



SEV Nr.8

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



KONGRESS 2025

SEV stark machen – Auftrag erteilt

Editorial von Matthias Hartwich,
Präsident SEV

► S. 2–7

Ein starker SEV, ein starker öffentlicher Verkehr als Service public: Die Delegierten haben gesprochen. Ihr habt uns, Geschäftsleitung, Vorstand und Vorstandspräsidium Aufträge erteilt. Die Arbeit beginnt jetzt! Auf dem Kongress haben rund 400 Delegierte und Gäste in Bern getagt, um die Richtung des SEV für die kommenden Jahre festzulegen.

Danke im Namen aller Gewählten für das Vertrauen, das die Delegierten uns entgegenbringen. Die Welt um uns herum befindet sich im Wandel; das heisst, dass auch wir uns wandeln müssen. Wir wollen, dass der SEV stark ist, wächst. Wir suchen den Konsens mit Arbeitgeber:innen und Politik, scheuen aber den Konflikt nicht, wenn es nötig ist. Der SEV ist die Stimme des Personals im Verkehr zu Lande, zu Wasser, am Kabel und in der Luft.

Der SEV ist konstruktiv und vorausschauend. Eine Freundin hat mir vorgeworfen: «Ihr Gewerkschaften seid immer gegen alles, ihr sucht Streit um des Streits willen.» Ich habe ihr geantwortet: «Nein, meine Liebe, das Gegenteil ist der Fall: Der SEV ist nicht parteipolitisch, aber: Verkehrs- und Sozialpolitik ist unser Revier; da müssen wir Alarm schlagen, wenn es schief läuft! Wir sind keine Neinsager, im Gegenteil. Wir sind für mehr und guten öV statt unsinniger Sparvorlagen. Deshalb fordern wir eine vernünftige und langfristige Finanzierung und Planungssicherheit. Wir sind für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene statt Kahlschlag bei Cargo und Tausende mehr LKW auf der Strasse. Wir sind für die Organisation des öV als Service Public statt unsinniger Privatisierung und Liberalisierung wie in vielen anderen

Ländern Europas, wo diese Politik jedes Mal massive Verschlechterungen für Kundschaft und Personal gebracht hat.»

Das bedeutet auch, dass öffentlicher Verkehr «Daseinsvorsorge» und damit gesellschaftliche Aufgabe ist: Mobilität ist Grundrecht für alle Menschen in allen Regionen der Schweiz. Wir sind für Respekt gegenüber dem Personal, statt tatenlos zuzuschauen, wie das Klima gegenüber dem Verkehrspersonal immer aggressiver wird.

Unser wichtigstes Ziel: Wir treten ein für anständige und angemessene Arbeitsbedingungen für die Männer und Frauen, die Menschen und Güter in der Schweiz jeden Tag und oft auch in der Nacht, wochentags und am Wochenende, zuverlässig von A nach B bringen. Das haben wir – das habt ihr – mit eurer Hände Arbeit verdient.

Symbolisch beerdigt

SEV übt scharfe Kritik an den weitgehenden Abbauplänen von SBB Cargo.

3 und 4

Unfälle vermeiden

Nach Gotthard-SUST-Bericht fordert SEV mehr akustische Klangkontrollen.

6

Sicherheit im Zug

Transportpolizist Lukas Neumaier erzählt über seinen herausfordernden Alltag.

12

Stopp Dumping!

Von den 16 neuen Kongressanträgen, die wir in der SEV-Zeitung Nr. 7 vom 30. Mai vorgestellt haben, hat der Kongress alle angenommen, wie vom Vorstand beantragt, ausser dem Antrag Nr. 4 der Migrationskommission, den diese zurückgezogen hat. Wortmeldungen gab es zum Antrag Nr. 16 «Missbrauch der Untervergaben stoppen» der VPT-Sektion TPF: Deren abtretender Präsident Fritz Haenni sagte, es dürfe nicht sein, dass Unternehmen ohne GAV mit Dumping-Offerten zum Beispiel Bahnersatz-Aufträge erhalten, während die TPF mit ihrem vom SEV erkämpften guten GAV nicht so billig offerieren kann!

Tiefere Mindestlöhne

Der Nationalrat hat beschlossen, kantonale Mindestlöhne zu verbieten, was einer erstmaligen gesetzlichen Lohnsenkung auf Bundesebene gleichkommt. Dadurch würden demokratisch beschlossene kantonale Volksentscheide ausgehebelt und die föderale Mitsprache massiv eingeschränkt. Besonders betroffen wären Geringverdienende, die künftig mehrere hundert Franken im Monat verlieren könnten. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) kritisiert diesen Beschluss und fordert den Ständerat auf, das Gesetz zu stoppen.

Feministischer Streik

Zehntausende Menschen demonstrierten am 14. Juni in über 25 Schweizer Städten für Gleichstellung und gegen Diskriminierung von Frauen. Der SGB fordert Lohngleichheit, bessere Löhne in frauendominierten Branchen und wirksamen Schutz vor sexueller Belästigung am Arbeitsplatz. Trotz gesetzlicher Vorgaben ignorieren viele Unternehmen die Pflicht zur Lohnvergleichheitsanalyse, was die Wirksamkeit des Gleichstellungsgesetzes untergräbt. Der SGB kritisiert den Rückbau von Gleichstellungsprogrammen bei Grosskonzernen und verlangt klare politische Signale für Diversität. Die Kita-Initiative, die einen Rechtsanspruch auf bezahlbare Betreuung fordert, gilt als Schlüssel zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Es ist noch offen, wann über die Initiative, die auch der SEV unterstützt hat, abgestimmt wird.



Die Gewählten (v.l.n.r.): Aroldo Cambi, Pablo Guarino, Matthias Hartwich, Patrick Kummer, Urs Frank, Philippe Schibli, Richard Schlegel, René Läubli, Hanny Weissmüller, Reto Brehm, Diana Oertig, René Schnegg und Barbara Keller.

KONGRESSRÜCKBLICK 2025

«Eine laute und starke Gewerkschaft»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der 82. Kongress de SEV ist Geschichte. Rund 400 Delegierte und Gäste machten deutlich: Der SEV ist bereit, sich den Herausforderungen der nächsten Jahre kämpferisch zu stellen. Die Delegierten wählten die zentralen Gremien und fassten wichtige strategische Entscheidungen.

«Die Rechthaberei zerstört die Kommunikation. Die Lüge verhindert die Denk- und Erkenntnisfähigkeit. Verständnis und Liebe helfen und bauen auf.» Mit diesen Worten eröffnet Danilo Tonina den 82. SEV-Kongress. Trotz einigen kontroversen Diskussionen bleiben die Kongressteilnehmerinnen und -teilnehmer einander gegenüber immer fair. Der 12. und 13. Juni 2025 sind zwei heisse Tage in Bern: Sommerliche Hitze draussen, spannende und zuweilen hitzige Diskussionen drinnen im Kursaal. Zum letzten Mal führen Vorstandspräsident Danilo Tonina und Vorstandsvizepräsident Peter Käppler souverän durch den kurzweiligen Kongress. «Ihr ermöglicht das Reisen, das den Horizont erweitert. Ihr verbindet die Menschen – in der Schweiz, aber auch über Grenzen hinweg. Ihr ermöglicht Mobilität höchster Qualität, um die uns die Welt beneidet – für Menschen und für Güter», sagt SEV-Präsident Matthias Hartwich in seiner Rede und betont, wie wichtig der Einsatz der Gewerkschaft für gute Arbeitsbedingungen ist, damit das so bleibt.

Wahlen 2025

René Schnegg wird zum neuen Vorstandspräsidenten, Hanny Weissmüller zur neuen Vorstandsvizepräsidentin gewählt. «Man muss den Mitgliedern zuhören.» Das sei der Leitgedanke, an den er sich in den nächsten vier Jahren halten wolle, sagt René Schnegg in seiner Dankesrede und ergänzt: «Es ist wichtiger, Brücken zu bauen, als Mauern zu errichten.»

Auch bei den Wahlen der Geschäftsleitung halten sich die Delegierten an die Empfehlungen

des Vorstands. Matthias Hartwich wird wieder zum Präsidenten gewählt und Aroldo Cambi, dienstältestes Geschäftsleitungsmitglied, bleibt Finanzverwalter des SEV. «Ich arbeite mit Herzblut im SEV und freue mich, das weiter zu tun», sagt Aroldo Cambi und erzählt, wie ihn im Moment der Kampf für anständige Pensionskassen bewegt. Patrick Kummer ist bereits seit fast zwei Jahren im Amt als Vizepräsident. Er wird jetzt auch offiziell vom Kongress gewählt. Er ist zuständig für das Dossier SBB und lobt den Berufsstolz, den die Kolleginnen und Kollegen in den Verkehrsunternehmen haben. Das motiviere ihn. Zentral sei die Zusammenarbeit der Miliz mit dem Zentralsekretariat und den Regionalsekretariaten: «Nur gemeinsam werden wir erfolgreiche Lösungen haben. Gemeinsam können wir sichern, was wir sichern wollen. Und gemeinsam können wir verbessern, was wir verbessern wollen.»

Für das Dossier KTU werden neu zwei Personen zuständig sein. Gewählt als Vizepräsidentin wird Barbara Keller: «Es sind die Menschen, nicht die Maschinen, die unsere Mobilität ermöglichen. Leider sind die Arbeitsbedingungen dieser Menschen unter Druck. Deshalb braucht es eine laute und starke Gewerkschaft.» Pablo Guarino wird mit ihr das Amt teilen. Auch er wird deutlich gewählt. Er verspricht, sich in Verhandlungen immer an die Bedürfnisse der Miliz zu halten: «Ich werde nie vergessen, dass beim SEV die Basis entscheidet.»

Die Delegierten wählen auch die Geschäftsprüfungskommission: Urs Frank, Richard Schlegel, René Läubli und Diana Oertig werden wieder gewählt. Neu gewählt wird Reto Brehm, der Bruno Senn ersetzt. Ersatzmitglieder werden neu Philippe Schibli und Ilir Xhelili.

Die Jugendkommission fordert mehr Vertretungen von Jugendlichen in den Vorständen der Unterverbände. Sie schleppt einen schweren Stein durch den Raum und verschenkt den Anwesenden Energy-Drinks. ETF-Generalsekretärin Livia Spera und SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard richten Grussworte an die Mitglieder des SEV und sprechen ihre Solidarität aus.

Die Verlagerung bleibt Ziel

Bundesrat Albert Rösli besucht den Kongress am Nachmittag des ersten Tages. Er bekennt sich zur Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene und betont, dass Sparmassnahmen nicht auf Kosten des Personals passieren dürfen. Lautstark inszenieren SBB-Cargo-Mitarbeiter eine Beerdigung und protestieren gegen die Abbaupolitik beim Güterverkehr. Am Podium zur Verkehrspolitik wünschen sich die hochkarätigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehr Klarheit bei der Verkehrspolitik der Zukunft.

Der erste Kongresstag endet mit einer Aktion gegen Übergriffe im öffentlichen Verkehr. Die Kongressteilnehmerinnen und -teilnehmer posieren neben dem Kursaal mit einem grossen Transparent und der Aufschrift: «Stopp Gewalt! Mehr Respekt für das Personal.» Der zweite Kongresstag beginnt denn auch mit einem Podium zu genau diesem Thema. Am Podium ist man sich einig: Es braucht dringend Massnahmen für mehr Sicherheit für das Personal im öV.

Die Delegierten verabschieden die Positionspapiere, welche die Strategie des SEV in den nächsten vier Jahren vorgeben, und befinden über verschiedene Anträge, gemäss Empfehlungen des Vorstands. Am Schluss des Kongresses beschliesst die Mehrheit, einen Appell des VPT an den Bundesrat zum Schutz der Zivilbevölkerung in Gaza zu unterstützen.

Vorstand

Kurz vor dem Kongress, am 6. Juni, fand die Sitzung des Vorstands statt. Das scheidende Vorstandspräsidium, Danilo Tonina und Peter Käppler, verabschiedete sich. SEV-Präsident Matthias Hartwich würdigte die beiden und dankte ihnen für die gute Zusammenarbeit.

Die Vorstandssitzung wurde genutzt, um letzte Vorbereitungen für den Kongress zu treffen. Gewerkschaftssekretärin Sibylle Lustenberger lieferte einen Zwischenbericht über das europäische Gleichstellungsprojekt «Women in Rail».

KONGRESS 2025

Podium zur Verkehrspolitik

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

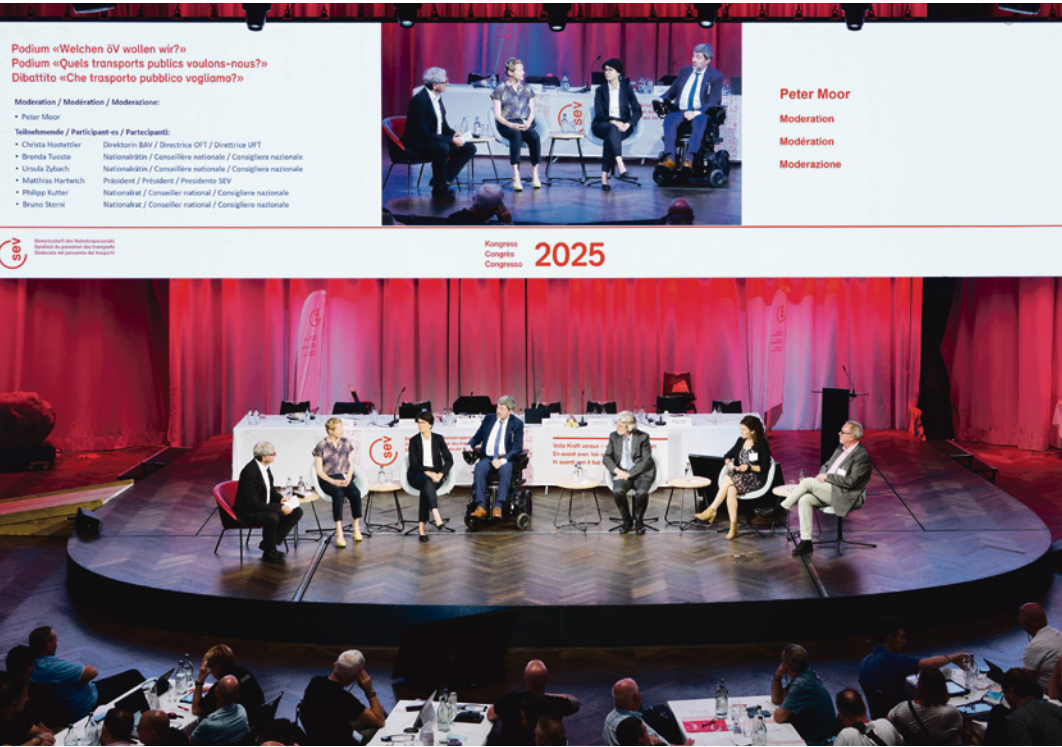
Vier Nationalratsmitglieder, die Direktorin des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der SEV-Präsident diskutierten unter dem Titel «Welchen öffentlichen Verkehr braucht die Schweiz?». Zur Sprache kam auch der Schienengüterverkehr. Sie waren sich einig, dass die Verlagerung nicht an fehlenden finanziellen Mitteln scheitern darf.

Das Podium folgte auf die symbolische Trauerfeier für SBB Cargo und die Stellungnahme von Gastredner Albert Rösti zu dieser Aktion: Der Bundesrat zeigte Mitgefühl für die Mitarbeitenden, die ihre Stelle verlieren, und Verständnis für die Symbolik. «Doch wir brauchen diesen Sarg nicht, wenn wir richtig handeln», fand Bundesrat Rösti. Er habe sich «mit Herzblut» für die Revision des Gütertransportgesetzes eingesetzt, die vom Parlament im März verabschiedet wurde und dem Bahngüterverkehr Fördermittel während acht Jahren bringt, «mit einer Option der Verlängerung». Es sei schwierig gewesen, dafür im Parlament eine Mehrheit zu finden, und ohne sie «hätten wir heute eine weit dramatischere Situation». Das Parlament erwarte aber, dass der Bahntransport durch Rationalisierungen gegenüber dem Strassentransport wettbewerbsfähig gemacht werde, erklärte Rösti. Die operative Verantwortung für die Umset-

zung liege bei SBB Cargo, und der Bund als Eigentümer schaue darauf, dass auch soziale Standards eingehalten werden (siehe auch Seite 4).

Danach fanden sich die Podiumsteilnehmenden auf der Bühne ein und wurden von Moderator Peter Moor als Erstes gefragt, ob sie zu Röstis Ausführungen etwas ergänzen wollten. «Ich hatte den Eindruck, das Parlament steht zu den Gütern auf der Bahn und will mit der Gesetzesrevision seinen Beitrag leisten, um diese Art von Transport zu stabilisieren», sagt Philipp Kutter (Mitte/ZH), Präsident der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N). «Von daher haben mich die Massnahmen von SBB Cargo, die kurz nach der Verabschiedung des Gesetzes öffentlich wurden, etwas überrascht. Aber Herr Bundesrat Rösti hat es gut erklärt: Es braucht neben der Unterstützung des Bundes auch Effizienzmassnahmen.»

Bruno Storni (SP/TI), Mitglied der KVF-N, zeigt sich vor allem überrascht über den am 20. Mai kommunizierten Entscheid von SBB Cargo, mehrere Terminals des KV-Verkehrs nicht mehr zu bedienen. Aber auch über den Entscheid der Betreiber der Rollenden Landstrasse (Rola), diese Ende 2025 einzustellen, nachdem das Parlament letztes Jahr Unterstützungszahlungen bis Ende 2028 gesprochen hatte. «Wenn man etwas beschliesst, und ein Jahr danach wird es fallengelassen, dann ist das schon merkwürdig», so Storni. «Die Schweiz hat in den letzten Jahren eine gute Verlagerungspoli-



tik gemacht: Sie hat rund 23 Milliarden für die Neat-Tunnel ausgegeben und über eine Milliarde an Subventionen für den Schienengüterverkehr beschlossen. Und es geht weiter mit dem Ausbauschritt 2035 für den internationalen Verkehr.» Bis vor zwei Jahren sei man dem Verlagerungsziel von maximal 650 000 Lkw-Transitfahrten pro Jahr nähergekommen bis auf 860 000 im Jahr 2023. «Doch seither ist die Zahl wieder gewachsen. Die Verlagerung ist ins Stocken gekommen.» Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) müsse erhöht werden, denn eine LKW-Transitfahrt sei heute zu günstig.

Ursula Zybach (SP, Spiez), Mitglied der nationalrätlichen Finanzkommission, findet es auch bedenklich, «dass man Dinge, die man entwickelt hat, plötzlich mit dem Argument fehlender Finanzen implodieren lassen kann.» Sie hält dies für falsch, «denn eigentlich müssten wir uns überlegen: Wie wollen wir uns entwickeln? Was ist uns wichtig? Geld ist vorhanden, und wir könnten auch noch Mehreinnahmen sprechen.» Das sei sinnvoll, wenn man spürt, dass es mehr Mittel braucht, denn Sparen kann auch Zusatzkosten verursachen. «Man sollte nicht nur schauen, wie man die Ausgaben senken kann. Die Schweiz hat Möglichkeiten, Mehreinnahmen zu generieren.» Ganz schwierig werde das «Entlastungspaket 27», das auch den regionalen Personenverkehr trifft. Auch Philipp Kutter ist bereit, wenn nötig mehr

Geld ins System zu geben, um die Ansprüche auf genügendem Niveau zu befriedigen. Doch es gelte auch die Ansprüche zu «managen».

SEV-Präsident Matthias Hartwich warnt, dass Busunternehmen unter Finanzdruck darauf verzichten könnten, Busse auf Elektroantrieb umzurüsten. «Ist das wirklich das, was wir wollen?»

Für Brenda Tuosto (SP/VD), auch Mitglied der KVF-N und Stadträtin von Yverdon, muss der Jurafuss baldmöglichst wieder besser mit Genf verbunden werden. In einer Motion von letztem September forderte sie, für den Zeitraum bis 2050 ein Konzept für eine effiziente und vertaktete Erschliessung der ganzen Schweiz mit nationalen Fernverkehrslinien auszuarbeiten.

BAV-Direktorin Christa Hostettler will, dass der öffentliche Verkehr besser und günstiger wird. Die Gelder seien möglichst effizient einzusetzen. «Ziel ist ein guter Level, aber kein Luxus.» Sie nahm gleichentags an einem runden Tisch mit Akteuren des Schienengüterverkehrs teil, um Lösungen zu suchen, damit das Ende der Rola möglichst durch kombinierten Verkehr aufgefangen werden kann. Ein Problem dafür seien die vielen Baustellen in Deutschland und der Schweiz über viele Jahre, auch für den Personenverkehr. Sie hofft, dass bis zum nächsten Kongress der Schienengüterverkehr den Turnaround schafft «und wir uns eher am Lagerfeuer treffen als an einer Beerdigung».

+

Der Ständerat hat entschieden, die 13. AHV-Rente solidarisch und kaufkraftschonend zu finanzieren. Eine Erhöhung des Rentenalters lehnt der Ständerat ab. Statt einer einseitigen Mehrwertsteuererhöhung soll eine mehrstufige Mischfinanzierung mit geringfügigen Lohnbeiträgen zum Zug kommen, also eine sozialverträgliche Finanzierung. Dass der Ständerat die vom Bundesrat vorgeschlagene Bundesbeitragskürzung zurückweist, ist ebenfalls im Sinne der Gewerkschaften.

-

Eine repräsentative Befragung von 49 000 Berufslernenden hat gezeigt, dass fast zwei Drittel der Lernenden unter hoher psychischer Belastung stehen und im Berufsalltag nur unzureichend entlastet werden. Ein Fünftel denkt über einen Lehrabbruch nach. Um die berufliche Grundbildung aufzuwerten, fordert der Schweizerische Gewerkschaftsbund rasches Handeln. 95 000 Jugendliche haben eine Petition unterschrieben, die acht Wochen Ferien für Lernende verlangt.



2024 hat die Stimmbevölkerung deutlich Ja zur Einführung einer 13. AHV-Rente gesagt.

THOMAS GIEDEMANN antwortet

Verlagerung auf die Strasse

Wieso wurde am diesjährigen SEV-Kongress die Beerdigung von SBB Cargo inszeniert? (Siehe auch Seite 4.)

Nachdem die Existenz von SBB Cargo seit 25 Jahren nie in Frage stand, scheint der heutige Leiter Güterverkehr der SBB alles daran zu setzen, das Unternehmen und den Güterverkehr im Allgemeinen zu Fall zu bringen. Ja, denn er leitet nicht nur SBB Cargo, sondern sitzt auch in den Verwaltungsräten von SBB Cargo International, RALpin und Hupac, welche die Rollende Landstrasse (Rola) betreiben.

Als wäre das Projekt G-ensis, womit der Cargo-Chef bis 2030 mindestens 440 Stellen abbauen will, nicht schon genug, kündigte er am 20. Mai auch noch die Schliessung des kombinierten Verkehrs an (ausser die Verbindung Dietikon-Stabio). Das bedeutet, dass weitere 65 Stellen wegfallen zusätzlich zu den 50, deren Abbau im März angekündigt wurde.

Was die Rola betrifft, erfuhren wir vor einigen Wochen vom Entscheid, diese drei Jahre früher als geplant Ende 2025 zu schliessen, ohne Rücksicht auf das Schicksal der betroffenen Mitarbeitenden von BLS und SBB Cargo International. Als Grund wurde die katastrophale Verkehrssituation in Deutschland angeführt. Doch Lösungen liessen sich finden wie 2001, als nach dem Unfall im Gotthard-Autobahntunnel innert weniger Wochen ein Rola-Terminal in Brunnen eingerichtet wurde.

Der SEV erwartet vom Leiter Güterverkehr der SBB, dass er zur Vernunft kommt und das Stellengemetzel stoppt, SBB Cargo eine Zukunft gibt und den Auftrag erfüllt, Güter auf die Schiene zu verlagern.

Thomas Giedemann ist SEV-Gewerkschaftssekretär und zuständig für das Dossier Cargo im Tessin. Hast du eine Frage an ihn oder an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

AKTION ZU SBB CARGO

SBB Cargo zu Tode sparen?
Nicht mit uns!



Die Beerdigung von SBB Cargo: Ein Albtraum, der hoffentlich nicht wahr wird.

Veronica Galster/Fi. SBB Cargo vor der Schliessung? Gegen dieses Schreckensszenario demonstrierten Tessiner Cargo-Mitarbeitende nach der Kongressrede von Verkehrsminister Albert Rösti mit einem Trauerzug für SBB Cargo – als «Vorahnungstraum», wohin der laufende Abbau zu führen droht.

Der Bundesrat hatte zuvor über die Herausforderungen beim öffentlichen Verkehr gesprochen. Darauf ertönten Trommelwirbel und es erschien ein Sarg, getragen und gefolgt von Mitarbeitenden von SBB Cargo aus dem Tessin, wo gerade besonders viele Stellen abgebaut werden. Gemessenen Schrittes durchquerten sie den vollbesetzten Saal Richtung Bühne, hinter der der Sarg schliesslich verschwand. Mit dieser bewegenden symbolischen Inszenierung zeigten die Kollegen auf, wohin die aktuelle Strategie von SBB Cargo führen könnte. Rösti gab allen Kollegen die Hand und zeigte Verständnis für die Situation des Personals. Er erklärte sich bereit, eine SEV-Delegation zu treffen.

Anfang Juni hatte der SEV schon die Tessiner Regierung und mehrere Gemeinden im Kanton in einem Brief aufgefordert, beim Departement Uvek vorstellig zu werden, damit es bei SBB Cargo interveniert (einige haben bereits geantwortet). Der SEV ist der Meinung, dass die Politik das Thema nicht ignorieren darf, denn es geht um Arbeitsplätze, zusätzliche Lastwagen auf schon verstopften Strassen und eine Verschlechterung der Lebensqualität für den ganzen Kanton.

Die Kollegen auf, wohin die aktuelle Strategie von SBB Cargo führen könnte. Rösti gab allen Kollegen die Hand und zeigte Verständnis für die Situation des Personals. Er erklärte sich bereit, eine SEV-Delegation zu treffen.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Der Kongress legt jeweils zu Themenbereichen Positionen fest, die für alle SEV-Gremien verbindlich sind und als «Kompass» für die Zeit bis zum nächsten Kongress dienen. Der Kongress 2025 hat fünf Positionspapiere verabschiedet. Die vollständigen Texte sind auf der Webseite des SEV (sev-online.ch) unter «Kongress 2025» zu finden.

Das **Positionspapier Gewerkschaft und Verkehrspolitik** besteht aus drei Teilen: 1. Der SEV verhandelt Gesamtarbeitsverträge im Interesse und mit Mandat der betroffenen Mitglieder: Zurzeit hat der SEV im Verkehrsbereich 76 GAV unterzeichnet. Die beiden GAV SBB und SBB Cargo dienen in der Branche als Referenz – aufgrund ihrer Dimension «und weil sie gut sind», wie SEV-Vizepräsident Patrick Kummer am Kongress sagte. Auch bei Bus- und Schiffsbetrieben oder Luftfahrt setzt der SEV die Branchenstandards. 2. Eine starke Mitglieder-

basis ist zentral für die Gewerkschafts- und Vertragspolitik: «Durch neue Ansätze sollen auch gezielt Berufsgruppen angesprochen und vom gewerkschaftlichen Engagement überzeugt werden, in denen der SEV bisher weniger bekannt ist.» 3. Die Sicherheit der Kolleg:innen im öffentlichen Verkehr hat oberste Priorität: Einen Schwerpunkt legt der SEV dieses Jahr auf die Sensibilisierung für die grosse Zahl von Aggressionen gegen das Personal. «Es braucht mehr Personal, eine erhöhte Präsenz von Sicherheitskräften und weitere Massnahmen, um sichere Arbeitsbedingungen zu gewährleisten.»

Christoph Geissbühler, Präsident TS Ostschweiz, brachte die Ergänzung ein, dass Verkehrsunternehmen Arbeiten nur bei Unternehmen in Auftrag geben sollen, die ihre Arbeitsbedingungen in mindestens gleichwertigen GAVs geregelt haben. «Denn praktisch jedes Unternehmen versucht seine Kosten zu senken, indem es Arbeiten an Firmen vergibt, die keine oder sehr schlechte GAVs haben.»

Das **Positionspapier Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit** besteht aus vier Teilen:

1. Stopp Gewalt, mehr Respekt für das Personal.
2. Branchenlösungen für gesundheitlich angeschlagene Personen: «Die beruflich bedingten Belastungen bei der Arbeit im öffentlichen Verkehr haben Auswirkungen auf die Gesundheit. Der SEV verlangt deshalb eine Branchenlösung für Weiterbildung, Reintegration und Umschulungen für gesundheitlich eingeschränkte Personen. Dazu gehört zwingend eine Anstellungsgarantie, wie sie bei der SBB Praxis ist. (...) In kleinen KTU ist eine Anstellungsgarantie schwierig umzusetzen. Daher sollten solche Lösungen auf einer breiteren Ebene angegangen werden.»
3. Die Erhaltung der Gesundheit am Arbeitsplatz «bleibt eine grundlegende Verantwortung der Unternehmungen. Hier nimmt vor allem in Berufen in operativen Bereichen der psychische und physische Druck eine immer stärker werdende Rolle ein: Der Verkehr nimmt ständig zu, Dienstpläne und Dienstreisen werden bis auf die letzte Minute ausgereizt (...). Der SEV engagiert sich weiterhin dafür, dass die entsprechenden Prinzipien in jedem GAV verankert sind.»
4. Homeoffice: Das Parlament könnte die Regeln flexibilisieren. Der SEV setzt sich für klare Regeln und das Recht auf Nichterreichbarkeit ein.

Zum **Positionspapier Verkehrspolitik** fasste SEV-Präsident Matthias Hartwich die wichtigsten Anliegen zusammen: Öffentlicher und kollektiver Verkehr tragen zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, zur Klimawende und zu mehr Nachhaltigkeit bei – das heisst, zu einer ökologischeren, sozialeren und gerechteren Mobilität, beim Personen- und beim Güterverkehr. Dafür muss die notwendige Infrastruktur bereitgestellt und unterhalten und der Betrieb angemessen finanziert werden. Wichtig ist auch der Erhalt des öffentlichen Verkehrs als

Service public. Denn Privatisierung und Wettbewerb, wie von der EU-Kommission propagiert, haben sich nicht bewährt. In Grossbritannien und Schweden bspw. wurde das Angebot damit schlechter und teurer. Private investierten zu wenig in Infrastruktur und Fahrzeuge, sodass diese letztlich mit Steuergeldern erneuert werden mussten. Direktvergaben sind besser als regelmässige Ausschreibungen, und Kooperation der Verkehrsunternehmen ist besser als Konkurrenz – auch im internationalen Personenverkehr.

Zum **Positionspapier Sozialpolitik** sagte Finanzverwalter Aroldo Cambi: Der SEV ist für eine solidarische, gerechte Gesellschaft und daher gegen Leistungsabbau bei den Sozialversicherungen. Das heisst konkret: Nein zur Erhöhung des AHV-Rentenalters 65, und weil sich die finanzielle Lage der Pensionskassen in den letzten Jahren wieder verbessert hat, sind die Leistungen zu verbessern. Das heisst: höhere Umwandlungssätze sowie Teilnehmungsmodelle, die systematische Mehrverzinsungen und Ausschüttungen an Rentner:innen ermöglichen, und gute Frührentenmodellen. Der SEV fordert einen Ausbau der familienergänzenden Kinderbetreuung und bekämpft flexiblere Arbeitszeiten zum Nachteil der Familien. Er fordert auch Massnahmen gegen den Anstieg der Mieten und Krankenkassenprämien.

Das **Positionspapier zur Digitalisierung und Automatisierung/KI** fordert, dass diese zum Wohle der Mitarbeitenden sein müssen. Folglich müssen Unternehmen (und die Sozialpartner) die Mitarbeitenden bei der Einführung, Entwicklung und Überprüfung digitaler Arbeitsmittel einbeziehen und sie aus- und weiterbilden.

KONGRESSREDE

Bundesrat Rösti bekennt
sich zur Verlagerung

Markus Fischer. Bundesrat Albert Rösti würdigte am SEV-Kongress als Gastredner das Verkehrspersonal: «Im Ausland werden wir immer wieder als Vorzeigeland des öffentlichen Verkehrs genannt. Darauf bin ich als Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und als Bürger dieses Landes sehr stolz. Einen sehr wichtigen Beitrag zu diesem Vorzeigemodell leisten Sie als Angestellte der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs. Sie sind täglich im Einsatz, leisten oft Schichtbetrieb und funktionieren gegenüber den Kunden als Visitenkarte der Unternehmen. Sie sorgen dafür, dass die Mobilität in der Schweiz funktioniert. Aufrichtigen Dank für Ihre Arbeit!» Bundesrat Rösti dankte auch dem SEV für seine «konstruktive Mitarbeit» als Sozialpartner, der dem Personal eine Stimme gibt und sich für gute Arbeitsbedingungen einsetzt. Die Kampagne gegen Gewalt und für Respekt gegenüber dem Personal unterstütze er «voll und ganz».

Weiter bekannte sich Rösti in seiner Rede zur Verlagerungspolitik – insbesondere auch

im Güterverkehr – und betonte, dass Sparmassnahmen beim regionalen Personenverkehr nicht auf Kosten des Personals erfolgen dürfen. Zu prüfen seien wenig frequentierte Verbindungen und gewisse Preismassnahmen. Für den Bahnausbau in den nächsten 20 Jahren stünden statt der 60 Milliarden Franken, die geplante und gewünschte Projekte nach aktuellen Berechnungen kosten würden, im besten Fall 30 Milliarden und im schlimmsten Fall gar nur 15 Milliarden zu Verfügung, bedauerte Rösti. «Ich hoffe, dass damit die nötigsten Projekte gebaut werden können.» Anhaltspunkte dazu liefere bis im Herbst die Studie, die er bei ETH-Professor Ulrich Weidmann bestellt hat.

Das vorliegende Abkommen mit der EU zur Öffnung des internationalen Personenverkehrs gebe dem Schweizer Taktfahrplan- und Tarifsysteem Vorrang, sagte Rösti weiter. Und das Bundesamt für Verkehr habe unter Einbezug der Sozialpartner eine Richtlinie erarbeitet, die für internationale Züge auf Schweizer Territorium schweizerische Lohn- und Arbeitsbedingungen vorschreibe. «Kontrollen dazu müssen stattfinden.»



Bundesrat Albert Rösti gab jedem Teilnehmer des «Trauerzuges» für SBB Cargo die Hand.



Rund 400 Delegierte und Gäste haben den 82. SEV-Kongress besucht. Die monatelangen Vorbereitungen des SEV-Teams haben sich gelohnt.



René Schnegg und Hanny Weissmüller übernehmen das Vorstandspräsidium.

Kongressvideos
und Bilder

Scanne diesen QR-Code für
weitere Fotos und Videos:



KONGRESS 2025

Die schönsten Momente



Geschäftsleitung (von links): Aroldo Cambi, Pablo Guarino, Matthias Hartwich, Barbara Keller und Patrick Kummer.



Peter Käppler bedankt sich.



Danilo Tonina leitet zum letzten Mal den Kongress.



ETF-Generalsekretärin Livia Spera spricht am Kongress.



Die SEV-Jugendkommission fordert bessere Vertretungen in den Unter-
verbänden und verteilt Energydrinks an die Kongressteilnehmer:innen.



Topwerber Fritz Haenni, Philippe Schibli und Walter Pizzolante erhalten
Geschenke von Gewerkschaftssekretärin Stefanie Fürst.

LINK ZUM RECHT

Rückzahlung der Ausbildungskosten



Jan möchte weiterkommen in seinem Beruf. Sein Antrag auf eine dreijährige Ausbildung an der Fachhochschule wurde ihm von der Arbeitgeberin gestattet. Die Ausbildungskosten übernimmt die Arbeitgeberin, aber mit der Auflage, dass Jan sich nach Abschluss der Ausbildung für weitere drei Jahre für die Arbeitgeberin verpflichtet, ansonsten müsste er die Ausbildungskosten rückerstatten. Alles rechtens?

Grundsätzlich besteht eine Rückzahlungspflicht der Ausbildungskosten. Es gibt aber klare Regeln, wann eine Rückzahlung erlaubt ist – und wann nicht.

Erstens braucht es eine klare Vereinbarung, welche entweder im Arbeitsvertrag selbst oder in einer Zusatzvereinbarung schriftlich geregelt ist. Vage Formulierungen à la «Die Kosten können zurückgefordert werden» reichen nicht aus. Es muss klar drinstehen, wann und unter welchen Bedingungen jemand etwas zurückzuzahlen muss.

Zweitens rechtfertigt nicht jede Weiterbildung eine Rückzahlungsforderung. Mit anderen Worten: Die Arbeitgeberin darf nur dann Kosten zurückverlangen, wenn die Ausbil-

dung auch für den Mitarbeiter persönlich von Vorteil ist (zum Beispiel ein externer Kurs mit anerkanntem Abschluss) oder wenn es sich um eine besonders teure Weiterbildung handelt, etwa mit hohen Kursgebühren. Einfache interne Schulungen, die der Mitarbeiter braucht, um seine Arbeit im Betrieb auszuführen, darf die Arbeitgeberin nicht zurückfordern.

Drittens muss die Rückzahlung fair geregelt sein. Gemäss Bundesgericht gilt eine Verpflichtung des Mitarbeiters für weitere drei Jahre nach Abschluss von drei Jahren als noch zulässig. Je länger der Mitarbeiter nach Abschluss im Unternehmen ist, desto kleiner sollte der Rückzahlungsbetrag ausfallen. Eine Regelung, welche vom Mitarbeiter den vollen Ausbildungsbetrag nach drei Jahren zurückfordert, ist damit unzulässig.

Viertens ist eine Rückzahlungsforderung nicht zulässig, wenn die Arbeitgeberin kündigt, ohne dass ihm der Mitarbeiter einen begründeten Anlass zur Kündigung gegeben hat oder wenn der Mitarbeiter das Arbeitsverhältnis aus einem Anlass auflöst, den die Arbeitgeberin zu verantworten hat. Dies gilt auch dann, wenn es eine klar geregelte Rückzahlungsvereinbarung gibt.

Jan ist daher gut beraten, den Vereinbarungstext gut durchzulesen und ihn im Zweifelsfall überprüfen zu lassen, womit er als SEV-Mitglied beim SEV-Berufsrechtsschutz in guten Händen ist.

SCHIFFFAHRT LUGANERSEE

Gewerkschaften kritisieren Unregelmässigkeiten

Veronica Galster. Am 2. Juni traf sich das Personal der Società Navigazione del Lago di Lugano (SNL, Schifffahrtsgesellschaft auf dem Luganersee) mit den Gewerkschaften SEV, Unia und OCST, um lautstark Missstände anzuprangern: Die Pensionskasse wird seit dem Austritt aus der Symova 2021 von der unternehmensnahen Copernicus Wealth Management verwaltet. Bei einem Deckungsgrad von einst 111,97 % fielen die Erträge seither um 13 % unter den Symova-Durchschnitt, die Verwaltungskosten sind gar fünffach höher! Präsident Ferrazzini, der interessanterweise gleichzeitig bei Copernicus sitzt, hat hier scheinbar seine eigenen Interessen durchgesetzt.

Gewerkschaften werden übergangen

Noch gravierender: Die Direktion hat die langjährigen Gewerkschaften kaltgestellt und der zuarbeitenden APLT (Verband des See- und Landverkehrspersonals) einen Alleingang bei der Wahl des Arbeitnehmervertreters in der Pensionskassen-Kommission zugestanden. SEV, Unia und OCST sehen darin einen perfiden Versuch, unbequeme Kritik im Keim zu ersticken und ein «Stimmungskartell» mit betriebsnahen Funktioniären zu etablieren.

Auch in Sachen Gesamtarbeitsvertrag verlangt der SEV endlich Respekt von der

SNL: Mitarbeitende, die zwar in Lugano angestellt, aber überwiegend in Locarno eingesetzt sind, müssen dem GAV Locarno unterstellt werden. Nur so können zwingende Ruhe- und Pausenzeiten eingehalten und die Gesundheit der Kolleginnen und Kollegen geschützt werden.

Verstösse gegen AZG

Überdies verstösst die Ferienplanung fortlaufend gegen die Verordnung zum Arbeitszeitgesetz: Die Urlaubstermine müssen drei Monate vor Beginn, spätestens bis Ende Jahr, bekannt gegeben werden. Trotz wiederholter Interventionen des SEV und einer Intervention durch das Bundesamt für Verkehr im Jahr 2022 ist nichts passiert.

Der SEV betont, dass es nicht sein Ziel ist, das Unternehmen zu desavouieren, sondern es dazu zu bewegen, die Mindestvorschriften einzuhalten, die für alle Unternehmen der Branche gelten. Eine grössere Klarheit in der Unternehmensführung und bei der Einhaltung der Vorschriften würde der SNL sicherlich zu einem besseren Image verhelfen, sowohl intern als auch extern. Der SEV bleibt wachsam, trotz eines Klimas der Angst und Unsicherheit, das von der Geschäftsleitung geschaffen wird und deren Versuch, Versammlungen zu verhindern und die historischen Gewerkschaften zu diskreditieren.

KONTROLLEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Mehr Sicherheit dank mehr Personal



Am 10. August 2023 entgleiste ein Güterzug im Gotthard-Basistunnel mit gravierenden Folgen.

SEV
zeitung@sev-online.ch

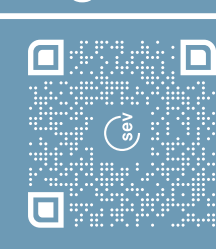
Ein Bericht in der SRF-Sendung Rundschau vom 26. Februar hatte gezeigt, dass Schäden an Wagenrädern von Güterzügen häufig vorkommen und ein massives Sicherheitsrisiko darstellen. Der nun erschienene Schlussbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) bestätigt dies. Ein grosser Unfall, wie im Gotthard-Basistunnel am 10. August 2023, könnte jederzeit wieder passieren. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV fordert, dass mehr Personal für bessere Kontrollen und mehr Sicherheit eingesetzt wird.

Die Eisenbahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel. Hundertprozentige Sicherheit gibt es aber nicht. Dies zeigte der Unfall im Gotthard-Basistunnel am 10. August 2023, als ein Güterzugwagen entgleiste, massiven Schaden anrichtete und die Verkehrskapazität auf der wichtigen Nord-Süd für mehr als ein Jahr einschränkte. Der SUST-Schlussbericht führt die Ursache für die Entgleisung auf ein gebrochenes Wagenrad zurück. Umfangreiche Untersuchungen an diesem sowie an den anderen Rädern des unfallverursachenden Wagens haben gezeigt, dass sich Risse und Sprünge, die durch die Überhitzung beim Bremsen verursacht wurden, im Laufe der Zeit in den Radkörper ausgebreitet und seine Integrität untergraben haben. Das SUST hat die Aufgabe, die Ursachen von Unfällen zu ermitteln und kann auf dieser

Grundlage Empfehlungen aussprechen. Diejenigen, die sich aus diesem Unfall ergeben, fordern einen Paradigmenwechsel bei der Instandhaltung von Güterwagen: Diese soll häufiger und intensiver als heute praktiziert werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist für den Erlass von Vorschriften zum Schutz der Sicherheit im Bahnbetrieb zuständig. Das BAV teilte jedoch mit, dass die Sicherheitsvorschriften notwendigerweise auf europäischer Ebene koordiniert und beschlossen werden, da die Vorschriften im Schienengüterverkehr auf kontinentaler Ebene eng miteinander verbunden sind. Ansonsten ist die Dynamik in dieser Hinsicht komplex und daher nicht unbedingt schnell. Die Gewerkschaft SEV fordert eine konkrete und schnell umsetzbare Lösung: Die systematische Einführung von akustischen Klangkontrollen an den Radscheiben von Radsätzen (Achsen) die nicht als thermisch stark belastbar gekennzeichnet sind. Die Kontrollen sollen durch technische Inspektoren (z.B. vom TKC von SBB Cargo) an allen in das Schweizer Netz einfahrenden Güterzügen an Wagentypen mit nicht thermisch stark belastbaren Radsätzen durchgeführt werden. Derzeit werden akustische Kontrollen nur selten und in jedem Fall nur bei Wagen durchgeführt, bei denen derartige Probleme an den Radsätzen bekannt sind. Eine systematische Kontrolle, aller Wagen von aus dem Ausland ankommenden Güterzügen in den Grenzbahnhöfen, ist ein rasch Wirkung zeigender Beitrag zur weiteren Erhöhung der Sicherheit auf dem Schweizer Schienennetz. Dafür muss Personal eingestellt und entsprechend ausgebildet werden.



Folge uns auf Instagram



www.instagram.com/gewerkschaft_sev

KONGRESS 2025

Podium zur Gewalt

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Am ersten Kongresstag demonstrierten über 200 Delegierte mit einem Riesenbanner gegen die täglichen Aggressionen gegen das Verkehrspersonal (siehe Bild auf Seite 1). Am zweiten Tag war dem Thema ein Podium gewidmet. Damit ist die SEV-Kampagne «Stopp Gewalt – mehr Respekt für das Personal» offiziell lanciert. Am 3. September folgt ein nationaler Aktionstag, und am 25. November wird das 25-jährige Bestehen der Charta gegen Gewalt im öffentlichen Verkehr gefeiert.

Einleitend zum Podium erinnerte Moderator **Peter Moor** daran, dass der Kampf gegen die Gewalt dieses Jahr für den Kongress und den SEV ein Schwerpunktthema ist. Er wies darauf hin, dass es bei der SBB zwar durchschnittlich drei Übergriffe pro Tag gebe, die Medien aber kaum darüber berichteten. Zwei Übergriffe ha-

ben neulich Aufsehen erregt: Am 24. Mai wurde im Bahnhof von Yverdon ein Lokführer von einem aufgebrachten Fahrgast tätlich angegriffen, und am 4. Juni wurde ein Busfahrer abends in Gurtellen (Uri) von einem betrunkenen Fahrgast beleidigt und ins Gesicht geschlagen.

Peter Moor fragte **Gilbert D'Alessandro**, Busfahrer bei den TPF und Zentralpräsident des Unterverbands VPT, ob er sich sicher fühle. Er gab an, dass es tatsächlich eine gewisse «Einsamkeit des Fahrers» gäbe. In TPF-Bussen kann er aber mit dem Fuss einen Knopf betätigen, worauf die Zentrale hört, was im Bus passiert, und rasch die Polizei einschalten kann. In einem von ihm genannten Beispiel war sie innert vier Minuten vor Ort. «Aber nicht alle Unternehmen haben diese Einrichtung.» Die Unternehmen müssten investieren und dürften nicht die Botschaft vermitteln, dass sich die Kundschaft mit dem Personal alles erlauben könne. Zudem müssten alle Betriebe und Kantone den Artikel 59 des Personen-

beförderungsgesetzes einheitlich anwenden, gemäss dem strafbare Handlungen gegen öV-Personal von Amtes wegen zu verfolgen sind.

Wie sieht es auf europäischer Ebene aus, fragte Moor die Generalsekretärin der Europäischen Transportarbeiter-Föderation, **Livia Spera**. Für die ETF sei diese Frage auch eine Priorität, da die Übergriffe in ganz Europa zunähmen. Die ETF hat im Mai eine entsprechende Umfrage gestartet. Die Gewalt in der Gesellschaft und die immer grösser werdenden Wohlstandsunterschiede spiegelten sich im öV wider. In Italien war die Antwort auf einen besonders gewalttätigen Überfall ein landesweiter Streik. Es müsse mehr getan werden, damit diese Dienstleistungsberufe respektiert würden, forderte Spera.

Dirk Baier, Kriminologe und Dozent an der ZHAW sagte, dass die Gewalt in der Schweiz laut Statistik langfristig nicht zugenommen hat. Selbst wenn sie kurzfristig zunimmt, läuft es besser als anderswo in Europa. Wir lebten aber in einer Freizeit-

gesellschaft, die psychische Belastung in der Arbeitswelt nehme zu, Drogen- und Alkoholprobleme stiegen und die Ungleichheit vergrössere sich. Dennoch bleibe er optimistisch.

Massimo Brigatti, Vizepräsident des Unterverbands des Zugpersonals (ZPV), kritisierte die Präventionskampagne der SBB: Die Botschaft sei nicht angekommen. Seiner Meinung nach würden TV-Spots, die deutlich zeigen, wie Kundenbegleiter:innen geschubst oder beleidigt werden, den Ernst des Problems besser verdeutlichen. Kurse seien gut, doch dürfe damit das Problem der Gewalt nicht an die Mitarbeitenden delegiert werden. Angesichts von Menschen, die Störungen haben oder unter dem Einfluss von Substanzen stehen, seien philosophische Reden wenig hilfreich. Er wunderte sich über die optimistischen Statistiken des Kriminologen. «Die gemessene Gewalt ist nur ein winziger Teil der tatsächlichen Gewalt.»

Janine Truttmann von der Frauenkommission SEV wies darauf hin, dass die Statistiken keine Auskunft

darüber geben, ob Frauen häufiger Opfer von Aggressionen werden. Sie hat in den besuchten Kursen viel gelernt, doch seien diese in der Realität schwer umzusetzen. «Stopp» zu sagen könne jedoch in manchen Fällen funktionieren und Angreifer überraschen. Sie plädierte für eine doppelte Begleitung auch tagsüber. «Hier sollte wirklich nicht gespart werden», betonte sie. Es brauche geschultes Personal und die Anerkennung des Unternehmens in diesen Fragen.

Nach dem Podium ergriff **Marie-José Juillet**, Kundenberaterin und Präsidentin SEV-AS Ouest, das Wort und erinnerte daran, «dass alle Mitarbeiter:innen mit Kundenkontakt von dieser Problematik betroffen sind und täglich mit Gewaltsituationen konfrontiert werden». Mit dem fortschreitenden Personalabbau in den Bahnhöfen seien die Kolleg:innen am Schalter für die Kundschaft oft die einzigen Ansprechpersonen für Beschwerden. Würden die Bahnhöfe wieder mit mehr Personal ausgestattet, würde die Gewalt zurückgehen, findet sie.



Ein Kongresshöhepunkt war die Diskussion über Gewalt gegen Mitarbeitende, Ursachen, Auswirkungen und Möglichkeiten, sie zu verringern. V.l. n.r.: J. Truttmann, P. Moor, M. Brigatti, G. D'Alessandro, D. Baier, A. Maspoli und L. Spera.



AGGRESSIONEN (II)

Mitglieder erzählen

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

SEV-Mitglieder erzählen von Übergriffen und Aggressionen, die sie im Alltag erleben. In diesem zweiten Artikel sprechen ein Mitarbeiter aus der Schifffahrt und eine Buschauffeurin über die tägliche Gewalt.

Lionel Parian ist seit Jahren Kapitän auf den Genfer Mouettes und Gewerkschaftsvertreter. Im vergangenen Sommer wurde er Opfer einer Aggression, die knapp nicht in Tötlichkeiten ausartete. Der Vorfall fing damit an, dass ein Mann sehr nahe bei der Treibstofftankstelle der Fähren parkierte. Er stieg aus und machte einen ziemlich angetrunkenen Eindruck. Lionel sah dies, war aber nicht sehr beunruhigt. Plötzlich öffnete der Mann die Kette, die den Zugang zum Schiffsteg blockiert. Lionel stieg aus und befestigte die Kette wieder, aber der Mann öffnete sie erneut und verschwand dann. Als Lionel nach seiner Fahrt zur Anlegestelle zurückkam und anlegte, wurde er von diesem Mann beschimpft. Er reagierte nicht auf die Provokationen und ging in Richtung des Pausenraums. Der Mann stellte sich ihm in den Weg, Lionel ging weiter und wurde vom Angreifer verfolgt, der drohte, die Flasche in seiner Hand zu zerbrechen und ihn damit zu schlagen.

Als Lionel aus dem Pausenraum kam, folgte ihm der Mann auf der Strasse und wurde immer aggressiver. Mit seiner Geduld am Ende rief Lionel seine Chefin an, da er eine Eskalation der Si-

tuation befürchtete. Die Polizei wurde daraufhin mehrmals angerufen. Zurück am Steg nahm der Mann einen Schraubenzieher, um die Zugangstür zum Steg aufzubrechen, was ihm jedoch nicht gelang. Er sprayte Beleidigungen und schlug mit einem Baseballschläger gegen die Scheibe.

Lionel ging wieder auf das Schiff und fuhr weg. Als er zurückkehrte, war der Mann von der Polizei umringt und wurde festgenommen. Er war den Beamten bekannt, geistig verwirrt, in einer Institution lebend und an diesem Abend betrunken. Die Polizei machte Lionel klar, dass es sich nicht lohne, Anzeige zu erstatten. Diese werde nicht weiterverfolgt, sagte sie, da der Mann nicht zur Verantwortung gezogen werden könne. Sie ignorierte somit Artikel 59 PBG, wonach Straftaten von Amtes wegen verfolgt werden. Im Kofferraum des Autos fand die Polizei Messer und ein Beil. Es hätte also weitaus schlimmer kommen können. Da Lionel schon andere Angriffe erlebt hat, war er nicht besonders beeindruckt, auch wenn er zugibt, «dass es trotzdem brutal war, auch die Festnahme». Seine Kolleg:innen waren sehr schockiert und wollten alle Details wissen, damit sich so etwas nicht wiederholt oder sie sehr schnell handeln können. Als das Unternehmen auf Anraten des SEV Anzeige erstatten wollte, ignorierte die Polizei erneut Art. 59 PBG und sagte wieder, das sei nicht möglich. Lionel wurde krank – nicht wegen des Übergriffs – und konnte daher einen weiteren Termin mit der Polizei nicht wahrnehmen. Der Fall wurde an diesem Punkt blockiert. Lionel hätte sich eine interne Kommunikation ge-

wünscht oder dass die Sicherheitsprozesse geklärt werden. Dies war nicht der Fall. Auch Workshops oder Trainingsmodule, wie man mit solchen Situationen umgeht, wären für ihn hilfreich. «Ruhig und bestimmt zu bleiben, kann man lernen. Die Geschäftsleitung und das Personalmanagement sollten auch besser über die rechtlichen Möglichkeiten bei Angriffen auf das Personal informiert sein, schon allein, damit sich dieses etwas besser geschützt zu fühlt.»

Amanda (Name geändert) ist in ihren Dreisigern und Buschauffeuse in einer Unternehmung der Westschweiz. Sie ist mindestens einmal wöchentlich mit Gewalt konfrontiert. Sie sagt: «Dies geht von Bemerkungen über den Fahrplan bis hin zu Beleidigungen. Gewisse davon – mehrheitlich von Männern – sind sexistisch und beziehen sich auf ihre Kompetenzen wie etwa: 'Du bist ja eine Frau, ich weiss nicht, warum du überhaupt fährst'. Ich bin auch schon bedroht worden, im Stil 'ich weiss, wie ich dich finden kann.' Gewisse Männer warten sogar auf den nächsten Bus, wenn sie eine Frau am Steuer sehen. Einige Linien sind auffälliger, dort ist weniger Respekt vorhanden. Ich melde jeden dieser Fälle in einem Bericht an den Arbeitgeber, was dieser übrigens auch verlangt. Eine zuständige Person kontaktiert uns anschliessend, um nachzufragen, ob wir psychologische Unterstützung brauchen, oder ob wir uns einfach aussprechen möchten. Wenn dies der Fall ist, gibt es einen Termin dafür, und anschliessend entscheidet die Unternehmung, ob sie eine Anzeige macht oder nicht.»

Amandas Arbeitgeber ist eher bei den Musterschülern, was die Reaktion auf Aggressionen anbelangt. Trotz diesem klaren Engagement der Geschäftsleitung wird die Information, dass Aggressionen von Amtes wegen verfolgt werden, von den Angestellten der nächsten Ebene nicht immer verstanden. Im Fall von Amanda hat keine von sechs gemeldeten mündlichen Aggressionen zu einer Anzeige geführt, was nicht im Sinne von Art. 59 PBG ist.

Amanda erzählt uns ihren letzten Fall: «Zwei Personen in einem Vierersitz haben angefangen mich zu beleidigen, als ich die Frau freundlich aufforderte, ihren Facetime-Anruf (Videotelefongespräch) mit Kopfhörern zu führen oder auf später zu verschieben. Sie hat sich genervt und mich unter anderem mit «Schlampe, fahr und

halt die Schnauze» beschimpft. Da es sich nicht um eine physische Aggression handelte, habe ich die Türen nicht blockiert und sie konnten einfach aussteigen. Als ich den Vorfall meldete, hat man mir gesagt, man hätte die Gesichter auf dem Video nicht gut gesehen; die Polizei würde nichts machen können. Ich fand es merkwürdig, dass die Kamera so ausgerichtet ist, dass man ausgerechnet auf diesen Vierersitz, auf dem es die meisten Probleme gibt, so schlechte Sicht hat. Dies wurde zwar alles zur Kenntnis genommen, aber nachher ist nichts passiert. Das ist auch anderen Kolleg:innen passiert, teilweise mit sogar besseren Bildern, auch da gab es keine Folgen. Ich frage mich deshalb, was es im Fall von verbaler Aggression eigentlich braucht, damit Anzeige erstattet wird. Bei einer Kollegin, die physisch angegriffen wurde, haben die Vorgesetzten Anzeige erstattet. Es wäre nötig, dass auch verbale Aggressionen ernster genommen würden.»

Auch wenn es nicht einfach ist, Personen aufgrund von schlechten Videoaufnahmen zu identifizieren, macht dies, wenn eine Meldung ohne Folgen bleibt, die Aggression unsichtbar für die Statistik, die nur Fälle mit Anzeigen erfasst. Dazu kommen all jene Fälle, die der Unternehmung gar nicht gemeldet werden, sei es aus Unwissen, Zeitstress oder Fatalismus. Dies bewirkt eine Verschleierung der Aggressionen, von denen nur die Spitze des Eisbergs sichtbar ist. Der Graben zwischen realer und statistisch erfasster Gewalt ist somit enorm.

Um solche Verhaltensweisen zu bekämpfen, fände Amanda es wichtig, «dass eine Präventionskampagne gestartet würde, die darauf hinweist, dass es Menschen sind, die den Service public sicherstellen, und dass wir Respekt und Anerkennung verdienen. Wir sind solchen Vorfällen stark ausgesetzt. Manchmal hat man den Eindruck, gar nicht zu existieren. Die öV-Benutzer:innen sehen uns nicht. Diese Entmenslichung macht es wahrscheinlich leichter, jemanden zu beleidigen. Das kann völlig beliebig sein. Es ist fast unmöglich, etwas Kritisches zu einem Kunden zu sagen, ohne beleidigt zu werden, auch wenn man es so freundlich wie möglich formuliert hat. Auch wenn ich mir im Laufe der Zeit einen Panzer zugelegt habe, müssen sich die Leute bewusstwerden, dass solche Taten uns verletzen und tief prägen können.»



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals ist die grösste und stärkste Gewerkschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Der SEV sucht per sofort oder nach Vereinbarung eine:n

Juristische:n Mitarbeiter:in
Berufsrechtsschutz 50% in Lausanne

- Die Funktion Juristische:r Mitarbeiter:in umfasst folgende Tätigkeiten:
- Unterstützen und Beraten unserer Mitglieder bei Schwierigkeiten mit deren Arbeitgebern oder Sozialversicherungen, sowohl informell als auch auf dem Rechtsweg
 - Begleiten der Mitglieder zu Gesprächen
 - Kontakte zu Arbeitgebern, Arbeitsstellen und externen Anwälten/-innen pflegen

Sie arbeiten in Lausanne in einem motivierten Team und werden administrativ kompetent unterstützt.

- Sie verfügen über eine juristische Ausbildung (mind. Bachelor) und kennen das Arbeitsrecht
- Sie bearbeiten selbstständig individuelle Fälle
- Sie können sich mündlich und schriftlich gut ausdrücken
- Durch fundierte Argumentation können Sie sich gut durchsetzen
- Sie sind zeitlich und örtlich flexibel (Westschweiz und Bern)
- Gewerkschaftliche Anliegen sind Ihnen wichtig
- Ihre Muttersprache ist Französisch, gute Deutschkenntnisse sind erforderlich.

Wir bieten Ihnen eine vielseitige Tätigkeit in einem spannenden Arbeitsumfeld mit kollegialem Arbeitsklima und fortschrittlichen Anstellungsbedingungen.

Weitere Auskünfte erteilt Pablo Guarino, Verantwortlicher Rechtsschutz Lausanne, Tel. 076 822 37 15.

Interessiert?

Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch) Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige elektronische Bewerbung entgegen.

Mehr über den SEV erfahren Sie unter www.sev-online.ch

PV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

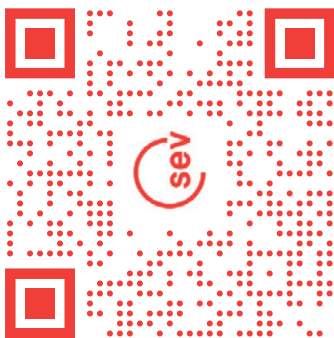
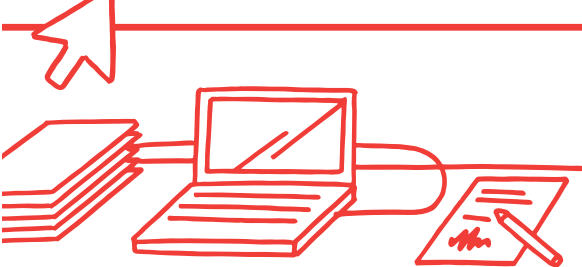
Auf Reisen im Zugerland



René Bolzern. Am 4. Juni war es soweit, 40 Reiselustige des PV Winterthur-Schaffhausen gingen auf den Zugerberg. Der IC 75 brachte uns nach Zug. Ab Zug Metalli fuhr uns der Bus der Zuger Verkehrsbetriebe hinauf zur Talstation Schöneegg der Zugerbergbahn. Nach Ankunft auf dem Hausberg der Stadt Zug blieb genug Zeit bis zum Mittagessen, um noch etwas anzuschauen. Das Es-

sen war gut und hat gemundet. Ein Kompliment dem Restaurant. Auf dem Oberdeck der MS Zug fuhren wir bei Kaffee und Kirschtorte über den Zugersee. Drei Kantone teilen sich diesen See am Fusse von Rigi und Rosberg. Auf beiden Seiten sahen wir Züge vorbeifahren – für einen Eisenbahner natürlich mit Stolz anzusehen. Nach zum Teil stürmischer Fahrt ging ein schöner Tag zu Ende.

sev-online.ch



UNTERVERBAND BAU

Peko-Tagung mit lebhaften
Diskussionen zu Aktualitäten



Zentralausschuss SEV-BAU. Am 16. Mai fand zum zweiten Mal die Peko-Tagung statt, an der sowohl die Mitglieder des Zentralausschusses, die Zentralpräsidenten sowie auch zahlreiche Vertreter der Peko Fläche und Division teilnahmen. Unter den Anwesenden befanden sich auch die neu gewählten Peko-Vertreter, die ihr Amt im Juli antreten werden. Als Gäste durften wir SEV-Präsident Matthias Hartwich und SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti begrüßen.

Die Tagung war geprägt von lebhaften Diskussionen zu aktuellen Herausforderun-

gen und Themen der Branche.

Highlights der Veranstaltung waren die mitreissende Rede von Matthias Hartwich sowie die spannende Präsentation von Michael Buletti zur Organisation des SEV, die den Teilnehmenden wertvolle Einblicke in die Strukturen und Ziele des SEV gab.

Insgesamt stellte die Tagung eine ausgezeichnete Gelegenheit dar, um Ideen auszutauschen und die Zusammenarbeit zwischen dem SEV und der Peko weiter zu stärken.

Man war sich einig, dass diese Tagung auch in Zukunft einmal pro Jahr in diesem Rahmen stattfinden soll.

PV LUZERN

Wanderung
Rothenturm

René Wolf. 18 Wanderinnen und Wanderer versammelten sich am 4. Juni um 7.30 Uhr zur Fahrt mit dem Voralpenexpress nach Rothenturm. Im Café Turm gab es den Startkaffee mit Gipfeli. Anschliessend wanderten wir bei trockenem Wetter von Rothenturm über das Hochmoor nach Biberbrugg zum Restaurant Post. Hier stiessen noch 2 Nichtwanderer zu uns. Bei einem guten Mittagessen liessen wir es uns gutgehen. Am späteren Mittagginges mit dem Voralpenexpress wieder zurück nach Luzern.

Dem Organisator Peter Trutmann danken wir bestens für die Organisation.

PV BUCHS-CHUR

Eine gelungene Exkursion

Toni Maissen. Am 28. Mai trafen sich zehn Mitglieder des PV Buchs-Chur und zwei Gäste beim Bahnhof Sargans. Das Ziel der Gruppe war das Pumpspeicherwerk Limmern in Linthal/Tierfed. Eine Anlage von gigantischem Ausmass im Inneren des Berges, welche je nach Bedarf als Speicher oder Produktionsanlage zur Stromerzeugung dient.

Freundlich wurden wir von einem Mitarbeiter der Axpo empfangen, welcher uns auf die zweieinhalbstündige Führung durch viele Gänge und Kavernen mitnahm und mit einer Flut an Zahlen und Informationen bau-

licher und technischer Natur versorgte. Auch optisch war die Besichtigung sehr eindrücklich, es gab riesige Maschinen und Anlagen zu bestaunen. Zufrieden und voll mit neuen Eindrücken, konnten wir um 12.30 Uhr die Führung beenden.

Anschliessend begaben wir uns im gleich daneben liegenden Hotel Tödi zu einem feinen Mittagessen und Austausch der gesamten Eindrücke, bevor am späteren Nachmittag die Heimreise angetreten wurde.

An dieser Stelle noch ein herzliches Dankeschön an den Organisator.



SEV JUGEND RHÄTISCHE BAHN

2-Tagesreise durch die Schweiz

Timon Wisler. Am 29. und 30. April fand unsere zweitägige Überraschungsreise durch die Schweiz statt. Kurz nach 8 Uhr morgens ging es los nach Zürich und von dort aus weiter nach Zug. In Zug hatte unsere kleine Gruppe die Möglichkeit, bei der Konditorei Speck einen Einblick in die Produktion der berühmten Zuger Kirschtorte zu ergattern. Obwohl ein Grossteil der Gruppe bis dahin Kirschtorte nicht mochte, waren nach der



Von links: Marco Bucek, Manuel Stöcklin, Simon Ochsner, Kyle Form und Timon Wisler.

obligaten Degustation alle hin und weg. Eine richtige Zuger Kirschtorte ist halt einfach die beste!

Nach Kaffee und Kuchen ging es nach einem kurzen Spaziergang durch Zug auf hohe Gewässer. An Bord der MS Zug verpflegten wir uns mit einem leckeren Menü und genossen die kühlen Winde an diesem sonnigen Tag. In Arth angekommen, ging es nach einer kurzen Busfahrt mit dem Eurocity weiter in Richtung Süden, nach Locarno. Dort bezogen wir unsere Unterkunft, bevor wir uns am See zu einem Apéro trafen. Die Entscheidung für das Abendessen fiel auf ein Steakhaus. Das leckere Essen sorgte für volle Bäuche. Den Abend liessen wir bis in die Nacht in einer kleinen, aber feinen Bar ausklingen.

Am nächsten Morgen genossen wir ein gutes Frühstück, bevor es weiter nach Melide ging. Dort konnten wir uns einmal als Riesen fühlen: Wir besichtigten Swissminiatur. Kurz vor dem Mittag machten wir uns auf den Weg zurück in Richtung Norden. Bei einem Zwischenstopp in Bellinzona deckten wir uns frisch ein mit Reiseproviant. Die Fahrt nach Zürich wurde von allen als Möglichkeit für einen Mittagsschlaf genutzt, da die Nacht zuvor eher kurz ausgefallen war. Kurz vor 16 Uhr erreichten wir unseren Ausgangspunkt Chur, und alle gingen zufrieden wieder ihrer Wege.

PV GLARUS-RAPPERSWIL

Blick über das Glarnerland hinaus

Andrea-Ursula Leuzinger. Die Sektions-Wanderung vom 13. März führte in die Höhe hinauf mit abenteuerlicher Anreise. Es ging von Schwanden GL hinauf zum Garichti-Stausee/Mettmen. Infolge des Bergsturzes «Wagenrunse» in Schwanden, bei dem die Zufahrtsstrasse zur Talstation Kies der Mettmen-Seilbahn weggerissen wurde, musste der Bus einen Umweg über Haslen-Tannenbergr nehmen. Bereits diese Reise bot schon einiges an Abenteuer: schöne Aussichten über das Tal und Fahrt über Naturstrassen. Die Gruppe von 13 Leuten kam gut auf 1620 m. ü. M. an und genoss trotz der etwas

nebelverhangenen Berge zuerst ausgiebig die Aussicht.

Die (kleine) Wanderung ging rund um den Stausee, der noch etwas wenig Wasser aufwies. So waren die alten Baumstrünke sichtbar, die verwendet wurden, als von 1929 bis 1931 die zwei Staumauern gebaut wurden, um das Wasser zu stauen. Zu sehen waren auch die Garichti-Hauptmauer direkt zum Talausgang und die längere Garichti-Nebenumauer zum kleinen Hochmoor Chuchi. Am Wegrand gab es einiges an Alpenfrühlingsflora zu entdecken. Erst vor wenigen Tagen war auf dieser Höhe der Schnee geschmolzen, weshalb gutes Schuhwerk für den nassen und stellenweise sumpfigen Boden von Vorteil war. Auch Restschnee säumte den Weg.

Ein Apéro erwartete die Wandergruppe kurz vor dem Abgang zum Berghotel Mettmen. Anschliessend wurde ein feines Essen nach dem nicht allzu strengen Lauf im Restaurant vom Berghotel genossen, bei wunderbarer Aussicht über das Glarnerland hinaus in Richtung Norden.

Das Wetter hat mitgemacht, wir durften ohne Regen, mit kurzen sonnigen Abschnitten den Tag geniessen. Aufziehende Nebelschwaden kurz vor der Talfahrt machten uns die Heimreise etwas leichter.

PV BERN

Frühlingswanderung Aarau–Bally Park

Peter von Däniken. Sechs Wanderinnen und Wanderer trafen sich am 15. Mai zur Fahrt nach Aarau. Nach dem Startkaffee in der Aarauerstube wanderten wir von Aarau zum Wildpark Roggenhausen, wo wir das Mittagessen aus dem Rucksack einnahmen. Anschliessend führte die Wanderung weiter zur Stiftskirche St. Leodegar in Schönenwerd – ältester unter Denkmalschutz stehende Sakralbau im Kanton Solothurn. Auf dem Bühl

berichtete unser Wanderleiter über die Dorfgeschichte und Industrialisierung von Schönenwerd. Namhafte Betriebe waren und sind hier ansässig (Bally Schuhfabriken – Bally Band – Nabholz Trainer – Brauerei Karbacher und die Schenker Storen Fabrik). Danach besuchten wir noch den Bally Park.

Dem Organisator Peter von Däniken danken wir bestens für die Organisation und die informative Führung.

UNTERVERBAND ZPV, FRAUENTAGUNG

Schmerzfrei durch Dehnen und Entspannen



Janine Truttmann. Die diesjährige ZPV-Frauentagung fand zum Thema «Schmerzfrei durch Dehnen und Entspannen» statt. Im Namen des ZPV begrüsst Brigitte Fanjak, Jo-Anne Witschi und Janine Truttmann die Teilnehmerinnen im Studio für Fitness und Gesundheit in Olten. Mit 16 Frauen war die Tagung wieder ausgebucht.

Bei Kaffee und Gipfeli wurden die Frauen durch die Workshopleiterinnen Ursula von Arx und Cori Wiederkehr herzlich begrüsst. Die Tagung wurde explizit für die Frauen des Zugpersonals geplant und durchgeführt. Warum, werden sich einige Fragen? Durch das Tragen der Elaz-Tasche sowie das tägliche Arbeiten auf und neben dem Zug werden

viele Muskeln im Körper strapaziert und angespannt.

Brennpunkte im Workshop waren Nacken, Schultern, Kopf, aber auch andere Teile des Körpers fanden Beachtung. Unter der kompetenten und witzigen Anleitung der Leiterinnen wurden nach einer persönlichen Bestandsaufnahme der eigenen Gesundheit praktische und schweisstreibende Übungen nach der «Liebscher & Bracht»-Methode durchgeführt. Damit die Teilnehmerinnen auch zu Hause oder bei der Arbeit das Gelernte anwenden können, wurde nebst einem Übungskatalog auch ein Workbook verteilt.

Die nächste ZPV-Frauentagung findet am 7. Mai 2026 statt.

PV THURGAU

Sektionsreise: Rund um den Säntis

Ueli Debrunner. Treffpunkt unserer diesjährigen Sektionsreise vom 28. Mai war auf Gleis 4 in Romanshorn. Wir starteten den Ausflug nach Quinten und stiegen um 8.26 Uhr in den Zug Richtung St. Gallen-Wattwil-Uznach und Ziegelbrücke. In Wattwil stiessen auch noch die Kollegen aus dem Thurtal dazu, die via Wil angereist waren, und somit war die Reisegruppe mit insgesamt 22 Teilnehmer komplett.

Ab Ziegelbrücke ging es weiter mit dem Bus bis Weesen Post. Die halbstündige Umstiegszeit in Weesen, während der wir auf das Schiff nach Quinten warten mussten, nutzten einige noch für einen schnellen Apéro im Hotel Schwert. Das Motorschiff Churfürsten brachte uns danach in einer 40-minütigen Schifffahrt nach Quinten. Im Schiffsrestaurant liess es sich bei unterhaltsamen Gesprächen und einem «Halbliter» gut aushalten, und ehe wir uns versahen, legten wir bereits in Quinten an, dem Ziel unserer Reise.

Auf der überdachten Terrasse des Gilde-Restaurants Seehus waren zwei Tischreihen für das Mittagessen reserviert. Der neue Präsident des PV Thurgau, Paul Stettler, richtete vor dem Essen noch ein paar Worte an die Reisegruppe. Er bedankte sich und verlieh seiner Freude Ausdruck darüber, dass doch so viele der Einladung gefolgt waren und an der Sektionsreise teilnahmen. Danach servierte das Seehus-Team ein 3-Gänge-Menü.

Leider hatte sich das Wetter in der Zwischenzeit geändert, und wie es die Wetterprognose vorausgesagt hatte, begann es zu regnen, zeitweise sogar sintflutartig. Die Heimreise begann dann auch mit einer turbulenten Schiffsüberfahrt von Quinten nach Murg. Das Motorschiff Alvier schaukelte teilweise so stark, als befände man sich auf dem Meer bei Sturm. Ab Murg reisten wir dann wieder bequem mit der Bahn via Sargans-Rorschach an den Ausgangspunkt Romanshorn zurück.



Folge uns auf Facebook!



www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



Unterverbände

29.9. Unterverband ZPV

ZPV-Event Ticino 2025: Rivera – Monte Tamaro. Zum ersten Mal in der Geschichte des Unterverbands ZPV findet dieses Jahr der ZPV-Mitgliederevent schweizweit statt. Die organisierende Sektion ZPV Ticino hat ein tolles Programm zusammengestellt. Der Anlass steht jedoch – ganz neu – auch interessierten Kundenbegleiter:innen offen, welche noch nicht Mitglied sind. Die RhB führt weiterhin ihren speziellen RhB-Mitgliederevent durch. Nun gilt es ganz schnell anzumelden und den Freiwunsch im Sopre einzugeben. Anmeldeschluss: 13. September. Detaillierte Informationen sind auf unserer Webseite und im Aushang der Depots zu finden. Der ZPV und die Organisatoren freuen sich jetzt schon auf diesen tollen Anlass mit vielen interessierten Teilnehmenden. Sei auch DU dabei, wenn wir beginnen, ein neues Kapitel in der Geschichte des ZPV zu schreiben.

zpv.ch

Ab 11 Uhr, Alpe Foppa, Rivera – Monte Tamaro

Pensionierte

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. Zugabfahrten: 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, Geschnetztes, Gemüsebeilage), Kaffee/Dessert. Anmeldungen mittels Anmeldeformular, 079 366 94 10 oder an pv.vs@bluewin.ch. Anmeldeschluss: 20. Juni. *Euer Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais

11.15 Uhr, Leuk Stadt

2.7. PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

3.7. 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

3.7. PV Buchs-Chur

Sommerwanderung Davos Dischmatal. Wir treffen uns im Bahnhof Landquart auf Gleis 6 und fahren um 7.49 Uhr (RE 24) nach Davos Dorf und weiter mit dem Bus zum Ausgangspunkt der Wanderung nach Davos Dürnboden; Ankunft um 9.40 Uhr. Im Berggasthof geniessen wir mit Aussicht zum Scalettaglet-

scher den von der Sektion offerierten Kaffee mit Gipfel. Auf dem Jakobsweg Graubünden (Via Son Giachen) wandern wir via Am Rin, Gadmen, Chintsch Hus entlang dem Dischmabach und über Weideland nach Davos Teufi; 6,8km, 302m Abstieg, ca. 1¼ Stunden. Im Bergrestaurant geniessen wir das Mittagsmenü. Um 14.25 Uhr fahren wir mit Bus und Zug zurück nach Landquart, Ankunft 16.10 Uhr. Alle besorgen sich die Fahrausweise bis Davos Dürnboden selbst. Wir freuen uns auf eine schöne Wanderung und ein gemütliches Zusammensein. Anmeldung bis 27. Juni an Gusti Mettler, Glannastrasse 1a, 9470 Buchs SG; 081 771 26 89 oder august.mettler@gmx.ch.

sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

7.49 Uhr ab Landquart Bahnhof

7.7. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns ausnahmsweise ab 14 Uhr im Restaurant Hard in Birsfelden. Der Treffpunkt ist erreichbar mit Tram Nr. 3 bis Endstation «Birsfelden Hard».

Ab 14 Uhr, Rest. Hard, Birsfelden

7.7. PV Winterthur-Schaffhausen

Mitgliederversammlung. Gerne laden wir euch zur Mitgliederversammlung ein. Neben den statuarisch vorgeschriebenen Traktanden kommen wir in den Genuss eines interessanten Vortrages der Pro Senectute. Die gemeinnützige Stiftung setzt sich seit über 100 Jahren für das Wohl älterer Menschen ein. Sie ist eine der bedeutendsten Fachorganisation für alle Fragen rund um das Alter. Der Vorstand freut sich, viele Mitglieder begrüssen zu dürfen.

14 Uhr, Restaurant zum alten Schützenhaus, Schaffhausen

16.7. VPT BLS Gruppe Pensionierte

Wanderung Weissenstein–Althüsi–Selzach. Anreise: Bern RBS, Gleis 21 ab 7.50 Uhr, Solothurn ab 8.32 Uhr, Weissenstein an 9.02 Uhr. Wanderung: Weissenstein–Hasenmatt–Althüsi–Schauenburg–Selzach. T1, Mittel, +240/–1085m, 13km, 3¼ Stunden. Dem Wetter angepasste Kleidung, Stöcke. Verpflegung im Restaurant Althüsi oder aus dem Rucksack. Rückreise: Selzach ab 16.18 Uhr, Biel ab 16.52 Uhr, Bern an 17.17 Uhr. Anmeldung bis 13. Juli an Fritz Bieri, 079 945 63 71 oder fritzbieri58@bluewin.ch.

6.8. PV Basel

Einladung zur Fahrt ins Blaue 2025. Treffpunkt: 8.30 Uhr, Basel, Bahnhof SBB. Zugabfahrt: 8.56 Uhr Gleis 7. Ankunft in Basel ca. 17.30 Uhr. Der Vorstand freut sich, wenn er an dieser Fahrt zahlreiche Mitglieder mit Partner:in begrüssen kann.

Kosten: CHF 60 pro Person (Apéro, Essen und Getränke, ohne Digestif). Einzahlung auf IBAN CH55 0900

0000 4000 6925 4. Auf der Webseite ist das Einladungsschreiben aufgeschaltet. Bezahlung des entsprechenden Betrags bis 31. Juli (Anmeldeschluss). Zwei Menüs stehen zur Auswahl: Hackbraten oder Kutteln, ein Vegi-Menu gibt es selbstverständlich auch wieder. Bei der Anmeldung an Peter Jakob, 079 252 02 53 oder per E-Mail an vizepraesident-pv-basel@sev-pv.ch bitte das gewünschte Menü angeben. Bei Unklarheiten oder Fragen geben Peter Jakob, 079 252 02 53, oder Walter Merz, 077 438 03 54, gerne Auskunft. *Euer Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/basel

8.30 Uhr, Bahnhof SBB, Basel

20.8. PV Bern

Sektionsausflug nach Bremgarten (AG). Ausflug in das von den Habsburgern im 12. Jahrhundert aus zwei kleineren Siedlungen erweiterte und befestigte Städtchen Bremgarten an der Reuss. Nach dem Mittagessen besteht die Gelegenheit zu einer Stadtführung (ca. 1 ½ Stunden, Kostenbeitrag CHF 10 pro Person wird auf Hinreise eingezogen). Für die Führung ist eine separate Anmeldung erforderlich (s.u.). Bern ab 9.33 Uhr (Gleis 12), Baden ab 10.57 Uhr, Bremgarten an 11.32 Uhr. Rückreise: Individuell, Züge über Wohlen – Lenzburg–Aarau jeweils XX.56 Uhr; Züge über Wohlen–Olten jeweils XX.26 Uhr; Bus-Zug über Baden jeweils XX.26 Uhr. Mittagessen im Gasthaus Bijou (kleiner Salat oder Suppe, Schweins- und Rindsbraten, Kartoffelgratin, Gemüse, Dessert). Der Fahrausweis für die ganze Reise ist selbst zu lösen. Anmeldung bis spätestens 30. Juli mit Einzahlung von CHF 30 auf Postfinance-Konto, IBAN CH65 0900 0000 3000 3569 9, SEV-PV-Sektion Bern, 3006 Bern; Vermerk «Sektionsreise». Alle angemeldeten Personen erhalten vor der Reise ein Bestätigungsschreiben. Auskünfte und Anmeldung zur Stadtführung: Max Krieg, 031 381 24 55 oder 079 704 31 18. *Der Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/bern

28.8. bis 4.9. PV Luzern

Wanderferien Maria Alm Tirol. Die Reise findet mit Gössi Carreisen statt. Wir haben auch ein Programm explizit für die Genusswanderer (Nichtwanderer) zusammengestellt. Auskunft: René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch. Anmeldeschluss für die Reise: 30. Juni bei René Wolf.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Information

Sommerpause SEV-Zeitung

Die letzte Ausgabe vor der Sommerpause ist die SEV-Zeitung Nr. 9 vom 11. Juli. Bitte Agenda- und Sektionsbeiträge, die vor dem Sommer publiziert werden müssen, bis spätestens Dienstag, 1. Juli, 12 Uhr einreichen via Online-Agenda auf sev-online.ch oder an zeitung@sev-online.ch.

Agenda 8/25



Tagung der Branche Pensionierte

11. September 2025, Hotel Rigi Kulm

Anreise auf die Rigi
Späteste Abfahrt ab Arth-Goldau um 10:55 Uhr oder ab Vitznau um 11:15 Uhr mit Ankunft aus beiden Richtungen um 11:47 Uhr auf Rigi Kulm.

Programm

12.00 Uhr	Ansprachen von Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro, SEV-Präsident Matthias Hartwich und vom neuen SEV-Vizepräsidenten.	
13.15 Uhr	Gemeinsames Mittagessen	
	Mittagsmenü	Vegimenü
	Tagessuppe ***	Tagessuppe ***
	Geräucherter Schweinshalsbraten an Kräuterjus	Äpler-Magronen mit Röstzwiebeln und Apfelmus
	Kartoffelgratin, Gemüse ***	***
	Süssmostcrème	Süssmostcrème
	Wer ein vegetarisches Menü wünscht, wird gebeten, dies auf der Anmeldung anzugeben.	
15.30 Uhr	Ende der Tagung	

Kosten
Fahrkarten: Mit GA oder Tageskarte ist die Fahrt kostenlos. Der VPT bittet die Sektionen, ihre Teilnehmenden bei den Reisekosten zu unterstützen.

Verpflegung: Der VPT offeriert ein 3-Gang-Menü inkl. Mineralwasser und Kaffee. Andere Getränke gehen zu Lasten der Teilnehmenden.

Anmeldung
Über die Website des VPT (vpt-online.ch) oder per E-Mail:
Deutsch (Eric Russi): eric.russi@bluewin.ch
Französisch (Danièle Dachauer): dachauer@bluewin.ch
Italienisch (Gilbert D'Alessandro): gilbert.dalessandro@vpt-online.ch

Anmeldeschluss ist der 1. Juli 2025
Bei Fragen wendet euch bitte an die Präsidentin / den Präsidenten eurer Sektion.

UNSERE VERSTORBENEN

Burri Ueli; JG 1943; Elektromeister, Burgdorf, VPT BLS.

Christ Heinrich; JG 1927; Betriebsbeamter, Sumiswald, VPT BLS.

Gafner Klara; JG 1923; Witwe des Otto, Oftringen, PV Olten und Umgebung.

Gamma Ruth; JG 1939; Witwe des Meinrad, Wassen UR, PV Uri.

Häderli Anna; JG 1934; Witwe des Max, Rorschach, PV St. Gallen.

Hager Edwin; JG 1924; Gruppenchef, Rheineck, PV St. Gallen.

Huber Ernst; JG 1939; Zugführer, Weesen, PV Glarus-Rapperswil.

Johann-Dubach Maria; JG 1925; Witwe des Josef, Schlierbach, PV Luzern.

Joss Elisabeth, JG 1926, Witwe des Fritz, Bern, PV Bern.

Regli Josef; JG 1943; Gleismonteur, Andermatt, VPT Matterhorn Gott-hard.

Schär Hans; JG 1932; Zugführer, Bolligen, VPT BLS.

Scheiwiller Paul; JG 1936; Stellwerkbeamter, Schwarzenbach SG, PV St. Gallen.

Weber Martin; JG 1957; Diagnostiker, St. Gallen, PV St. Gallen.

Hinweis:
Wegen dem Datenschutzgesetz dürfen Todesanzeigen nur noch mit Genehmigung der Angehörigen publiziert werden (bitte melden an mutation@sev-online.ch oder an 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: 20 369 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 30 996 Ex.), WEMF-beglaubigt 13. Januar 2025.
Herausgeber: SEV, sev-online.ch
Redaktion: Michael Spahr (Chefredaktor), 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
Abonnemente und Adressänderungen: SEV-Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57.

Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.

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

Produktion: CH Regionalmedien AG

Druck: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 11. Juli 2025.

Redaktionsschluss für den Sektions-teil: 1. Juli 2025, 12 Uhr.

Inserateschluss: 30. Juni 2025, 12 Uhr.

20 JAHRE KLIMA-ALLIANZ

Klimaschutz geht nur gerecht

 **Eva Schmid**
eva.schmid@sev-online.ch

Die Klima-Allianz Schweiz, der auch der SEV als Mitgliedsorganisation angehört, hat der Öffentlichkeit Anfang Juni anlässlich ihres 20-jährigen Bestehens einen neuen, umfassenden Klima-Masterplan präsentiert. Ziel: Die Schweiz soll in den nächsten zehn Jahren Netto-Null erreichen – also keine zusätzlichen Treibhausgase mehr ausstossen. Damit dieses Klimaziel Realität wird, braucht es nicht nur technische Lösungen, sondern auch soziale Gerechtigkeit sowie Investitionen in Arbeitsplätze und Infrastrukturen.

Der Klima-Masterplan ist nicht einfach ein weiteres Strategiepapier – er ist ein Weckruf. «Die Zeit des Abwartens sei vorbei», betonte Yvonne Winteler, Co-Präsidentin der Klima-Allianz, anlässlich der Medienkonferenz vom 3. Juni 2025 in Bern: «Wir befinden uns mitten in einem tiefgreifenden Wandel – aber leider 20 Jahre zu spät. Je länger wir warten, desto kleiner wird unser verbleibendes CO₂-Budget.» Obwohl sich die Schweiz als technologisch fortschritt-

liches und wohlhabendes Land viele Möglichkeiten offenhält, scheint das Ambitionsniveau in der nationalen Klimapolitik zu sinken. Würden alle Länder so handeln wie die Schweiz, läge die globale Erwärmung bei bis zu 3 °C – weit entfernt von der im Pariser Klimaabkommen festgelegten 1,5 °C-Grenze.

Gewerkschaften: Brücke zwischen Klimaschutz und sozialer Gerechtigkeit

Was den neuen Klima-Masterplan besonders auszeichnet: Er berücksichtigt von Anfang an den sozialen Aspekt des Klimaschutzes. Der Umbau hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft darf nicht auf Kosten des Personals gehen – im Gegenteil. Hier spielen die Gewerkschaften eine zentrale Rolle als Brückenbauerinnen zwischen ökologischen Zielen und sozialen Rechten. Angela Lindt von Caritas Schweiz hält in diesem Zusammenhang fest: «Sozialverträglicher Klimaschutz ist wichtig und machbar – gerade in einem wohlhabenden Land wie der Schweiz.»

Der Masterplan stellt deshalb drei Forderungen ins Zentrum:

- die Förderung von **Weiterbildung** für das Personal in den vom Wandel betroffenen Branchen;

- den **Ausbau des öffentlichen Verkehrs** als klimafreundliche und beschäftigungsintensive Infrastruktur;
- die **aktive Gestaltung des Strukturwandels**, z. B. durch Rahmenbedingungen für **Investitionen in klimafreundliche Jobs**.

20 Jahre zivilgesellschaftliches Engagement

Die Klima-Allianz Schweiz wurde 2005 von 48 Organisationen gegründet, darunter viele Nicht-Regierungsorganisationen aus den Bereichen Umwelt und Entwicklung, aber auch Gewerkschaften wie der SEV. Heute umfasst sie über 150 Mitglieds- und Partnerorganisationen und vertritt gemeinsam mehr als 2 Millionen Menschen in der Schweiz.

In den vergangenen 20 Jahren hat die Allianz beachtliche Erfolge erzielt, u. a.:

- **2008:** Einführung der CO₂-Abgabe
- **2019:** Organisation der grossen Klima-Demo mit 100 000 Teilnehmer:innen in Bern
- **2023:** Ja zum Klimaschutzgesetz
- **2024:** Nein zum Autobahnausbau
- **2024 – 2025:** Druck auf Nationalbank mit Finanzplatz-Initiativen, um klimaschädliche Investitionen zu stoppen.

Allianz-Mitgründer Patrick Hofstetter ist

als Klimaschutz- und Energieexperte überzeugt: «Der Umbau zur Klimaneutralität gelingt nur, wenn der Staat jetzt die richtigen Rahmenbedingungen setzt. Klimaschutz muss normal, einfach und attraktiv werden.»

Jetzt handeln – für Klima, Gerechtigkeit und Arbeit

Die Klima-Allianz ruft den Bundesrat auf, die politisch und technisch verfügbaren Mittel sofort zu nutzen, statt Massnahmen erst ab 2031 umzusetzen. Der mit dem Masterplan vorgestellte Instrumentenmix aus Förderprogrammen, Regulierungen, Bildung und marktwirtschaftlichen Anreizen bietet eine konkrete Roadmap.

Für den SEV heisst das: Mitgestalten statt zusehen. Denn nur wenn Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit gemeinsam gedacht und umgesetzt werden, lässt sich die Zukunft fair, sicher und lebenswert für alle gestalten. SEV-Präsident Matthias Hartwich bringt es auf den Punkt: «Wer für Klimaschutz ist, muss für faire Arbeitsbedingungen und starke öffentliche Verkehrssysteme sein. Der SEV setzt sich dafür ein, dass die Verkehrswende nicht auf Kosten des Personals geschieht, sondern Chancen für faire und nachhaltige Arbeit schafft.»



DON'T LOOK UP

Eric Roset

Die Rentiere haben Schwierigkeiten, Flechten – ihre Hauptnahrung – auszugraben. Eine direkte Folge des Klimawandels in der Arktis, die sich fast viermal so schnell erwärmt wie der Rest der Welt. Ein samischer Viehzüchter füttert seine Herde, was

im Winter 2025 zum Alltag geworden ist. Die Sami, das indigene Volk Lapplands, das in Russland, Norwegen, Finnland und Schweden beheimatet ist, sehen ihre Lebensweise durch diese Veränderungen bedroht. In diesen zerbrechlichen Landschaften

ist das Überleben der Herde und des überlieferten Wissens ein täglicher Kampf. Eric Roset ist freier Fotograf in Genf und arbeitet für die Westschweizer Zeitung des VPOD. Weitere Fotos unter: eric-rosset.ch

QUIZ

Hast du
genau
gelesen?

1. Wo wird der SEV-Kongress 2027 statt finden?
a. Kursaal Bern
b. Kongresshaus Biel
c. Es gibt 2027 voraussichtlich keinen Kongress
2. Wer ist das dienstälteste Mitglied der SEV-Geschäftsleitung?
a. Matthias Hartwich
b. Aroldo Cambi
c. Patrick Kummer
3. Was fordert der SEV, um Unfälle wie im Gotthard zu vermeiden?
a. Systematische akustische Klangkontrollen bestimmter Radscheiben
b. Mehr polizeiliche Grenzkontrollen in Chiasso und Basel
c. Stopp des internationalen Güterverkehrs durch die Schweiz
4. Was trugen SBB-Cargo-Mitarbeiter bei ihrer Protestaktion am Kongress 2025 in den Saal?
a. Einen Sarg
b. Eine Statue von Alexander Muhm
c. Einen Teller mit Rösti

So nimmst du teil: **Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis Dienstag, 1. Juli 2025 an:**

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

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

Lösung des Quiz aus Nr. 7/2025:
c/a/b/c

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Miriam Minder-Roth**, Schwarzenberg LU, Mitglied Sektion VPT BLS.



AUF DEN SPUREN VON ...

Lukas Neumaier, Polizist bei der Transportpolizei

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nach der Lehre als Maschinenzeichner merkte Lukas Neumaier im Militär, dass ihm eine Arbeit draussen mit Menschen und physischen Herausforderungen besser liegt als Büroarbeit. So kam er zur Polizei, später zur Transportpolizei und zum SEV.

Vor über 20 Jahren wurde Lukas Neumaier (44) von einem Kollegen ermutigt, sich bei der Stadtpolizei Zürich zu bewerben. Er schaffte die Aufnahmetests und die Ausbildung und arbeitete viele Jahre in verschiedenen Abteilungen der Stadtpolizei Zürich, zuletzt im Konsulatsschutz. Weil dort Entwicklungsmöglichkeiten fehlten und um den Arbeitsweg zu verkürzen, wechselte er im März 2022 zur Transportpolizei (TPO) in Olten. Die frühere Bahnpolizei war 2002 in die Securitrans AG – eine Tochter von SBB und Securitas – ausgelagert worden, wurde aber 2009 wieder in die SBB (Personenverkehr) integriert. Der TPO-Stützpunkt Olten deckt die fünf Bahnstrecken bis zu den Bahnhöfen Basel, Zürich HB, Luzern, Bern und Biel ab. Seine Polizist:innen unterstützen Kundenbegleiter:innen in Regional- und S-Bahnzügen bei Stichkontrollen oder im Fernverkehr bei Problemen mit Reisenden. Sie patrouillieren durch «schwierige Züge» (z. B. frühmorgens an Wochenenden), kontrollieren Bahnhöfe und intervenieren im

Gleisbereich in Absprache mit SBB Intervention. Sie stehen stets in Kontakt mit der Zentrale, die die Einsätze mit anderen Stützpunkten, SBB-Stellen, der SBB-Tochter für Objektschutz «Transsicura», Polizeikorps von Kantonen und Gemeinden und dem Bundesamt für Zoll und Grenzschutz koordiniert. Eine Spezialaufgabe der TPO Olten ist es, Fans des FC Aarau in Regalzügen (weil sie keinen Extrazug füllen) zu begleiten und von anderen Reisenden zu trennen. Lukas Neumaier fungiert dabei manchmal als Einsatzleiter, ebenso beim Ordnungsdienst. Mit aggressiven Personen hat er fast täglich zu tun. Wie geht er damit um? «Verbale Angriffe lassen mich kalt, aber physische zeige ich immer an.» Denn Anzeigen hätten durchaus abschreckende Wirkung. Leider sei die Rechtsprechung aber in den letzten Jahren oft zu täterfreundlich gewesen, was zur Zunahme der Aggressionen beigetragen habe. Zudem hätten Respektlosigkeit und Hemmungslosigkeit allgemein zugenommen: Zum Beispiel halten sich gewisse Hooligans nicht mehr an frühere Regeln. Dem Kundenbegleitpersonal empfiehlt er, bei Aggressionen, «nicht die Gesundheit aufs Spiel zu setzen, sondern die TPO zu rufen, die für solche Fälle ausgerüstet und ausgebildet ist». Hilfreich seien präzise Informationen zum Aussehen des Aggressors, wo er sich befindet etc. Einer solchen Person begegnet Lukas Neumaier ruhig und neutral und bietet ihr die Option zu kooperieren. Störenden Personen an Bahnhöfen



setzt er jeweils eine Frist für den freiwilligen Abzug. «Korrektheit und Konsequenz sind in unserem Beruf wichtig. Wir dürfen nie etwas androhen, das wir nicht tun können.» Zur Ausrüstung gehören Pistole, Schlagstock und Handschellen. Dazu kommen wohl bald Elektroschockpistolen, die Lukas Neumaier begrüßen würde, «denn sie können in Menschenansammlungen mit minimalem Risiko für Drittpersonen eingesetzt werden». Bodycams, die die TPO seit letztem Sommer einsetzt, haben den Nachteil, «dass sie nur bis zu einem gewissen Aggressionslevel hemmend wirken. Gute Kommunikation und geschicktes taktisches Vorgehen sind mindestens so wirksam, und dass wir bei einem Einsatz genügend Leute sind – je mehr, desto besser.»

Auch Polizisten brauchen Schutz

Der Dienstbefehl zu den Bodycams war ursprünglich so formuliert, dass er Vorgesetzten die Möglichkeit gab, die Aufnahmen ohne Einwilligung der Mitarbeitenden für Schulungen zu verwenden, für Qualifikationen beizuziehen und gestützt darauf Disziplinar massnahmen zu verhängen. Dies meldeten Mitglieder dem SEV-Rechtsdienst, der den Dienstbefehl überprüfte und die Mängel hinsichtlich des Personalschutzes bestätigte. Der SEV forderte eine neue Formulierung, die die Rechte des Personals wahrt, was die TPO-Leitung zurzeit prüft. Das Beispiel zeigt für Lukas Neumaier, dass auch TPO-Mit-

arbeitende eine Organisation brauchen, die sie bei der Wahrung ihrer Interessen und Rechte unterstützt, und dass dies der SEV wirklich tut. Als er zur TPO kam, empfahl ihm ein Kollege, dem SEV beizutreten. Das tat er auch deshalb, «weil mir bewusst war, dass der SEV genügend Mitglieder braucht, um sich fürs Personal wirksam einsetzen zu können.» Inzwischen spielt er die Rolle eines Vertrauensmannes. «Ich bin halt der Typ, der sagt, was er denkt.» Im Rahmen der neuen Funktionsumschreibungen bei der SBB haben die Polizist:innen der TPO soeben ein höheres Anforderungsniveau im Lohnsystem erhalten. Dies kommt den SEV-Forderungen nach mehr Lohn und mehr Personal bei der TPO entgegen. «Der Personalbestand ist deutlich zu tief, um die nötige Sicherheitsarbeit zugunsten des SBB-Personals und der Reisenden zu leisten», betont Lukas Neumaier. Um Personal zu finden, muss die TPO auch attraktive Anstellungsbedingungen bieten. Lukas Neumaier kommt aus der Region Bern und wohnt heute mit Frau und Tochter in Olten. Neben der Familie widmet er sich in der Freizeit Fitness- und Schiesstrainings und neu auch der Politik: Im April wurde er auf der SVP-Liste ins Oltner Stadtparlament gewählt. Neben Sicherheitsthemen sind ihm gute Rahmenbedingungen für das Verkehrspersonal wichtig. Er spielte früher Handball und war Trainer beim HSC Suhr Aarau, musste dies aber wegen der unregelmässigen Arbeit als Polizist aufgeben.

VERKUPPELT

Bertschy

