereiche und Immobilien:**

*Peko Division K&I:*

- Wahlkreis Konzernbereiche (1 Sitz reserviert für IT): Joe Scheidegger (SEV)

**Cargo:**

*Peko Fläche Cargo:*

- Fläche Region West (2 Sitze): Gregory W. Albert Preti (SEV), Bruno Schmid (VSLF)
- Aarepark (1 Sitz): Michèl Leone (SEV)

### AS BERN

## Engagierte Diskussionen

**Mathias Schmid.** Zur Frühjahrsversammlung vom 6. Mai, wieder im Hotel Bern, konnte Präsident Manfred Schaffer rund 50 Mitglieder begrüßen.

David Stampfli, SP-Grossrat des Kantons Bern und Mitglied der Verkehrskommission war als Referent eingeladen. Er ist seit rund 15 Jahren in politischen Ämtern tätig mit Schwerpunkt öV. In einem interessanten Referat zeigte er seine Vorstellungen, wie der öV noch attraktiver werden kann, so z. B. mit Nacht-S-Bahnen, deren Prüfung er in einem Vorstoss an den Regierungsrat fordert, oder mit Gratis-öV für gewisse Anspruchsgruppen. Die engagierte Diskussion mit unseren Mitgliedern zeigte auf, dass neue Angebote zwar attraktiv sein können. Doch auf der anderen Seite dürfen die Fragen betreffend Finanzierung, Substanzerhalt, Belastung des betroffenen Personals und nicht zuletzt die



HANSPETER ROOS

Sicherheit von Personal und Fahrgästen nicht ausser Acht gelassen werden!

Die statutarischen Geschäfte wurden speditiv erledigt und der Vorstand für die neue Amtsperiode bestätigt. Wir konnten wieder zwei neue Vorstandsmitglieder gewinnen: Hanspeter Roos und Dominique Schuler. Stefan Zaugg stellte sich als Ersatzmitglied für die GAV-Konferenz zur Verfügung.

Peter Käppler, Zentralpräsident AS noch bis Ende Juli, informierte ein letztes Mal an unserer Versammlung über die aktuellen Gewerkschaftsthemen. Er betonte einmal mehr die Wichtigkeit der Mitgliedergewinnung. Viele aktive Mitglieder geben uns nicht nur Kraft, sondern sind zudem Türöffner, damit wir bei Mitgliedergewinnungsaktionen in die Büros kommen und auch die neuen Mitarbeitenden für unsere Gewerkschaft abholen können, sodass wir weiter schlagkräftig bleiben!

**René Wolf.** 20 Wander:innen versammelten sich am 7. Mai um 8.50 Uhr zur Fahrt nach Stans. Im «s'Buffet Beck Away» gab es den Startkaffee, bevor wir bei trockenem Wetter von Stans der Engelberger Aa entlang nach Wolfenschiessen wanderten. Im Restaurant Eintracht stiess noch eine Nichtwanderin zu uns. Bei einem guten Mittagessen liessen wir es uns gutgehen. Anschliessend ging es individuell zurück nach Hause.

Dem Organisator Peter Truttmann danken wir bestens für die Organisation.

### PV LUZERN

## An der Engelberger Aa

VPT TPF

# Paula Pythoud löst Fritz ab



Von links: Paula Pythoud, neue Sektionspräsidentin SEV-TPF; Matthias Hartwich, Präsident SEV; Laura Jorand, Vizepräsidentin; Fritz Haenni; Pablo Guarino und Patricia Alcaraz, alter und neue Sektionsbetreuer:in SEV; Joel Goy, Vizepräsident und Vertreter des Bahnpersonals.

**Yves Sancey.** Emotionale Versammlung am 21. Mai in Freiburg: Mehr als 70 Teilnehmende applaudierten Fritz Haenni, der das Präsidium der Sektion VPT-TPF nach zehn Jahren abgibt, davon vier seit der Fusion. Loyalität, Solidarität, Toleranz und Zivilcourage sind ihm wichtige Werte, die sein Handeln stets bestimmt haben. So auch beim Kampf für den neuen GAV, der am 1. Januar 2026 in Kraft treten wird. Ebenfalls verabschiedet wurde Sektionsbetreuer Pablo Guarino, der im SEV neue Funktionen übernimmt (siehe Seite 4). Als Nachfolgerin stellte sich Gewerkschaftssekretärin Patricia Alcaraz vor.

Im öV arbeiten immer mehr Frauen, und so ist es nur logisch, dass mit Paula Pythoud eine Sektionspräsidentin erkoren wurde, und zwar einstimmig. «Zusammen sind wir stark», sagte die Busfahrerin aus dem Depot Bulle, die schon bisher im Vorstand war. Neue Vizeprä-

sidentin ist Laura Jorand vom Depot Freiburg. Sie freut sich darauf, «die Kolleg:innen zu unterstützen». Neue Vertreterin der Kontroll-eur:innen ist Nori Blumenstein. Den abtretenden Vorstandsmitgliedern wurde herzlich applaudiert.

Der neue Vorstand wird besonders die korrekte Anwendung des neuen GAV sicherzustellen haben und als Ansprechpartner der Kolleg:innen wie bisher deren Probleme aufnehmen und weiterleiten. Fritz übergibt den Stab, wird dem neuen Vorstand aber zur Verfügung stehen und weiterkämpfen, z. B. gegen Missbrauch von Untervergaben zu Dumping-zwecken. Dagegen fordert die Sektion Massnahmen in ihrem Kongressantrag (Seite 4). Einstimmig verabschiedete die Versammlung auch eine Resolution, die den SEV beauftragt, einen Weg zu finden, um die abrupte Abschaffung der «Carte blanche» zu kompensieren.

VPT MGB

# Erneuerter Vorstand



Vorstand VPT MGB, gewählt von der GV am 25. April in Ritzingen (Goms). V.l.: Marcel Amstutz, Beisitzer; Norbert Heldner, Vizepräsident; Katharina Rösti, Präsidentin; Nathalie Zähringer, neue Kassierin (folgt auf Thomas Schmid); Helene Bürge, Sekretärin; Georges Chanton, Beisitzer. Hinten: Toni M. Feuz, neuer Sektionsbetreuer. Es fehlt: Eric Russi, Delegierter Pensionierte.

PV BASEL

# Gemütlicher Nachmittag



**Brigitte Christen.** Wie jedes Jahr im Mai genossen gegen 50 Personen einen gemütlichen Nachmittag im Pfarreizentrum L'Esprit in Basel. Herzlich begrüsst wurden wir von Präsident Walti Merz, der Fritz Abt aus Zürich und die Neupensionierten speziell erwähnte. Für musikalische Stimmung sorgte Jürgen aus Schopfheim (Saxo-Key Band). Seine Musik begeisterte und lud zum Mitsingen, Tanzen und Schunkeln ein. Dazwischen wurden wir von Andres Klein in die Pflanzenwelt entführt. Er gab einen Einblick in sein neues Buch zum Thema Mundartnamen von Wildpflanzen im Baselbiet. Kurz vor Vier servierte der Vorstand Kaffee und feine Fruchttörtchen von der Bäckerei Weizenkorn am Dreispitz. Es war ein wunderschöner gemütlicher Nachmittag.

Walti Merz dankte allen Mitwirkenden herzlich. Jürgen verabschiedete sich musikalisch mit «Ciao Amore» und erhielt einen grossen Applaus. Besten Dank an den Vorstand für den tollen Anlass. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen im Mai 2026.

VPT BLS

# Eine feudale Versammlung

**Reto Burger.** Der Vorstand durfte für einmal in feudaler Atmosphäre die versammelten Mitglieder begrüssen. Im herrschaftlichen und bis auf den letzten Stuhl besetzten Assis-sensaal fand die HV 25 in einem angenehmen Rahmen auf dem Schloss Burgdorf statt.

Sektionskassier Daniel Eggenberger prä-senterte einen stabilen Kassenabschluss und ein moderates Budget, was alles einstimmig abgesegnet wurde. Auch das Werbejahr darf sich sehen lassen, mit den Neueintritten konnten wir fast den Bestand halten, dies trotz vieler Pensionierungen bzw. der rund 40 Todesfälle, vorwiegend im hohen Alter. Mit verschiedenen Aktionen werden wir weiterhin intensiv für Neueintritte werben – vor dem lange geplanten Hauptsitzwechsel der BLS am Bollwerk/Genfergasse wohl zum letz-ten Mal am alten Ort. Mindestens so wichtig bleibt der Grundsatz «Mitglieder werben Mit-glieder». Auch durfte der Sektionspräsident wieder gegen die 60 Urkunden für die Jubi-lar:innen unterzeichnen, die jeweiligen Grup-penpräsidenten haben die meisten schon

überreicht oder zugestellt. Ein schönes Zei-chen für die Treue innerhalb unserer Sektion.

Unter «Verschiedenes» mahnte das lang-jährige und aktive Mitglied Walter Holder-egger, dass es zunehmend schwierig werde die Vorstände der Gewerkschaftsverbände zu besetzen. Er motivierte und informierte denn auch die Anwesenden, dass es eine klei-ne aber sinnvolle Arbeit sei, dass die Ge-werkschaftsbünde eine wichtige Vernetzung für unsere Anliegen bilden und viele Forde-rungen meist erst über den politischen Weg auf fruchtbaren Boden stossen. Er selbst unterstützte bis ins fortgeschrittene Alter den Gewerkschaftsbund Berner Oberland aktiv im Vorstand und tritt nun kürzer. Platz für Nachrückende hat es genug.

Ein Schlossball hätte das Budget wohl ge-sprengt, aber als fulminanten Schlusspunkt genossen wir ein hervorragendes Diner. Mit dem renovierten Schloss hat Burgdorf einen sehr gastlichen Mittelpunkt. Turnusgemäss werden wir uns nächstes Jahr im Berner Oberland treffen, voraussichtlich in Thun.

PV BIEL

# Das Emmental ruft...



Zum Wandern gehört ab und zu eine Pause.

**Robert Drewes.** Als Höhepunkt der Wande-rung mit 23 Teilnehmenden wurde zum Mit-tagessen in der Erlebniskäserei Marbach, unserem Zielort, ein Fondue serviert – oder auf Wunsch ein Käsekuchen.

Die Fahrt begann kurz vor 8 Uhr in Biel Richtung Bern nach Langnau i. E., wo wir uns für die Weiterfahrt im Restaurant Pöst-li mit Kaffee und Gipfeli verpflegen konnten. Weiter fuhren wir mit dem Bus via Wiggen zum Startort der Wanderung, Schangnau Grunachen. Die 1½-stündige Wanderung bei angenehmer Temperatur und leichter Bewölkung führte über den Abenteuerpfad «Sagenhaftes Gezwitscher» dem Schonbach

entlang nach Marbach. Nach dem Mittag-essen begab sich ein Teil der Gruppe mit dem öV auf die Heimfahrt. Die Mehrheit wanderte jedoch nochmals 1½ Stunden bis Wiggen. Ein verlorenes Handy sowie eine vermisste rote Jacke wurden schliesslich nach einiger Aufregung gefunden. Mit der Rückkehr nach Biel endete die Frühling-swanderung um 18.30 Uhr. Besten Dank dem Leiterteam Ruth und Peter Habegger in Be-gleitung von Hund Nasko für die perfekte Organisation.

Die nächsten Anlässe sind die Sektions-reise «Broc / Maison Cailler» am 20. August und die Herbstwanderung am 9. Oktober.

PV BUCHS-CHUR

# Frühlings-wanderung



**Toni Maissen.** Am Morgen des 29. April tra-fen sich 25 Sektionsmitglieder zur Frühling-swanderung am Bahnhof Sargans. Von dort ging es mit dem Zug nach Linthal. Nach der Ankunft gab es eine kleine Stärkung mit Kaf-fee und Glarner Pastetli, organisiert vom «Einheimischen» Kurt Neeser.

Die Wanderung startete bei schönstem Wetter und angenehmen Temperaturen durch das Glarnerland. In gemütlicher At-mosphäre wanderten wir rund zwei Stunden der Linth entlang bis nach Leuggelbach. Ein grosser Teil der Gruppe fuhr mit dem Zug weiter, nur ein paar Unermüdliche mar-schierten weiter bis nach Nidfurn, wo sich die Gruppe wieder vereinte. Im gemütlichen Res-taurant Bahnhof von Nidfurn genossen wir ein feines Mittagessen. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Gastgeberfa-milie Fernandez. Nach dem Essen ging es weiter nach Schwanden, unserem Tagesziel. Ein Besuch im Restaurant-Brauerei Adler rundete das Tagesprogramm ab und eine schöne Wanderung endete im Gartenresta-urant bei einem kühlen Getränk.

Ein grosses Dankeschön an alle Teilneh-merinnen und Teilnehmer für den schönen Tag – und besonders für die Organisation!

PV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

SwissPass ab 2026 auch für FVP-Besitzer:innen



**Urs Mächler.** Am 5.Mai konnte Präsident Werner Frei 64 Personen zur Frühlingsversammlung an den wie immer von Liliane schön dekorierten Tischen im reformierten Kirchgemeindehaus von Wülflingen begrüßen. Diesmal mussten wir zum Glück nur von zwei Mitgliedern für immer Abschied nehmen.

Leo Donna und Urs Staub stellten sich als Stimmenzähler zur Verfügung, kamen aber nie richtig zum Einsatz, da die Traktandenliste und das Protokoll der HV einstimmig genehmigt wurden und es nicht zu weiteren Abstimmungen kam.

Rene Bolzen stellte die Sektionsreise auf den Zugerberg und den Zugersee vor und wünschte sich noch die eine oder andere Anmeldung mehr! Für die Sektionsversammlung vom 7. Juli in Schaffhausen konnte eine Vertretung der Pro Senectute für einen Vortrag gewonnen werden.

Endlich ist es soweit, ab 2026 gibt es auch für FVP-Besitzer:innen

den SwissPass. Dieser muss allerdings selber beschafft werden, am besten macht man das am Bahnschalter! Die Aufladung erfolgt dann automatisch, immer dann, wenn die Erneuerung des FVP ansteht. Zusätzlich bekommen dann alle noch einen Personalausweis, da auf dem SwissPass nicht ersichtlich ist, dass man bei der SBB gearbeitet hat.

Die 20 % Ermässigungen im SBB-Restaurant und Bistro gelten für den/die Besitzer:in des FVP und drei Begleitpersonen, allerdings nur, wenn der Vermerk «Personal ausweis SBB/Pensionierte SBB» aufgedruckt ist.

Das war «kurz und knackig» die Sektionsversammlung. Nach einer kurzen Pause unterhielt uns dann das Musikcorps der «Alten Garde Winterthur» mit zahlreichen, rassigen Stücken! Der Präsident dankte sich bei der Verabschiedung bei allen fürs Dabeisein und wünschte eine gute Heimreise.

SEV/Unterverbände

24. 6. SEV und SEV-Sektionen Olten

**Treffpunkt Olten.** Der SEV lädt ein zum Treffpunkt Olten zu einem «Fürobe-Bier, -Wein oder -Mineral». Wir freuen uns auf Euch! *Der SEV und die SEV-Sektionen in Olten*

15 bis 19 Uhr, Innenhof 1855, Gösgerstrasse 52 (300m neben der BZ, im Innenhof der alten Werkstatt SBB), Olten

11. 9. Unterverband VPT, Branche Pensionierte

**VPT-Tagung Branche Pensionierte.** Der VPT lädt euch zu einem besonderen Tag auf der Rigi ein. Anreise auf die Rigi: Späteste Abfahrt der Rigiabahn ab Arth-Goldau um 11.08 Uhr oder ab Vitznau um 11.15 Uhr mit Ankunft aus beiden Richtungen um 11.47 Uhr auf Rigi Kulm. Ihr wählt selbständig die für euch beste Zeit und Variante der Anreise. Programm: 12 Uhr, Ansprachen von Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro, von SEV-Präsident Matthias Hartwich und der/des neuen SEV-Vizepräsident:in; 13.15 Uhr, Gemeinsames Mittagessen; 15.30 Uhr, Ende der Tagung. Die Anzahl der Plätze ist begrenzt. Der Vorstand der Branche Pensionierte hat deshalb einen Teilnehmerschlüssel mit der Anzahl Plätze pro Sektion erstellt. Die Anmeldung erfolgt über die Sektionspräsidenten. Anmeldeschluss: 1. Juli. Bei allfälligen Fragen wendet euch bitte an die Präsidentin oder den Präsidenten eurer Sektion.

12 Uhr, Hotel Rigi Kulm, Rigi Kulm

Sektionen

14. 6. ZPV Rheintal-Chur und ZPV Calanda

**Grillfest Zugpersonal SBB und RhB Chur.** Wir treffen uns zum gemeinsamen Grillieren und Plaudern. Alle Mitglieder mit Familie sind herzlich willkommen! Anmeldung via QR-Code aus dem E-Mail.

Ab 11.30 Uhr, Bärenhütte, Chur

Pensionierte

2. 6. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

4. 6. PV Luzern

**Wanderung Rothenturm–Biberbrugg.** Leichte Wanderung . Mittag im Restaurant Post Biberbrugg – Grüner Salat, Pouletgeschnetzeltes im Rösti-Pastetli mit Gemüse, 30 Franken. Anmeldung bis 30. Mai bei René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch.

Luzern ab 7.30 Uhr (Wanderer)  
Luzern ab 10.39 Uhr (NW)

4. 6. PV Zürich

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

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

5. 6. Pensioniertes Zug- und Lokpersonal Olten

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

14 Uhr, Güggü Bar, Olten

11. 6. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

**Tunnelportal–Kandergrund über den BLS Erlebnispfad.** Eggen-schwand (Startkaffee)–Tunnelportal–Kandersteg–Mitholz–Wärterhaus 7 (Grillplatz)–Kandergrund Kirche–Kandergrund Altels. Anreise: Bern ab 8.39 Uhr (Gleis 9), Thun ab 9.01 Uhr (Gleis 1), Eggenschwand an 9.54 Uhr. Rückreise: Kandergrund Altels ab 16.10 Uhr, Frutigen ab 16.30 Uhr, Bern an 17.22 Uhr. Verschiebedatum: 25. Juni. Anmeldung bis 7. Juni, bzw. 21. Juni, an Erwin Gurtner, 079 413 41 81 oder erwin.gurtner@bluewin.ch.

8.39 Uhr ab Bern Hauptbahnhof

18. 6. PV Aargau

**Sektionsreise Stanserhorn.** Programm: Besammlung um 8.20 Uhr, Bahnhof Aarau, Gleis 4, ab 8.30 Uhr, Olten ab 8.49 Uhr, Luzern an 9.30 Uhr (Kaffeehalt im Bahnhofbuffet Luzern), ab 10.27 Uhr, Stans an 10.48 Uhr, Stanserhorn an ca. 11.30 Uhr. Mittagessen auf dem Stanserhorn. Bis zur Abfahrt ab Stanserhorn (14.45 Uhr) Zeit für eine kurze Rundwanderung. Stans ab 15.40 Uhr, Stansstad an 15.43 Uhr. Fussmarsch zum Schiffsteg. Stansstad Schiff ab 16.49 Uhr, Luzern an 17.36 Uhr. Heimreise ab Luzern individuell. Kosten: CHF 45 für Kaffee, Gipfeli, Mittagessen und ½ Liter Mineral. Für das Billett ist jeder: selbst zuständig. Anmeldung per Einzahlung bis 7. Juni. Detailprogramm und Einzahlungsschein auf unserer Webseite.

sev-pv/sektionen/aargau

8.20 Uhr, Bahnhof (Gleis 4), Aarau

25. 6. PV Wallis

**Jahresausflug 2025.** Wir bestätigen hiermit den geplanten Ausflug nach Leuk Stadt. Gerne erwarten wir euch zahlreich um 11.15 Uhr in Leuk Stadt, ab da sind es nur wenige Minuten bis zum Festsaal. Zugsabfahrten: Brig ab 10.38 Uhr, Visp ab 10.45 Uhr, Susten ab 11.05 Uhr, Leuk Stadt an 11.10 Uhr. Preis pro Person: CHF 35, alles inbegriffen, auch Getränke. In der Küche ist der Gesamtvorstand. Wir offerieren zu diesem Preis Apéro, Salatteller, Hauptgang (Safranrisotto, Geschnetzeltes, Gemüsebeilage), Kaffee/Dessert. Anmeldungen mittels des Anmeldeformular, 079 366 94 10 oder pv.vs@bluewin.ch. Anmeldeschluss: 20. Juni. *Euer Vorstand*

11.15 Uhr, Leuk Stadt

26. 6. PV Freiburg

**Jahresausflug mit der Bahn nach Château-d'Oex.** Hinfahrt: Estavayer ab 6.49/7.19 Uhr, Payerne ab 7.01/7.31 Uhr, Freiburg ab 8.04 Uhr

(Gleis 2), Bulle ab 8.50 Uhr, Montbovon ab 9.37 Uhr, Château-d'Oex an 9.55 Uhr. Individuelle Besichtigung (10.15 bis ca. 11.45 Uhr) des « Musée du Pays d'Enhaut & Centre Suisse du Papier Découpé » in Château-d'Oex. Danach gehen wir ins Restaurant Le Chalet (ca. 10 Gehminuten) zum Mittagessen (Tagesmenü). Rückfahrt (individuell zu anderer Abfahrtszeit auch möglich): Château-d'Oex ab 15.04 Uhr, Montbovon ab 15.38 Uhr, Bulle ab 16.20 Uhr, Freiburg ab 17.02 Uhr, Payerne an 17.29 Uhr, Estavayer an 17.40 Uhr. Anmeldungen bis spätestens 20. Juni an Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch oder 079 502 72 11. Fahrausweis: GA oder GA-Tageskarte oder Halbtaxbillett. Jede:r Teilnehmer:in besorgt sich einen eigenen Fahrausweis bis Châteaud'Oex und zurück. Kosten: Eintritt ins Museum offeriert von der Sektion, Essen und Getränke sind selber zu bezahlen.

sev-pv.ch/sektionen/fribourg.

20. 8. PV Biel

**Ausflug Maison Cailler und Mittagessen in Broc.** Besammlung am Bahnhof Biel, S3, vorderster Wagen. Biel ab 8.24 Uhr, Broc Chocolaterie an 10.27 Uhr (Umsteigen in Bern). Kaffeepause im Café Cailler von 10.35 bis 11.05 Uhr (heisse Schokolade/Kaffee, Gipfeli). Interaktive Führung durch das Schokoladenmuseum mit Degustation von 11.10 bis 12.15 Uhr. Broc-Chocolaterie ab 12.33 Uhr, Broc-Village an 12.35 Uhr. Man kann den Weg zum Restaurant auch zu Fuss (20 Minuten) bewältigen, Achtung, ziemlich steiler Fussweg! Apéro und Mittagessen auf der Terrasse des Hôtel de Ville in Broc. Menü: Salat, Freiburgerrösti, Meringue mit Doppelrahm, CHF 50 pro Person. Rückfahrt ab Broc-Village 15.35 Uhr via Freiburg–Ins, Biel an 17.56 Uhr. Jede:r Teilnehmer:in ist selbst für den Fahrausweis verantwortlich (kein Kollektivbillett), FVP-Tageskarte oder GA sind gültig! Anmeldung durch Einzahlung von CHF 50/Person mit Einzahlungsschein auf unser Postfinance-Konto CH18 0900 0000 2501 0462 2 bis spätestens 30. Juni.

sev-pv.ch/sektionen/biel-bienne

UNSERE VERSTORBENEN

**Affolter Marcel;** JG 1943; Fahrdienstleiter, Langenthal, PV Bern.

**Bähler Werner;** JG 1940; Sachbearbeiter, Köniz, VPT BLS.

**Bollier Berta;** JG 1935; Witwe des Heinz, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Deppeler Theodor;** JG 1929; Fahrdienstleiter, Windisch, PV Aargau.

**Duss Josef;** JG 1926; Gleismonteur, Rotkreuz, PV Luzern.

**Gerber Rolf;** JG 1937; Fahrdienstleiter, Steffisburg, PV Bern.

**Gossweiler Gertrud;** JG 1927; Witwe des Werner, Oberriet SG, PV Zürich.

**Grossenbacher Peter;** JG 1943; Teamleiter, Herrenschwand, PV Bern.

**Heiniger Hans-Peter;** JG 1957; Netzwerkspezialist, Marthalen, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Marti René;** JG 1948; Spezialmonteur, Urtenen-Schönbühl, PV Bern.

**Müller Heidi;** JG 1935; Witwe des Georg, Hettlingen, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Roos Stefan;** JG 1935; Schienentraktorführer, Emmenmatt, PV Bern.

**Rossier Marcel;** JG 1938; Abteilungsleiter, Bern, PV Bern.

**Rüegger Erika;** JG 1936; Witwe des René, Aarburg, PV Olten und Umgebung.

**Stöckli Niklaus;** JG 1945; Zugverkehrsleiter, Stein am Rhein, PV Buchs-Chur.

**Zberg Olga;** JG 1935; Witwe des Hermann, Erstfeld, PV Uri.

**Zraggen Ernst;** JG 1943; Fachspezialist, Bern, PV Bern.

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

IMPRESSUM

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

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

**Herausgeber:** SEV, sev-online.ch

**Redaktion:** Michael Spahr (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler.

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

**Abonnemente und Adressänderungen:** SEV-Mitgliederdienste, [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitgliedler CHF 40.

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

**Produktion:** CH Regionalmedien AG

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

**Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am Montag, 23. Juni 2025.**

**Redaktionsschluss für den Sektions- teil: Dienstag, 10. Juni 2025, 12 Uhr.**

**Inserateschluss: Dienstag, 10. Juni 2025, 12 Uhr.**

Agenda 7/25

BELÄSTIGUNG AM ARBEITSPLATZ

Nur die Spitze des Eisbergs ist bekannt



Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

**Belästigung am Arbeitsplatz ist ein ernstes und weit verbreitetes Problem, das schwerwiegende Folgen für die Opfer und das Arbeitsumfeld haben kann. Leider sind die Fälle, die vor Gericht verhandelt werden, nur die Spitze des Eisbergs. Oft werden Probleme heruntergespielt und entscheiden sich Opfer trotz allem, Belästigungen nicht zu melden. Unternehmen sind verpflichtet, wirksame Massnahmen gegen Belästigungen zu ergreifen und im gegebenen Fall richtig zu handeln. Sie müssen ein Klima des Respekts schaffen und Whistleblowing nicht sanktionieren. Ein Gespräch mit der Anwältin Valerie Debernardi.**

**Was versteht man unter sexueller Belästigung am Arbeitsplatz?**

In der Schweiz regelt das Bundesgesetz über die Gleichstellung von Frau und Mann (Gleichstellungsgesetz, GLG) den Schutz vor sexueller Belästigung am Arbeitsplatz. Artikel 4 hält fest: «Diskriminierend ist jedes belästigende Verhalten sexueller Natur oder ein anderes Verhalten aufgrund der Geschlechtszugehörigkeit, das die Würde von Frauen und Männern am Arbeitsplatz beeinträchtigt. Darunter fallen insbesondere Drohungen, das Versprechen von Vorteilen, das Auferlegen von Zwang und das Ausüben von Druck zum Erlangen eines Ent-

gegenkommens sexueller Art.» Diese Definition ist bewusst sehr allgemein und weit gefasst und schliesst anzügliche Witze und sexistische Bemerkungen ein. So ist z. B. ein Scherz oder ein Kommentar über den Körperbau von Kolleg:innen gemäss dem Gesetz eine Belästigung. Weiter kann man sich auf die Rechtsprechung und das internationale Recht stützen, die spezifischer sind. Ich denke, Opfer sind sich immer über eine Belästigung im Klaren, wenn sie davon betroffen sind. Und die Täter tun einfach so, als wüssten sie es nicht. Im Allgemeinen handelt es sich jedoch um ein Verhalten, das eine gesunde Atmosphäre am Arbeitsplatz verhindert.

**Sind in der Schweiz gewisse Belästigungen am Arbeitsplatz häufiger als andere?**

Das ist schwer zu sagen. Was wir sehen und wovon wir wissen, ist nur die Spitze des Eisbergs, denn leider ist es immer noch sehr schwierig, eine Beschwerde einzureichen. Nur ein Bruchteil der Belästigungen landet vor Gericht, aber ich fürchte, dass anzügliche und sexistische Witze an vielen Arbeitsplätzen an der Tagesordnung sind, ohne dass jemand etwas sagt. Wenn ein Fall vor Gericht kommt, handelt es sich oft um eine sehr ernste Sache. Ich hatte schon Fälle, bei denen es zunächst um anzügliche Witze oder unaufgeforderte Einladungen ging, die sich dann im weiteren Verlauf als schwerwiegendere Tatsachen herausstellten. Generell kann man sagen, dass sexuelle Belästigung am häufigsten Frauen und Minderheiten der LGBTQ+-Gemeinschaft betrifft.

**Welche Pflichten haben Arbeitgeber, um Belästigungen am Arbeitsplatz zu verhindern und zu bekämpfen?**

Der Arbeitgeber hat eine Pflicht zur Prävention. Er muss sicherstellen, dass alle seine Mitarbeitenden wissen, was Belästigung ist und dass sie verboten ist. Wenn er von Belästigungen erfährt, muss er wirksame und angemessene Untersuchungen durchführen, ohne dass dadurch ein Arbeitsklima entsteht, das dem Whistleblowing feindlich gesinnt ist: Wenn sich die Mitarbeiter:innen nicht berechtigt fühlen, Meldung zu machen, ist dies bereits ein Verstoß. Der Arbeitgeber kann sich nicht einfach hinter dem Satz «Ich wusste es nicht» verstecken, vor allem dann nicht, wenn sich herausstellt, dass das Arbeitsumfeld die Meldung von Missständen verhindert.

**Was kann eine Arbeitnehmerin oder ein Arbeitnehmer tun, wenn sie oder er das Gefühl hat, belästigt zu werden?**

Das hängt vom jeweiligen Kontext ab. Zunächst ist es wichtig, dass die Person mit ihren Vorgesetzten und der Personalabteilung darüber spricht, um zumindest den Versuch einer Meldung zu unternehmen. Wenn sich dies als zu schwierig oder gar unmöglich erweist, kann sich die Person an ihre Gewerkschaft wenden. In jedem Fall gilt: Je mehr die Person darüber spricht, desto mehr schützt sie sich vor möglichen Vergeltungsmassnahmen für ihre Meldung. Wird das Opfer entlassen oder zur Kündigung gedrängt, stehen ihm hauptsächlich zwei Wege

offen: ein zivilrechtliches Verfahren (Arbeitsrecht) oder ein strafrechtliches Verfahren. Im ersten Fall wird der Arbeitgeber beschuldigt, die betroffene Person nicht wirksam geschützt oder keine Präventivmassnahmen zur Vermeidung von Mobbing ergriffen zu haben. Im zweiten Fall ist es der oder die Täter:in, der/die sich für seine/ihre Handlungen verantworten muss. Wenn der Arbeitgeber auch der Belästiger ist, gibt es einen speziellen Artikel im Strafgesetzbuch. Beide Verfahren schliessen sich jedoch nicht gegenseitig aus. Häufig fühlen sich Opfer mehr durch den fehlenden Schutz des Arbeitgebers als durch die Belästigung selbst verletzt und entscheiden sich in diesem Fall für ein zivilrechtliches Verfahren, selbst wenn es sich um eine schwere Belästigung handelt.

Valerie Debernardi

Valerie Debernardi ist auf das Arbeitsrecht spezialisiert. Sie unterstützt Einzelpersonen, Gewerkschaften und andere Organisationen bei strategischen Rechtsstreitigkeiten vor kantonalen und nationalen Gerichten. Sie ist an gerichtlichen und aussergerichtlichen Verfahren beteiligt, insbesondere in Fällen von Diskriminierung und Menschen Schmuggel. Sie berät regelmässig Arbeitnehmer:innen in ihren Beziehungen und Verhandlungen mit Arbeitgebern und unterstützt Institutionen bei der Analyse von Verordnungen und anderen gesetzlichen Bestimmungen.



LICHT UND ARCHITEKTUR

Eve Stockhammer

Die Berner Künstlerin und Autorin Eve Stockhammer ist für ihre Malerei, ihre Installationen und Cartoons bekannt, aber auch für ihre Bücher und Fotografien. Auf ihren Reisen begleitet sie stets ihre Kamera, um Landschaften, Menschen, Tiere, aber

auch beeindruckende Bauwerke festzuhalten. Bei strahlendem Wetter fing sie in Lyon (Frankreich) die schöne Fussgängerbrücke «Passerelle Saint Georges» mit Blick auf die historische Altstadt ein, die zum Unesco-Weltkulturerbe zählt. Die

Sonnenstrahlen tauchen sowohl das Bauwerk als auch die umgebende Stadtlandschaft in ein goldenes Licht und verleihen dem Moment eine fast zeitlose Atmosphäre. Mehr über Eve Stockhammer: [www.eveandart.com](http://www.eveandart.com)

QUIZ

Hast du  
genau  
gelesen?

- 1. Wie heisst der neue Präsident der Europäischen Transportarbeiter-Föderation ETF?**

a. Jon Pult  
b. Matthias Hartwich  
c. Giorgio Tuti
- 2. Welche SEV-Gremien werden am Kongress gewählt?**

a. Geschäftsprüfungskommission, Geschäftsleitung, Vorstandspräsidium  
b. Unterverbandspräsidentinnen und Unterverbandspräsidenten  
c. Alle Vorstandsmitglieder
- 3. Wenn sich zwei Personen eine Führungsposition teilen, ist das?**

a. Flopcaring  
b. Topsharing  
c. Coupling
- 4. Welche Erfolge an der Urne feierten die Gewerkschaften 2024?**

a. Ja zum öV-Gesetz und Nein zum Datenschutzgesetz  
b. Ja zur Erbschaftssteuer und Nein zum Lobbygesetz  
c. Ja zur 13. AHV und Nein zur BVG-Reform

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 10. Juni 2025** an:

**Per E-Mail:** [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)  
**Im Internet:** [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)  
**Per Postkarte:** SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

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

**Lösung des Quiz aus Nr. 6/2025:**  
**c/b/a/c**

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Jean-Pierre Sterchi**, Montreux, Mitglied Sektion VPT MOB.

AUF DEN SPUREN VON ...

Karin Hofmann,  
erste Matrosin  
in der Schweiz



Eva Schmid  
[eva.schmid@sev-online.ch](mailto:eva.schmid@sev-online.ch)

**Karin Hofmann schrieb 1988 Geschichte: Sie wurde Matrosin, als erste Frau in der Schweiz. Mit Entschlossenheit und handwerklichem Können erkämpfte sich die Pionierin ihren Platz an Deck und wurde damit zur Wegbereiterin für viele Frauen nach ihr. Heute arbeitet sie im Bahntechnik-Zentrum der SBB in Hägendorf.**

Karin Hofmann war schon als Kind vom Handwerk fasziniert. Ihr Vater führte eine Schreinerei und Zimmerei. Doch in den 1970er-Jahren war es alles andere als üblich, dass Mädchen einen handwerklichen Beruf ergreifen und Fussball spielen. Beides tat sie trotzdem. 1987 schloss sie erfolgreich die Lehre zur Bauschreinerin ab. Dass sie gegen starre Rollenbilder ankämpfen musste, war für sie eher Ansporn als Hindernis. 1987 stiess sie auf ein Stelleninserat der Bodensee-Schiffahrt, die damals noch zur SBB gehörte. Gesucht wurden Matrosen mit handwerklicher Ausbildung – eigentlich passte alles. Doch statt einer Einladung erhielt sie eine Zuteilung zur Wagenreinigung in Rorschach. «Frauen wollte man in diesem Beruf einfach nicht», sagt sie rückblickend. Erst ein Verantwortlicher aus der SBB-Zentrale Kreis III setzte sich für sie ein. Im Januar 1988 konnte Karin Hofmann schliesslich in Romanshorn starten – als erste Matrosin der Schweiz.

Pionierin mit Hindernissen

Der Einstieg war kein Spaziergang. Niemand wusste so recht, was man mit einer Frau in dieser Rolle anfangen sollte. Karin musste sogar das Versprechen abgeben, in den ersten vier Jahren nicht schwanger zu werden. Eine Uniform gab es für sie nicht – ihre erste massgeschneiderte erhielt sie ein halbes Jahr später. «Es gab weder getrennte Garderoben noch sanitäre Einrichtungen für Frauen», erinnert sie sich und ergänzt: «In gewissen Betrieben ist das heute noch so.» Diesen Umständen zum Trotz hielt sie durch. Bald wechselte sie auf die Kursschiffe, bestand alle nautischen und weiteren Prüfungen und wurde als vollwertige Fachkraft anerkannt. Medienberichte machten sie als erste weibliche Matrosin rasch zur schweizweiten Sensation – von der Regionalpresse bis hin zum «Blick».

Vom Deck in die Werft

Nach neun Jahren auf dem Schiff entschied sich Karin Hofmann für einen Wechsel in die

Werft. Dort konnte sie ihre technischen und handwerklichen Fähigkeiten voll einbringen: Im Sommer löste sie den Yachthafenmeister ab, wasserte Boote und Yachten aus und ein, legte und setzte Masten bei den Segelbooten und führte Reparaturen auf den Kursschiffen durch. «Es war erfüllend zu sehen, wie aus einem beschädigten Schiff wieder ein Schmuckstück wurde», erzählt sie begeistert. In der Werkstatt war sie nicht länger «die Frau unter Männern», sondern einfach eine geschätzte Kollegin. Einziger Wermutstropfen: Die Ausbildung zur Maschinistin blieb ihr verwehrt. Der dafür erforderliche Lehrabschluss in einem technischen Beruf war Frauen damals nicht zugänglich.

Auf dem See zuhause

Heute lebt sie mit ihrer Partnerin in Rheineck am Bodensee. Ihre aktuelle berufliche Tätigkeit führt sie ins Bahntechnik-Zentrum der SBB in Hägendorf, wo sie zu Beginn wiederum die einzige Frau war. Wegen des langen Arbeitswegs übernachtet sie unter der Woche in der Nähe des Arbeitsplatzes. «Rheineck ist mein Rückzugsort, dort tanke ich Kraft. Hägendorf ist mein berufliches Zuhause.» Für Ausgleich sorgt auch ihr Hobby: Mit einem alten Segelboot sticht sie zusammen mit ihrer Partnerin und Hund Timo auf den Bodensee. Auch ihre Ferien verbringt Karin am liebsten auf dem See.

Vorbild mit Haltung

Seit 1991 ist Karin Hofmann Mitglied beim SEV. Die gewerkschaftlichen Angebote und Kurse, vor allem jene der SEV Frauen, sind für sie eine wertvolle Quelle der Weiterbildung und des Austauschs. «Ich wollte nie eine Trittbrettfahrerin sein, die nur von den Errungenschaften anderer profitiert», betont sie. Ihr Engagement gilt vor allem der Gleichstellung im Berufsleben und dem Mut, sich auch gegen Widerstände durchzusetzen. «Ich bin stolz, wenn ich junge Frauen sehe, die heute in technischen Berufen selbstverständlich unterwegs sind», sagt die heute 58-jährige, die vielen jungen Kolleginnen ein Vorbild ist. «Aber ich weiss auch: Rechte, die heute selbstverständlich wirken, wurden hart erkämpft. Und wir dürfen nicht aufhören, uns dafür starkzumachen.»

**Lerne weitere Pionierinnen wie Karin Hofmann kennen – an der Jubiläumstagung der SEV Frauen vom 28. November 2025 in Bern.**

Infos und Anmeldung:  
[sev-online.ch/bildungstagung](http://sev-online.ch/bildungstagung)

FUNDGEGENSTAND

Schlorian

