



SEV Nr.10

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



FOTO: MICHAEL SPAHR/MONTAGE: TIEMO WYDLER

SOZIALER FRIEDEN

Gleichgültigkeit ist keine Option

Editorial von Pablo Guarino,
Vizepräsident SEV



S. 3 und 5

Am 3. September sind wir vor Ort. Der SEV ist schweizweit unterwegs – bei den Kolleginnen, Kollegen und bei den Reisenden. Wir führen eine gewerkschaftliche Kampagne, um klarzumachen: Gewalt gegen das Personal im öffentlichen Verkehr ist inakzeptabel. Unsere Kampagne läuft das ganze Jahr, mit einem Höhepunkt am 25. November, wenn die Charta gegen Gewalt erneuert wird.

Eine Beleidigung oder eine Tätlichkeit kann ein Leben lang nachwirken. Unsere Kolleginnen und Kollegen an vorderster Front verdienen einen Rückhalt, der ihrem Einsatz gerecht wird. Wer sich gegen Gewalt engagiert, setzt sich ein für einen respektvollen, sicheren öffentlichen Verkehr – für das Personal und für die Reisenden.

Doch Gewalt hat viele Gesichter. Sie kann sich auch gegen die Rechte

der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer richten. Wir erleben aufgewühlte Zeiten. Die Fronten verhärten sich, und selbst grundlegende Rechte werden infrage gestellt.

Einzelne Unternehmen spielen ein gefährliches Spiel: Sie reden vom sozialen Dialog, aber sie handeln gegen ihn. Entscheidungen werden ohne Absprache getroffen – auf Kosten des Personals.

Sozialer Frieden hat einen Preis. Dieser Preis heisst: gegenseitiger Respekt, ehrliche Verhandlungen und der Wille, gemeinsam Lösungen zu finden. Wenn diese Grundsätze verletzt werden, gibt es keinen sozialen Frieden mehr. Dann geht es um unsere Arbeitsbedingungen – und um unsere Zukunft.

Was derzeit bei der Schifffahrtsgesellschaft des Luganersees (SNL) passiert, ist alarmierend: Kündigung des Gesamtarbeitsvertrags, Entlassung von Gewerkschaftsmit-

gliedern und Klagen gegen Kollegen, die Missstände publik gemacht haben. Solche Methoden sind ein Frontalangriff auf den sozialen Dialog – besonders beunruhigend bei einem Betrieb, der teils öffentlich finanziert ist.

Können wir das akzeptieren? Nein! Wir werden diesen Angriffen entschlossen entgegentreten. Wir sind präsent – vor Ort, politisch, gewerkschaftlich. Die ersten Reaktionen aus der Politik sind da, und der SEV steht fest an der Seite des Personals.

Gleichgültigkeit ist keine Option. Was heute das Personal in einer anderen Region trifft, kann morgen uns selbst betreffen. Die Stärke des SEV liegt in seinen aktiven, kämpferischen und solidari-schen Gremien, die stark in der Basis verankert sind. Mehr denn je: Unsere starke Miliz ist unsere Kraft.

Andreas Lüdin

Der neue Zentralpräsident spricht über die Herausforderungen für den SEV-AS.

2

Güterverkehr

Reorganisation von SBB Cargo weckt Angst vor Ende der Verlagerungspolitik.

4

25 Jahre SEV-GATA

Die Geschichte der Gründung der Gewerkschaft des Bodenpersonals.

6

Stopp E-Mail-Betrug

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

Stopp Radbrüche

Im Juni hatte die Sicherheitsuntersuchungsstelle im Schlussbericht zur Entgleisung im Gotthard-Basistunnel vom August 2023 festgestellt, dass mit den bisherigen Vorgaben für die Verbundstoffbremssohlen ein systematisches Risiko für Radbrüche bei Güterwagen besteht. Darum will das Bundesamt für Verkehr nun «unter Berücksichtigung der Inputs der Branche sobald als möglich» höhere Mindestrad-durchmesser und häufigere Wartungsintervalle vorschreiben. «Weiter soll sich die Branche so organisieren, dass für das Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig ersichtlich ist, dass das Wartungsintervall bei den zu transportierenden Wagen eingehalten ist», schrieb das BAV am 7. August. «Für die Einhaltung des Intervalls ist das für die Instandhaltung zuständige Unternehmen verantwortlich. Zudem sollen Wagen mit überhitzten Rädern konsequent aus dem Verkehr genommen... werden.»

Stopp Zollpanik

Dem Bundesrat ist es bisher nicht gelungen, die US-Zölle von 39% über Nacht wegzubringen. «Panik Szenarien und die damit verbundenen Forderungen zugunsten der Unternehmen und zulasten der Arbeitnehmenden sind aber deplatziert», schreibt der SGB. «Es gibt nach wie vor Grund zur Zuversicht, dass die Verhandlungen mit den USA zu einem tieferen Zollsatz führen. Zudem können Firmen die Zollbelastung mit diversen Massnahmen reduzieren. Die Verlängerung der Kurzarbeit auf 24 Monate hilft zusätzlich, Arbeitsplätze zu erhalten. Völlig falsch wäre es, die Arbeitsbedingungen in der Schweizer Industrie zu verschlechtern. Die Industrie hat schon länger an Attraktivität eingebüsst, z. B. weil Reallöhne zu wenig gestiegen sind. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit braucht es eine Aufwertung der Industriejobs durch Investitionen in die Aus- und Weiterbildung und gute Arbeitsbedingungen.»



Der neue Zentralpräsident des AS, Andreas Lüdin, blickt zuversichtlich in die Zukunft.

NEUER ZENTRALPRÄSIDENT AS

«Die Digitalisierung bleibt unsere grösste Herausforderung»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Andreas Lüdin ist seit dem 1. August Zentralpräsident des Unterverbands AS (Administration und Services) und hat die Nachfolge von Peter Kämppler angetreten. Der AS vertritt die Interessen einer breiten Berufsgruppe der SBB: von der Transportpolizei über das Schalterpersonal und die Fahrdienstleitung bis zur IT und Administration. Der AS ist der drittgrösste Unterverband des SEV.

Schon vor gut einem Jahr wurdest du gewählt. Erst jetzt hast du angefangen: Wie fühlst du dich?

Ehrlich gesagt bin ich immer noch etwas nervös, weil ich nicht genau weiss, was alles auf mich zukommt. Doch ich wurde sehr herzlich empfangen und konnte meine Aufgaben beim bisherigen Arbeitgeber, der SBB, sauber abschliessen. Jetzt freue ich mich auf die neuen Herausforderungen im AS.

Was hat dich dazu bewogen, dich um das Präsidentenamt zu bewerben?

Die Geschichte ist lustig: Als Kommunikationsverantwortlicher des AS habe ich das Inserat für Peter Kämpplers Nachfolge verfasst – ohne gross darüber nachzudenken. Dann haben mich plötzlich mehrere Menschen gefragt: «Hast du dich schon beworben?» Zuerst habe ich gelacht und gedacht: «Ich? Präsident?» – aber als ich das Anforderungsprofil mit meinen Fähigkeiten abgeglichen habe, merkte ich: Das passt! Also habe ich mich beworben, ein Vorstellungsgespräch geführt und meine Ideen präsentiert.

Welche Ideen hast du vorgestellt?

Ich möchte den Verband modernisieren und effizienter machen. Im Unterschied zu Peter werde ich kein fixes Büro in Bern haben. Ich plane von Anfang an mobil zu arbeiten: Home-

office, Arbeit im Zug, Einsätze in den Regionalsekretariaten. Ein Tisch, ein Stuhl und ein Rucksack mit meinem Material genügen mir. Wichtiger ist die Nähe zu den Teams schweizweit. Deshalb bin ich im Moment auch daran, meine Französisch- und Italienischkenntnisse zu fördern. Ausserdem will ich die Digitalisierung vorantreiben: Versammlungen per Video übertragen, Abläufe automatisieren und die Mitglieder stärker einbinden.

Digitalisierung ist auch ein riesiges Thema im Berufssektor, den du vertrittst, oder?

Die Digitalisierung ist tatsächlich das zentrale Thema. Ich bin Jahrgang 1983, analog aufgewachsen und dann in die digitale Welt hineingewachsen. Die Herausforderung ist, alle Generationen abzuholen: Manche verweigern sich komplett. Digitalisierung lässt sich jedoch nicht aufhalten. Wichtig ist, dass wir sie mitgestalten, statt ihr hinterherzulaufen. Sie bringt zwar Effizienz und das papierlose Büro, aber sie kann auch Arbeitsplätze kosten. Deshalb müssen wir nachhaltige Lösungen finden und Betroffene bestmöglich unterstützen. Und wir pochen auf das Recht, nicht immer erreichbar zu sein.

Der AS ist zwar der grösste Unterverband des berufstätigen SBB-Personals im SEV, doch das Wachstumspotenzial ist gross. Wie willst du neue Mitglieder gewinnen?

Viele, vor allem Jüngere, wissen gar nicht, was eine Gewerkschaft leistet. Sie sehen uns als Kostenstelle, nicht als Nutzstelle. Deswegen müssen wir zeigen, dass wir die Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sichern und verbessern – unabhängig von der politischen Gesinnung. Je stärker unsere Gewerkschaft und je mehr aktive Mitglieder, desto mehr Verhandlungsmacht haben wir. Das sollten alle verstehen: Solidarität ist aktuell wichtiger denn je.

Du bist gelernter Koch und warst Restaurantbesitzer. Welche Parallelen ziehst du für deine Arbeit im SEV?

Dienstleistung ist das Stichwort. Unsere Mitglieder erwarten Service von ihrer Gewerkschaft – genauso wie Gäste in einem Restaurant. In meiner Zeit als Selbstständiger habe ich gelernt: Zufriedene Mitarbeitende leisten mehr, wenn sie respektvoll behandelt werden. Solidarität entsteht im täglichen Miteinander, nicht von oben herab. Dieses Verständnis will ich verstärkt einbringen.

Was sind deine nächsten Schritte?

Zuerst möchte ich weiter intensiv in die Regionen fahren, die Kolleginnen und Kollegen kennenlernen und ihre Anliegen aufnehmen. Dann kommt die schrittweise Digitalisierung unserer Prozesse. Schliesslich will ich den Zentralvorstand moderner strukturieren. Es bleibt viel zu tun, aber ich bin überzeugt, dass wir den AS gemeinsam erfolgreich gestalten werden.

Andreas Lüdin

Andreas Lüdin wuchs im Tösstal auf. Nach seiner Berufslehre als Koch war er in der Gastronomie tätig und führte ein eigenes Restaurant. 2014 orientierte er sich beruflich neu und wurde Zugverkehrsleiter bei der SBB, wo er zuletzt als Spezialist und Disponent Kundeninformation der Betriebszentrale Ost Zürich Flughafen tätig war.

Am 4. Juni 2024 wurde Andreas Lüdin von den Delegierten des AS zum Nachfolger von Peter Kämppler gewählt, der am 31. Juli 2025 pensioniert wurde. Im November 2024 hat er die Ausbildung zum Gewerkschaftssekretär bei Movendo begonnen.

Er lebt mit seiner Partnerin und ihrem Sohn zusammen. In seiner Freizeit spielt er leidenschaftlich gerne Brettspiele und Jass, geht gerne Wandern oder Motorrad fahren. Ausserdem ist er Kameramann und Regisseur bei einem Eishockeyverein.

Seine Nachfolgerin als Kommunikationsverantwortliche des AS ist Anna Schnurr, Fahrdienstleiterin im BZ Ost.

SCHIFFFAHRT LUGANERSEE

Ein Albtraum ohne Ende

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Die Spannungen zwischen der Società di Navigazione del Lago di Lugano (SNL) und den Gewerkschaften SEV, Unia und OCST halten an. Nach der gewerkschaftsfeindlichen Entlassung von drei Personen hat der SEV-Unterverband VPT eine Petition lanciert.

Die Situation bei der Schifffahrtsgesellschaft auf dem Luganersee spitzt sich zu. Ende Juli wurden drei Personen entlassen: «Unserer Ansicht nach handelt es sich um missbräuchliche und gewerkschaftsfeindliche Kündigungen», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini. Dies ist nur die jüngste Episode in einer Reihe fragwürdiger Verhaltensweisen seitens der SNL: die intransparente Verwaltung der Pensionskasse mit Folgen für die Versicherten, die Umgehung des gültigen GAV für den Lago Maggiore und verschiedene Unregelmässigkeiten in Bezug auf das Arbeitszeitgesetz.

Kein Dialog möglich

Trotz wiederholter Versuche seitens der Gewerkschaften, das Gespräch zu suchen, verschloss sich das Unternehmen vollständig und machte so einen konstruktiven Dialog unmöglich: «Am 6. Juni haben wir die Direktion der

SNL gebeten, über eine mögliche Unternehmensreorganisation zu sprechen, die zwei Tage zuvor dem Personal angekündigt worden war, wie es der GAV vorsieht», erklärt Angelo Stroppini: «Und als Antwort haben wir am 20. Juni die ausserordentliche Kündigung des GAV für das Personal am Lago Maggiore erhalten.» Diese Kündigung wurde von den Gewerkschaften umgehend rechtlich angefochten und angezeigt. Als Reaktion darauf wurden die Gewerkschaften am 9. Juli von SNL verklagt, mit dem Vorwurf, das öffentliche Ansehen des Unternehmens beschädigt zu haben.

«Inzwischen hat der Verband des See- und Landverkehrspersonals im Tessin (APLT) Verhandlungen mit der Direktion aufgenommen, mit dem Ziel, Kosten zu senken und zu sparen. Der APLT agiert unbeholfen, weil er für Verhandlungen keinerlei klaren Auftrag vom Personal erhalten und diesem auch keinerlei Rückmeldung gegeben hat, ausser der Mitteilung, dass es Entlassungen geben werde. Entlassungen, die das Unternehmen Ende Juli dem Personal mitgeteilt hat», erklärt Angelo Stroppini.

«APLT vertritt nicht Personal»

«Der APLT pflegt ein privilegiertes Verhältnis als Gesprächspartner mit der SNL-Direktion. Der Verband, der die Angestellten schützen sollte, handelt unseres Erachtens in erster Linie



Protestaktion gegen gewerkschaftsfeindliche Entlassungen bei der SNL.

im Sinn des Arbeitgebers. Er organisiert Personalversammlungen auf den von der Direktion zur Verfügung gestellten Schiffen, lädt die Direktion ein, an diesen Versammlungen teilzunehmen, und wird seinerseits zu von der Direktion organisierten Treffen eingeladen. Er merkt nicht, dass, wenn die Direktion in einer Versammlung dem Personal Fragen zur Verwaltung der Pensionskasse zu erklären versucht, jemand auftritt, der sich als unabhängiger BVG-Experte ausgibt, ohne dies zu sein. Vor allem aber unterlässt es dieser Verband, den Arbeitgeber auf all die Unregelmässigkeiten bezüglich des Arbeitszeitgesetzes und der entsprechenden Verordnung hinzuweisen – Unregelmässigkeiten, die der SEV seit Langem anprangert.» Dank des Eingreifens des SEV im Jahr 2022 ging das BAV energisch gegen die SNL vor und verhängte in Bezug auf Verstösse gegen die Arbeitszeitbestimmungen sogar eine Sanktion gegen die SNL.

Der APLT liefert der Direktion den Vorwand, die Gewerkschaften als unzuverlässig darzustellen, und er schützt das Personal nicht. Zwei der drei Entlassenen waren Kollegen, die sich aktiv in der Gewerkschaftsarbeit engagierten, einer davon zudem Mitglied der Personalkommission. «Die Entlassungen sind ein direkter Angriff auf die Gewerkschaftstätigkeit, eine Politik der Einschüchterung und des Drucks, die wir für inakzeptabel halten, umso mehr bei einem Unter-

nehmen, das öffentliche Gelder erhält», erklärten SEV, Unia und OCST in einer gemeinsamen Stellungnahme an einer Protestkundgebung nach der Entlassungsankündigung. Der VPT ruft zur Solidarität mit den entlassenen Mitarbeitenden und mit allen Angestellten der SNL auf. Die Forderungen sind klar: die sofortige Rücknahme der Entlassungen, ein dringendes Eingreifen der politischen und institutionellen Behörden von Kanton und Stadt sowie die Aussetzung öffentlicher Gelder für Unternehmen, die nicht nachweisen können, dass sie die grundlegenden Rechte des Personals respektieren. «Unterschreibt die Petition!»

Petition

Nein zur Entlassung der Gewerkschaftsdelegierten bei der SNL!



Die neuen AHV-Szenarien des Bundesrats zeigen: **Die Finanzierung der AHV ist langfristig stabil.** Die Babyboomer-Generation geht bald in Rente und die demografische Alterung flacht danach ab. Die Lebenserwartung steigt weniger stark als angenommen. Die Reformen STAF und AHV21 spülen mehr Mittel in die Kasse. Die Umlagedefizite fallen so deutlich geringer aus. Der SGB fordert, die 13. Rente mit 0,8% Lohnbeiträgen zu finanzieren und auf jegliche Rentenaltererhöhungen zu verzichten.



Gemäss der Umweltorganisation Pro Alps zahlen Diesel-Lastwagen jährlich **300 Mio. Franken zu wenig Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA).** Pro Alps protestierte am 21. August auf dem Bundesplatz gegen diese versteckte Subvention. Diese schwächt die Bahn, gefährdet die Verlagerung und belastet Umwelt und Gesundheit. Pro Alps fordert: volle Ausschöpfung der LSVA, keine Geschenke mehr an die Strasse – für Alpenschutz, Klimaschutz und eine starke Schiene.



Protestaktion von Pro Alps mit Übergabe von «fehlenden» 300 Mio. Franken an Albert Rösti.



PHILIPP HADORN antwortet

Protestnote an Swiss

SEV-GATA hat eine Protestnote an die Fluggesellschaft Swiss geschickt. Warum wehrt sich die Gewerkschaft gegen veränderte Nachtschichtsysteme für Technikerinnen und Techniker?

Damit Flugzeuge der Swiss frühmorgens in Genf und Zürich sicher abheben, müssen unsere Kolleginnen und Kollegen wichtige Checks, Vorbereitungen und Prüfungen vornehmen. Spezialisierte Mechanikerinnen und Mechaniker mit typenbezogenen Lizenzen nehmen diese Aufgaben wahr – bei jedem Wetter, bei jeder Temperatur.

Während früher mit Ausnahmebewilligungen ein 7:7-Nacht-Schichtmodell gelebt wurde, musste dies vor einigen Jahren auf 5:5 angepasst werden: 5 Tage arbeiten, 5 Tage frei. So wurde die Ausnahmebewilligung vom zuständigen Seco gewährt und für das spezialisierte Personal, das in ganz Europa rekrutiert wird, ermöglicht dies genügend Zeit für Erholung, das soziale Leben, auch mit deren Familie.

Nun erfolgte wiederum eine Praxisänderung. Nach einer sozial- und geset-

zeskonformen Lösung wird gesucht. Die verantwortliche Person seitens Swiss äusserte sich mehrfach problematisch gegenüber der Sozialpartnerschaft, hat unseren pragmatischen Vorschlag nicht geprüft, auch «gedroht», dass die Swiss gewillt sei, ein anderes System gegen den Willen der Betroffenen einzuführen, da es genügend Bewerbungen habe. Dies führte zu unserem Protestschreiben, das zum Ausdruck brachte, dass wir

- die Vorgehensweise seitens Head of Maintenance klar verurteilen,
- eine Veränderung in der Führung der Arbeitsgruppe seitens Swiss erwarten,
- zu einer lösungsorientierten Zusammenarbeit bereit sind, sofern die Swiss hierzu den Tatbeweis ebenfalls erbringt.

Bei einer Umfrage antworteten fast 80 %, eine allfällige Eskalation mitzutragen, und fast 70 %, die Firma allenfalls zu verlassen (siehe Artikel auf Seite 4). Noch hat die Swiss Potenzial, zu einer Deeskalation beizutragen.

Philipp Hadorn ist Präsident von SEV-GATA und SEV-Gewerkschaftssekretär. Hast du Fragen? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

STELLENABBAU BEI SBB CARGO

SEV kämpft weiter gegen «G-ensis»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Am 11. August hat die Leitung von SBB Cargo die Mitarbeitenden nach dem Abschluss des Leitfadenvorgangs Nummer 5 über die nächste Etappe der grossen Reorganisation «G-ensis» informiert. Der SEV berät Mitglieder, begleitet sie zu Gesprächen, interveniert bei GAV-Verletzungen und kämpft weiter gegen den Abbau von SBB Cargo.

Die neusten Reorganisationsmassnahmen betreffen mehrere hundert Personen insbesondere in den Bereichen Asset Management, Planung & Steuerung, Travor und Transportoperation. «Diese Reorganisationen beinhalten auch «Box Move», d. h. ganze Einheiten werden ohne grosse Veränderungen organisationstechnisch anderswo angegliedert», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Mit den vorliegenden Projekten plant die aktuelle Führungsriege eine Unternehmung mit vereinfachter Produktion, die tendenziell ausschliesslich Standardleistungen anbietet. Auch will sie die Bedienpunkte ausdünnen und die Kosten mittelfristig vollständig auf die Kundschaft überwälzen.»

SBB Cargo visionslos und rückzugsorientiert

Die Unternehmensleitung schätzt, dass sich die Belegschaft durch diese mehrjährige Transformationsphase um rund 400 Vollzeitstellen

reduziert. Und sie rechnet mit einem Volumeneinbruch von um die 15 %.

Gemäss GAV gilt es bei wesentlichen Reorganisationsen die Gewerkschaften anzuhören. Im Rahmen von Konsultationsverfahren nimmt der SEV Stellung. «Bisher zeigt die Unternehmung wenig Gehör für unsere Einwände», bedauert Philipp Hadorn. «Insbesondere wiesen wir darauf hin, dass das Abbauprojekt zu einer grundsätzlich falschen «verkehrten Verlagerung» führt, nämlich von der Schiene auf die Strasse, und dass die Betroffenen dringend Abfederungsmassnahmen brauchen, die über den GAV hinausgehen. Doch bis jetzt waren die Verantwortlichen nicht zu nennenswerten Korrekturen bereit.»

Personal bezahlt die Zeche

Die Erfahrung der vergangenen Jahrzehnte zeige zwar, dass SBB Cargo Transformationsprozesse nie wirklich wie vorgesehen umgesetzt und die Zuständigen aus der Verantwortung entlässt, bevor die Veränderungen abgeschlossen sind, so Philipp Hadorn weiter. «Dennoch waren die Kollateralschäden solcher Abbauprojekte gravierend, insbesondere für die Mitarbeitenden. Und als Folge davon ist SBB Cargo bereits heute stark redimensioniert unterwegs. Unserer Aufforderung, uns wenigstens einen Businessplan mit ihren Annahmen vorzulegen, ist die Leitung bisher auch nicht nachgekommen. Das schadet dem Vertrauen zusätzlich. Gut ist, dass dieses defensive Verhalten von SBB



Der SEV informiert die betroffenen Kollegen von SBB Cargo.

Cargo auch ausserhalb der Unternehmung zunehmend zu Widerstand führt.»

Wertvoller Schutz im GAV

Dank dem gültigen GAV SBB Cargo sind dem personalpolitischen Fiasko aber wenigstens gewisse Grenzen gesetzt, denn er enthält bereits **griffige Auflagen für Stellenabbau:**

- Kündigungsschutz nach vier Dienstjahren und ab Alter 58 für alle;
- SBB Cargo muss den GAV-unterstellten Mitarbeitenden bei Stellenverlust zumutbare Stellen anbieten;

• aktuelle Löhne sind durch eine befristete Besitzstandsgarantie gesichert.

«Es gilt nun mit Argusaugen darauf zu schauen, dass alle GAV-Vorgaben eingehalten werden», betont Hadorn. «Der SEV steht seinen Mitgliedern insbesondere für Beratungen und Begleitungen zu den anstehenden schwierigen Gesprächen über ihre berufliche Zukunft zur Verfügung. Zudem unterstützen wir alle Kräfte, welche die Fehlentscheidungen zu korrigieren versuchen. Dazu gehören auch unsere Interventionen bei der Politik, beim Bundesamt für Verkehr und beim zuständigen Bundesrat.»

Für Güter die Bahn!

Kommentar von Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär und Leiter SEV-Team Cargo. Mit dem aktuellen «Leitfadenvorgang», einem Konsultationsverfahren gemäss Vereinbarung von 2020, hat die Unternehmungsspitze innert weniger Monate zum fünften Mal angekündigt, dass bei SBB Cargo in Zukunft organisationstechnisch kaum ein Stein auf dem andern bleiben soll. Auch wenn Veränderungsprozesse eigentlich zu einer normalen Unternehmensentwicklung gehören, leidet SBB Cargo unter einer besonders akuten und chronischen Form von «Reorganisitis»: Alle paar Jahre tauchen neue Manager auf mit dem Auftrag, die Prozesse und das Geschäftsgebaren grundlegend zu verändern. Bisher meist nur mit einem Ziel: Kosten

senken. Ambitioniertes Wachstum ist kein Thema. Weder Perspektiven für Mitarbeitende als Referenz auf dem Arbeitsmarkt noch soziale Sicherheit werden angestrebt, .

Die Leitung orientiert sich an Defiziten und verhält sich reaktiv, statt zu versuchen, die (politischen) Rahmenbedingungen zukunftsorientiert zu gestalten und Marktanteile zurück- bzw. neu zu erobern. Gerade dies wäre aber das Gebot der Stunde. Mit einem selbstbewussten und einladenden Auftritt gegenüber der Öffentlichkeit, mit guten und nachhaltigen Dienstleistungen für die Kundschaft und mit einer fair behandelten Belegschaft im Rücken wäre es möglich, den Transporttrend der Zukunft zu prägen. Für Güter die Bahn!



SWISS TECHNIK

Umfrage von SEV-GATA

Markus Fischer. Vom 7. bis 25. Juli haben zahlreiche Mitarbeitende von Swiss Technik an der Umfrage der Bodenpersonalgewerkschaft SEV-GATA zu den Schichtmodellen teilgenommen. Dies im Zusammenhang mit der laufenden Suche nach einem neuen Modell, weil das Seco das Modell 5:5 (5 Tage Nachtschicht, 5 Tage frei) ab 2026 nicht mehr zulassen will. Die grosse Beteiligung verleiht der Umfrage eine hohe Repräsentativität. Einige Resultate:

- Wenn die Schichtpläne geändert werden müssen, sieht die Mehrheit der Teilnehmenden (über zwei Drittel) folgende Prioritäten: Beibehaltung des heutigen Rotationsschemas = 1. Priorität, Beibehaltung des gleichen Lohnes = 2. Priorität. Zusätzliche Arbeitstage («Zusatztage») vermeiden = 3. Priorität.
- Auf die Frage: «Falls die Swiss einen neuen Schichtplan vorschreibt, der deine Möglichkeit erheblich beeinträchtigt, nach dem Arbeitsblock nach Hause / ins Ausland zu pendeln: Wie wahrscheinlich ist es dann, dass du eine Kündigung in Erwägung ziehst?», ant-

worteten 67,3 %, dass sie die Swiss verlassen würden.

- 82,1% würden eine Tag-Nacht-Rotation, also abwechselnde Tag- und Nachtschichten, nicht akzeptieren (ohne Teilnehmende, die bereits Tag-Nacht-Rotation machen).
- 82,4 % würden einen Dreischichtbetrieb (Früh-, Spät- und Nachtschicht) nicht akzeptieren.
- 80,6% finden, dass ihr Salär in Anbetracht ihrer Aufgaben und Verantwortung unter dem Marktstandard in der Schweiz liegt.
- 84,6% der Teilnehmenden, die regelmässig Nachtdienst leisten, finden, dass die Schichtzulagen nicht angemessen sind.
- 78,4 % wären bereit, sich aktiv zusammen mit SEV-GATA zu engagieren, zum Beispiel mit einer Petition oder Protestaktion.

Fazit: Die Umfrage bestätigt die Positionen, die SEV-GATA bisher gegenüber der Swiss vertreten hat. Und sie zeigt die Bereitschaft der grossen Mehrheit, bei Aktionen der Gewerkschaft mitzumachen.

Mehr Details unter sev-gata.ch im Info vom 22.8. Siehe auch Seite 3.

GÜTERVERKEHR

Das Tessin mobilisiert

Veronica Galster. Nach den in den letzten Monaten angekündigten Entscheidungen, die beiden Tessiner Intermodal-Terminals in Cadenazzo und Lugano Vedeggio aufzugeben (sowie sechs weitere in der Schweiz) und der vorzeitigen Stilllegung der Rollenden Autobahn (Rola), regt sich im Tessin Widerstand. Hintergrund ist der drohende Abbau von Arbeitsplätzen sowie die Rückkehr von Tausenden Lastwagen auf die Strassen des Kantons. Aus diesem Grund gründeten verschiedene Organisationen und Einzelpersonen ein «Komitee gegen den Abbau von SBB Cargo im Tessin», dem neben dem SEV auch andere Gewerkschaften, Verbände, Umweltorganisationen, Politikerinnen und Politiker angehören. Am 29. August, um 18 Uhr, rufen sie zu einer Protestkundgebung beim Bahnhof Mendrisio auf.

Es ist nicht nur das Projekt «G-ensis», das im Moment Kopfzerbrechen bereitet. Dass sich die SBB weitgehend aus dem kombinierten Verkehr innerhalb der Schweiz zu-

rückzieht und die Entscheidung, die Rola vorzeitig zu beenden, ruft neue Befürchtungen hervor.

Besonders hart trifft es das Tessin, weil dort Arbeitsplätze verloren gehen und gleichzeitig ein wachsendes Verkehrsaufkommen auf der Gotthard-Achse wegen der Schliessung der Terminals und der Rola zu befürchten ist. Das Anfang Sommer gegründete Komitee lancierte die Petition «Nein zum Abbau von SBB Cargo im Tessin – verteidigen wir Arbeit, Umwelt und Volkswillen».

«Der SEV unterstützt die Kolleginnen und Kollegen von SBB Cargo vor Ort», erklärt der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Thomas Giedemann, der das Komitee mitgegründet hat. «Zudem sind wir auf die Politik und die Behörden zugegangen. Wir haben Gemeinden aufgefordert, Bundesrat Albert Rösti anzuschreiben, um ein Umdenken bei der Güterverkehrspolitik und der damit zusammenhängenden Umsetzung seitens SBB Cargo zu erreichen. Viele Gemeinden folgten diesem Aufruf. Ende Juni fand zudem ein Treffen mit dem

Tessiner Staatsrat statt, wobei wir festgestellt haben, dass die SBB in der Region sowie gegenüber dem Staatsrat ungenügend kommuniziert.»

Seiner Meinung nach hat die Entscheidung, die Terminals in Lugano Vedeggio und Cadenazzo aufzugeben, zusammen mit dem Projekt «G-ensis» und der vorzeitigen Schliessung der Rola mindestens drei wichtige Konsequenzen:

- Wegfall von qualifizierten Arbeitsplätzen im Tessin;
- Mehr Lastwagen auf der Gotthard-Achse (die jetzt bereits oft an ihre Grenzen stösst);
- Missachtung des Volkswillens, der sich mehrfach für die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Schiene ausgesprochen hat (Alpeninitiative, Schwerverkehrsabgabe und Alptransit/Neat).

Thomas Giedemann befürchtet, dass die aktuelle Politik die Verlagerungspläne um Jahre zurückwirft.

SBB Cargo hat am 25. August angekündigt, dass sie den rund 40 Betroffenen eine GAV-konforme Lösung im Tessin anbietet. Für zwei Drittel wurde bereits eine Lösung gefunden (Pensionierung oder Wechsel innerhalb SBB im Tessin). Den übrigen Betroffenen werden in den nächsten Wochen Angebote für einen Wechsel zu Tilo oder für einen befristeten Einsatz in anderen Regionen unterbreitet.



ARTIKEL 59 PBG

Von Amtes wegen verfolgt, wie geht das?

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Artikel 59 des Personenförderungs-gesetzes (PBG) sieht vor, dass physische oder verbale Angriffe auf Personal des öffentlichen Verkehrs von den Strafbehörden automatisch, also von Amtes wegen, verfolgt werden. Dadurch muss das Opfer nicht selbst Anzeige erstatten, wenn es das nicht möchte. Einige Schritte sind jedoch erforderlich.

Nach jahrelangem gewerkschaftlichem und politischem Einsatz wurde das PBG angepasst. Seit 2007 gilt: Wer im Fahrdienst, bei Kontrollen, am Schalter oder sonst im Einsatz im öffentlichen Verkehrsnetz Opfer einer Aggression wird, muss nicht selbst Anzeige erstatten. Der Arbeitgeber ist verpflichtet, den Vorfall den Strafbehörden (Staatsanwaltschaft oder Polizei) zu melden, die von Amtes wegen tätig werden müssen –

auch ohne persönliche Anzeige. Dieser Schutz ist besonders wichtig, da Betroffene in solchen Momenten oft verletzlich sind.

Übergriffe sind ein Offizialdelikt

In Artikel 59 PBG ist klar formuliert: «Straftaten nach Strafgesetzbuch werden von Amtes wegen verfolgt, wenn sie gegen Personen in Ausübung ihrer Funktion bei konzessionierten oder bewilligten Transportunternehmungen begangen werden.» Dies gilt auch für Personal von Subunternehmen. Entsprechende Hinweise finden sich in den meisten Bussen und Trams der Schweiz und sollten auch in Zügen, Schiffen und Reisezentren angebracht sein.

Damit die automatische Anzeige greifen kann, muss die Aggression innerhalb von 24 Stunden dem Arbeitgeber gemeldet werden. Andernfalls kann das Unternehmen den Vorfall nicht an die Strafbehörden weiterleiten. Hier stellt sich die Fra-

ge nach einer konsequenten Meldung aller Übergriffe. Statistiken zeigen, dass viele Aggressionen, besonders verbale, nicht gemeldet werden. Doch auch Worte können die Integrität, das Selbstwertgefühl und die psychische wie körperliche Gesundheit beeinträchtigen. Sie sind im Strafgesetzbuch erfasst, etwa als Verleumdung, üble Nachrede, Beleidigung oder Drohung.

Der SEV ermutigt das Personal deshalb, sämtliche Aggressionen zu melden – auch wenn sie auf den ersten Blick unbedeutend erscheinen. Nur so wird das tatsächliche Ausmass sichtbar.

Verfahren müssen einfach sein

Die meisten ÖV-Unternehmen haben Verfahren festgelegt und Formulare erstellt, die Betroffene ausfüllen und unterschreiben müssen. Vorgesetzte oder der Rechtsdienst des Unternehmens sollen sie dabei unterstützen. Oft sind die Formulare jedoch kompliziert. Das ist gerade



YVES SANCEY

nach einem belastenden Erlebnis problematisch. Unternehmen sollten folglich sicherstellen, dass die Abläufe möglichst einfach sind. Nach dem Ausfüllen muss das Unternehmen zwingend Anzeige von Amtes wegen erstatten. Manche Unternehmen oder Vorgesetzte stellen dies infrage, oder sie empfehlen stattdessen eine persönliche Anzeige. Das ist unzulässig. In solchen Fällen sollten Betroffene sofort den SEV informieren, damit er bei den Unternehmen intervenieren kann.

Nach der Meldung muss das Unternehmen den Vorfall an die zuständigen Strafbehörden weiterleiten. Diese sind nach Artikel 59 PBG verpflichtet, eine Untersuchung einzuleiten und die Täterschaft zu verfolgen. Betroffene müssen in der Regel eine Aussage bei der Polizei machen. Vorgesetzte oder Juristinnen und Juristen begleiten sie dabei und gegebenenfalls vor Gericht als Zeuginnen und Zeugen. Kommt das Unternehmen dieser Pflicht nicht nach, sollten

Betroffene ebenfalls sofort den SEV informieren.

Sensibilisierung ist wichtig

Mit seiner aktuellen Sensibilisierungskampagne «Stopp Gewalt! Mehr Respekt für das Personal» erinnert der SEV daran: Kolleginnen und Kollegen haben Rechte. Unternehmen, Polizei und Justiz haben Pflichten, diese Straftaten von Amtes wegen zu verfolgen. In den meisten Fällen liegt keine böse Absicht vor, wenn das nicht geschieht, sondern schlicht Unkenntnis von Artikel 59 PBG. Das führt zu sehr unterschiedlichen Umsetzungen, je nach Kanton. Ziel des SEV ist es, zu informieren und solche Verfahren zu vereinheitlichen – auch im Rahmen der Neuunterzeichnung der «Charta für mehr Sicherheit im öffentlichen Verkehr», deren 25-jähriges Jubiläum am 25. November 2025 begangen wird. Am 3. September wird der SEV schweizweit unterwegs sein, um Reisende und Personal zu sensibilisieren.

AGGRESSIONEN (4): MITGLIEDER ERZÄHLEN

Schlag ins Gesicht

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Als Teil der SEV-Kampagne «Stopp Gewalt – mehr Respekt für das Personal» berichten Mitglieder in der SEV-Zeitung über Aggressionen. Diesmal geht es um einen Schlag ins Gesicht eines Buschauffeurs während der Fahrt.

An einem Mittwochabend um 22.30 Uhr steigt ein Mann hinten in Martins Bus (Name geändert). Eine Passantin klopft an Martins Fenster und sagt, der Betrunkene müsse im Dorf X aussteigen. Nach der Abfahrt hat Martin den Eindruck, dass der Betrunkene schläft. Martin hält an einer Station und fragt den Mann, an welcher Station er im Dorf X aussteigen muss, damit er ihn wecken kann. Der etwa 40-jährige versteht nicht und fragt Martin, ob er ein Problem habe und ob er Feuer habe. Martin antwortet, er habe kein Feuerzeug, weil er nicht rauche, und im Bus sei Rauchen nicht erlaubt. Der Mann antwortet mit negativem Unterton, er wolle gar nicht rauchen. Weil er aufgestanden ist, rät ihm Martin, während der Fahrt zu sitzen. Auch das versteht der Mann nicht.

Martin kehrt ans Steuer zurück und fährt weiter. Im Bus befinden sich drei Fahrgäste. Im Rückspiegel sieht Martin, dass der Betrunkene immer wieder aufsteht. Später kommt er nach vorn und fragt eine Passagierin, ob sie Feuer habe. Sie antwortet nicht, er geht zurück und sagt plötzlich: «Jetzt habe ich ein Feuerzeug», raucht aber nicht. Bald kommt der Mann wieder nach vorn, stellt sich neben Martin und versetzt ihm plötzlich einen Schlag ins Gesicht. Martin erschrickt und bremst heftig. Der Mann fliegt in die Frontscheibe, auf der sich ein Spinnennetz bildet, während der Bus auf der Strasse hält.

«Wir waren mit 50 bis 60 km/h unterwegs und rechts war der Fluss!», erzählt Martin. Kaum hat sich der Mann vom Sturz erholt, schlägt er weiter auf Martin ein. Dieser wehrt ab, zieht sich möglichst weit vom Mann zurück, öffnet die Fahrzeugschürze und versucht hinauszukommen, während der dritte Fahrgast den Mann zu beruhigen versucht. Der Mann hält sich an Martins Kleidern fest, kommt mit hinaus und fällt dort um. Martin geht zurück in den Bus und versucht die Türen zu schliessen, doch der Mann ist schon in der Lichtschranke der Fahrzeugschürze, nach vier Versuchen geht die Tür zu. Draussen gestikuliert der Mann und geht auf und ab. Nach ein paar Minuten trifft die Polizei ein, die von den beiden Fahrgästen alarmiert wurde. Der Mann ist gegenüber den zwei Beamten ziemlich renitent. Sie legen ihm Handschellen an. Später kommen zwei weitere Polizisten dazu, und der Mann wird in eine Ausnüchterungszelle gebracht. Später befragt ihn die Polizei und leitet ein Offizialdeliktverfahren gegen ihn ein.

Alarmknöpfe ohne Wirkung

Inzwischen ist auch Martins Chef eingetroffen, der in der Nähe wohnt. Martin hatte ihn angerufen, da sich von der Zentrale trotz Betätigung des Überfall- und Notfallknopfs niemand gemeldet hatte. Der Chef übernimmt den Bus, um die Passagiere nach Hause zu fahren. Er überlässt Martin sein Auto, damit dieser zur Notfallstation des Regionalspitals fahren und seinen Kopf untersuchen lassen kann, denn dieser schmerzt, wenn auch nicht stark. Der Arzt stellt einen Jochbogenbruch fest. Eine genauere Untersuchung werde zeigen, ob operiert werden müsse. Martin bleibt im Untersuchungszimmer, ruft die Polizei an und verlangt einen Atem-Alkoholtest, wie dies bei Unfällen Standard ist, denn er will sich gegen den Vorwurf der Trun-

kenheit absichern. Gegen 2 Uhr nimmt ein Polizist den Atemalkoholtest an ihm vor und befragt ihn auch gleich zur Aggression. Gegen 5 Uhr geht Martin nach Hause. Da er nur leichte Schmerzen hat, geht er am übernächsten Tag arbeiten. Danach hat er zwei Wochen Ferien. Doch bald zeigt die zweite Untersuchung des Jochbeins, dass dieses operiert werden muss. Martin wird ein paar Tage später unter Vollnarkose operiert. Am dritten Tag kann Martin wieder nach Hause und darf auf eine vollständige Heilung hoffen.

Martin sorgt auch dafür, dass die Fahrzeugdaten vor der Löschung ausgelesen werden, weil er befürchtet, dass ihm der Angreifer vorwerfen könnte, er sei zu schnell gefahren.

Debriefing

Für Martin ist das Debriefing mit den Vorgesetzten wichtig, um aus dem Vorfall Lehren ziehen zu können. Für ihn ist klar, dass nach dem Drücken der Notfallknöpfe Hilfe kommen muss. «Wenn ich als Fahrer befürchten muss, dass ich alleingelassen werde, ist dies sehr belastend», findet er. Im vorliegenden Fall wurden diese Notrufe in der Nacht auf die Zentrale eines anderen Unternehmens umgeleitet und dort als Fehlalarm interpretiert. Mit dem Unternehmen wurde neu schriftlich vereinbart, dass bei jedem Notruf zwingend eine Person bis zum Bus gehen muss. Zudem will der Betrieb künftig in solchen Fällen Mitarbeitende mit juristischer Beratung unmittelbar begleiten.

Martin fände es auch «nicht falsch», die Fahrer:innen mit einem Pfefferspray auszurüsten. Gut findet er, dass der Umgang mit Aggressionen am jährlichen Ausbildungstag des Fahrpersonals thematisiert wird. Und er würde allen Kolleg:innen raten, sich regelmässig vorzustellen, wie man bei einer Aggression reagieren soll. «Denn eine Aggression kann jederzeit aus dem Nichts kommen.» Im vorliegenden Fall hätte er die Polizei vielleicht präventiv bitten sollen, den Betrunkenen im Dorf X in Empfang zu nehmen.

Wichtig ist für Martin auch, dass sein Unternehmen den Aggressor in einem eingeschriebenen Brief verwarnt hat; dies bedeutet, dass er im Wiederholungsfall nicht mehr transportiert würde. «Das ist eine Wertschätzung gegenüber dem Personal und hat präventive Wirkung», denkt Martin.

Rechtliche Fragen

Anfänglich ist sich Martin nicht im Klaren,

ob er zusätzlich zum laufenden Offizialdeliktverfahren auch selbst eine Strafklage gegen den Angreifer einreichen soll, um im Namen aller Berufskolleg:innen ein Zeichen zu setzen, nicht der finanziellen Entschädigung wegen. Doch weder sein Arbeitgeber noch der SEV bzw. deren Rechtsschutzversicherungen unterstützen ihn dabei. So fühlt sich Martin ein wenig im Stich gelassen und findet schliesslich nach einem Gespräch bei der Opferberatung, dass sich der nötige persönliche Aufwand dafür nicht lohnt.

Franziska Schneider, Leiterin Rechtsdienst beim SEV, erklärt: «Der SEV unterstützt Mitglieder beim Offizialdeliktverfahren: In diesem Verfahren können sich Betroffene als Privatkläger konstituieren und je nach Ausgestaltung selber auch Anträge stellen. Dies kann dann hilfreich sein, wenn anschliessend allfällige Schadenersatzforderungen im zivilrechtlichen Verfahren einzuklagen sind – und dabei hätte der SEV Martin unterstützt, wenn er es gewünscht hätte. Die Mitteilung, dass Betroffene sich als Privatkläger konstituieren wollen, erfolgt direkt über das Anzeigeformular für das Offizialdelikt. Eine andere Ausgangslage besteht jedoch dann, wenn Betroffene private strafrechtliche Klagen ausserhalb des Offizialdelikts anhängen möchten – wie von Martin erwogen. Hier steht nicht mehr die eigentliche Aggression im Vordergrund, sondern das Verhalten der Täterschaft gegenüber Betroffenen, insbesondere bei Gegenklagen des Aggressors. Das wird als aktives Strafrecht bezeichnet und hat nichts mit Arbeitsrecht zu tun. Eine solche Klage unterstützt weder der SEV noch eine Haftpflichtversicherung, auch nicht die Coop-Multirechtsschutz.»

Abgesehen von diesen anfänglichen Unklarheiten war Martin aber zufrieden mit der Unterstützung, die er vom SEV erhalten hat.

Filmriss

Inzwischen ist der Angreifer überraschend bei Martin im Bus aufgetaucht und hat ihm erklärt, dass er Medikamente nehmen müsse, die in Verbindung mit Alkohol zu einem «Filmriss» führten, er erinnere sich an nichts. Auch wenn dies die Aggression nicht wirklich entschuldigt, nimmt Martin die Entschuldigung des Mannes an. «Ich rechne es ihm hoch an, dass er die Grösse hatte, sich bei mir zu entschuldigen.» Martin sagt ihm aber auch, dass das Offizialdeliktverfahren von Amtes wegen läuft, und findet dies auch richtig so.



GRÜNDUNG DER GEWERKSCHAFT GATA VOR 25 JAHREN

Endlich ein Ansprechpartner für das Bodenpersonal



Olga und André Graf trugen dazu bei, dass zwischen GATA und SEV eine Kooperation zustande kam.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Im Juli 2000 entstand bei der Crossair in Basel eine Hausgewerkschaft für das Bodenpersonal, «Groundstaff Aviation Technics and Administration». Drei Beteiligte erzählen, warum es die Gewerkschaft trotz dem «Crossair-Spirit» brauchte.

Im Sommer 2000 war Olga Graf seit 12 Jahren bei der Crossair und leitete deren internen Postdienst in Basel-Mühlhausen: Mit etwa fünf Kurieren stellte sie in allen Abteilungen Post zu und kannte im damals noch überschaubaren Unternehmen fast alle. Bei den Mechanikern arbeitete Markus Gsell damals als «Head of Heavy Maintenance» oft zwölf Stunden pro Tag: «In meiner ganzen Zeit bei der Crossair waren wir am Boden und in der Luft immer unterbesetzt und mussten schauen, wie wir den Betrieb trotzdem gewährleisten konnten», erinnert er sich. «Und die Swissair hatte das Sagen, welche Flugrouten wir bedienen durften. Doch das machte uns innovativ und stark, denn wir wollten besser sein als die Swissair. Der Teamgeist war gut.»

Letzteren förderte der Crossair-Gründer und CEO Moritz Suter gekonnt mit allerlei Events: Wurde ein neues Flugzeug eingeweiht,

gab es im Hangar ein Fest für alle mit Live-Konzert, erzählen Olga und Markus. Die Weihnachtsfeiern in der Mustermesse Basel waren legendär. Auch gute Geschäftsabschlüsse wurden ausgiebig gefeiert, manchmal gab es sogar einen 14. oder 15. Monatslohn, weil das Personal so gut gearbeitet hatte. Für das Personal wurde einmal eine Strandbar mit Pool und Liegestühlen aufgebaut, ein andermal ein Westerdorf mit Saloon und Heuballen, wo man nach Arbeitsschluss zusammensass. Moritz Suter kam vorbei, sprach mit allen und ging wieder. Der Patron hatte auch stets eine offene Tür für alle.

Events und andere Extras

«In der Stadt hätte ich in einem vergleichbaren Job wohl bis 500 Franken mehr verdient», berichtet Olga weiter. «Doch die Events, Flugvergünstigungen usw. glichen das aus. Wir waren alle eine Familie und in den Pausen und nach der Arbeit oft zusammen. Sogar nach dem Ende der Crossair gab es noch mehrere Treffen der Ex-Crossair-Mitarbeitenden, von denen viele aus ganz Europa extra nach Basel kamen.» Olga war auch froh, dass sie nach dem Eintritt in das Unternehmen 1988 während drei Jahren berufsbegleitend eine KV-Ausbildung machen konnte, wobei sie jeweils an einem Abend und am Samstag die Schulbank drückte. Dazu kam

eine einmonatige Ausbildung in Singapur für ihre erste Stelle in der Verkehrsabrechnung.

Auch Markus Gsell hätte im Jahr 2000 bei anderen Unternehmungen mit gleicher Verantwortung mehr verdient. Die Crossair konnte den Mechanikern relativ tiefe Löhne bezahlen, weil viele aus Deutschland oder Frankreich kamen und dort tiefere Lebenskosten hatten. Aber auch Markus schätzte den Aviatik- und Crossair-Spirit, die Events und sonstigen Extras – wie die Crossair-Aktien, die aber bei der Swiss-Gründung «bachab gingen». Und er war in der Crossair aufgewachsen: Nach dem Lehrabschluss als Maschinenmechaniker bewarb er sich im August 1985 auf ein Stelleninserat der Crossair, machte die dreijährige Ausbildung zum Flugzeugmechaniker und erhielt vom Luftamt seine Lizenz, die ihm selbst gehörte. Anders war es bei der Swissair, wo die Mechaniker-Lizenzen dem Unternehmen gehörten, was ein Problem war, wenn man kündigen wollte. Markus Gsell schätzte an der Crossair auch, dass sie «Nichtstudierten» wie ihm Leitungsfunktionen zutraute. Das war auch bei den Piloten so, von denen viele ursprünglich einen Handwerkerberuf erlernt und ihre Pilotenausbildung selbst snobistisch wie gewisse Swissair-Piloten.»

Fehlendes Gehör und kein GAV

Doch auch bei der Crossair gab es eine gewisse Kluft zwischen den Piloten, die in der Hierarchie die Mehrheit stellten, und den Mechanikern und dem übrigen Bodenpersonal, er-

innert sich Markus Gsell. «Unsere Piloten hatten eine eigene Gewerkschaft, wir Mechaniker dagegen waren auf uns allein gestellt. Und wir hatten manchmal das Gefühl, in der Hierarchie zu wenig gehört zu werden und keinen Ansprechpartner für unsere Bedürfnisse zu haben.» Darum unterstützte Markus Gsell die Gründung der GATA, auch wenn er als Chef nicht an vorderster Front mitmachte. Ein Anstoss zur GATA-Gründung war auch, dass bei der Crossair ein Gesamtarbeitsvertrag fehlte und ein solcher durch eine Gewerkschaft ausgehandelt werden musste.

Olga Graf war auch nicht die treibende Kraft bei der GATA, aber bei Versammlungen fast immer dabei. Dort tauchten zum Beispiel Fragen zum GAV auf, die Olgas Mann André Graf als langjähriger SEV-Gewerkschafter beantworten konnte, nachdem bei der SBB gerade ein erster GAV ausgehandelt worden war. «Schliesslich fand ich es einfacher, ihn gleich zu den Versammlungen mitzunehmen», sagt Olga. André war damals auch Kongress-Vizepräsident und fragte SEV-Präsident Ernst Leuenberger: «Was wäre, wenn dem SEV Flügel wachsen würden?» Daraufhin kam am 1. März 2001 ein dreijähriger Kooperationsvertrag von GATA mit dem SEV zustande. Markus Gsell traute der Gewerkschaft des Verkehrspersonals zu, die Bedürfnisse der Flugzeugmechaniker zu verstehen, weil z. B. auch bei der Bahn Fahrzeuge im Drei-Schicht-Betrieb unterhalten wurden.

Massenentlassungen

Der SEV unterstützte GATA insbesondere bei der Aushandlung des ersten Bodenpersonal-GAV. Dieser wurde aber erst im April 2002 mit der Swiss unterschrieben, weil im Oktober 2001 das Swissair-Grounding dazwischenkam. Banken, Politiker und Manager handelten danach aus, dass die Crossair die Swissair faktisch übernahm und per 1. März 2002 als Swiss firmierte. Damit hatten Olga und Markus statt ein paar hundert Arbeitskolleg:innen plötzlich deren 10 500. Und SEV-GATA wurde zur grössten Bodenpersonalgewerkschaft bei der Swiss. Sie konnte allerdings nicht verhindern, dass die Swiss drei Massenentlassungen vornahm, wodurch von den ursprünglichen Swiss-Mitarbeitenden rund die Hälfte bis 2006 ihre Stelle verloren. Aber sie kämpfte für anständige Sozialpläne und unterstützte die Entlassenen.

Olga Graf verlor ihre Stelle Ende 2005, nachdem die Swiss im August 2002 den internen Postdienst in die Firma «MailSource» ausgelagert hatte, wo Olga weiterarbeiten konnte, bis die Swiss wieder einen eigenen Kurierdienst schuf. Sie fand Arbeit bei den Basler Verkehrsbetrieben und ist inzwischen pensioniert, wie auch ihr Mann André. Dieser erinnert sich besonders gerne an ein Treffen mit Ex-Swiss-Chef André Dosé, dem er erklärte, «dass eine Gewerkschaft dem Unternehmen hilft, seine Anforderungen mit den Bedürfnissen des Personals in Einklang zu bringen. Und dass sie Probleme zur Hierarchiespitze trägt, die auf den Zwischenstufen unter den Teppich gekehrt werden.»

Markus Gsell wurde bei der Swiss bald «Head of Training» für das Flugzeugunterhaltungspersonal weltweit. Doch 2012 wechselte er an die Gewerkschule Basel und bildete Polymechaniker:innen aus, und seit zehn Jahren betreut er nun Lehrbetriebe und Lehrlinge als Aufsichtsperson des Erziehungsdepartements Basel-Stadt. Seine 27 Jahre in der Aviatik waren für ihn voller Abenteuer, und auch Olga und André Graf erinnern sich gerne an die wilden Crossair-Jahre und an die Anfänge von GATA und SEV-GATA.

Viel Arbeit für SEV-GATA bis heute

Nach einer dreijährigen Kooperation mit dem SEV ab März 2001 stimmten die GATA-Mitglieder im März 2004 ihrer vollen Integration in den SEV zu, worauf auch die SEV-Gremien grünes Licht zur Schaffung der SEV-Luftverkehrsabteilung SEV-GATA gaben. Besondere Herausforderungen waren für diese die Massenentlassungen bei der Swiss (bis 2006) und 2004/2005 die Neuaushandlung des Bodenpersonal-GAV. Zu begleiten war 2008 auch die Auslagerung der Swiss-Technik in die Lufthansa Technik Switzerland, für die ein GAV auszuhandeln war, und ihr Abzug aus Basel 2013.

2017 schlossen sich 500 Mitglieder des Personalverbands PUSH dem SEV an. Damit wurde SEV-GATA auch bei Swissport und anderen Bodenabfertigern in Zürich-Kloten und Genf massgeblicher Sozialpartner und schloss mit diesen GAVs ab. Ab März 2020 galt es die

Corona-Pandemie zu meistern: SEV-GATA setzte sich für Kurzarbeitsentschädigungen und Bundeshilfe an die Flugbranche ein und handelte mit der Swiss und Swissport Krisen-GAVs aus. Trotzdem nahm die Swiss ab Mai 2021 eine Massenentlassung vor. Dadurch fehlte ihr prompt Personal, als der Verkehr 2022 wieder anzog. In den letzten Jahren musste SEV-GATA denn auch laufend für genügend Personal, bessere Anstellungs- und Arbeitsbedingungen und eine angemessene Beteiligung des Personals an den Unternehmensgewinnen kämpfen.

Aktuell ist bei der Swiss eine gute Lösung für Langzeit-Nachtschichten gefragt, nachdem das Seco das bisherige Modell nicht mehr verlängern will. Zudem stehen nächstes Jahr GAV-Verhandlungen an, wie auch bei Swissport.

Weitere Infos zu den aktuellen Themen finden sich auf der Webseite sev-gata.ch.

CHEF:IN KUNDEBEGLEITUNG SBB

SEV will keinen Stellenabbau

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Die SBB will das Projekt «Weiterentwicklung Chef:in Kundenbegleitung (CKB)» vorantreiben. Der SEV sieht darin einen massiven Stellenabbau. Ausserdem hätten Kundenbegleiter:innen in Zukunft deutlich schlechtere Aufstiegsperspektiven. Der SEV hat das Projekt deshalb kritisiert. Die Antworten der SBB auf die Kritik sind unbefriedigend. René Zürcher, verantwortlicher SEV-Gewerkschaftssekretär für den SBB-Personenverkehr, nimmt Stellung.



René Zürcher.

Was steckt aus Sicht des SEV hinter dem Projekt «Weiterentwicklung CKB»?

Wenn die Anzahl von heute 640 Personen mit einem Arbeitsvertrag als CKB im Anforderungsniveau G auf rund 460 reduziert wird, und alle anderen in tieferen Anforderungsniveaus angestellt sind, steckt dahinter klar eine Sparmassnahme. Zwar wird nicht sofort gespart, weil gemäss heutigem GAV in solchen Fällen Lohngarantien vorgesehen sind,

jedoch mittelfristig ist es eine Sparübung auf Kosten des Personals.

Die SBB begründet diese Weiterentwicklung mit dem Einfordern von Aufgaben, die Teil der Funktionsumschreibungen CKB sind, die bis heute vom Personal nicht verlangt wurden. Es handelt sich um Zusatzaufgaben in Fachmodulen. Diese sind aber noch nicht sehr klar definiert. Dort braucht es mehr Transparenz, damit sich die Leute auch orientieren können und verstehen, was sie zukünftig in den jeweiligen Fachmodulen und Standorten erwartet. Ausgeschlossen ist – und da sind wir uns mit der Leitung KBC einig – die CKB haben keine Personalführungsaufgaben wahrzunehmen, sie sind nicht der verlängerte Arm der Teamleitenden.

Der SEV hat im Namen der Verhandlungsgemeinschaft eine Stellungnahme an die SBB geschickt. Zudem hat der ZPV am 7. Juli Ladina Purtschert, Leiterin Kundenbegleitung und Cleaning SBB, eine Resolution übergeben. Was sind konkrete Kritikpunkte am Projekt?

Wir kritisieren die neue Ausrichtung der Funktion CKB. Der geplante Abbau von Stellen in gewissen Standorten, wie beispielsweise Basel, verhindert langfristig jede Entwicklungsperspektive auf den Zügen für jüngere Mitarbeitende. Ausserdem bemängeln wir die Berechnungsgrundlagen für den zukünftigen Personalbedarf als unklar und unvollständig. So wurden zum Beispiel die Fachmodule Ausbildung, Internationaler Personenverkehr und Aufsicht P gar nicht berücksichtigt. Wir haben vor zu knappen Personalkapazitäten gewarnt und fordern, dass alle aktuellen CKB sich unabhängig von Bedarfsberechnungen weiterentwickeln können. Rückstufungen sollen frühestens nach der Lohnrunde 2026 erfolgen und ab 55 Jahren muss ein Verbleib im bisherigen

Anforderungsniveau garantiert werden. Es soll ausreichend Zeit für CKB-Aufgaben ausserhalb der Touren eingeplant und mehr Ausbildungszeit für Fachmodule bereitgestellt werden.

Inzwischen hat die SBB auf die Stellungnahme geantwortet. Sie schreibt, sie möchte vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten in der Kundenbegleitung weiterhin fördern und diese künftig an allen Standorten anbieten. Es gebe auch weiterhin Sonderregelungen für ältere Mitarbeitende ab 58 Jahren. Die Zielgrösse von nur noch 460 CKB sei bloss eine Orientierung, kein fixer Wert. Was hältst du von dieser Stellungnahme?

Es ist eine gute Sache, wenn die SBB interne Weiterentwicklungen anbieten kann, jedoch löst dies die Problematik des Unterbestandes beim Zugpersonal nicht. Es muss auch in Zukunft genügend Möglichkeiten geben, sich weiterzuentwickeln und trotzdem weiterhin auf den Zügen zu arbeiten. Das wird immer weniger möglich sein, wenn die Anzahl CKB massiv sinkt. Der Beruf muss attraktiv bleiben. Die nötige Zeit für die CKB-Aufgaben soll gemäss SBB z.B. während Teil-Reserven, KuLe oder K-Fak-Leistungen geschaffen werden. Dies ist für uns keine professionelle Planung, um diese Aufgaben seriös wahrzunehmen.

In der Resolution hat der ZPV einen Marschhalt beim Projekt gefordert. Hat die SBB auch darauf schon reagiert?

Sie hat uns ein Gespräch angeboten und zugesichert, dass vor dem Gespräch keine Kommunikation über das Projekt an die Mitarbeitenden geht (Anm. der Redaktion: Das Gespräch findet am 26. August, nach Redaktionsschluss dieser Zeitung, statt). Der Zentralvorstand ZPV hat an seiner Sitzung vom 13. August seine Forderung nach einem Marschhalt nochmals bekräftigt.

SGB JUGEND

8 Wochen Ferien



Petitionsübergabe beim Bundeshaus.

Michael Spahr/SGB. In nur zwei Monaten haben Lernende 176 447 Unterschriften für 8 Wochen Ferien während der Berufslehre gesammelt. Sie haben diese Petition am 21. August dem Bundesrat überreicht. Damit setzen sie ein starkes Zeichen für die Aufwertung der beruflichen Grundbildung und die Entlastung von Jugendlichen. Während Gymnasiast:innen 13 Wochen Ferien haben, müssen sich Lernende mit bloss deren 5 begnügen, was eine klare Ungleichbehandlung ist. Kürzlich veröffentlichte Umfragen zeigen zudem: Zwei Drittel der jungen Lernenden sind psychisch belastet, jede vierte Person bricht die Lehre ab.

Die Petition wird breit unterstützt – vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB), von Lernenden, Jugendorganisationen, Lehrpersonen und Bildungsexpert:innen. «176 447 Unterschriften – das ist eine historische Zahl für die Lernenden. Lernende brauchen eine Stimme in der Politik», sagte Félícia Fasel, Präsidentin der SGB-Jugendkommission, bei der Übergabe. Mehr Ferien bedeuteten weniger Druck, bessere Gesundheit und höhere Ausbildungsqualität.

LINK ZUM RECHT

Darf mein Arbeitgeber Überwachungssysteme einsetzen?



§ Rechtsschutzteam SEV
zeitung@sev-online.ch

Heutzutage ist der Einsatz von Überwachungssystemen sehr einfach geworden. Es gibt viele Möglichkeiten, und der Markt ist mit Geräten aller Art überschwemmt: von Kameras über Spionagesoftware bis hin zu IT-Tools, mit denen sich nahezu alle Aktivitäten von Arbeitnehmenden messen lassen.

In der Schweiz schützt das Arbeitsgesetz (ArG) die physische und psychische Gesundheit der Arbeitnehmenden. Dies verpflichtet die Arbeitgeber, die Arbeitsbedingungen so zu gestalten, dass die Gesundheit ihrer Angestellten geschützt wird.

Auch die Frage der Überwachung gehört zu dieser Kategorie, ist es doch anerkannt, dass eine Überwachung der Arbeitnehmenden gesundheits-schädlich ist.

Es ist daher wichtig festzuhalten, dass die Überwachung von Arbeitnehmenden grundsätzlich nicht zulässig ist. Nur in Ausnahmefällen und unter Einhaltung eines bestimmten Verfahrens darf ein Arbeitgeber auf Überwachungsmassnahmen zurückgreifen.

Art. 26 der Verordnung 3 zum ArG (ArGV 3) sagt es ganz klar: Es ist verboten, Überwachungs- oder Kontrollsysteme einzusetzen, die dazu dienen, das Verhalten der Arbeitnehmenden an ihrem Arbeitsplatz zu überwachen.

Ist ein Überwachungs- oder Kontrollsystem aus anderen Gründen wie beispielsweise der Sicherheit notwendig und keine weniger einschneidenden Massnahmen möglich, so kann es eingesetzt werden, sofern es die Gesundheit und Bewegungsfrei-

heit der Mitarbeitenden nicht beeinträchtigt.

Das Bundesgericht hat im Entscheid 130 III 425 darauf hingewiesen: «Auch wenn die Auswirkungen der Fernüberwachung auf die Gesundheit nicht endgültig bekannt sind, wird allgemein anerkannt, dass Überwachungssysteme bei den beobachteten Personen meist negative Gefühle hervorrufen und das allgemeine Betriebsklima beeinträchtigen und somit das Wohlbefinden, die psychische Gesundheit und letztlich die Leistungsfähigkeit der Arbeitnehmer beeinträchtigen.» Es handelt sich also um einen schweren Eingriff in die psychische Gesundheit. Die Überwachung darf daher keinesfalls ein gängiges Kontrollmittel einer Unternehmung darstellen.

Sollte also ein Arbeitgeber Überwachungsmassnahmen einrichten wollen, dann muss er vorgängig die

Mitarbeitenden informieren und deren Stellungnahme einholen (Art. 6 ArGV 3). Während dieser Zeit ist es möglich und auch empfehlenswert, den Arbeitgeber zum Ziel der Überwachungsmassnahmen und zur Art und Weise, wie sie eingesetzt werden, zu befragen und Anträge zu formulieren. Der Arbeitgeber seinerseits hat seine Entscheidung zu begründen – vor allem, wenn er die Überwachungsmassnahmen trotzdem durchführen will. Diese Phase ist essentiell, und falls das nicht bereits geschah, ist es auch ratsam, den SEV beizuziehen, damit er die Mitarbeitenden in diesem Prozess unterstützen kann.

Zusammenfassend ist es wichtig, festzuhalten, dass die Überwachung nicht die Regel sondern die Ausnahme darstellt. Sie muss gerechtfertigt und verhältnismässig sein. Sie darf die psychische Gesundheit und die Würde der Arbeitnehmenden nicht

beeinträchtigen. Und in allen Fällen müssen diese vorgängig dazu angehört werden.

Überwachungsmassnahmen gefährden die Gesundheit der Angestellten und stellen vor allem auch das Vertrauensprinzip in Frage, welches jedes Arbeitsverhältnis leiten sollte. Ein gesundes Arbeitsklima entsteht immer durch Vertrauen, niemals durch Misstrauen.

Praktischer Tipp: Wenn du feststellst, dass an deinem Arbeitsplatz bereits Überwachung stattfindet, hast du Rechte! Du kannst als erstes Informationen dazu verlangen: Wie sie stattfindet, welche Daten erfasst werden und wie diese benutzt werden. Sollten die Antworten unbefriedigend ausfallen, zögere nicht, den SEV einzuschalten, um Tipps und rechtliche Unterstützung zu erhalten, um deine Rechte und die deiner Kolleg:innen zu wahren.

UNTERVERBAND ZPV

Brisante Themen sorgen für heisse Köpfe

Medienstelle ZPV. Zur 3. Zentralvorstandsversammlung trafen sich die ZV-Mitglieder am 13. August in Langnau i. E. Nicht nur die sommerlichen Temperaturen sorgten für heisse Köpfe, sondern auch der Zündstoff einiger heikler Themen, die es zu behandeln galt. *Finanzielles:* Gleich zu Beginn musste darüber entschieden werden, welches Mandat man unserem Delegierten der Ferien- und Skihausgenossenschaft FSG bezüglich Zukunft der Feriensiedlung Samedan mitgeben möchte. Am Ende einer emotionalen Diskussion schaffte die Abstimmung Klarheit.

Priorisierungsgespräche mit der Leitung KBC

Am 7. Juli wurden die aktuellen Themen behandelt: Während der Streckensperrung Fribourg–Lausanne werden zwar sämtliche ICN über Biel mit Doppelkompositionen geführt. Leider wurden aber seit dem Fahrplanwechsel 2024/25 sämtliche direkten Züge von Zürich nach Genf via Biel gestrichen, somit muss während der Sperre Bern–Fribourg bei allen Verbindungen Richtung Genf in Renens VD umgestiegen werden – unter der Woche nicht einmal am gleichen Perron. Aus Sicht des ZPV ist der Fahrplan 2024/25 nicht gut geplant: Die Nachleistungen bei Zügen des IR35, die in Zürich HB geschwächt werden, sind nicht gestellt, es bleibt alles beim ankommenden und abgehenden Personal hängen, und das in nur fünf Minuten Wendezeit. Dafür stehen lieber fünf Kundenlenker in der Bahnhofshalle herum ... Die Touren während der Bauphase Bern–Fribourg wurden nicht korrekt vernehmfasst, und selbst mit der Veröffentlichung der Monateinteilungen fanden sich noch Leistungen über den gesperrten Abschnitt. Die Situation beim Zugpersonal wird für die Depotstandorte Basel, Olten und Luzern auch im 2026 weiterhin angespannt bleiben. Dass die BAR-Regelung zu den über 55-jährigen Mitarbeitenden in den

Nacht-S-Bahnen gilt, jedoch auf den Nachtzügen im Fernverkehr keine Anwendung finden soll, ist aus unserer Sicht nicht in Ordnung. Interniert wurde ferner gegen die automatische Kürzung der Pausen bei vorzeitiger Ankunft von Zügen. Bei solchen Änderungen des Einsatzplans muss das Personal verständigt werden. Für heisse Köpfe sorgen derzeit – wie könnte es anders sein? – die tropischen Temperaturen in diversen Personalräumlichkeiten sowie deren zum Teil uralte Infrastruktur. Der ZPV fordert diesbezüglich ein klares und schweizweit gültiges Konzept, welches gemeinsam mit der Peko ausgehandelt und umgesetzt werden soll. Die Hemmschwelle zu Gewalt in unseren Zügen und gegen das Personal im öffentlichen Verkehr ist unverändert niedrig und gibt entsprechend zu Sorgen Anlass. Am 3. September findet schweizweit der Aktionstag «Stopp Gewalt gegen das Personal im öV» statt.

Weitere teilweise heikle Themen

Intensiv wurde ferner über die Stellungnahme an die SBB zum neuen Abfahrtsprozess KoA diskutiert und diese schlussendlich verabschiedet. Ein weiteres brisantes Thema ist die Weiterentwicklung CKB. Anlässlich der DV ZPV lancierten wir dagegen eine Resolution, welche der Leitung KBC während der Priogespräche vom 7. Juli übergeben wurde. Der ZPV fordert die SBB auf, einen Marschhalt einzulegen. Die künftigen Aufgaben der CKB in ihren gewählten Fachrichtungen sollen definiert und klare Details zur genauen Umsetzung bekanntgegeben werden, bevor das Projekt weiter umgesetzt wird. Offensichtlich geht es der SBB nur darum, im Rahmen einer Sparübung möglichst schnell 150 CKB-Stellen abzubauen – die Zukunftsperspektiven für jüngere Mitarbeitende sind der SBB dabei völlig gleichgültig! Für den Forderungskatalog FQ an die SBB haben wir die Zusammen-

setzung der Arbeitsgruppe von Seiten ZPV festgelegt.

Sektionen: Die Umsetzung neuer Richtlinien bezüglich Entschädigung der Zeit für Beizug der Transportpolizei nach Dienstschluss sorgt für Unsicherheit und Verärgerung. Darf uns der Arbeitgeber vorschreiben, wo wir unsere Pause verbringen sollen? Wir sind der Ansicht: Nein! Die ersten 60 Minuten unserer Pausen sind unbezahlt, die gesetzlichen Bestimmungen regeln, dass Pausen am Wohnort oder am Dienstort verbracht werden können, sofern es der Dienst gestattet (AZG Artikel 7). Für Pausen an auswärtigen Orten bestehen keine Vorgaben, wo diese verbracht werden muss. An diversen Standorten sind die Personalräume für Pausen zu klein (Beispiel Lugano), zumal man diese oftmals mit anderem Personal teilen muss, oder es werden Pausen an Orten eingeteilt, wo keine Toilette zur Verfügung steht (Visp). Die Peko nimmt sich dieses Themas an. Die Zukunft vieler Mitarbeitenden von SBB Cargo ist durch den Stellenabbau gefährdet. Bereits jetzt sind u. a. in Mendrisio, Brig und Buchs an Wochenenden leere Güterbahnhofe zu beobachten. Aus den BAR-Verhandlungen gibt es aktuell keine Neuigkeiten, da sich die Verhandlungsdelegation seit dem 11. Juli nicht mehr getroffen hat. Heute galt es jedoch, unsere Forderungen zu priorisieren.

RhB: Die neue Basisgarderobe ist eingetroffen, und es konnten zusätzliche Uniformteile bestellt werden. Unregelmässigkeiten bei der Abfertigung der Züge mittels AfE-App konnten behoben werden. Nach 42 Dienstjahren wurde Thomas Cadosch, der in der Vergangenheit auch sehr viel für den ZPV geleistet hat, am 31. Juli in den verdienten Ruhestand verabschiedet (siehe Bericht auf zpv.ch und auf Seite 9).

Peko: Nebst KoA, Klimatisierung in den Personalräumen und Sicherheit im Zug engagierte sich die Peko auch für eine Bauchtasche für das Zugpersonal, welche leider abgelehnt wurde. Erscheinungsbild ist der SBB leider wichtiger als die Gesundheit des Personals. Der Pilot «Intenso» wurde ausgewertet und wird ab Fahrplanwechsel 2025/26 in Zürich, Luzern, Biel und Genf eingeführt.

Nächste Mitgliederaktionen: 6. Oktober – Mitgliederaktion in Lausanne; 24. November – Raclette-Anlass in Genf.

Der Gemischte Chor Rheinau unterhielt die Versammelten mit fünf rassigen Liedern, bevor es zu den Sachgeschäften ging. Wir mussten leider wieder von sieben Personen für immer Abschied nehmen, durften aber immerhin auch zwei neue Mitglieder aufnehmen.

Der ZV hatte uns gebeten, Stellung zu nehmen zu den Vorschlägen der FSG zur Sanierung der Anlage in Samedan. Nach kurzer Diskussion entschied sich die Versammlung mit grosser Mehrheit für den Verkauf und Rückzahlung der Anteilscheine, nur sechs Personen stimmten für die zwölf Millionen zur Sanierung!

Die VASOS warnt davor, für Twint-Zahlungen einen QR-Code zu benutzen! Am 10. September findet wieder der Kaffee- und Kuchentreff für die 90-Jährigen und älter statt. Für die Ergänzung unseres Vorstandes werden noch immer Kandidaten gesucht, melden könnt ihr euch bei jedem Vorstandsmitglied!

Zum Schluss wünscht der Vorstand allen einen schönen Sommer. Wir treffen uns wieder am 20. Oktober zur Herbstversammlung, dann ist auch wieder die «Alte Garde» dabei!

LPV BERN

Aarebaden und Bräteln



Der LPV Bern hat sich am 7. August im Eichholz für die Herbstversammlung inkl. Aarebad und gemeinsamem Bräteln getroffen. Wir konnten die Versammlung bei bestem Wetter durchführen und uns anschliessend in der Aare abkühlen. Beste Grüsse vom Vorstand! Fabian Däpp

PV BERN

100 Jahre Emilio Ramelli



Max Krieg. Bei unserem Besuch einige Tag nach dem 1. Juni begegneten wir einem aufgeweckten Jubilar voller Erinnerungen. Er begann im Tessin seine Stationslehre und machte kurz darauf, wie schon damals üblich, einen Sprachaufenthalt in der Deutschschweiz, wo er dann auch blieb. Nach kurzer Wanderschaft in verschiedenen Bahnhöfen zog es ihn in die Verwaltung

der SBB, zuletzt in die Rechtsabteilung, um schliesslich in die Bundesverwaltung zu wechseln. 1943 trat er dem SEV bei und hat ihm bis heute die Treue gehalten.

Lieber Emilio, wir gratulieren dir ganz herzlich zu deinem Jubiläum und wünschen dir viele weitere glückliche Tage und Jahre in guter Gesundheit – und mit wachem italienischem und deutschem Geist.»

PV LUZERN

Herzliche Gratulation! Zweimal 100 Jahre



René Wolf. Am 11. Juni feierte unser Mitglied **Sophie Marty** von Luzern ihren 100. Geburtstag. Die Jubilarin strickt und bäckt noch

gerne. Ebenfalls liest sie aufmerksam unsere Zeitung. Präsident René Wolf überbrachte der noch rüstigen Jubilarin am 16. Juni die besten Glückwünsche und wünschte ihr alles Gute für die Zukunft.

Am 14. August feierte unser Mitglied **Anna Bürgler** im Altersheim Sunneziel in Meggen ihren 100. Geburtstag. Auch ihr überbrachte Präsident René Wolf am 18. August die besten Glückwünsche und wünschte ihr alles Gute für die Zukunft.

PV LUZERN

Sektionsreise

René Wolf. Am 13. August, an einem schönen heissen Sommertag, trafen sich 83 Reiseteilnehmende unserer Sektion am Bahnhof Luzern zur Sektionsreise. Ziel war das

Schloss Hallwyl in Hallwil. Nach der Ankunft in Boniswil ging es mit dem Bus zum Schloss. Hier wurden zwei Gruppen gebildet für die Schlossführung. Nach den Führungen hatten wir noch Zeit, das Schloss auf eigene Faust zu besichtigen. Nächste Station war das Restaurant Hallwyl in Seengen, wo ein Apero auf uns wartete, gefolgt von einem feinen Mittagessen mit Dessert.

Am Nachmittag spazierten wir an den Schiffssteg von Seengen. Von hier fuhren wir mit dem Schiff via Beinwil am See (mit Umsteigen) nach Mosen. Von dort ging es mit dem Zug zurück nach Luzern.

PV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

Pro Senectute hilft

Urs Mächler. Am 7. Juli begrüsst Präsident Werner Frei 54 Personen zur Sektionsversammlung in Schaffhausen. Gleich zu Beginn stellte Franziska Casada die Pro Senectute vor. Die Pro Senectute wurde am 23. Oktober 1917 in Winterthur gegründet, und bereits ein Jahr später die Sektion Schaffhausen. Heute bestehen 24 Pro-Senectute-Organisationen mit 130 Beratungsstellen und 8700 Mitarbeitenden, zusammen ergibt das 1000 Vollzeitstellen. Dazu kommen noch 10 000 Freiwillige und Ehrenamtliche. Finanziert wird die Pro Senectute hauptsächlich vom Bund und den Kantonen sowie durch Spenden und Legate. Die Angebote sind mehrheitlich gratis bis auf gewisse Kurse. Zum Beispiel im Mahlzeitendienst arbeitet sie auch ergänzend zur Spi-

tex oder zum Roten Kreuz. Die Angebote gehen von Bildung und Sport über Hilfe Zuhause, Soziales und Beratung bis zu Treuhanddiensten. Die Angebote sind von Sektion zu Sektion verschieden, es lohnt sich sicher, einmal die Webseite aufzurufen! Man sollte auch keine falsche Scheu davor haben, sich für die Ergänzungsleistung (EL) anzumelden, auch hierbei werdet ihr von der Pro Senectute unterstützt! Das Vorsorgepaket «Docupass» enthält den Vorsorgeauftrag, eine Patientenverfügung, Anordnungen im Todesfall und Ideen zum Testament. Es kann als PDF-Datei für 19 CHF heruntergeladen werden. Noch drei Tipps und Tricks im Alter: Aktiv bleiben (oder werden), soziale Kontakte pflegen und Beratung und Unterstützung in Anspruch nehmen!

PV BUCHS-CHUR

Sommer-wanderung Dischmatal

Gusti Mettler. 25 frohe und unternehmungslustige Wandersleute trafen sich am 3. Juli am Bahnhof Landquart und fuhren mit der RhB im reservierten Wagen nach Davos Dorf und weiter im komfortablen Kessler-Bus nach Davos Dürrboden zum Ausgangspunkt der Wanderung. Im Berggasthaus schmeckte der von der Sektion offerierte Kaffee mit Gipfel wunderbar, und wir genossen eine herrliche Aussicht über rot leuchtende Alpenrosenwiesen hinauf zum Scalettagletscher.

Bei sehr angenehmer Temperatur wanderten wir auf dem leicht abwärts führenden Jakobsweg (Rätoromanisch: Via Son Giachen) via Am Rin, Gadmen, Chintsch Hus entlang dem Dischmabach und vorbei an herrlich blühenden Wiesen und vielen weidenden Kühen Richtung Davos Teufi. Dabei ging es bei eini-



Niklaus Adank erzählt, wie er hier mit seinen Eltern viele Sommer das Vieh gehütet hat.

gen recht zügig voran, andere nahmen es eher gemütlich, und die letzten drei stiegen nach halber Strecke in den Bus ein. Auf der Terrasse des rustikalen Bergrestaurants Teufi erfrischten sich einige an einem kühlen Apéro, bevor die ganze Wandergruppe gemeinsam in der originalen Arvenstube das bestellte Mittagsmenü genoss. Genau jetzt liess Petrus es draussen für kurze Zeit regnen. Wie geplant fuhren wir um 14.25 Uhr wieder mit dem Kessler-Bus zum Bahnhof Davos Dorf, wo wir sogar noch den Zug nach Landquart eine halbe Stunde früher als geplant erreichten.

Wir durften miteinander einen wunderbaren Wandertag erleben mit feinem Essen und vielen lustigen und interessanten Gesprächen. Wir danken allen für's Mitkommen und freuen uns auf das nächste Zusammensein.

ZPV CALANDA

Thomi Cadosch fährt in die Pension



Von links: Leonie Briner, Thomi Cadosch und Lokführer Andreas Ackermann.

Daniel Wollenmann. Am 31. Juli startete Thomi Cadosch seine letzte Dienstfahrt als Zugchef der Rhätischen Bahn nach Arosa, eine seiner Lieblingsstrecken. Seine Familie, Freunde und viele Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen begleiteten ihn auf dieser besonderen Fahrt. Dies auch, weil seine Lehrtochter Leonie Briner am selben Tag ihre Lehre zur Zugbegleiterin der RhB erfolgreich abschloss! Sie wechselt nun ins schöne Engadin und wird im Depot Samedan arbeiten.

Nun kann Thomi den verdienten Ruhestand geniessen! Er blickt auf 42 abwechslungsreiche und schöne Dienstjahre zurück. Die Zusammenarbeit mit ihm war immer sehr angenehm, professionell und amüsant. Auch im SEV hat er viel geleistet und sich immer für die Mitglieder eingesetzt. Als Höhepunkt sei erwähnt, dass Thomi im Jahr 2001 als Kongresspräsident amtierte. Unvergessen war seine Begrüssung in romanischer Sprache im sehr gut gefüllten Kursaal in Bern!

Im Namen aller Kolleginnen und Kollegen der Sektion ZPV Calanda und der ganzen SEV-Familie alles Gute zur verdienten Pension und viele schöne Jahre! Die Fahrt nach Arosa und das wunderschöne Fest in Chur bleiben unvergessen.

PV BASEL

Fahrt ins Blaue

Peter Jakob. Am 6. August trafen sich 90 Personen in freudiger Erwartung am Bahnhof SBB zur Fahrt ins Blaue. Nach kurzem Anwärmen der Sitze mussten wir den Zug in Olten schon wieder verlassen und in einem «Kupferkännli» Platz nehmen. Auch in dieser Komposition konnten wir es uns nicht lange gemütlich machen. Schon hiess es wieder Umsteigen in einen Zug, der uns Richtung Thun brachte. Unterwegs wurden wir vom Vorstand mit Wein und Speckbrötli bedient. «Wir gehen aufs Schiff in Thun?» Falsch, wir stiegen in einen Extrabus und dieser führte ans Ziel nach Schwanden ob Sigriswil. Unterwegs konnten wir die Aussicht auf den Thunersee und die Berner Alpen geniessen. Das Restaurant Rothorn in Schwanden ist ein Haus mit diversen traditionellen Köstlichkeiten auf der Speisekarte, aber auch



sehr schön gelegen mit einer sensationellen Aussicht. Kaum hatten wir Platz genommen, sank der Lärmpegel der Gespräche, denn der erste von drei Menüängen wurde serviert.

Leider viel zu früh mussten wir uns wieder zur Busstation begeben. Mit den beiden Bussen fuhren wir den gleichen Weg zurück und konnten noch einmal die wundervolle Aussicht geniessen. In Thun angekommen begaben wir uns auf das Perron, wo unser Zug kurze Zeit später eintraf. Schnell rein in den gekühlten Wagen, denn draussen war es heiss. In diesem Zug durften wir es uns länger gemütlich machen, fuhr er doch bis Basel. So endete ein unvergesslicher und gemütlicher Tag, den wir mit unseren Kolleginnen und Kollegen verbringen durften. Ein grosses Dankeschön an alle!

PV BASEL

Besuch im TCC Ost

Susi Kunz. Mit einer gut gelaunten Mitgliederschar durften wir das Traffic Control Center Ost in Zürich besichtigen.

Im TCC werden im Tagesgeschäft anfallende Probleme bei der Zugführung analysiert und Lösungen gefunden: Muss wegen Verspätung Zeit aufgeholt werden: Das TCC

findet eine Lösung. Muss sich ein Lokführer kurzfristig krank melden: Das TCC findet eine Lösung. Ist ein Zug nicht einsatzbereit: Das TCC findet eine Lösung.

Wir hörten, dass Probleme bei der Zugführung überwiegend technischen Ursprungs sind. Erst in zweiter Linie führen fehlende oder schlechte Kommunikation zu Problemen. Ein weiterer sehr interessanter und eindrucklicher Teil war die Besichtigung des Kommandoraums, wo die Mitarbeitenden vor zig Bildschirmen das Tagesgeschäft abwickeln.

Vielleicht haben wir künftig alle etwas mehr Verständnis, denn wir wissen nun, dass es manchmal einfach Zeit braucht, bis der Zugverkehr wieder läuft.

Danke an den Leiter Kommandoraum vom TCC Ost für den spannenden Einblick.

PV WALLIS

Sektionsausflug nach Leuk

Peter Rolli. Der Sektionsausflug vom 25. Juni führte nach Leuk ins Rathaus der Burgergemeinde. Das denkmalgeschützte Gebäude ist das wohl schönste gotische Rathaus des Wallis, der Turm ist in den Jahren 1541–1543 vom bekannten Baumeister und Architekt Ulrich Ruffner aus eine Ruine zum heutigen Rathaus aufgebaut worden. Das ehrwürdige Gebäude wurde 2006/07 in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege komplett restauriert und wird heute u. a. auch als Sitz der Burgerverwaltung und des Bezirksgerichts Leuk/Westlich-Raron genutzt. Im unterirdischen Anbau hat man mittlerweile eine moderne Infrastruktur eingebaut, diese wird rege für Anlässe wie auch unseren gelungenen Sektionsausflug genutzt. Dankeschön an Vizepräsident Harald Pfammatter für die Organisation dieses Anlasses.

So trafen wir uns am genannten 25. Juni bei sehr heissem Wetter in diesen ehrwürdigen Mauern zum jährlichen Sektionsausflug. Immerhin fanden über 50 Teilnehmende den Weg dorthin. Den Apéro konnten wir noch bei einigermaßen vernünftigen Temperaturen im Hof geniessen, den Rest des Tages verbrachten wir im Innern des Gebäudes. Leider



Von links: Walti Schmid, Patrick Rouvinez und Harald Pfammatter.

war die vorstandsinterne Küchencrew etwas dezimiert, wir konnten aber wie bei vielen anderen Gelegenheiten auf unseren fast «hauseigenen», äusserst bewährten Traiteur Hilaire Pierroz zurückgreifen. Er hat mit seinem Personal und einem guten Essen den weiteren Tagesverlauf bis zum Schluss bestimmt (siehe auch Fotogalerie auf sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais). Vielen Dank auch an ihn.

Einen weiteren Höhepunkt hatten wir im Verlaufe des Nachmittags vorgesehen: Wir verabschiedeten unseren langjährigen und treuen Kassier Walter Schmid in seinen «endgültigen» Ruhestand. Er hat die Sektionskasse während 15 Jahren mit viel Erfahrung und zu unserer vollsten Zufriedenheit quasi aus dem Hintergrund zum heutigen, guten Resultat geführt und betreut. Ein kleines Geschenk für ihn und seine liebe Gattin Frieda soll ihm den wohlverdienten Abgang etwas versüssen. Vielen Dank für alles, Walti!

Zur Erinnerung hier noch unsere nächsten Anlässe: 18. September – Raclette in Ardon; 11. Dezember – Weihnachtsfeier im Unterwallis; 16. Dezember – Weihnachtsfeier im Oberwallis.

UNSERE VERSTORBENEN

- Boss Walter;** JG 1939; Stellwerkangestellter, Thun, PV Bern.
- Broger Heini;** JG 1935; Rangiermeister, Kreuzlingen, PV Thurgau.
- Bula Roland;** JG 1956; Spezialsachbearbeiter, Muri b. Bern, PV Bern.
- Burri Bertha;** JG 1944; Witwe des Fredy, Biel, PV Biel.
- Dähler Hans-Joachim;** JG 1942; Schichtleiter, Bern, PV Bern.
- Eggimann Walter;** JG 1930; Spezialhandwerker, Aarburg, PV Olten und Umgebung.
- Eyer Hans;** JG 1945; Maschinist, Thierachern, VPT BLS.
- Felix Ursula;** JG 1939; Witwe des Josef, St. Gallen, PV St. Gallen.
- Giger Elsbeth;** JG 1927; Witwe des Johann, Sevelen, PV Buchs-Chur.
- Hachen Heinz;** JG 1934; Stellwerkbeamter, Pfungen, PV Winterthur-Schaffhausen.
- Huber Walter;** JG 1937; Rangierlokomotivführer, Aarburg, PV Olten und Umgebung.

- Hug Meinrad;** JG 1953; Spezialist RCP, Unterterzen, PV Buchs-Chur.
- Huwiler Ernst;** JG 1933; Wagenkontrollbeamter, Luzern, PV Luzern.
- Koch Kurt;** JG 1950; Zugverkehrsleiter, Luzern, PV Luzern.
- Matti Martin;** JG 1958; Zugbegleiter, Meiringen, VPT Zentralbahn.
- Pfenninger Ella;** JG 1932; Witwe des Fritz, Liestal, PV St. Gallen.
- Portmann Kurt;** JG 1940; Spezialmonteur, Winterthur, PV Luzern.
- Schilling Ernst;** JG 1941; Bahnhofvorstand, Rafz, PV Winterthur-Schaffhausen.
- Schoch Armin;** JG 1932; Betriebssekretär, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.
- Siegrist Hansruedi;** JG 1948; Operativer Rangierleiter, Döttingen, PV Aargau.
- Spielmann Fritz;** JG 1937; Fahrdienstleiter, Spiez, VPT BLS.
- Walter Hansueli;** JG 1947; Bereichsleiter, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.
- Wälti Walter;** JG 1938; Burgdorf, VPT BLS.
- Wegmüller Walter;** JG 1933; Dienstchef, Thun, PV Bern.

SEV/Unter-verbände

13. 9. SEV RhB/Jugend SEV RhB

Grillfest. Das 5. Grillfest für alle Mitglieder des SEV RhB und ihre Familien findet in der Waldhütte Domat/Ems (ca. 20 Minuten zu Fuss vom Bahnhof Reichenau-Tamins) statt. Die SEV Jugend RhB sorgt erneut für die Beilagen, Getränke und Desserts. Es liegt an euch, die Grilladen, den Mega-Hunger und die gute Laune mitzubringen. Anmeldung bis spätestens 31. August an Victoria Abt, victoria.abt@rhb.ch.

Ab 11 bis ca. 17 Uhr, Waldhütte Domat/Ems

22./23. 9. Unterverband RPV

Präsidentenkonferenz. Anreise am 21. September.

sev-rpv.ch

8 Uhr, Seehotel, Bönigen

Sektionen

5. 9. LPV Brugg

Die Sektion offeriert Hot-Dogs und Kaffee. Der LPV-SEV ist vor Ort, beantwortet Fragen und ist für euch da. Mitglieder und Nichtmitglieder sind herzlich eingeladen, sich auszutauschen.

11 Uhr, Bahnhof Brugg, Gleis 1, vor dem Depot (bei schlechtem Wetter drin)

7. 9. VPT BLT

Sektionsbummel. Genauere Infos zeitnah am Anschlagbrett.

8 Uhr, Basel (Lokalität noch unbestimmt)

18. 9. ZPV Calanda

Bowlingabend. Wir treffen uns zu einem gemütlichen Bowlingabend im Rock and Bowl in City West. Die Einladung werden wir im Personalzimmer auflegen. Wir freuen uns auf deine Teilnahme. *Der Vorstand*

19 Uhr, Rock and Bowl, Chur

25. 9. VPT BLT

Sektionsversammlung. Weitere Infos mit der Einladung.

18.30 Uhr, Basel (Lokalität noch unbestimmt)

26. 11. ZPV RhB/ZPV Samedan

Mitgliederevent ZPV RhB (ehemals Regionalversammlung ZPV RhB). Der Event findet im Engadin statt. Eingeladen sind alle Mitglieder der

ZPV-Sektionen Calanda und Samedan/Poschiavo sowie pensionierte Kolleginnen und Kollegen des Zugpersonals RhB (Mitglied im VPT). Einladung und weitere Infos folgen in der nächsten Ausgabe.

Pensionierte

1. 9. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

3. 9. PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

4. 9. 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

4. 9. PV Freiburg

«Soupe de Chalet» im Gros-Prarys ob Monts de Marsens. Die Organisatoren freuen sich, euch zur traditionellen Hüttensuppe einzuladen. Anreise mit dem TPF-Bus nach Marsens, Freiburg ab 11.06 Uhr, Marsens an 11.56 Uhr. Rückfahrt: Marsens ab 16.18 Uhr oder 17.00 Uhr, Freiburg an 17.02 bzw. 17.59 Uhr. Wir bitten die Teilnehmenden, die mit dem öV anreisen, sich beim Organisator für den Transport ab Marsens zum Chalet zu melden. Suppe und Kaffee sind offeriert, Desserts sind willkommen, vielen Dank im Voraus. Getränke vor Ort werden zu vernünftigen Preisen angeboten. Die Zusammenkunft findet bei jeder Witterung statt. Obligatorische Anmeldung bitte bis spätestens 1. September, 12 Uhr unter Angabe, ob mit/ohne Partner:in oder sonstige Interessierte und des Vor- und Nachnamens an Organisator Jean-Paul Hadorn, jphadorn@hotmail.com, 079 946 75 42 (auch SMS).

sev-pv.ch/sektionen/fribourg

11.06 Uhr ab Freiburg (Bus TPF)

10. 9. PV St. Gallen

Herbstanlass mit Multivisionsshow. Herzliche Einladung zum traditionellen Herbstanlass. Dieses Mal erwartet uns eine spannende Multivisionsshow von Christof Sonderegger über seine Reise zu Fuss vom Bodensee zum Lac Léman. Abgerundet wird der Anlass mit Kaffee und Kuchen und einem kleinen Lottomatch. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Der Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme.

13.45 Uhr, Rest. Rössli, Flawil

10. 9. PV Winterthur-Schaffhausen

Kaffee und Kuchen für unsere Mitglieder ab 90 Jahren. Wir behalten die Tradition bei und laden unsere Mitglieder ab Alter 90 aufwärts zu Kaffee und Kuchen ein. Selbstverständlich ist auch die/der Partner:in oder eine andere Begleitperson eingeladen. Ziel ist es, angeregte Gespräche mit dem Vorstand und untereinander zu führen und einen angenehmen Nachmittag zu verbringen. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Das Coop-Restaurant Lokwerk ist einfach mit den Bussen 1, 5 oder 7 zu erreichen. Das Restaurant befindet sich in der Nähe der Bushaltestelle «Loki». Der Vorstand freut sich auf zahlreiche Teilnahme.

14.30 Uhr, Rest. Coop Lokwerk, Zürcherstrasse 51, Winterthur

16. 9. VPT BLS Gruppe Pensionierte

Ersatzwanderung Bisse de Saxon. Anreise: Bahn, Bern ab 7.34 Uhr, Thun ab 7.54 Uhr, Spiez ab 8.05 Uhr über Visp, Sion nach Haute-Nendaz Télécabine, an 9.48 Uhr. Mit der Kabinenbahn auf Tracouet, an 10.15 Uhr (CHF 15). Kaffeehalt im Restaurant de Tracouet. Wanderung mit Mittagsverpflegung aus dem Rucksack zu den mehrere 100 Jahre alten Lärchen von Balavaux–Les Prarion–Bisse de Saxon–Haute-Nendaz (moderater Abstieg), insgesamt +80/–900m, 11km). Schlusstrunk in Haute-Nendaz. Rückfahrt: Haute-Nendaz Télécabine ab 15.05 Uhr, über Sion, Visp, Bern an 17.53 Uhr. Anmeldungen bis 13. September an Konrad Schüpbach, 079 227 78 29, spidu@vtxmail.ch. Eine allfällige Absage der Wanderung erfolgt am 14. September Abend mit E-Mail. Details siehe auch PDF-Link in der Onlineagenda.

7.34 Uhr ab Bahnhof Bern

17. 9. PV Luzern

Wanderung Zollbrück–Lützelflüh. Leichte Wanderung . Mittag im Restaurant Ochsen Lützelflüh. Menü: Salat, Kartoffelstampf, Geschnetzeltes; CHF 29. Anmeldung bis 12. September bei René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Luzern ab 8.16 Uhr (Wandernde)
Luzern ab 10.16 Uhr (Nichtwandernde)

17. 9. PV Thurgau

Wanderung zur Waldschenke in Bischofszell. Treffpunkt Bahnhof Bischofszell Stadt um 10.55 Uhr. Verbindungen: Weinfelden (S5) ab 10.35 Uhr, Bischofszell Stadt an 10.55 Uhr; Romanshorn (S10) ab 10.07 Uhr, Sulgen an 10.21 Uhr, umsteigen, ab (S5) 10.42 Uhr, Bischofszell Stadt an 10.55 Uhr. Wanderung ab Bahnhof Bischofszell Stadt bis zur Waldschenke ca. 1 Stunde. Busverbindung zur Verkürzung der Wanderung: Bischofszell Stadt (Bus Nr. 740) ab 10.58 Uhr bis Haltestelle Waldschenke. Gemütli-

ches Beisammensein mit freier Verpflegung in der Waldschenke. Der Ausflug wird nur bei schönem Wetter durchgeführt. Im Zweifelsfall Anfragen an Heiri Weber, 076 448 13 96. Es ist keine Anmeldung nötig.

sev-pv.ch/sektionen/thurgau

10.55 Uhr, Bahnhof, Bischofszell Stadt

18. 9. Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung. Wir treffen uns am Bahnhof Brugg auf Gleis 4 und fahren mit der S 29 um 13.43 Uhr nach Rupperswil. Die Wanderung unter der Leitung von Urs führt uns zur Aare und weiter in dieser einmaligen Flusslandschaft bis Holderbank. Die Wanderung dauert zwei Stunden. Um ca. 16 Uhr treffen wir im Restaurant Felsengarten unsere Kolleginnen und Kollegen Nichtwandernde zum gemütlichen Zusammensein. Wir freuen uns auf das erste Treffen nach der Sommerpause.

13.43 Uhr ab Bahnhof Brugg (Gleis 4)

18. 9. PV Wallis

Mitgliedertreffen in Ardon. Wir freuen uns, euch zu diesem Anlass zu begrüßen. Wir empfangen euch ab 11 Uhr am Bahnhof Ardon. Das Mittagessen (Raclette) inkl. Getränke wird zum Preis von CHF 25 pro Person angeboten. Anmeldungen bitte bis spätestens 10. September an Margrit Schaller, 079 366 94 10 oder pv.vs@bluewin.ch. Der Vorstand erhofft sich eine grosse Teilnahme. Info: Die Weihnachtsfeier in Brig findet am 16. Dezember im Restaurant Riverside in Brig-Glis statt. Näheres dazu siehe SEV-Zeitung im November. *Euer Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais

Ab 11 Uhr, Bahnhof, Ardon

19. 9. PV Biel

Mitgliederversammlung. Unter der Leitung von Co-Präsident Roger Schweizer behandeln wir die statutarischen Traktanden. Unter anderem ist ein Delegierter für die DV PV-SEV vom 7. Oktober in Grolley zu wählen. Als Höhepunkt erzählt unser Mitglied Paul Rohrer einiges über sein Berufsleben bei den Bahnen. Sein Referat unterstützt Pierre von Ballmoos mit einer Bilderdokumentation. Gerne begrüßen wir auch die Partner:innen der SEV-PV-Mitglieder zu unseren Anlässen. *Der Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/biel-bienne

14 Uhr, Rest. Bahnhof, Brügg BE (ab Biel mit Bus Nr. 2 oder S-Bahn)

24. 9. PV Bern

Leichte Wanderung am Hallwilersee. Klaus Gasser führt uns an den Hallwilersee. Wir starten um 8.33 Uhr in Bern und reisen via Olten–Lenzburg nach Birrwil. Im Restaurant Schiffländte nehmen wir den Startkaffee ein. Die leichte, zweistündige Wanderung führt dem Seeufer entlang nach Mosen. Mit dem Zug fahren wir weiter nach Gelfingen, wo wir im Restaurant Sternen das Mittagessen einnehmen. Rückreise ab Gelfingen um 15.07 Uhr Richtung Lenzburg oder um 15.14 Uhr Richtung Luzern. Anmeldung an Klaus Gasser, 033 437 35 10, klausxgasser@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/bern

8.33 Uhr ab Bahnhof Bern)

30. 9. PV Buchs-Chur

Herbstwanderung Thurweg. Wir treffen uns um 8.23 Uhr in Buchs SG zur Busfahrt nach Nesslau–Neu St. Johann. Anschlüsse Chur 7.42 Uhr, Landquart 7.51 Uhr, Sargans 8.05 Uhr. Nach der Ankunft (9.32 Uhr) gehen wir zum Restaurant Sternen zu Kaffee und Gipfeli. Danach wandern wir in ca. 1¼ Stunden via Neu St. Johann, Inseli, Krümmenswil der Thur nach bis Krummenau; ca. 6 km, abwechslungsreicher, gut ausgebauter Weg. Im Restaurant Bahnhof genessen wir ein feines 2-Gang-Menü, CHF 24. Individuelle Heimreise via Wattwil oder Wildhaus. Mittagessen, Getränke und Billett zu Lasten der Teilnehmenden, Kaffee und Gipfeli werden aus der Kasse bezahlt. Anmeldungen bitte bis 22. September an Ruth Crescente, ruth_crescente@hotmail.com oder WhatsApp 079 481 15 53.

2. 10. PV Zürich

Herbstversammlung. Alle Mitglieder und deren Partner:innen sind herzlich eingeladen. Zum aktuellen Thema «Telefonbetrug/Enkelbetrug» wird uns die Stadtpolizei informieren. Dieses aktuelle Thema betrifft genau unsere Alterskategorie. Anschliessend ehren wir die langjährigen Mitglieder. Zum Schluss sind alle eingeladen zu einem Imbiss.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

14 Uhr, Kirchgemeindehaus, Limmatstrasse 114, Zürich

17. 10. PV Buchs-Chur

Verschiebung der Herbstversammlung – neuer Termin. Die Herbstversammlung 2025 muss aus organisatorischen Gründen verschoben werden. Neu ist die Versammlung auf 17. Oktober angesetzt; Beginn: 14 Uhr. Bitte um Kenntnissnahme! *Der Präsident, Christian Niggli*

14 Uhr, Hotel Post, Sargans

Agenda 10/25

BAHNLIBERALISIERUNG UNTER DER LUPE

Fehlentwicklung in Schweden



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Was hat die Liberalisierung der Bahn in Schweden gebracht? Das hat die schwedische Forscherin Malin Malm für den Think-tank Katalys untersucht. Die Resultate zeigen, 40 Jahre Marktliberalisierung und Deregulierung haben keine Verbesserungen gebracht. Im Gegenteil: Heute ist eine Neuausrichtung dringend erforderlich, um die Eisenbahn für die Herausforderungen der Zukunft zu stärken

Der Bericht «Market reforms at the end of the road: How we create a functioning railway for the 2030s» von Malin Malm analysiert die Entwicklung des Eisenbahnsektors in Schweden im Besonderen und in Europa im Allgemeinen. Überall in Europa ist die Eisenbahn ein energieeffizientes Verkehrsmittel mit hoher Kapazität für den Transport von Gütern und Personen. Sie spielt eine zentrale Rolle in der zivilen und militärischen Notfallvorsorge, wie etwa im Krieg in der Ukraine, wo sie für Evakuierungen und den Transport von Ausrüstung entscheidend ist. Gleichzeitig ist die Eisenbahn investitionsinten-

siv und weniger flexibel als andere Verkehrsmittel wie Autos oder Flugzeuge. Sie erfordert langfristige Planung und eine gut ausgebaute Infrastruktur mit entsprechenden Kosten.

Die Entwicklung der Eisenbahnorganisation in Europa beginnt im Bericht mit der Nationalisierung im 20. Jahrhundert, die Effizienz und Koordination förderte. In den 1980er-Jahren begann die Deregulierung, angeführt von Schweden, das 1988 die Trennung von Infrastruktur und Verkehr einführte. Diese Reformen wurden später durch die EU mit vier sogenannten «Railway Packages» weiter vorangetrieben, die Wettbewerb und Marktöffnung fördern sollten.

Probleme der Marktliberalisierung

Malin Malm nennt mehrere Probleme, die durch die Marktliberalisierung entstanden sind:

- **Wettbewerbsfähigkeit:** Die Bahn hat Marktanteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln wie Strassenverkehr und Luftfahrt verloren. Trotz EU-Zielen, den Anteil des Schienenverkehrs zu erhöhen, stagniert oder sinkt dieser.
- **Sozialisierung von Verlusten:** Unprofitable regionale Strecken werden durch Steuergelder finanziert, während profitable Linien privatisiert werden. Dies führt zu einer ungleichen Verteilung der Kosten und Gewinne.

- **Arbeitsbedingungen:** Deregulierungen haben zu schlechteren Arbeitsbedingungen für das Bahnpersonal geführt, was soziale Konflikte und Sicherheitsprobleme verschärft hat.
- **Keine Anreize für private Investitionen:** Der Markt wird von wenigen grossen staatlichen Unternehmen dominiert, die miteinander konkurrieren. Private Unternehmungen wurden kaum angezogen.
- **Schwächung der Notfallvorsorge:** Die Fragmentierung des Systems erschwerte die Mobilisierung von Ressourcen in Krisensituationen.

Erfolgsbeispiele und Neuausrichtung

Spanien wird als positives Beispiel genannt, wo Investitionen in Hochgeschwindigkeitsstrecken zu niedrigeren Ticketpreisen und mehr Reisen geführt haben. Spanien hat das grösste Hochgeschwindigkeitsnetz Europas, was die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gestärkt hat. Der Bericht argumentiert jedoch, dass diese Erfolge eher auf Infrastrukturinvestitionen als auf Marktliberalisierung zurückzuführen sind.

Im Bericht empfiehlt Malin Malm eine Neuausrichtung der europäischen Eisenbahnpolitik und schlägt drei zentrale Prioritäten vor:

- **Öffentliche Vorteile priorisieren:** Die Eisenbahn sollte als öffentliche Infrastruktur

betrachtet werden, die der Gesellschaft dient. Wettbewerb sollte nicht das Hauptziel sein, sondern die Förderung des öffentlichen Nutzens, vor allem auch Notfallvorsorge und Klimaschutz.

- **Europäische Wettbewerbsfähigkeit stärken:** Die Interessen der Reisenden sollten über die Eigeninteressen der Eisenbahnunternehmen gestellt werden. Monopolartige Strukturen müssen reguliert werden, um die Effizienz und Zugänglichkeit des Systems zu verbessern.
- **Gute Arbeitsbedingungen sichern:** Langfristig stabile und faire Arbeitsbedingungen sind entscheidend für die Sicherheit und Funktionalität des Eisenbahnsystems. Gewerkschaften und Gesamtarbeitsverträge sollten respektiert werden, um Konflikte zu reduzieren und die Attraktivität des Sektors zu erhöhen.

Der Bericht kommt zum Schluss, dass die bisherigen Markt- und Wettbewerbsorientierungen nicht die gewünschten Ergebnisse geliefert haben. Stattdessen sollte die Eisenbahnpolitik stärker auf öffentliche Vorteile, europäische Zusammenarbeit und soziale Nachhaltigkeit ausgerichtet werden. Eine neue EU-Strategie könnte die Grundlage für ein robustes und zukunftsfähiges Eisenbahnsystem schaffen, das den Herausforderungen der 2030er-Jahre gewachsen ist.



NACHTS AM STRAND

Simon Rom

Wenn der Tag auf Ibiza (Spanien) zur Ruhe kommt und die Sonne längst im Meer versunken ist, erwacht eine andere Szenerie. Im warmen Schein der Strandbeleuchtung stehen die Stühle und Sonnenliegen in ordentlichen Reihen – wie stille Wächter des vergan-

genen Tages. Sie warten darauf, dass der Morgen sie wieder in das geschäftige Treiben der Badegäste entlässt.
Der Berner Simon Rom reist leidenschaftlich gerne und fängt dabei magische Orte wie diesen Strand ein.

?

QUIZ

Hast du
genau
gelesen?

1. Der neue AS-Präsident hat zwei Berufe erlernt. Welche?

a. Konditor und Kundenbegleiter
b. Koch und Zugverkehrsleiter
c. Mediamatiker und Lehrer
2. Welches war ein zentraler Grund für die Gründung von SEV-GATA vor 25 Jahren?

a. Fehlende Vertretung und Gehör für Mechaniker und weiteres Bodenpersonal.
b. Unzufriedenheit mit den Flugrouten bei Crossair.
c. Zu lange Schichten.
3. Die Überwachung von Arbeitsplätzen in der Schweiz ist ...

a. erlaubt, wenn es der Effizienzsteigerung dient.
b. erlaubt, wenn die Mehrheit der Mitarbeitenden zustimmt.
c. in Ausnahmefällen erlaubt, ohne Gesundheit u. Bewegungsfreiheit zu mindern.
4. Busfahrerin Paula Pythoud engagiert sich aktuell im SEV ...

a. als Präsidentin der SEV-Sektion TPF.
b. als Präsidentin des Unterverbands VPT.
c. als Präsidentin der Frauenkommission der Romandie.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 9. September 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. 9/2025:
c/a/b/b

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Francis Mauron**, La Plaine, Mitglied Sektion PV Genève.

AUF DEN SPUREN VON ...

Paula Pythoud,
Busfahrerin TPF

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Seit Mai präsidiert Paula Pythoud die SEV-Sektion der Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF). Ihre aus früherer Berufstätigkeit erworbenen Kompetenzen, ihre Hartnäckigkeit und die Freude, lösungsorientiert für gute Arbeitsbedingungen für die Kolleginnen und Kollegen zu kämpfen, haben sie für dieses Amt motiviert.

Wir sind am späten Morgen am Busbahnhof Freiburg für ihre letzte Fahrt des Tages Richtung Bulle verabredet. Die Klimaanlage im Bus funktioniert gut, was nicht unwichtig ist bei der für die kommenden Tage angekündigten Hitzewelle. Die Fahrt ist angenehm und abwechslungsreich. Paula grüsst Kollegen, die sie kreuzt. Bei einer Steigung wird der Bus von einer Velofahrerin gebremst, der Bus fährt ruhig hinterher. Bei der ersten sich bietenden Gelegenheit weicht das Velo aus, um den Bus vorbeizulassen. Paula bedankt sich mit einer Handbewegung. Die Fahrt verläuft flüssig, der Bus fährt an schönen Bauernhöfen vorbei und entlang des Greyerzersees. In Bulle angekommen tankt Paula auf, zählt die Tageseinnahmen und dann erzählt sie mir bei einer feinen Crêpe ihren Werdegang.

Von Portugal nach Thyon 2000

Paula verbrachte ihre Kindheit und Jugend unweit von Lissabon in Portugal. Ihre Eltern ar-

beiteten in der Zigarettenfabrik Tabaqueira. Die Stimmung zu Hause war nicht rosig. «Ich habe gemischte Erinnerungen an diese Zeit. Deshalb bin ich gegangen.» Nach Abschluss der obligatorischen Schulzeit verliess sie, fünfzehnjährig, das elterliche Haus und kam mit siebzehn Jahren in die Schweiz. Onkel und Tante, die in Thyon 2000 im Wallis lebten, nahmen sie bei sich auf.

Sie wurde Sommelière und arbeitet anschliessend in Montreux. Eigentlich wollte sie die Hotelfachschule besuchen, aber dann lernte sie ihren damaligen Mann kennen, der Bauer in Sciernes (Freiburg) war und damit bekam ihr Leben eine andere Richtung. Sie half im Dorfgasthaus «La Pinte des Lys» aus, arbeitete als Bäuerin auf dem Hof (Melken, Heuen, Traktorfahren, administrative Arbeiten etc.) und war stolze Mutter von vier Kindern. Ausserdem war sie Abwartin der Schule. Später fuhr sie etwa zehn Jahre lang Schulbusse: «Ich habe die erforderlichen Prüfungen gemacht und war sogar für die Dienstpläne und Planungen verantwortlich, in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Lehrpersonen. Ich bin immer gerne gefahren, aber erst zu dieser Zeit wurde mir klar, wie wichtig mir das ist. Ich träumte davon, Lastwagen zu fahren und international unterwegs zu sein. Ich habe auch diese Ausweise erworben, aber daraus wurde nichts.»

Nach ihrer Scheidung bewarb sie sich bei der TPF und wurde im November 2017 angestellt. Es gefiel ihr und sie übernahm Verantwortung für weitere Aufgaben. Sie wurde Coach und Ausbild-

nerin. Sie findet daneben auch noch Zeit für ihre fünf Enkelkinder. «Wenn ich kann, hüte ich sie in meiner Freizeit. Ich bin eine junge Grossmutter, die arbeitet. Als Bauernfrau ohne Pensionskasse muss ich dafür sorgen, im Alter nicht dafür bestraft zu werden.» Ihre Arbeit ist abwechselnd in der Agglomeration von Bulle oder in ländlichem Gebiet. «Das liebe ich an diesem Beruf, er ist nicht eintönig». Das einzige Problem sind die langen Dienstschichten mit langen Pausen mitten im Morgen und Nachmittag. Da sie unweit des Depots wohnt, kann sie in langen Pausen nach Hause.

Zeichen der Anerkennung

«Ich mag den Kontakt mit Menschen und die Erfahrungen, die man dabei macht. Erst heute Morgen hat sich ein Herr für mein Lächeln und meine Freundlichkeit bedankt. Ein Junge hat mir eine Blume geschenkt. Das tut gut. Diese Zeichen der Anerkennung geben unserer Arbeit einen Wert, denn manchmal gibt es auch andere, weniger angenehme Dinge.»

Sie ist seit ihrem Eintritt bei der TPF Mitglied der Gewerkschaft. «Ein Kollege hat mir den Flyer gegeben und ich habe mich sofort engagiert. Der SEV bietet nicht nur einen wichtigen Rechtsschutz in unserem Beruf, sondern auch Solidarität. Wir verteidigen unsere Werte, unsere Arbeitsbedingungen und unsere Rechte gegenüber dem Unternehmen. Das motiviert mich.» Sie engagierte sich schnell im Sektionsvorstand als Vertreterin der Depots von Bulle und Jaun. «Ich

habe festgestellt, dass der SEV bei Anliegen und Bedürfnissen der Mitglieder hilft, ihren Alltag zu verbessern. Ich war an vorderster Front und konnte Probleme weiterleiten und mit dem Unternehmen besprechen. Das hat mir sehr gefallen. Man sieht, dass sich etwas bewegt».

2023 engagierte sie sich in der Frauenkommission SEV-TPF, dann in der des SEV und anschliessend im Organisationskomitee der Westschweizer VPT-Tagung, die letztes Jahr in Freiburg stattfand. «Ich engagiere mich gerne. Mit all meinen Erfahrungen und meinen verschiedenen Berufen bin ich reich an Erfahrungen. Mit 56 Jahren möchte ich meinen Kindern und Enkelkindern ein Vorbild sein, damit sie stolz auf mich sind». Als der scheidende Sektionspräsident Fritz Haenni sie fragt, ob sie das Amt übernehmen möchte, muss sie nicht lange überlegen und sagt zu. «Die ersten drei Monate waren intensiv», räumt sie ein. «Es ist sehr bereichernd, aber auch mit viel Arbeit, Telefonaten und Nachrichten verbunden. Glücklicherweise kann ich mich auf die Gewerkschaftssekretärin Patricia, die sehr hilfsbereite Vizepräsidentin Laura, die Erfahrung von Fritz und einen grossartigen, sehr vielfältigen Vorstand verlassen.»

In ihrer Freizeit liebt Paula das Wandern und liest gerne Romane. Die Feder und die Blume des Lebens, die sie als Tattoo trägt, zeigen ihre wichtigsten Werte, für die sie mit Nachdruck einsteht: Freundschaft, Liebe, Harmonie und Schutz. «Alleine kommt man schneller voran, aber gemeinsam kommt man weiter.»

FLÜGE AUF DIE
SCHIENE!

Frida Bünzli