



# SEV Nr. 11

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



SBB CARGO

## Nein zum Abbau

► S. 6 und 7

VERONICA GALSTER

**EDITORIAL** von Barbara Keller

## Gute Arbeit verdient gute Löhne

**D**er öffentliche Verkehr ist das Rückgrat der Schweiz – pünktlich, zuverlässig, eng getaktet. Er bringt uns zur Arbeit, zur Familie, zur Ärztin, in die Berge. Und er ist zentral für unsere klimafreundliche Zukunft. Doch all das wäre nichts ohne die Menschen, die täglich dafür sorgen, dass das System rollt.

Das Personal im öffentlichen Verkehr leistet Tag für Tag unverzichtbare Arbeit – oft unter Bedingungen, die über das normale Mass hinausgehen.

Die Menschen arbeiten in Schichten, an Wochenenden, bei jedem Wetter. Sie tragen Verantwortung für Menschenleben, halten den Verkehr auch in Krisen aufrecht, sichern Anschlüsse, geben Auskunft, bewahren Ruhe bei Verspätungen – mit Engagement, Pro-

fessionalität und grosser Belastbarkeit. Und dennoch geraten genau diese Menschen in der öffentlichen Debatte oft in den Hintergrund. Es wird über neue Züge, Strecken oder Digitalisierung gesprochen – aber kaum über die, die das alles möglich machen.

Ihre Arbeit gerät zunehmend unter Druck; gleichzeitig wird das Leben teurer. Steigende Mieten, hohe Krankenkassenprämien, teure Lebensmittel: Das belastet die Portemonnaies spürbar. Reallöhne sind unter Druck. Gleichzeitig fehlt in vielen Betrieben Personal – mit der Folge, dass die verbleibenden Kolleginnen und Kollegen noch mehr schultern müssen. Und trotzdem stocken die Löhne. Dabei wäre klar: Wenn Löhne mit Teuerung und Produktivitätsentwicklung steigen, bleibt der Wohlstand ge-

recht verteilt. Bleibt dieser Ausgleich aus, wird umverteilt – weg von den Arbeitnehmenden.

Der SEV fordert daher, dass die in den Gesamtarbeitsverträgen verankerten Lohnsysteme mit ausreichend Mitteln ausgestattet werden, um die vereinbarten Lohnentwicklungen sicherzustellen. Zusätzlich braucht es einen Teuerungsausgleich, eine soziale Abfederung der steigenden Krankenkassenprämien – und eine Reallohnerhöhung.

Wer mehr leistet, soll auch mehr verdienen. Im Herbst stehen die Lohnverhandlungen im öffentlichen Verkehr an. Jetzt ist der Moment, um klare Signale auszusenden. Für gerechte Löhne, für spürbare Aufwertungen, für Respekt gegenüber jenen, die tagtäglich enorme Leistung bringen.

### Overtourism

Übergriffe gegenüber Personal im touristischen Verkehr sind eine Belastung.

2

### Aktionstag

Rückblick auf den 1. Aktionstag «Stopp Gewalt! Mehr Respekt für das Personal».

3 und 4

### Gerechter Wandel

Die Bevölkerung muss bei Klimaschutzmassnahmen einbezogen werden.

13

## MGB reagiert auf Lokpersonalmangel

Aufgrund eines Mangels an Lokführer:innen bei der MGB hat die Unternehmensleitung am 3. und 4. Juni im Rahmen von Dialoggesprächen dem Lokpersonal den Puls gefühlt mit dem Ziel, die Ursachen des aktuellen Personalengpasses in Erfahrung zu bringen und erste Schritte zu definieren, um diesem zu begegnen. Die MGB stellte in Aussicht, neue Ausbildungsklassen zu organisieren und die 5-Tage-Woche baldmöglichst umzusetzen. «Die MGB hat bewiesen, dass sie ein offenes Ohr für ihr Personal hat, und hat mit diesen Massnahmen einen ersten wichtigen Schritt gemacht», sagt der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Toni Feuz. «Der Aufbau von genügend Personalressourcen ist jedoch eine längerfristige Aufgabe. Kurzfristige Massnahmen helfen zwar dem Betrieb im operativen Bereich, doch das Ziel bleibt weiterhin, das Personal dauerhaft zu entlasten», so Feuz weiter.

## TPG

Der Genfer Staatsrat wollte bis 2027 14 Millionen Franken einsparen, indem er für fünf Pensionskassen des Kantons und des halböffentlichen Sektors, darunter auch jene der öffentlichen Verkehrsbetriebe TPG, höhere Beiträge für neue Mitarbeitende vorsah – zugunsten des Arbeitgebers. Fehlgeschlagen: Am Freitag, 29. August, lehnte der Grosse Rat diese Gesetzesentwürfe ohne Debatte einstimmig ab. Der SEV und das Gewerkschaftskartell des öffentlichen Dienstes haben erfolgreich gegen die neue Beitragsaufteilung mobilisiert.

## Fehlentscheid

Eine Mehrheit der Eidgenössischen Kommission für die berufliche Vorsorge empfiehlt dem Bundesrat, den BVG-Mindestzins 2026 unverändert bei 1,25% zu belassen. «Dabei erkennt sie sogar an, dass die finanzielle Lage der Pensionskassen hervorragend ist, sich weiter verbessert hat und sie historisch hohe Reserven angehäuft haben», kritisiert der Schweizerische Gewerkschaftsbund. «Darüber hinaus gesteht sie ein, dass der Mindestzins weder die Inflation ausgeglichen hat noch mit der Lohnentwicklung mithält. Die Kommission verkennt die Kernfunktion des Mindestzinses. Die hohen Anlagegewinne der Pensionskassen kommen nicht bei den Versicherten an.» Der BVG-Mindestzinssatz ist der Satz, zu dem das Vorsorgegut haben der Versicherten im obligatorischen Teil der beruflichen Vorsorge mindestens zu verzinsen ist.



SEV-Gewerkschaftssekretär Toni Feuz unterwegs im Tourismusegebiet.



## AGGRESSIONEN IM TOURISTISCHEN VERKEHR

# Wenn der Respekt leidet

Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

**Ob auf dem Schiff, in der Bergbahn oder am Bahnsteig: Der zunehmende Tourismus bringt nicht nur volle Fahrzeuge, sondern kann auch zu einer höheren Belastung für das Personal werden. Auch wenn es bisher nur vereinzelt zu Aggressionen gegen Mitarbeitende kommt, sind die Gründe dafür vielfältig: Gedränge, Sprachbarrieren, hohe Erwartungen. Gerade auch durch Netflix oder Influencer bekannt gewordene Orte erleben einen regelrechten Ansturm an Individualreisenden. Zuweilen spricht man von «Overtourism», also sogenanntem Übertourismus. SEV-Gewerkschaftssekretär Toni Feuz erklärt im Interview, wo aus seiner Sicht die Ursachen für zunehmende Aggressionen liegen und welche Massnahmen es braucht, um das Personal wirksam zu schützen.**

**Welches sind die häufigsten Formen von Übergriffen und Aggressionen, die in touristischen Verkehrsmitteln vorkommen? Kannst du uns von konkreten Beispielen berichten?**

Es gab tatsächlich schon einen Vorfall, bei dem ein Kollege der Schifffahrt angespuckt wurde. In einem anderen Fall musste die Polizei am Ankunftsort einen Fahrgast vom Schiff begleiten, der aus unerfindlichen Gründen randaliert und sogar einen Glasschaden verursacht hatte. An Talstationen von Bergbahnen kommt es oft zu einem Gedränge, sodass das einweisende Personal Mühe hat, sich durchzusetzen. Hinzu kommen je nach Herkunftsland Verständigungsprobleme mit Gästen. Wo Argumente fehlen, die Kommunikation sprachlich herausfordernd ist, wird manchmal mit Lautstärke kompensiert.

**Gibt es Statistiken?**

Nicht dass ich wüsste. Möglicherweise werden Vorfälle – glücklicherweise sind es bisher Einzelfälle – von den Unternehmungen erfasst.

**Gab es eine Zunahme von Übergriffen in den letzten Jahren? Wenn ja, wie erklärt ihr euch diese Entwicklung?**

Das Phänomen des sogenannten «Overtourism» zeigt sich in vielen Facetten, seien es übervolle Zubringerzüge, dramatische Gepäcksituationen oder ungeduldige Gäste, die sich – für unser Empfinden unangenehm – vor-drängeln.

**Apropos Übertourismus: Spielt demnach ein sehr hoher Gästeansturm eine Rolle bei der Entstehung von Konflikten und Übergriffen?**

Auf jeden Fall, der gegenseitige Respekt kann leiden. Zu beobachten war in den letzten Jahren eine Verlagerung von organisierten Gruppenreisen hin zum Individualtourismus. Konflikte entstehen etwa, wenn grosse Gruppen mit viel Gepäck, das nicht korrekt verstaut werden kann, in den Zug steigen, aber auch aufgrund von Gedränge oder hohen Lärmpegels, wenn viele Kinder mitreisen.

Die Covid-Pandemie brachte hier eine Änderung: Vorher reisten Gäste, zum Beispiel aus China, Korea oder anderen asiatischen Ursprungsländern, sehr oft als organisierte und begleitete Gruppen. Sie machten einen Ausflug oder eine Zugfahrt, und ihr Gepäck reiste derweil im Car an den nächsten Ort. In den letzten Jahren hat der Anteil an Individualreisenden jedoch stark zugenommen. Eine besonders populäre Destination ist Iseltwald, das durch eine Netflix-Serie bekannt wurde.

Durch individuelles Reisen sind die Fahrgäste oft mit einem oder sogar zwei grossen Koffern pro Person unterwegs. Zudem reisen beispielsweise indische Gäste nicht mehr aus-

schliesslich während den «Monsunmonaten» Mai und Juni, sondern ganzjährig. Dass es dadurch zu (mehr) Vorfällen kommt, ist zwar nicht belegt, aber die Anspruchshaltung gewisser Fahrgäste sehr ausgeprägt sein, was etwa bei Billettkontrollen zu Diskussionen führt. Im Verhältnis zu der Gesamtzahl der Reisenden sind dies jedoch Einzelfälle.

**Welche Rolle spielt der Druck, den Mitarbeitende im touristischen Sektor erfahren?**

Ich mache die Erfahrung, dass die meisten Unternehmen ihr Personal sehr gut schulen und auf herausfordernde Gäste und Situationen vorbereiten. Die Unternehmen sind natürlich erpicht darauf, ihr Gästesegment auch überkontinental zu erweitern. Entsprechend weisen sie ihr Personal auch an, den Gastgeber zu verkörpern. Doch die schiere Masse an Reisenden macht es manchmal schwierig, zu jeder Zeit adäquat zu handeln.

**Wo stehen die Unternehmen in der Pflicht? Was können sie tun, um Übergriffe zu verhindern oder den Mitarbeitenden besser zu schützen?**

Vom bereits genannten Beispiel Iseltwald wissen wir, dass es die Unternehmen in der Hand haben, die Situation zu entschärfen: Die Postauto AG, die diese Strecke bedient, hat auf den Ansturm asiatischer Touristinnen und Touristen reagiert und setzt deshalb mehr Fahrpersonal und grössere Fahrzeuge auf der Linie, die nach Iseltwald fährt, ein. Auch saisonale Taktverdichtungen sind ein Mittel, zu dem sie nach Möglichkeit greifen können. Ein Beispiel einer zielführenden Massnahme ist die bessere Signalisation von Abteilen erster Klasse bei der Zentralbahn (ZB). Dies führt dazu, dass weniger Reisende zum Kauf eines Klassenwechsel-Billetts angehalten werden müssen. Ebenfalls sehr hilfreich sind punktuelle Kundenlenkungen bei Grossandrang.

STOPP GEWALT

# Erfolgreicher Aktionstag für mehr Respekt

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Am 3. September 2025 hat der SEV den ersten Aktionstag «Stopp Gewalt. Mehr Respekt für das Personal» durchgeführt. Übergriffe auf das Personal im öffentlichen Verkehr haben zugenommen. Es braucht dringend mehr Schutz, mehr Respekt und den politischen Willen, in Sicherheit zu investieren. In verschiedenen Schweizer Städten hat der SEV gemeinsam mit dem öV-Personal klar gemacht: Gewalt darf nicht toleriert werden.**

Beschimpfungen, Drohungen und körperliche Angriffe gegenüber dem öV-Personal sind zwar seit 2007 Offizialdelikte und werden von Amtes wegen verfolgt. Doch seit der Covidpandemie haben sowohl die Gewerkschaften als auch die Unternehmen im öffentlichen Verkehr eine Zunahme von Übergriffen registriert. «Mitarbeitende der Verkehrsunternehmen erzählen uns, dass sie seit der Durchsetzung der Maskenpflicht und anderer Corona-Massnahmen einen anhaltenden Anstieg von Übergriffen durch Reisende erleben. Respektloses Verhalten gegenüber dem Personal scheint normal geworden zu sein», sagt Matthias Hartwich, Präsident des SEV. Die SBB meldet rund 10 Übergriffe pro Tag. Täglich werden fast zwei Übergriffe im öV oder an Bahn-

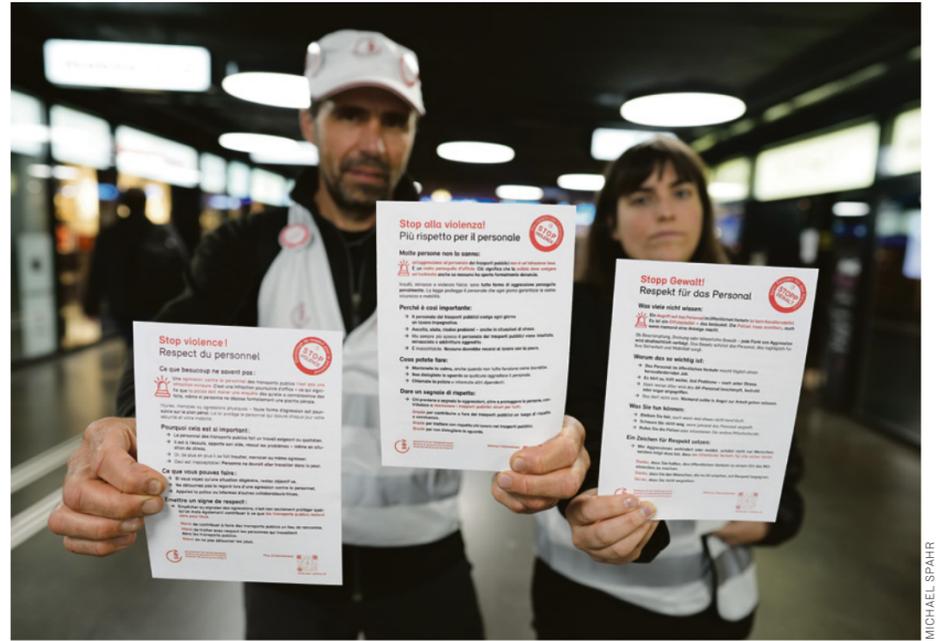
höfen und Haltestellen von Amtes wegen angezeigt. Gemäss Zahlen des Bundesamts für Statistik haben diese Übergriffe während der Covidpandemie zugenommen und ihre Zahl ist seither auf einem hohen Niveau geblieben.

Aus diesem Grund war der SEV am 3. September in mehreren Schweizer Bahnhöfen präsent. In Bern und Thun verteilte der SEV Flyer an Pendlerinnen und Pendler und besuchte die Aufenthaltsräume des Personals der SBB, BLS und des RBS. In St. Gallen markierte er Präsenz mit mehreren Ständen, wo zu verschiedenen Aspekten der Gewalt-Thematik Informationen verteilt wurden. Die Aktionen stiessen auf grosses Interesse. SEV-Mitglieder führten interessante Gespräche mit Reisenden und Medien. Auch in der Romandie und im Tessin war der SEV in mehreren Städten unterwegs.

**Armbänder und Buttons**

Ebenfalls verteilt hat der SEV Armbänder und Buttons mit der Aufschrift «Stopp Gewalt. Mehr Respekt für das Personal», die nun vor allem vom öV-Personal getragen werden. Mit dieser Aktion will der SEV mithelfen, die Reisenden zu sensibilisieren. Viele Reisende wissen nicht, dass Übergriffe auf das Personal ein Offizialdelikt sind, also von Amtes wegen verfolgt werden.

Der SEV ruft alle Reisenden dazu auf, Übergriffe sofort zu melden, betroffene Mitarbeitende zu unterstützen und nicht wegzusehen. SEV-



MICHAEL SPAHR

Vizepräsident Patrick Kummer sagt dazu: «Wer den Bus oder die Bahn nutzt, muss wissen: Hinter jeder Uniform steht ein Mensch. Respekt ist nicht optional, sondern Pflicht. Gewalt – ob verbal oder physisch – hat im öffentlichen Verkehr keinen Platz. Übergriffe hinterlassen bleibende Schäden bei den Menschen, die täglich – auch unter Stress – dafür sorgen, dass unser öV-System funktioniert.»

**Forderungen an Unternehmen und Politik**

Auch die Unternehmen sind gefordert. Sie sollen Übergriffe konsequent der Polizei melden. Das Personal muss im Umgang mit aggressiven Situationen geschult werden. Betroffene von Übergriffen benötigen verbindliche Nachbetreuung und psychologische Unterstützung. Ausserdem sollen Unternehmen im öffentlichen Verkehr dafür sorgen, dass genügend Personal da ist, um für Sicherheit zu sorgen. «Wir fordern schon lange eine konsequente Doppelbegleitung auf problematischen Zügen und zusätzliches Personal bei der Transportpolizei», sagt Patrick Kummer.

Von Bund, Kantonen und Gemeinden fordert der SEV, die Unternehmen im öffentlichen Verkehr zu unterstützen und die Öffentlichkeit zu sensibilisieren. «Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr sind der falsche Weg – wer an der Sicherheit des Personals oder auch der Kundinnen und Kunden spart, wird das am Ende teuer

bezahlen. Sicherheit ist nicht verhandelbar», sagt Matthias Hartwich. Die Politik soll sich für eine gut funktionierende Opferhilfe und für Sensibilisierungskampagnen einsetzen. Die Kantone sind besonders gefordert, dafür zu sorgen, dass die Polizei ihre Verantwortung wahrnimmt und den öV schützt.

Gemeinsam mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hat der SEV einen Brief an die 26 kantonalen Staatsanwaltschaften geschickt. In diesem Brief fordern sie die Strafverfolgungsbehörden auf, Gewalt und Drohungen gegen das öV-Personal konsequent zu verfolgen. Im Moment wird diese Praxis in den Kantonen sehr unterschiedlich gehandhabt.

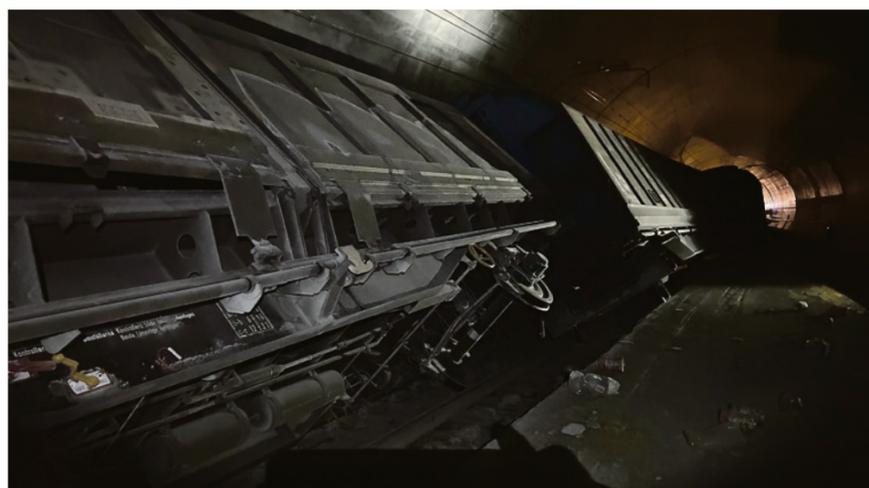
**Bilder vom Aktionstag**

Bilder gibt es auf der nächsten Seite sowie auf [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) oder via den QR-Code:



Das BAV verschärft nach dem Unfall im Gotthard-Basistunnel vom 10. August 2023 die Sicherheitsvorschriften im Schienengüterverkehr. Die SBB begrüsst die Vorgaben, die das Risiko von Radbrüchen deutlich senken und weiterhin die Beförderung aller Güterwagen ermöglichen. Zusätzlich setzt die SBB auf verstärkte Kontrollen und fordert EU-weite Regelungen. Der SEV hat bereits nach der Veröffentlichung des Unfallberichts der SUST mehr Personal für mehr Kontrollen gefordert.

Die am 15. September veröffentlichte Lohnschere-Studie der Gewerkschaft Unia zeigt: **2024 stiegen die Managerlöhne der 39 grössten Schweizer Firmen um 18%, während Durchschnittslöhne nur 1,8% zulegten.** In grossen Konzernen beträgt das Verhältnis zwischen höchsten und tiefsten Löhnen durchschnittlich 1 zu 143. Statt Exzesse zu begrenzen, will der Nationalrat Mindestlöhne schwächen. Die Gewerkschaften fordern den Ständerat auf, dieses Lohnsenkungsgesetz zu stoppen.



Mehr Kontrollen sollen Unfälle wie am 10. August 2023 im Gotthard-Basistunnel verhindern.

**SIBYLLE LUSTENBERGER** antwortet

## Es gibt noch viel zu tun

**2021 haben die europäischen Sozialpartner im Bahnsektor das «Women in Rail»-Abkommen unterzeichnet. Frauen sollen in Bahnunternehmen mit konkreten Massnahmen gefördert werden. Nun ist die Umsetzungsphase des Abkommens abgeschlossen. Wie sieht die Situation aktuell aus?**

Der «Women in Rail»-Report 2025, der von den Gewerkschaften und den Bahnunternehmen Anfang September gemeinsam vorgestellt wurde, zeigt, wo Fortschritte erzielt wurden und wo weiterhin Handlungsbedarf besteht.

Fortschritte zeigen sich in allen acht Handlungsfeldern, die 2021 definiert wurden. Frauen stellen inzwischen 23% der Beschäftigten (2018: 21%), bei Neueinstellungen sind es sogar 25%. Über 90% der Unternehmen haben das verbindliche Abkommen von 2021 umgesetzt, 80% verfügen über Gleichstellungspolitiken, 93% fördern Work-Life-Balance, 82% stellen genderspezifische Schutzausrüstung bereit und 89% haben vertrauliche Meldestellen für Vorfälle der sexuellen Belästigung eingerichtet.

Doch der Weg zu mehr Gleichstellung und zu mehr attraktiven Jobs für Frauen im Bahnsektor bleibt immer noch steinig. Frauen sind in technischen Berufen wie beim Lokpersonal (5%) weiterhin unterrepräsentiert. Ausserdem werden Gewerkschaften nur wenig in die Entwicklung von Massnahmen einbezogen. So erstaunt es nicht, dass die Massnahmen der Unternehmen in der Fläche oftmals unsichtbar bleiben und vom Personal nicht wahrgenommen werden.

Trotzdem ist meine Bilanz positiv. Durch das «Women in Rail»-Abkommen ist das Thema Gleichstellung und Frauenförderung in den Unternehmen und Gewerkschaften präsenter geworden. Massnahmen haben Legitimation gewonnen. Auch die Austauschplattform, die wir hier in der Schweiz zwischen SEV, SBB und BLS geschaffen haben, ist wichtig. Wir arbeiten in diesem Bereich sehr gut zusammen und verfolgen als Sozialpartnerinnen das gleiche Ziel. Dank dem internationalen Report haben wir Vergleichszahlen. Wir sehen, wo wir im europäischen Vergleich gut abschneiden und wo noch Luft nach oben ist. Fazit: Wir sind auf gutem Weg, aber es gibt noch viel zu tun.

Sibylle Lustenberger ist Gleichstellungs- und Bildungsbeauftragte des SEV. Hast du Fragen? Schreib uns an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch).



Im Pausenraum der SBB in Bern verteilen SEV-Mitglieder Flyer mit wichtigen Informationen an Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleiter.



Flyer-Aktion am Bahnhof Thun.



Unterwegs bei der RBS in Bern.



### UNTERWEGS IN DER GANZEN SCHWEIZ

# Aktionstag Stopp Gewalt



Gespräche zum Thema Gewalt mit Kolleginnen und Kollegen der BLS.



SEV-Vorstandsmitglied und Kundenbegleiterin Janine Truttmann im Blick-Interview.



Grosses Medieninteresse in St. Gallen: Interview mit Jeylan Beck.



SEV-Präsident Matthias Hartwich besucht Kollegen im Tessin.



Der SEV verteilt Buttons und Armbänder an Kolleginnen in Lausanne.

## BAR- UND GAV-VERHANDLUNGEN MIT SBB

## Wo stehen wir?

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Bei den Verhandlungen über die bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) von vier Berufskategorien bei SBB Personenverkehr wurden am 15. August jene Themen verhandelt, die spezifisch sind für Rangier und Cleaning. Weiter wurden am 25. und 26. August die Verhandlungen zu spezifischen Themen der Kundenbegleitung (KB) begonnen. Und am 2. September fand die zweite Verhandlungsrunde über Themen der Zugführung (ZF), also des Lokpersonals statt.

«Bei den BAR Rangier und Cleaning haben wir uns in einigen Punkten gefunden», berichtete an der SEV-GAV-Konferenz vom 4. September Gewerkschaftssekretär René Zürcher,

der bei den BAR-Verhandlungen die Verhandlungsgemeinschaft von SEV, VSLF, Transfair und KVÖV leitet. «Die Ausgangslage war insofern einfacher als bei KB und ZF, als das Personal bei den bestehenden BAR Rangier und Cleaning weniger zu verlieren hat. Noch offen ist allerdings auch für diese zwei Bereiche die Einteilungsphilosophie, zu der noch keine Einigung erzielt wurde.»

Bei den BAR Kundenbegleitung erwartet die SBB unter anderem, dass das Personal auf eine von zwei bisherigen Errungenschaften verzichtet: auf die ununterbrochene Arbeitszeit von 4 Stunden 30 oder auf die heutigen Regelungen zum Dienstende vor arbeitsfreien Tagen und zum Dienstbeginn nach arbeitsfreien Tagen. Die SBB lässt also das Personal auswählen, welche Verschlechterung es akzeptieren will... Diese Ausgangslage erschwert die Verhandlungen, die am

6. Oktober weitergehen. Nicht in den BAR KB regeln will die SBB die Doppelbegleitung ab 22 Uhr und in den kritischen Zügen, sondern in einer separaten Vereinbarung. «Klar ist für den SEV, dass er sich nicht mit einer blossen Absichtserklärung zufriedengeben kann», betonte Zürcher.

«Bei den BAR Zugführung konnten wir erreichen, dass die SBB auf



Die SEV-GAV-Konferenz zog Bilanz zu den BAR- und den GAV-Verhandlungen.

gewisse ihrer Forderungen verzichtet, z. B. auf eine Erhöhung der ununterbrochenen Arbeitszeit oder auf längere unbezahlte Pausen», sagte René Zürcher weiter. Die Verhandlungen zu ZF gehen am 17. September weiter.

Die bereichsübergreifenden Themen, die unter anderem die Jahreseinteilung, die Zuteilung von Leistungen

sowie deren Fristigkeiten und Grenzwerte beinhalten, werden erst am 15. Oktober weiterverhandelt.

«Bei allen Berufskategorien ist bei diesen BAR-Verhandlungen Spardruck spürbar», stellte René Zürcher fest. «So wollte die SBB bisher nicht auf Forderungen von uns eintreten, die etwas kosten würden, wie z. B. Zeitzuschläge für Samstagsarbeit.»

## SEV erwartet von SBB ernsthafte Verhandlungsbereitschaft

Die SEV-GAV-Konferenz SBB & SBB Cargo vom 4. September in Bern zog Bilanz zu den BAR-Verhandlungen. SEV-Vizepräsident Patrick Kummer erinnerte daran, dass die SBB die BAR-Verhandlungen im Rahmen der GAV-Verlängerung gefordert hat – und die Verhandlungsgemeinschaft (VG) im Gegenzug Verhandlungen zu GAV-Themen. «Bei unseren GAV-For-

derungen liegt der Schwerpunkt auf der Stärkung der Schichtarbeit, den Zulagen und lohnrelevanten Themen», fasste Patrick Kummer zusammen. Er informierte über das erste Treffen dazu zwischen VG und SBB vom 25. August. «Nachdem die BAR-Verhandlungen schon seit Monaten andauern und die Lösungsfindung voranschreitet, erwartet der SEV

auch von der SBB eine ernsthafte Bereitschaft für Verhandlungen zu den GAV-Themen», hielt Patrick Kummer fest. Er zeigte auf, dass Verbesserungen bereits während der Laufzeit des aktuellen GAV nötig sind.

Weitere Themen an der GAV-Konferenz waren die Lohnverhandlungen für 2026 und drei Anträge der SEV-Sektion BAU Tessin.



## AGGRESSIONEN (5)

## Mitglieder erzählen

Markus Fischer und Veronica Galster  
zeitung@sev-online.ch

Als Teil der SEV-Kampagne «Stopp Gewalt – mehr Respekt für das Personal» berichten Mitglieder in der SEV-Zeitung, wie sie Übergriffe erlebt haben. In dieser Folge der Serie geht es um die Bedrohung einer Kundenbegleiterin und Aggressionen am Schalter.

Colette (Name geändert) ist seit zwei Jahren Reisezugbegleiterin bei einer Privatbahn (KTU), als sie im Frühling vor zwei Jahren an einem Nachmittag kurz vor Arbeitsende einen Mann kontrolliert, der kein gültiges Billett hat und dessen Halbtax-Abo gesperrt ist. Sie sagt ihm, dass sie eine Rechnung schreiben muss. Der knapp 40-jährige Mann mit Migrationshintergrund will sie durch Diskutieren davon abbringen. Doch sie sagt, dass sie nicht diskutieren will, entfernt sich ein paar Meter auf die Einstiegsplattform und füllt das Formular für Reisende ohne gültigen Fahrausweis aus. Dann geht sie zurück zum Kunden, um ihm das Display zum Unterschreiben hinzuhalten. Er redet aber weiter auf sie ein, sagt, sie solle anständig mit ihm reden, und droht: «Ich bin ein Mann, du bist eine Frau und ich kann auch schlagen.» Das traut sie ihm durchaus zu. Wortlos zieht sie ihr Handy aus der Tasche und informiert ihren Kollegen, den Zugchef. Er kann aber nicht sofort kommen. Also flieht sie vor dem aggressiven Kunden in den Führerstand zum Lokführer. Bald darauf fährt der Zug in den Endbahnhof ein. Unterdessen ist der Zugchef beim wütenden Kunden angekommen, der ihn fragt, wo seine Kollegin sei. Der Zugchef antwortet, er wisse es nicht. Der Kunde sagt, dass er sie schlagen werde, wenn er sie sehe, und steigt aus. Der Zugchef geht im Zug weiter zum Führerstand und trifft auf Colette. Während sie miteinander sprechen, sehen sie

draussen vor dem Zug den Kunden auf- und abgehen «wie ein Tiger im Käfig», erzählt Colette. Zum Glück können die Türen von aussen nicht geöffnet werden, da der Zug erst in 40 Minuten weiterfährt. Der Zugchef alarmiert nun die Transportpolizei. Nach etwa zehn Minuten kommen drei Beamte der örtlichen Polizei und befragen den Kunden, bald stossen noch zwei Transsicura-Beamte dazu. Der Mann ist der Polizei schon bekannt und vorbestraft, doch sie lassen ihn schliesslich gehen und signalisieren Colette und dem Zugchef, dass sie aussteigen können. Colette befürchtet aber, dass ihr der Kunde irgendwo auflauert. Deshalb nimmt sie den Vorschlag der Polizisten an, mit ihnen auf den Posten zu gehen und gleich zu Protokoll zu geben, was vorgefallen ist.

Der diensthabende Beamte ist sehr freundlich und begleitet Colette nach der Einvernahme zu ihrer Garderobe und zu ihrem Auto. Obwohl es ihr nicht besonders gut geht, kann und will sie selbst heimfahren. An den beiden folgenden Tagen hat sie frei und am dritten Tag geht sie wieder arbeiten. Zum Glück ist sie auf einer anderen Linie unterwegs, doch sie fühlt sich zuerst unsicher, hat vor den Kunden «extrem Respekt». Das legt sich in den folgenden Tagen wieder. Besonders hilfreich sind für sie – neben der Unterstützung durch ihren Mann – die Gespräche mit einem Psychologen, der vom Unternehmen vermittelt und bezahlt wird. Dieses Coaching dauert mehrere Monate und trägt dazu bei, dass sie sich heute besser auf eine allfällige neue Aggression vorbereitet fühlt als vor dem Vorfall. Zum Beispiel wahrt sie konsequent zwei Armlängen Abstand, wenn ein Kunde nicht kooperativ ist, und hält sich stets einen Fluchtweg offen. Das Unternehmen hat den Mitarbeitenden übrigens klar kommuniziert, dass ihr Selbstschutz Priorität hat vor dem Eintreiben von Gebühren. Weiter trägt Colette heute auf dem Arbeitsweg konse-

quent private Kleidung statt der Uniform. Nach dem Vorfall war für Colette auch wichtig, dass die Vorgesetzten hinter ihr standen. Als sie vom Staatsanwalt zu einer Konfrontativ-Einvernahme vorgeladen wurde, rief sie ihren Teamleiter an und sagt ihm: «Jetzt brauche ich sofort Unterstützung!» Prompt meldete sich noch am selben Tag ein Vertrauensanwalt des Unternehmens und begleitete sie später zur Einvernahme. Dabei funktionierte der Opferschutz gut: Sie und der Kunde blieben in unterschiedlichen Räumen, die über eine Gegensprechanlage verbunden waren. Auch der Zugchef stellte sich zur Einvernahme zur Verfügung. Die Gegenklage des Kunden wurde abgewiesen und er erhielt einen Strafbefehl. Dagegen legte er zuerst Berufung ein, blieb dann aber der Gerichtsverhandlung fern, wie auch sein Anwalt (Colette wurde dazu nicht vorgeladen). Der Kunde erhielt eine Busse, eine bedingte Strafe, Gerichtskosten und Gebühren auferlegt. Die Kosten für Colettes Anwalt aber blieben am Arbeitgeber hängen.

Colette ist froh, dass sie den Behörden die Drohung zur Kenntnis brachte und dass der Kunde bestraft wurde. Mit der Arbeit der Polizei und der Behörden ist sie zufrieden, abgesehen vom Fehler der Staatsanwaltschaft, die dem Kunden ein Dokument schickte, auf dem Colettes Adresse aufgeführt war! Als sie bei der Polizei nachfragte, ob Gefahr drohe, konnte diese sie ziemlich glaubhaft beruhigen. Aus dem Erlebten zieht Colette den Schluss, dass Kundenbegleiter:innen leider stets auf eine Aggression vorbereitet sein müssen. Darum scheinen ihr regelmässige Weiterbildungen im Unternehmen wichtig – und dass man sich selbst immer wieder gedanklich mit dem Thema auseinandersetzt, im Sinne eines mentalen Trainings.

Mit Gewalt, also verbalen und physischen Übergriffen, ist auch das Schalterpersonal konfrontiert, wie Anael erzählt, die am Bahnhof von Locarno arbeitet – einem «Brennpunkt» im Tessin: «Zum Glück gibt es nicht täglich solche Vorfälle, und als Team versuchen wir immer, uns gegenseitig zu helfen, diese zu verarbeiten.» Die SBB kennt das Problem und organisiert Kurse für ihr Personal, damit es weiss, wie es reagieren soll. Unsere Gesprächspartnerin hat mehrere dieser Kurse zur Selbstbeherrschung besucht: «Wir lernen, uns mit Worten und unserer Körperhaltung zu verteidigen, ohne Gewalt anzuwenden. Es handelt sich um Bewegungen aus dem Kampfsport, die aus der Distanz ausgeführt werden, um sich zu schützen, aber ohne Kontakt. Ich muss sagen, dass sie nützlich sind und in den meisten Fällen sehr gut funktionieren», erklärt sie uns. Leider reicht es manchmal nicht aus, diese Techniken gelernt zu haben, und Ana-

el sagt, dass sie mehr als einmal auch körperliche Gewalt erlebt hat: «Ich versuche immer, den Kundinnen und Kunden freundlich zu erklären, warum ich ihnen nicht entgegenkommen kann, aber manchmal werden sie umso wütender, je mehr ich es zu erklären versuche, und dann fangen sie an, dich am Arm zu packen, zu zerren oder zu schubsen... Manchmal reicht schon ein ausgefallener Zug oder ein verspäteter Koffer, um gewalttätige Reaktionen auszulösen. Was wehtut ist, beleidigt zu werden, obwohl wir versuchen, bei der Lösung eines Problems zu helfen, für das wir nicht verantwortlich sind.»

Wenn erboste Kund:innen an den Schalter kommen, lassen Anael und ihre Kolleg:innen sie in der Regel erst mal Dampf ablassen in der Hoffnung, dass sie sich beruhigen. Dann fordern sie sie auf, den Raum zu verlassen. Gemäss den erlernten Techniken antworten sie mit Kurzantworten wie «Stopp!», «So geht das nicht», «Bitte verlassen Sie den Raum» usw., in der Hoffnung, dass die Spannung nachlässt. Bei Bedarf kommen Kolleg:innen zu Hilfe: «Als Team versuchen wir immer, uns gegenseitig zu helfen, wenn etwas passiert. Das grosse Problem heute ist, dass die Polizei nicht mehr rechtzeitig eintreffen kann.» Wenn Transportpolizist:innen im Bahnhof präsent sind, ist laut Anael eine abschreckende Wirkung spürbar und die Situation ist ruhiger. Ihrer Meinung nach stellt die SBB den Mitarbeitenden durchaus wirksame Instrumente zur Verfügung, die es ihnen ermöglichen, sich zu schützen bzw. zu wissen wie, aber manchmal eskalieren Situationen trotzdem. «Vor kurzem rastete zum Beispiel eine ältere Person plötzlich aus. Darauf war ich nicht vorbereitet und konnte daher nicht so reagieren, wie ich es gelernt hatte. Der betreffende Herr zerterte mich am Arm und beleidigte mich, weil sein Koffer verspätet angekommen war. Der Vorfall hat mich für den Rest des Tages aufgewühlt und erschüttert.»

Anael erzählt von einem weiteren Vorfall, der sie stark geprägt hat, weil sie sich wirklich in Gefahr fühlte. Sie war mit Zwillingen schwanger, als eine Kundin an den Schalter kam, um eine Rückerstattung zu beantragen: «Dann fing sie an, mich zu schubsen und zu beleidigen. Sie zerbrach den Schirmständer, der im Raum stand... Wir schafften es, sie hinauszubegleiten. Doch ich musste andere Kund:innen zum Billettautomaten ausserhalb des Raumes begleiten, und jedes Mal verfolgte mich die Frau wieder. Das ging eine ganze Weile so weiter, ich hatte Angst, dass sie mich zu Fall bringt und meinen Kindern etwas zustösst.» Zum Glück ging die Frau schliesslich weg, aber das Gefühl der Angst und Unsicherheit, das Anael an jenem Tag empfand, ist ihr bis heute in Erinnerung geblieben.



Als «klares Bekenntnis zum nachhaltigen Wagenladungsverkehr» wertete SBB-Cargo-CEO Nicolas Perrin am 20. April 2012 die Einweihung des Terminals in Cadenazzo. Nun will Cargo diesen aufgeben.

## SBB CARGO

# Meine Meinung zu «G-ensis»

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**Das sagen Vertreter:innen der SEV-Unterverbände, Cargo-Mitarbeitende und Gewerkschaftssekretäre zu den Reorganisationen, die bei SBB Cargo schon laufen oder unter dem Titel «G-ensis» geplant sind.**

Auch nach der Meinung gefragt haben wir die Präsidentin des Vereins Pro Alps (vormals Alpen-Initiative). Dieser setzt sich seit Jahren für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene ein.

**Christian Eichenberger**

*Vizezentralpräsident des Unterverbands des Rangierpersonals (RPV):* Ich bin sehr besorgt über die jetzige Reorganisation von SBB Cargo. Diese ist anders als die in der Vergangenheit – und ich habe doch schon einige erlebt. Niemand weiss, ob er/sie in Zukunft die Arbeitsstelle behalten kann oder der Reorganisation zum Opfer fällt. Dies führt zu Existenzängsten. Die Kunden von SBB Cargo auf die Strasse oder zur Konkurrenz zu drängen, weil sie den geforderten Preis nicht bezahlen können bzw. wollen, ist der falsche Weg. Wo bleibt die Umsetzung des Volkswillens, dass die Güter auf die Schiene zu verlagern sind?



MARKUS FISCHER

**Hanny Weissmüller**

*Zentralpräsidentin des Unterverbands des Lokomotivpersonals (LPV):* Der Abbau bei SBB Cargo ist eine beunruhigende Entwicklung, die weder den Interessen der Bevölkerung entspricht noch dem langfristigen Ziel der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Es scheint, als ob die Reorganisationen im Eiltempo vorangetrieben werden, ohne die schwerwiegenden Konsequenzen für das Bahnwissen zu berücksichtigen. Dieses Wissen ist ein wertvoller Schatz, der, einmal verloren, nicht schnell wieder aufgebaut werden kann. Die laufenden Reorganisationen bei Cargo führen nicht nur zu einem Verlust von



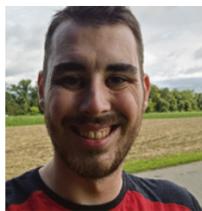
MANU FRIEDRICH

Arbeitsplätzen, sondern gefährden auch das Know-how und die Effizienz des Bahnbetriebs. Die bisherigen Auswirkungen sind bereits spürbar, und es ist zu erwarten, dass sich die Situation weiter verschlechtert, wenn der Abbau nicht gestoppt wird.

Als Gewerkschaft SEV-LPV fordern wir von der Leitung von SBB Cargo eine klare Strategie, die den Erhalt von Arbeitsplätzen und Wissen priorisiert und auf die langfristige Nachhaltigkeit des Schienenverkehrs setzt. Wir erwarten Transparenz und eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit. Ist der Abbau tatsächlich der richtige Weg, um die Zukunft der Bahn zu sichern? Oder sollte nicht vielmehr in den Ausbau und die Stärkung von SBB Cargo investiert werden, um den Verkehr effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten?

**Fabio Morandi**

*Präsident RPV-Sektion Südostschweiz:* In meinen acht Jahren bei SBB Cargo ist dies bereits die dritte Umstrukturierung, die ich aktiv miterlebe. Meine Kolleginnen, Kollegen und ich wissen längst nicht mehr, wohin sich SBB Cargo entwickeln soll. Die Rahmenbedingungen sind überall in Europa vergleichbar: LKW-Verkehr gibt es in jedem Land, Industrie ebenso, und auch Kunden sind vorhanden. Dennoch wird der Schienengüterverkehr fast überall zurückgebaut, weil er kaum gewinnbringend betrieben werden kann. DB Cargo fährt einen massiven Sparkurs, und Bahnen wie DSB oder NS haben ihr Wagenladungsverkehr-Netz weitgehend aufgegeben. Sie bedienen nur noch Grosskunden oder Transitverkehre. Überall wird redimensioniert – nur in der Schweiz lautet die Botschaft: Wir schaffen das und können Geld verdienen. Aus meiner Sicht bleibt das eine Utopie.



ZVG

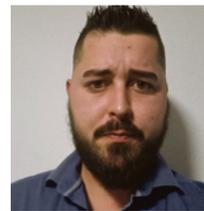
Was wir bräuchten, wäre ein klares Ziel der Geschäftsleitung – verbunden mit einem realistischen Masterplan, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Derzeit fühlen sich die Mitarbeitenden weder wertgeschätzt noch abgeholt, sondern vielmehr wie das Problem, das es zu lösen gilt. In den Pausenräumen höre ich häufig, dass jüngere Kolleginnen und Kollegen zu privaten Anbietern abwandern, da eine Anstellung bei

SBB Cargo nicht mehr als zukunftssicher wahrgenommen wird. Gerade für Nachwuchskräfte ist die Perspektive unklar: Niemand weiss, ob man in Kürze nicht versetzt wird – in ein anderes Team, an einen entfernten Arbeitsort oder in eine Funktion, die zwar gemäss GAV «zumutbar» wäre, für das persönliche Umfeld jedoch eine erhebliche Belastung darstellt.

Auch Weiterentwicklungsmöglichkeiten fehlen: Ein A140 kann kein B100 machen, und ein B100 keine B-Ausbildung. Damit stellt sich die Frage: Wie will SBB Cargo künftig noch motivierte neue Mitarbeitende gewinnen, wenn ihnen keinerlei Perspektiven geboten werden?

**Vincent Bovier**

*Vertreter der TS-Sektion Romandie in der Delegiertenversammlung des SEV-Unterverbands Technisches Servicepersonal (TS), Lokführer B100 und Ausbilder Cargo/Infra:* Die bei Cargo laufenden Reorganisationen verunsichern die Mitarbeitenden stark. Die Neudefinition der Rollen, der Verlust von Orientierungspunkten und die Angst vor unerwünschten Veränderungen der Arbeitsplätze destabilisieren den Alltag und können die Motivation und das Engagement untergraben. Bei mangelnder Kommunikation verstärken diese Veränderungen die internen Spannungen und den seit Jahren bestehenden Eindruck einer «permanenten Reorganisation». Die wiederholten Restrukturierungen haben auch immer wieder zu Unterbeständen geführt, die den verbleibenden Mitarbeitenden zusätzliche Arbeitslast und ständigen Stress brachten.



ZVG

Von der Leitung erwarte ich, dass sie klar, regelmässig und transparent über die Ziele, Prioritäten, Etappen und die erwarteten Vorteile der Umstrukturierungen informiert, um wieder Sinn zu stiften. Und dass sie das Personal motiviert, indem sie die geleistete Arbeit wertschätzt, Kompetenzen anerkennt und für ein

Klima des Vertrauens sorgt. Zusammenfassend erwarte ich eine Führung, die visionär und basisnah ist und auf die Mitarbeitenden eingeht.

**Ewald Berchtold**

*Mitglied LPV Ticino und Lokführer B in Belinzona:* In meinen 35 Jahren als Lokführer am Gotthard habe ich einen steten Niedergang des Güterverkehrs der SBB erlebt. Zuerst gingen mit dem Open Access Verkehre an andere Bahnen verloren. Dann wurden vor 15 Jahren der nationale und der internationale Güterverkehr getrennt, was die Produktion verteuerte. Zuerst wurden noch Lokführer national und international ausgetauscht, doch seit zwei Jahren wird kaum mehr zusammengearbeitet. Zusätzlich wurden die nationalen Züge in solche mit oder ohne digitale automatische Kupplung aufgeteilt, was die Produktion nochmals komplizierter machte. Nun fallen per Ende Jahr die täglich acht Zugpaare weg, die SBB Cargo bisher für DB Cargo geführt hat, und die meisten KV-Züge ab Cadenazzo und Lugano Veduggio. Damit gehen weitere Deckungsbeiträge und Synergien verloren. Und der Wagenladungsverkehr schrumpft wegen der Preiserhöhungen weiter, was betriebswirtschaftlich schlecht ist, denn viele Kosten sind fix. Falls die Bahn konkurrenzfähig bleiben will, muss sie ein gewisses Angebot und Volumen aufrechterhalten, sonst führt die Abwärtsspirale zum Tod. Letztlich hat SBB Cargo von der Politik einen Verlagerungsauftrag und muss nicht sofort schwarze Zahlen schreiben. Vor der Ära Muhm waren wir arm, hatten aber Kunden, nun verlieren wird die Kunden und gehen pleite.



ZVG

**Philipp Hadorn**

*Gewerkschaftssekretär und Leiter Team Cargo beim SEV:* SBB Cargo wählt erneut den reaktiven Weg. Die Verantwortlichen sind ausgewechselt, aber die Ideen bleiben etwa die Alten:

## Gespräche bei/mit Bundesrat Albert Rösti

Nach dem eindrücklichen Auftritt von Cargo-Mitarbeitenden am SEV-Kongress im Beisein von Bundesrat Rösti und weiteren Aktivitäten, die auf die Gefahr für SBB Cargo hinwiesen, hat es inzwischen zwei Gespräche mit Bundesrat Rösti und seinem Team zu diesem so schwierigen Thema gegeben. Das zeigt, dass auch der Bundesrat und das BAV sich bewusst sind, wie ernst die Lage ist.

vereinfachte Produktion, Abschied von nicht kostendeckenden Leistungen, Versuch zur Kostenüberwälzung auf die Kunden. Auch der Eigner wählt den reaktiven Weg: nochmals eine Geldspritze,



Philipp Hadorn.

verbunden mit der Auflage, dass in wenigen Jahren das Geschäft eigenwirtschaftlich funktionieren soll. Und die SBB scheint SBB Cargo nahezulegen, dass rentable Konzernaufgaben im Fokus sind. Das BAV scheint der Idee eines Wettbewerbes zu fröhnen, in einem Markt, der nie aus eigener Kraft nachhaltige Innovation zulassen kann. Es wäre an der Zeit, ehrlich zu werden: Eigenwirtschaftlichkeit beim Einzelwagenladungsverkehr wird nie möglich sein. EWLV ist aber ein Eckstein für eine erfolgreiche Verlagerungspolitik, und eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung will die Güter so weit wie möglich weg von der Strasse. Flankiert von gesetzlichen Verlagerungsaufgaben soll das Preisschild fair sein und die Kosten sind abzugelten. Jetzt voreilig bereits vernachlässigte (Infra-)Strukturen, Angebote und vorhandenes Know-how (Stellen) aufzugeben wäre ein irreversibler Verlust für Mitarbeitende, die Logistik, die Verkehrspolitik und die Umwelt.

#### Thomas Giedemann

*Gewerkschaftssekretär, zuständig für SBB Cargo im Tessin:* G-ensis ist ein Projekt, das gegenüber Personal und Kunden improvisiert umgesetzt wird. Zum Beispiel wurde im Mai angekündigt, den Terminal in Cadenazzo zu schliessen, weil er unrentabel sei, obwohl er ausgelastet ist und das Personal sich alle Mühe gibt, die Kunden zufriedenzustellen – allen voran die Post, die dort ihre Logistik für das nahegelegene Verarbeitungszentrum untergebracht hat. Die Kunden erfahren die Nachricht aus der Presse. Einige Wochen später wird kommuniziert, dass über den Verkauf von Cadenazzo an Private verhandelt wird. Und was könnten diese besser machen? Nichts, ausser dass ihr Personal keinen GAV SBB Cargo hat, der in den Augen der Cargo-Leitung ein Luxus zu sein scheint. Aber das ist noch nicht alles. SBB Cargo lehnt Aufträge ab, wie zum Beispiel jene im Zusammenhang mit dem Bau der zweiten Strassentunnelröhre durch den Gotthard, ohne an die Folgen für die Mitarbeitenden zu denken. Das Lokpersonal im Tessin hat keine Arbeit mehr? Kein Problem, es kann nördlich der Alpen arbeiten, wo Personal fehlt. Die SBB wiederholt ständig, dass sie sich an den GAV halte. Das ist aber selbstverständlich! Gefragt ist jetzt zusätzliche soziale Verantwortung.



.....

## Matthias Hartwich am 29. August im Tessin

*Der SEV-Präsident an der Kundgebung in Mendrisio gegen den Abbau bei SBB Cargo:* «Heute ist ein schwerer Gang, denn es geht um mehr als «nur» um Arbeitsplätze – aber es geht eben auch um Arbeitsplätze. SBB Cargo sagt: «Wir halten uns an die Verfahren aus dem GAV.» Das stimmt, aber das ist selbstverständlich. Von einem Unternehmen, das uns allen gehört, erwarten wir aber mehr: mehr Verantwortung und mehr Respekt. Denn: Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf Schiene ist gesellschaftliches Ziel und Willen. Wir fürchten: SBB-Cargo provoziert mit ihren Entscheidungen das Gegenteil. Beim Einzelwagenladungsverkehr hat SBB-Cargo ein Konzept, das in Reduktion und Verteuerung besteht. Und beim kombinierten Verkehr streicht SBB Cargo Angebote, ohne Lösungen zu suchen – besonders schlimm für das Tessin. Unsere Kolleg:innen sagen uns: Mit diesen Massnahmen verliert SBB-Cargo strategisch die Fähigkeiten, diese Verkehre wieder zu machen.

Die Politik und das Management von SBB Cargo schieben den Schwarzen Peter hin und her: SBB-Cargo sagt: «Wir müssen eigenwirtschaftlich werden, also schrumpfen, sonst geht es nicht – und Verlagerung

#### Patrick Kummer

*Vizepräsident SEV, Leiter der Verhandlungsgemeinschaft gegenüber SBB:* Die Situation bei SBB-Cargo zeigt deutlich, wie anspruchsvoll die Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr derzeit sind. Die Politik ist gefordert, diese so zu gestalten, dass der Schienengüterverkehr gestärkt wird und seine volkswirtschaftliche wie auch ökologische Bedeutung gesichert bleibt.



Für den SEV steht dabei der Schutz der Mitarbeitenden im Zentrum. Der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) bietet Sicherheit in einer Branche, die sich in einem tiefgreifenden Wandel befindet. Mit Sorge sehen wir, dass durch Abbau nicht nur wertvolles Know-how verloren geht, sondern auch ein Teil des Berufsstolzes, der die Kolleginnen und Kollegen von SBB-Cargo lange ausgezeichnet hat. Beides ist jedoch unverzichtbar für eine erfolgreiche Zukunft des Unternehmens.

Der Schienengüterverkehr in der Schweiz, und damit auch SBB Cargo, muss eine Perspektive haben. Politik und Unternehmen tragen gemeinsam Verantwortung: Arbeitsplätze und Know-how müssen geschützt, die Mitarbeitenden gestärkt und die Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene gesichert werden.

#### Nara Valsangiacomo

*Präsidentin des Vereins Pro Alps:* Die SBB will den Schienengüterverkehr in der Schweiz drastisch reduzieren: Die Rollende Landstrasse (Rola) wird frühzeitig stillgelegt, mehrere Terminals des kombinierten Verkehrs werden geschlossen, und auch der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) soll massiv abgebaut werden. Das bedeutet, dass künftig noch mehr Güter auf der Strasse transportiert werden statt auf der umweltfreundlicheren Schiene – ein Skandal. Die Politik schaut dabei bislang tatenlos zu. Es fehlt an Weitsicht, und Bundesrat und Parlament missachten damit den Verfassungsauftrag zum Schutz der Alpen vor dem Verkehr.

Als Tessinerin mache ich mir zudem Sorgen über die drastischen Auswirkungen auf unseren Kanton und das Mendrisiotto, denn es droht zusätzlicher Schwerverkehr in einer bereits stark betroffenen Region und zugleich ein erheblicher Verlust von Arbeitsplätzen.

Zusammen mit den Betroffenen haben wir an der Protestaktion vom 29. August gegen diesen Kahlschlag der SBB ein Zeichen gesetzt. Es ist höchste Zeit zu handeln, damit die Alpen nicht von einer zusätzlichen Lastwagenflut überrollt werden!



## DEMONSTRATION ZU SBB CARGO IN MENDRISIO

# Wut und Widerstand im Tessin

*Veronica Galster.* Auch der Himmel schien am Freitag, 29. August seine Empörung über die Abbaupolitik von SBB Cargo herausbrüllen zu wollen, denn der Wetterdienst hatte für Mendrisio eine Unwetterwarnung der Stufe 3 herausgegeben, und tatsächlich türmten sich über dem Demonstrationszug schwarze Wolken. Doch die rund 300 Demonstrant:innen trotzten Wind und Regen, um ihre Opposition gegen die Schliessung zweier Tessiner Terminals durch SBB Cargo und den damit verbundenen Verlust von 40 Arbeitsplätzen in der Region kundzutun und vor der konkreten Gefahr zu warnen, dass jedes Jahr Zehntausende zusätzliche Lastwagen auf den Tessiner Strassen unterwegs sein werden. Vom Bahnhof aus zogen die Demonstrant:innen hinter dem SEV-Transparent «Nein zum Abbau von SBB Cargo» im Regen zur Markthalle, wo sie allen Redner:innen mit ausserordentlicher Aufmerksamkeit zuhörten und jeden Satz aufnahmen, was deutlich machte, wie gross im Tessin das Interesse für das Thema und die Besorgnis sind. Die Zuhörenden brachen ihre Stille nur mit ihrem Applaus.

Es waren also nicht nur «Hitzköpfe, unter die man sich besser nicht mischen sollte», wie der SBB-CEO am Vorabend der Demonstration dem SEV-Präsidenten Matthias Hartwich geraten hatte. Gekommen waren Mitglieder aller Gewerkschaften, Politikerinnen und Politiker verschiedener Ebenen, Bürgerinnen und Bürger sowie Bahnangestellte. Genau diese ergriffen als Erste das Wort, um zu berichten, was die x-te Neuausrichtung von SBB Cargo für sie bedeutet: «Rangierer werden nach Jahrzehnten schwerer körperlicher Arbeit bei jedem Wetter plötzlich wie nutzloser Ballast behandelt. Verwaltungsangestellte, die sich stets nach Kräften bemüht haben, den Bedürfnissen der treuen Bahnkunden gerecht zu werden, haben nun einen Direktor, der dieselben Kunden vor die Wahl stellt, entweder eine drastische Preiserhöhung zu akzeptieren oder auf die Strasse zu wechseln. Unterhaltstechniker, die sich im Laufe der Jahre auf die Wartung der modernsten Lokomotiven spezialisiert haben, auch von anderen Eisenbahnunternehmen und privaten Eigentümern, und damit wertvolle Einnahmen

generieren, bekommen nun zu hören, dass die Fahrzeuge von SBB Cargo Vorrang hätten, auch wenn deren Zahl stark verkleinert werden soll», erklärte Alan Tettamanti, Vizepräsident der SEV-LPV-Sektion Ticino. Er betonte, dass sich viele Lokführer weiterhin grosse Sorgen um ihre berufliche Zukunft machen, obwohl die SBB behauptet, für die wegfallenden 40 Arbeitsplätze bereits Lösungen gefunden zu haben, denn vieles bleibt nach wie vor unklar.

SEV-Präsident Matthias Hartwich stellte klar, dass das Versprechen von SBB Cargo, den GAV einzuhalten, kein besonderes Entgegenkommen gegenüber den Mitarbeitenden darstellt, «sondern das Mindeste, was man von einem Unternehmen erwarten könnte, das auch mit öffentlichen Geldern finanziert wird und uns allen gehört. Von einem solchen Unternehmen erwarten wir mehr Verantwortung und mehr Respekt!» (Mehr von seiner Rede in der nebenstehenden Box.)

Ebenfalls angeereizt war Pierre-Yves Mailard, der Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB). Er zeigte sich beeindruckt von der Mobilisierung und Kampfbereitschaft der Tessinerinnen sowie Tessiner, wenn auch überrascht darüber, dass kein einziger Staatsrat anwesend war. Mailard empfahl SBB-CEO Vincent Ducrot, einmal ein paar Tage zu investieren, um mit den Mitarbeitenden eines von der Umstrukturierung betroffenen Terminals zu sprechen. «Denn um die Situation zu verstehen, muss man zuhören können, und oft ist die Ablehnung einer Umstrukturierung durch das Personal ein Zeichen dafür, dass diese falsch ist.»

Auch Nara Valsangiacomo, Präsidentin von Pro Alps ergriff das Wort und wies darauf hin, dass die SBB die Zunahme der Lastwagenzahl auf den Strassen als Folge ihrer Strategieänderung im Güterverkehr herunterspiele. Sie kritisierte zudem, dass 90 Prozent der Lastwagen, die die Schweiz durchqueren, zu wenig bezahlen, weil sie in die günstigste Kategorie der Schwerverkehrsabgabe fallen. Kurz: Die Strategie zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene müsse angepasst werden, aber in die richtige Richtung!



ist nicht unser Auftrag, wir sind nicht Service public.» Die Politik sagt: «Wir haben für SBB Cargo viel Geld gesprochen, jetzt müssen sie halt machen.» Der SEV sagt: «Für uns, für das Tessin und vor allem für das Personal ist egal, wer 'schuld' ist: Die Entscheidungen sind falsch, und wir fordern eine Kurskorrektur – für das Tessin, für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, für zukunfts-fähigen Güterverkehr auf der Schiene und für sichere Arbeitsplätze.»



## LINK ZUM RECHT

# Pflege von kranken Angehörigen

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

**Wer kennt es nicht, mitten in der Nacht hustet und niest es aus dem Kinderzimmer. Bei allen Sorgen und organisatorischen Ärgernissen, wissen wir, dass wir das Recht haben, zu Hause zu bleiben und die kleine Schnifflase zu betreuen. Aber wie verhält es sich eigentlich, wenn der Partner, die Partnerin oder die Eltern krank werden und Betreuung brauchen?**

## 1. Rechtsgrundlage

Seit der Revision des *Obligationenrechts (OR)* und des *Arbeitsgesetzes (ArG)* im Zuge der Umsetzung der familienpolitischen Reformen (in Kraft seit 1. Januar 2021) besteht ein gesetzlicher Anspruch auf bezahlten Urlaub zur Betreuung erkrankter Angehöriger.

- Art. 329h OR regelt den Anspruch auf Freizeit für die Betreuung von Angehörigen mit gesundheitlicher Beeinträchtigung.

## 2. Anspruchsvoraussetzungen

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer haben Anspruch auf Freizeit, wenn:

- ein *naher Angehöriger* (z. B. Ehepartner:in, eingetragene:r Partner:in, Lebenspartner:in, Kind, Eltern, Schwiegereltern, Geschwister) betroffen ist,
- dieser eine gesundheitliche Beeinträchtigung hat, die eine Betreuung erforderlich macht,
- die Betreuung *unentgeltlich und persönlich* durch den/die Arbeitnehmer:in erfolgt.

## 3. Dauer des Urlaubs

- Pro *Krankheitsfall* besteht ein Anspruch auf max. drei Tage bezahlte Betreuungsfreizeit.
- Der Gesamtanspruch ist auf *zehn Tage pro*

Jahr beschränkt.

## 4. Sonderregelung: Betreuung schwer kranker Kinder

Neben dem allgemeinen Betreuungsurlaub besteht ein besonderer Anspruch gemäss Art. 329i OR:

- Eltern haben Anspruch auf einen *Betreuungsurlaub von bis zu 14 Wochen*, wenn sie ein Kind mit schwerer gesundheitlicher Beeinträchtigung betreuen müssen.
- Dieser Urlaub kann innerhalb von *18 Monaten* bezogen werden.
- Die Lohnfortzahlung erfolgt über die *Erwerbsersatzordnung (EO)*.

## 5. Verhältnis zu Fürsorge- und Treuepflicht

Die Bestimmungen konkretisieren das Gleichgewicht zwischen:

- *Arbeitspflicht und Treuepflicht* des/der Arbeitnehmer:in einerseits,
- *Fürsorgepflicht* des Arbeitgebers (Art. 328 OR) andererseits.

## 6. Rechtsfolgen bei Verweigerung

Verweigert der Arbeitgeber den gesetzlich garantierten Betreuungsurlaub, verletzt er zwingendes Recht. Der/die Arbeitnehmer:in kann:

- die *Freistellung einklagen*,
- bei beharrlicher Verweigerung allenfalls eine *fristlose Kündigung* aus wichtigem Grund prüfen (Art. 337a OR).

Je nach Ausgestaltung des GAV können auch längere Fristen möglich sein.

Wir dürfen also zu Hause bleiben und uns kümmern. Aber auch hier gilt, dass die Betreuung nur so lange dauern darf, bis eine andere Lösung vorliegt, und es muss wirklich aus medizinischer Sicht auch die Notwendigkeit gegeben sein. Eine offene Absprache mit der vorgesetzten Person hilft, hier das richtige Mass zu finden.



## SWISS TECHNIK

# Arbeitsgruppe einigt sich auf neues Schichtmodell

**Markus Fischer.** Bekanntlich braucht Swiss Technik ab 2026 ein neues Nachtschichtmodell, weil das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) seine Sonderbewilligung für das aktuelle 5:5-Modell, bei dem innerhalb von 5 Tagen 50 Arbeitsstunden in der Nacht geleistet werden, aus Gesundheitsschutzgründen nicht mehr verlängern will. Deshalb haben Vertreter:innen von Swiss und SEV-GATA seit dem Frühling in einer Arbeitsgruppe nach einer neuen, gesetzeskonformen Lösung gesucht, die auch den Bedürfnissen der Betroffenen gerecht wird.

Das bisherige 5:5-Modell – 5 Tage (Nächte) arbeiten, 5 Tage frei – ermöglichte dem spezialisierten Personal, das in ganz Europa rekrutiert wird, genügend Zeit für die Erholung und das soziale Leben bzw. die Familie. Eine Umfrage, die SEV-GATA im Juli bei den betroffenen Mitarbeitenden durchgeführt hat, zeigt, dass die Beibehaltung des 5:5-Rhythmus für die grosse Mehrheit erste Priorität hat, vor der Beibehaltung des Lohns und der Vermeidung zusätzlicher Zusatztage. Bisher müssen Mitarbeitende im 5:5-Modell

grundsätzlich 8 Zusatztage leisten, wobei solche auch durch Verzicht auf Lohn oder Ferientage vermieden werden können.

Nach mehreren Workshops und vielen Gesprächen haben sich die Personal- und Swiss-Vertreter:innen in der Arbeitsgruppe auf ein neues Modell für die Dauernachtschicht geeinigt, das aber erst noch von den betroffenen Mitarbeitenden von Swiss Technik auf den Flughäfen Zürich und Genf genehmigt werden muss. SEV-GATA wird bei den Abteilungen TMH und TMG eine Online-Abstimmung zum vorliegenden Lösungsvorschlag durchführen und vorgängig die Kolleg:innen vor Ort informieren: am 21. und 22. September ab 19.30 Uhr im Pausenraum in Zürich und am 26. September um 7 und 19 Uhr im Pausenraum in Genf. Vorgesehen ist, das 5:5-Modell mit 10 Arbeitsstunden pro Nacht, aber neuen Zeiten, beizubehalten, den Nachtzuschlag von 10 auf 20% zu erhöhen und die Zahl der Zusatztage von 8 auf 10. Dazu kommt alle 2 Jahre zur Vorbereitung auf Lizenzprüfungen 1 Trainingstag, der zuhause oder am Arbeitsort geleistet werden darf.

## VORSTAND

# Neues Präsidium am Werk



dafür ein, dass Israel die Zivilbevölkerung schützt und dass die Menschen Zugang zu humanitärer Hilfe erhalten. Ebenfalls schreibt er im Brief, dass die Schweiz die bedingungslose Freilassung der Geiseln der Hamas fordert. Ausserdem bekräftigt er, dass für die Schweiz die sogenannte Zwei-Staaten-Lösung der einzige realistische Weg zu einem gerechten und dauerhaften Frieden im Einklang mit dem Völkerrecht sei.

## Budget 2026

Finanzverwalter Aroldo Cambi präsentiert das Budget 2026 des SEV. «Wir haben uns nachhaltig verbessert bei der Entwicklung des Mitgliederbestandes in den letzten Jahren. Trotzdem müssen wir die Situation kritisch im Auge behalten. Wir verzeichnen immer noch einen kleinen Rückgang bei den Mitgliederbeitragsentnahmen.» Da der Finanzerfolg gut ist, sind die Finanzen beim SEV im Lot. Trotz sehr tiefen Zinsen sind auch die Finanzaussichten gut. 2026 rechnet der SEV sogar mit einem kleinen Gewinn. Der Vorstand nimmt das Budget ohne Gegenstimme an.

Die anderen Geschäftsleitungsmitglieder informieren über aktuelle Themen, die den SEV im Moment beschäftigen. Dazu gehört unter anderem auch die schwierige Situation bei SBB Cargo, insbesondere im Tessin. Matthias Hartwich erklärt, dass er nach der Sitzung nach Mendrisio fährt und dort an einer Kundgebung gegen den Abbau bei SBB Cargo teilnimmt (siehe Seite 7). Er informiert über den Austausch, den er soeben mit Kolleginnen und Kollegen in Europa gehabt hat. Praktisch überall in Europa sei der Schienengüterverkehr unter Druck. Man müsse also auch auf europäischer Ebene dafür kämpfen, dass die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene weitergeführt wird.

Zu den Vorlagen, über die am 28. September abgestimmt wird (Abschaffung des Eigenmietwerts und E-ID), beschliesst der Vorstand Stimmfreigabe. Schliesslich nimmt der Vorstand eine Revision des Personalreglements des SEV an. Der Gründung einer neuen VPT-Sektion Stadtbus Winterthur (SBW) stimmt der Vorstand ebenfalls zu.

**Michael Spahr.** Zum ersten Mal leitet das neue Vorstandspräsidium eine Vorstandssitzung. Vorstandspräsident René Schnegg und Vorstandsvizepräsidentin Hanny Weissmüller führen am 29. August 2025 souverän durch die Sitzung, dem ersten Treffen der Vorstandsmitglieder nach dem Kongress.

Der Kongress ist denn auch Thema an der Sitzung. Die Vorstandsmitglieder sind rückblickend zufrieden mit dem Ablauf. Einzelne Verbesserungsvorschläge werden genannt, die man am Kongress 2029 umsetzen will. «Wir müssen stolz auf uns sein und dürfen gegen aussen, zum Beispiel gegenüber Medien, ruhig noch etwas selbstbewusster auftreten», merkt René Schnegg kritisch an. Da der Kongress nun nur noch alle vier Jahre stattfindet, organisiert der SEV neu jährlich eine Delegiertenversammlung. Die erste dieser Delegiertenversammlungen wird am 11. Juni 2026 durchgeführt. Der Durchführungsort wird an der nächsten Sitzung bestimmt.

VPT-Präsident Gilbert D'Alessandro informiert über den Brief, den der VPT nach dem Kongress an den Bundesrat geschickt hat. Darin appellierte der VPT an die Landesregierung, sich für den Schutz der Bevölkerung in Gaza einzusetzen. Inzwischen hat er vom zuständigen Staatssekretariat einen Brief erhalten. Darin bekräftigt der zuständige Koordinator, dass sich die Schweiz an diplomatischen Bemühungen zur Lösung des Konflikts aktiv beteiligt. Die Schweiz setze sich

## GESUNDHEITSUMFRAGE BUS

# Deine Stimme zählt, mache mit!

**SEV.** Mitte Juni wurde die erste Folge-Umfrage der TRAPHEAC-Studie zur Gesundheit des Buspersonals gestartet. Den Fragebogen hat das Forschungsteam gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen entwickelt. Zehn Busfahrerinnen und Busfahrer aus allen drei Sprachregionen haben sich freiwillig gemeldet, um die TRAPHEAC-Studie und das Forschungsteam zu unterstützen. Dank dieser Zusammenarbeit konnte die Studie verbessert und neu ausgerichtet werden. Sie orientiert sich nun noch praxisnah an den Bedürfnissen des Buspersonals.

Der Fragebogen ist jetzt nur noch halb so lang wie die erste Version, viel einfacher und deutlich interaktiver gestaltet. Ausserdem kann man ihn in mehreren Etappen ausfüllen. Er zeigt einem den aktuellen Stand der Umfrage an und führt einem direkt zur richtigen Seite, wenn man pausiert und sich zu einem späteren Zeitpunkt wieder einloggt.

Zudem erhalten alle, die den Folgefragebogen vor dem 18. Oktober 2025 ausfüllen, einen Gutschein von 25 Franken. Die Auszahlungen starten ab dem 3. Oktober.

Es gibt also viele gute Gründe, bei dieser Studie mitzumachen. Hier der Link: [www.trapheac.ch/de/mitmachen](http://www.trapheac.ch/de/mitmachen). Wichtig ist: Je mehr Busfahrerinnen und Busfahrer bei der Studie mitmachen, desto besser wird unsere Grundlage. Diese Grundlage brauchen wir, um für Veränderungen und Verbesserungen bei der Gesundheit des Buspersonals zu kämpfen. Wir freuen uns, bald aufzeigen zu können, was die Studie zusammen mit unserer gewerkschaftlichen Arbeit in nur einem Jahr seit dem Start der Umfrage bewirkt. Jede Stimme zählt! Mache bei der Umfrage mit!



## UNTERVERBAND VPT

# Pensionierten- tagung



Gruppenfoto auf der Rigi: Die Pensionierten des VPT.

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

**Im Restaurant Rigi-Kulm, auf der Rigi, trafen sich am 11. September 2025 die Pensionierten des SEV-Unterverbands VPT. 120 engagierte SEV-Mitglieder tauschten sich aus und genossen ein feines Mittagessen. Die Rednerin und Redner betonten, wie wichtig die Pensionierten für den SEV sind.**

«Danke, dass ihr da seid. Und vor allem: Danke für alles, was ihr geleistet habt. Denn ihr habt nicht einfach nur gearbeitet – ihr habt den öffentlichen Verkehr mit vollem Einsatz getragen. Ihr habt ihn lebendig gemacht, verteidigt und weitergegeben.» Mit diesen Worten begrüsst VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro die Anwesenden.

«Ihr habt unmögliche Touren erlebt, Arbeitszeiten zu jeder Tag- und Nachtzeit, Hagel um fünf Uhr morgens am Bahnsteig, Funkrufe, die immer im ungünstigsten Moment kamen ... Und trotzdem wart ihr da. Verlässlich. Engagiert. Ohne euch wären die öffentlichen Verkehrsmittel nicht das, was sie heute sind. Was ich heute aber besonders würdigen möchte, ist euer gewerkschaftliches Engagement. Denn ihr habt nicht nur gefahren, repariert, organisiert. Ihr habt gekämpft», betont Gilbert D'Alessandro.

«Ihr habt den SEV und den VPT aufgebaut, strukturiert und mit Leben gefüllt – oft unter nicht gerade komfortablen Bedingungen. Ihr wart bei allen Aktionen dabei, bei allen Diskussionen. Und ihr habt die Grundlagen geschaffen für diese starke, respektierte und einflussreiche Gewerkschaft, die wir heute sind.» Am Schluss seiner Rede bedankt sich Gilbert D'Alessandro beim Vorstand der VPT-Branche Pensionierte, Danièle Dachauer und Eric Russi, und bei Gewerkschaftssekretär Toni Feuz, die den Anlass auf der Rigi organisiert haben.

### Ein Berg mit Geschichte(n)

1871 wurde die erste Bergbahn Europas eingeweiht: die Vitznau-Rigi-Bahn, die noch heute verkehrt. Viele Kolleginnen und Kollegen haben sich bereits vor der Fahrt mit der Bergbahn getroffen, sind mit dem Schiff über den Vierwaldstättersee gefahren oder per Bus und Zug gekommen. Man spürt den Zusammenhalt der langjährigen Gewerkschaftsmitglieder. Die Stimmung auf der sogenannten «Königin der Berge», der Rigi, ist sehr gut, trotz Nebel und

beschränkter Sicht. Auf die Geschichte der Rigi-Bahn, aber auch auf den gewerkschaftlichen Zusammenhalt geht SEV-Präsident Matthias Hartwich in seiner Ansprache ein.

«Schon der berühmte amerikanische Schriftsteller Mark Twain beschrieb die Reise auf die Rigi, die er allerdings nicht per Bahn, sondern zu Fuss zurücklegte», erzählt Matthias Hartwich und liest einige Zeilen aus dem Buch «Ein Bummel durch Europa» («A Tramp Abroad») von 1880 vor. Der satirische Text beschreibt, wie sich der Schriftsteller abmüht, auf die Rigi zu klettern. Dreieinhalb Tage habe Mark Twain gebraucht, sagt Matthias Hartwich. «Dank euch, dank der unermüdbaren Arbeit des Verkehrspersonals, kommt man heute wesentlich einfacher und auch wesentlich schneller auf die Rigi.»

Zum ersten Mal an einer grossen VPT-Veranstaltung dabei ist das neue Vizepräsidium, Barbara Keller und Pablo Guarino. Sie sind beide neu für den Bereich der konzessionierten privaten Transportunternehmungen im SEV zuständig. Die neue Vizepräsidentin Barbara Keller ergreift als erste das Wort und spricht zum Thema Renten: «Es ist wichtig, dass wir Gewerkschaften für die 13. AHV gekämpft haben. Und es ist wichtig, dass wir für solide Pensionskassen sorgen, die ihre Versicherten an den Gewinnen teilhaben lassen. Leider gibt es immer wieder Angriffe auf unser Rentensystem. Umso wichtiger ist es, dass wir als Gewerkschaft zusammenhalten und uns für den Erhalt der Altersvorsorge einsetzen. Es kann nicht sein, dass man ein Leben lang gearbeitet hat und im Rentenalter kaum über die Runden kommt.»

### Solidarität hört nie auf

Dass die gewerkschaftliche Solidarität nicht aufhört, wenn man pensioniert wird, hebt auch der neue Vizepräsident Pablo Guarino hervor: «Ein Erlebnis vor ein paar Jahren hat mich besonders berührt: In Genf haben die Kolleginnen und Kollegen der Genfer Verkehrsbetriebe gestreikt. Auf einmal kamen die Pensionierten hinzu und haben die Streikenden mit Würsten versorgt. So demonstrieren wir gewerkschaftlichen Zusammenhalt.»

Nach der leckeren Verköstigung posieren die 120 pensionierten VPT-Mitglieder und die Gäste für ein grosses Gruppenfoto auf der Terrasse des Restaurants. Und siehe da: Der Nebel hat sich gelichtet und erlaubt die Sicht auf das Inner-schweizer Bergpanorama.

Vom Regenschirm bis zum Polo-Shirt, von der Umhängetasche bis zum Taschenmesser ...



In unserem **Online-Shop** findest du viele tolle SEV-Artikel.

Du kannst **NEU** deine Bestellungen per **Kreditkarte, PostFinance und Twint bezahlen.**



[www.sev-online.ch/shop](http://www.sev-online.ch/shop)

### GEWERKSCHAFTSSEKRETÄRIN

## Aline Zuber verstärkt das Team



**Yves Sancey.** Aline Zuber hat am 1. Mai ihre Arbeit beim SEV aufgenommen. Als Gewerkschaftssekretärin übernimmt sie die Dossiers von Pablo Guarino, dem neuen Vizepräsidenten. Sie betreut die Lausanner Verkehrsbetriebe TL und LEB, die VMCV sowie den Flughafen Genf (Swissport, Vebego, ISS und Equans). Sie arbeitet im 80 %-Pensum in den Regionalsekretariaten in der Romandie.

Die 31-jährige Genferin hat in ihrer Heimatstadt Geschichte studiert – zunächst an der UNIGE, dann mit einem Master in internationaler Geschichte am IHEID, den sie 2020 mit einer Arbeit über die koloniale Vergangenheit der Schweiz abschloss. Danach war sie in der Forschung tätig und arbeitete parallel in den historischen Archiven des IKRK. Politisch engagiert und aktiv in verschiedenen Vereinen, entschied sie sich für den Weg in die Gewerkschaftsarbeit, um näher bei den Menschen und am Geschehen zu sein.

Von 2022 bis 2025 war sie beim VPOD Genf als Gewerkschaftssekretärin für Bildung, Hochschulen und die feministische Kommission zuständig. Ihr Büro befand sich im selben Stockwerk wie das des SEV, wodurch sie ihren neuen Arbeitgeber bereits kennen und schätzen lernte. Der hohe Orga-

nisationsgrad des SEV in Genf und die daraus resultierende Stärke beeindruckten sie.

Als sie die Stellenausschreibung sah, bewarb sie sich. Nach vier Monaten beim SEV bestätigt sie: «Es gefällt mir sehr gut beim SEV. Es ist eine sehr anspruchsvolle Aufgabe, mit Arbeitgebern zu verhandeln, die den sozialen Dialog manchmal etwas einseitig sehen. Die ohnehin belastenden Arbeitsbedingungen verschlechtern sich leider tendenziell.»

Für Aline Zuber steht das Kräfteverhältnis im Zentrum der Gewerkschaftsarbeit: «Es ist die einzige Möglichkeit, die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hörbar zu machen, aber man muss ständig daran arbeiten, dass das Verhältnis zu unseren Gunsten gut bleibt.» Sie ergänzt: «Wir haben eine sehr gut organisierte Basis beim SEV, was sehr positiv ist. Dennoch ist es nicht immer einfach, gemeinsam im gleichen Rhythmus voranzukommen, um die Einheit zu bewahren, die unsere Stärke ausmacht.»

In Einzelfällen sei Zuhören, Begleitung und Beratung zentral. Diese Dossiers helfen oft, Unklarheiten in GAVs aufzudecken und zu verbessern. Abseits der Arbeit findet Aline Ausgleich in der Musik. Sie spielt Harfe.

## VPT BLS ZENTRALVORSTAND

## Löhne im Fokus



Am seiner Sitzung vom 2. September verabschiedete der Zentralvorstand BLS die Lohnforderungen und diskutierte die mögliche Weiterentwicklung des Lohnsystems. Am Vorstandstisch von links: die neue SEV-Vizepräsidentin Barbara Keller, Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger und Gewerkschaftssekretär Marcel Burmeister.

## LESER/INNENBRIEF

## Die Grundlage der Gewerkschaftsbewegung



**Gilbert D'Alessandro,**  
Zentralpräsident VPT

Eine grundlegende Frage lautet: Soll sich die Gewerkschaft ausschliesslich den Arbeitsbedingungen widmen oder muss sie sich auch für Menschenrechte einsetzen?

Die Gewerkschaft ist historisch und philosophisch betrachtet eine Bewegung zur Verteidigung der Menschenrechte. Die Menschenrechte enden nicht an der Unternehmens- oder Arbeitsplatzgrenze. Sie umfassen Würde, Sicherheit, Freiheit und Gerechtigkeit in allen Lebensbereichen. Sich für humanitäre Hilfe und Frieden einzusetzen bedeutet, den natürlichen und historischen Aktionsradius der Gewerkschaft zu erweitern. Die internationale Solidarität ist ein Grundwert der Gewerkschaftsbewegung. Daran müssen wir uns erinnern.

Die Gewerkschaftsbewegung basiert auf dem Prinzip der Solidarität. Sich für humanitäre Zwecke oder für den Frieden zu engagieren bedeutet, Solidarität über Grenzen hinaus leben, insbesondere wenn es um Opfer von Konflikten oder Verfolgungen geht. Eine Gewerkschaft, die sich für Gerechtigkeit und Frieden einsetzt, diese Werte konkret verkörpert und ihre moralische

Legitimität stärkt. Angesichts von Kriegen, Völkermord oder Hungersnöten kommt Schweigen einer Verleugnung unserer Werte gleich.

Im Bewusstsein unserer sozialen und menschlichen Freiheit – ich sage bewusst menschliche Freiheit – haben wir die historische und moralische Pflicht, uns im Namen der Würde zu mobilisieren. Humanitäre Hilfe ist Ausdruck unserer gewerkschaftlichen Ethik.

Die Gewerkschaft verfügt über kollektive Stärke und politischen Einfluss, indem sie sich für Frieden und Gerechtigkeit einsetzt. Sie kann Druck ausüben auf Regierungen und internationale Institutionen, damit diese eine Politik machen die die Menschenrechte respektiert. Humanitäre Hilfe und Friedensförderung sind Teil einer umfassenden Vision des sozialen Wandels.

**Erkenntnis:** Eine Gewerkschaft, die sich für Menschlichkeit, für Gerechtigkeit und für Frieden einsetzt und ihren Grundwerten treu bleibt, nämlich Solidarität, Würde und Emanzipation. Unser Handeln ist eine natürliche Erweiterung unserer sozialen und humanitären Mission. Mit diesem Ansatz stärken wir unsere moralische Autorität und ebenso unsere demokratische Legitimität.

UNTERVERBÄNDE  
RPV / LPV / AS / BAU / TS

## SEV- Besuchstag in Muttenz



Ein kleines Geschenk versüsst den Tag.

**Rolf von Däniken.** Die Nacht vom 27. auf den 28. August sorgte mit Gewittern und starken Regenfällen für einige Bedenken im Hinblick auf den bevorstehenden Anlass. So starteten auch die Aufbauarbeiten um 9 Uhr unter leichtem aber noch anhaltendem Regen. Jedoch konnten wir zeigen, das Petrus vielleicht doch Basler oder zumindest und mit grosser Sicherheit ein Freund der SEV-Gewerkschaft ist. Denn kurz nach 10 Uhr fiel der letzte Regentropfen und es kamen trotz der teils dunklen Wolken keine weiteren dazu. So konnten wir sogar etwas früher als geplant loslegen und schon vor dem offiziellen Start um 11 Uhr erste Kontakte knüpfen. Hinzu kam mit der S3 aus Basel noch weitere personelle Verstärkung und die bereits erwartete Popcorn-Maschine. Als die ersten Portionen bereitstanden, machten sich einige Kollegen und eine Kollegin auf den Weg, Mitarbeitende am Arbeitsplatz oder den Orten der Dienstübergabe zu besuchen. Die Kollegen des Unterverbandes (UV) AS besuchten das Stellwerk West des Rangierbahnhofs Basel. Sie wurden dort fachkundig begleitet und konnten so einen guten, interessanten Einblick in die Arbeit der verschiedenen Berufsbereiche erhalten.

Die Kollegen der UV RPV und TS machten sich mit dem Bus auf den etwas längeren Weg zu den Kollegen in der Wagenreparaturwerkstatt. Hier haben nebst dem technischen Dienst auch das Rangierpersonal, die Bahnhofleitung und das RCP-Team von SBB Cargo ihre Räumlichkeiten. Auch ein Besuch bei den diensthabenden Kollegen im Stellwerk Ost

wurde nicht ausgelassen. Beim Besuch der Aussenposten wurde stets auch etwas «Werbematerial» hinterlegt und mit den angetroffenen Mitarbeitenden wurden ein paar Worte gewechselt.

Am Hot-Dog- und Getränkestand, direkt am Bahnhof Muttenz, kamen derweil auch immer wieder Mitarbeitende vorbei und nahmen die Möglichkeit der Verpflegung und des Austausches mit den Gewerkschaftskolleg:innen gerne wahr. Die Kollegen des LPV hatten die Idee, dem Lokomotivpersonal in den Führerständen der haltenden S-Bahnen mit ein paar lieben Worten und kleinen Geschenken den Arbeitstag zu versüssen. Diese Geste war überraschend, wurde aber sehr geschätzt und stets mit einem liebevollen «Danke» erwidert. Natürlich wurde die Mitgliederwerbung nicht vergessen. Zahlreiche Informationen zur Mitgliedschaft im SEV wurden abgegeben, verteilt und ausgesprochen. Schnellentschlossene gab es auch, diese erhielten natürlich auch noch ein kleines Präsent als Erinnerung an diesen Anlass.

Um 19.30 Uhr beendeten wir den SEV-Besuchstag. Etwas müde, aber doch sehr zufrieden mit dessen Verlauf und natürlich auch froh über das trockene Wetter, das so lange angehalten hatte. Ein Schlussfazit des Anlasses würde passend heissen: «Gemeinsam sind wir stark!» Meinerseits noch ein grosses Danke an die Kolleginnen und Kollegen der Unterverbände AS, TS, Bau, LPV, LPV BLS und RPV für die tatkräftige Unterstützung in allen Bereichen der Mithilfe.



## IMPRESSUM

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

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

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

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

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

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

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

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

**Produktion:** CH Regionalmedien AG

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

**Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 10. Oktober 2025.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 30. September 2025, 12 Uhr.**

**Inserateschluss: 29. September 2025, 12 Uhr.**

Folge uns auf Instagram

[www.instagram.com/gewerkschaft\\_sev](https://www.instagram.com/gewerkschaft_sev)



## PV OLTEN UND UMGEBUNG

## Durch den Regen nach Einsiedeln



PETER MOOR

**Peter Moor.** Der Wetterbericht hielt, was er versprochen hatte... Nach den vielen heissen, sonnigen Tagen war Regen in allen Variationen ständiger Begleiter auf der Sektionsreise des PV Olten und Umgebung. Gut 40 Mitglieder liessen sich davon nicht abhalten und bestiegen in Olten den Aare-Linth-Express, der sie ohne Umsteigen nach Wädenswil brachte. Direkt am Bahnhof war im Café Hug Platz reserviert, und Reiseleiter Fritz Suter kümmerte sich persönlich darum, dass jede und jeder zu seinem Gipfeli kam.

Weiter ging es mit der SOB nach Einsiedeln. Nach einem kurzen Fussmarsch durchs Dorf erreichte die gut gelaunte Gruppe das Restaurant Klostergarten, wo ihr ein Drei-

Gang-Menü aufgetischt wurde. Präsident Heinz Bolliger begrüsst zwischen Hauptgang und Dessert die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit launigen Worten und erinnerte sie an die weiteren Anlässe in diesem Jahr: die Herbstversammlung vom 25. September in Solothurn und die Weihnachtsfeier vom 18. Dezember in Olten.

Nach dem Essen bestand die Möglichkeit, das Kloster mit der Schwarzen Madonna zu besuchen oder auch einfach durchs Dorf zu schlendern – oder angesichts des Wetters im Restaurant noch eine Zusatzrunde zu bestellen! Zurück ging es zum Bahnhof, und der Rückweg über Arth-Goldau und Luzern machte die Rundreise komplett.

## PV BIEL

## Ausflug zur Maison Cailler in Broc



ZVG

**Robert Drewes.** Nachdem die Bieler um 7.44 Uhr den Zug Richtung Bern benutzten, trafen sich die restlichen Mitglieder an der Kante Q zur Weiterfahrt nach Freiburg im doppelstöckigen Bahnersatzbus. Die nun 24 Mitreisenden genossen die Aussicht aus einer anderen Perspektive. Anschliessend erreichten wir mit dem Zug das anvisierte Ziel «Broc-Chocolaterie». Zur Begrüssung



im Restaurant der Maison Cailler servierten Tinu und Francis die bestellten Kaffees oder heisse Schokoladen mit Gipfeli.

Zur Führung durch die Produktionsanlagen und für die Erklärungen zur Geschichte der Firma erhielten wir ein Audiogerät, über das wir viele Informationen über die Cailler-Schokolade erhielten. Am Ende des Rundgangs konnten wir die verschiedenen Schokoladensorten verkosten. Nach einem kurzen Marsch, bzw. der Fahrt mit dem Zug nach Broc-Village, erreichten wir das Hôtel de Ville, wo uns ein reichhaltiger Apéro erwartete. Nach der Rösti Fribourgeoise und einer Meringue mit Greyzer Doppelrahm war es nach der Schokolade und dem Apéro fast zu viel des Guten. Aber wir schafften es trotzdem. Nach dem Kaffee und angeregten Gesprächen bestiegen wir den Zug um 15.05 Uhr Richtung Heimat. Auf der Fahrt über Freiburg-Ins-Täuffelen begleitete uns Regen bis nach Biel.

Herzlichen Dank an Martin Demisch und Francis Wessner für die perfekte Organisation. Auf Wiedersehen an der nächsten Monatsversammlung vom 19. September, bzw. an der Herbstwanderung vom 9. Oktober. Siehe auch Webseite:

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

## UNTERVERBAND PV, ZENTRALVORSTAND

## Mitgliederschwund: Der Zentralvorstand prüft weitere Sparmassnahmen

**Alex Bringolf.** Der Zentralvorstand (ZV) PV traf sich nach der Sommerpause zur ersten Sitzung in Zürich. Im Juli fand der Ausflug des ZV mit den Sektionspräsidenten statt, welcher dieses Jahr nach Fribourg führte.

Zentralkassier Daniel Pasche hat mit der Planung des Budgets 2026 begonnen. Der PV nähert sich leider einer magischen Grenze von weniger als 10 000 Mitgliedern. Der ZV wird nicht darum herumkommen, weitere Sparmassnahmen zu prüfen. Zentralpräsident (ZP) Roland Schwager schlägt deshalb vor, die Delegiertenversammlungen (DVs) im Herbst nur noch alle zwei Jahre zweitägig zu planen. Die bisherigen zusätzlichen Weiterbildungstage sind dabei in die DVs zu integrieren. Da es vielfach im Herbst keine grossen Traktanden mit langen Diskussionen gibt, sollte dies möglich sein. Nicht betroffen davon sind die DVs im Frühjahr.

Bereits hat der ZV die Jahresagenda 2026 geplant. So können sich alle Verantwortlichen ihre Termine für nächstes Jahr bereits vormerken. Der Kongress SEV findet künftig nur noch alle vier Jahre statt, das nächste Mal 2029. In den anderen Jahren gibt es neu eine Delegiertenversammlung SEV, für die der PV 19 Mandate hat. Vorstands- und GPK-Mitglieder des SEV nehmen von Amtes wegen teil. Da der PV mit René Läubli ein GPK-Mitglied SEV stellt, können alle anderen Sektionen je ein Mitglied nominieren und ZP Roland Schwager melden. Marc Derungs wird einen Verteilschlüssel mit Rotationen erstellen, wenn die Anzahl unserer Mandate ändert.

Für die DV vom 7. Oktober in Grolley nimmt Daniel Pasche die Anmeldungen entgegen. Gemäss Verteilschlüssel haben Sektionen mit weniger als 250 Mitgliedern nur ein Mandat zugut. Damit künftige Funktionäre gleichwohl die Möglichkeit haben, bereits Kontakte zu knüpfen, können diese Sektionen einen Gast anmelden und mitnehmen.

Das Sektionsinkasso von Mitgliedern bereitet einigen Sektionskassieren Mühe, da

leider nicht alle Mitglieder ihre Beiträge bezahlen und gemahnt werden müssen. In Absprache mit dem SEV sei das Inkasso der Beiträge auch über den SEV möglich, informierte der ZP.

Der AHV geht es heute gut, konnte in den Medien vernommen werden. Die Finanzierung der 13. AHV-Rente wird in dieser Session von der nationalrätlichen Kommission behandelt. Arbeitsgeberverbände und der Bundesrat bevorzugen eine Erhöhung der Mehrwertsteuer, damit sich an der Finanzierung auch Rentnerinnen und Rentner beteiligen müssen. Diese Erhöhung müsste allerdings vors Volk, und dort ist ein Ja nicht gesichert. Auch eine Erhöhung der Arbeitgeberbeiträge wird seitens der Gewerbeverbände und weiteren Organisationen bekämpft.

Seit April können die Krankenkassenprämien nicht mehr per Abzug von der PK-Rente bezahlt werden. Einige betroffene Mitglieder haben sich wegen finanziellen Problemen bei Roland Schwager gemeldet, da die Prämien nun vor dem Erhalt der Rente bezahlt werden müssen. Der ZP erkundigt sich bei der KK Atupri, ob Betroffene ihre Prämien künftig mit dem Erhalt ihrer Renten begleichen können. Sobald eine Antwort eingetroffen ist, wird der ZV informieren.

Anfang September fand über die weitere Zukunft der FSG eine ausserordentliche Versammlung statt. Marc Derungs informierte über die seriösen Vorbereitungen des FSG-Vorstandes und die vorgeschlagenen Varianten. Der ZV PV als Kollektivmitglied FSG stimmte für den Fortbestand der FSG, verbunden mit dem Verkauf der Liegenschaft in Samedan und der Reinvestition in die beiden Standorte Grindelwald und Bettmeralp.

Der ZV freut sich bereits auf die kommende Sitzung mit den Präsidien der Region Ost und einer Diskussion zum Thema «Stopp dem Mitgliederrückgang mit attraktiven Sektionen».

## PV BUCHS-CHUR

## Ausflug zur Kartause Ittingen

**Christian Niggli.** Am 20. August trafen sich über 50 Sektionsmitglieder zum jährlichen Ausflug. Dieses Jahr war die Kartause Ittingen unser Ziel. Mit Bahn und Postauto fuhren wir von Sargans über Wil und Frauenfeld nach Warth. Im Zug überraschte der Vorstand die Mitglieder mit einem kleinen Apéro, was die gute Stimmung noch zusätzlich steigerte. An dieser Stelle ein Dankeschön an die Helfer und an Gusti Mettler für die Organisation.

Nach einer problemlosen Anreise hatten wir noch etwas Zeit vor dem Mittagessen, um die Kartause mit ihren alten Gemäuern und Gärten zu besichtigen. Beim Mittagessen erzählte der Präsident kurz den Werdegang der Kartause. Rund 700 Jahre lebten hier Mönche, zuerst 300 Jahre die Augustiner und ab 1461 bis zur Auflösung des Klosters im Jahre 1848 die Kartäuser. Danach war die Kartause Ittingen bis 1977 in Privatbesitz. Seit 1983 gehört die gesamte Anlage einer Stiftung, welche die Gebäude nach einer umfassenden Renovation, als Kultur und Seminarzentrum



ZVG

betreibt. Nach dem feinen Dreigangmenü blieb nochmals genügend Zeit um durch die Gärten der Anlage zu spazieren. Über 1000 Rosenstöcke in einer tollen Gartenanlage, das Museum und die prächtige Rokokokirche galt es zu bestaunen.

Wir durften einmal mehr miteinander einen tollen und erlebnisreichen Ausflug erleben, mit viel Kameradschaft und guten Gesprächen. Der Vorstand sagt Danke und freut sich schon jetzt auf die Sektionsreise 2026.

## Sektionen

20. 9.

### Bau Nordwestschweiz

**22. Herbstversammlung.** Weitere Infos per E-Mail. Anmeldung sofort an nordwestschweiz@sev-bau.ch.

saline.ch/saline-schweizerhalle

9 Uhr, Saline Schweizerhalle, Pratteln

18. 10.

### RPV Winterthur-Schaffhausen

**Herbstversammlung.** Beginn um 13.30 bis ca. 16 Uhr. Apéro ab ca. 16 Uhr. Weitere Infos zu gegebener Zeit auf der Webseite. Änderungen bleiben vorbehalten. Anreise ab Bahnhof Schaffhausen: Buslinie 3 R Sommerwies, Buslinie 4 R Birch, Buslinie 7 R Neuhausen SBB. Ausstieg bei Haltestelle «Schützenhaus». Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen.

rpv-ws.ch

13.30 Uhr, Restaurant zum alten Schützenhaus, Schaffhausen

31. 10.

### VPT RhB

**Herbstversammlung.** Der Vorstand lädt euch zur Herbstversammlung ein. Gerne informieren wir euch über aktuelle Themen. Anschliessend laden wir euch zu einem kleinen Imbiss ein. Wir freuen uns, euch an der Versammlung begrüßen zu dürfen. Anmeldung bis 28. Oktober bei Andi Brot, andreas.brot@bluewin.ch, 079 919 26 94.

17.45 Uhr, Confiserie Restaurant Gyger, Thusis

26. 11.

### ZPV RhB/ZPV Samedan

**Mitgliederevent ZPV RhB (ehemals Regionalversammlung ZPV RhB).** Um 9 Uhr Eintreffen der Mitglieder und Gäste, Beginn Versammlung um 9.45 Uhr. Weg Bahnhof S-chanf zur Loft99 zu Fuss etwa 20 Minuten. Eingeladen sind alle Mitglieder der ZPV-Sektionen Calanda und Samedan/Poschiavo sowie pensionierte Kolleginnen und Kollegen des Zugpersonals RhB (Mitglied im VPT). Anmeldungen erwünscht bis spätestens 22. November an Luzi,

Präsident ZPV Samedan/Poschiavo 079 644 57 09.

Ab 9 Uhr, Restaurant Loft 99, S-chanf

lichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

## Pensionierte

19. 9.

### PV Biel

**Mitgliederversammlung.** Unter 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, Restaurant Bahnhof, Brügg BE (ab Biel mit Bus Nr. 2 oder S-Bahn)

25. 9.

### PV Olten und Umgebung

**Herbstversammlung.** Nach der Eröffnung der Versammlung mit dem Männerchor, befassen wir uns mit aktuellen Themen aus dem SEV-PV und der Sektion. Nach der Pause berichtet die Co-Geschäftsstellenleiterin der Caritas Aargau, Fabienne Notter, mit dem Thema «Armut in der Schweiz» aus ihrem Arbeitsbereich. Zu diesem Anlass sind alle Mitglieder mit Partner:in herzlich eingeladen. Es braucht keine Anmeldung.

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

14.30 Uhr, Berufsbildungszentrum BBZ Solothurn, Kreuzacker 10, Haus D in der Aula, Solothurn

1. 10.

### PV Zürich

**Stamm.** Wir treffen uns zum monat-

1. 10.

### VPT BLS Gruppe Pensionierte

**Moorlandschaft Lauerzersee.** Bern ab 8.00 Uhr (Gleis 10, reservierter Wagen); Luzern ab 9.18 Uhr, Arth-Goldau an 9.38 Uhr. Startkaffee. Bus nach Buosingen Camping. Wanderung: Bernerhöhe–Goldseeli–Lauerz (Mittagsrast)–Schlössli–Goldseeli–Schutt–Goldau. Rückreise: Arth-Goldau ab 16.15 Uhr; Luzern ab 17.00 Uhr, Bern an 18.00 Uhr. Details siehe auch PDF-Link in der Onlineagenda.

8.00 Uhr ab Bahnhof Bern (Gleis 10)

2. 10.

### Pensioniertes Zug- und Lokpersonal Olten

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

14 Uhr, Guggu Bar, Olten

6. 10.

### Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

9. 10.

### PV Biel

**Herbstwanderung Belpmoos.** Biel ab 9.24 Uhr (Gleis 9) mit der S3 in Richtung Bern nach Kehrsatz. In Kehrsatz werden wir zu Kaffee und Gipfeli erwartet. Weiter geht's in einer einstündigen Wanderung. Mittagessen im Restaurant Jägerheim, Belp. Rückweg: Entweder mit Bus/Zug ab Flughafen Belp oder ca. 1½-stündige, leichte Wande-

lung nach Rubigen. Rückfahrt mit dem Zug nach Biel. Für den Fahrausweis bis Kehrsatz und ab Belp Flughafen oder Rubigen ist jede Person selber verantwortlich. Auf eine grosse Beteiligung freuen sich die Leiter Peter und Ruth Habegger. Anmeldung erwünscht bis spätestens 5. Oktober unter Angabe des Namens und der Mobile-Nummer an peschehabegger@gmx.ch oder 079 677 03 13 (Telefon oder WhatsApp).

sev-pv.ch/sektionen/biel-bienne

9 Uhr, Coop Pronto Bahnhof Biel (Ausgang Waserplatz), Biel

14. 10.

### PV Basel

**Herbstversammlung.** Wir laden dich zur kommenden Herbstversammlung ein. Wir freuen uns auf deine Teilnahme und auf einen anregenden Austausch. Anträge an die Versammlung bitte bis 22. September einreichen. Deine Anmeldung erwarten wir bis 10. Oktober an vizepraesident-pv-basel@sev-pv.ch, praesident.pv.basel@sev-pv.ch oder 079 252 02 53. *Der Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/basel/

14.30 Uhr, Pfarreizentrum L'Esprit, Laufenstrasse 44, Basel

16. 10.

### PV Freiburg

**Museumsbesuch.** Ausflug nach Freiburg mit einem Besuch des Biermuseums. Treffpunkt beim Eingang des Biermuseums (Passage du Cardinal 1, Bluefactory) spätestens um 9.45 Uhr oder im Bus Nr. 5 vom Bahnhof aus. Die individuelle Führung ist für 10 Uhr reserviert und dauert etwa 30 Minuten. Danach erwartet uns ein kleiner Apéro. Anschliessend begeben wir uns ins Bistro Les Menteurs zum Mittagessen (Tagesmenü). Fahrplan nach Freiburg: Estavayer ab 8.49 Uhr, Payerne 9.01 Uhr, Bulle 8.50 Uhr, Romont um 9.08 Uhr. In Freiburg, vom Bahnhof bis zur Haltestelle Arsenaux (Bus Nr. 5 um 9.36 Uhr). Eintritt ins Museum (CHF 8 pro Person), Essen und Getränke gehen zulasten der Teilnehmenden. Der Apéro

wird von der Sektion offeriert. Anmeldungen bis 13. Oktober an Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch oder 079 502 72 11 (SMS oder WhatsApp).

sev-pv.ch/sektionen/fribourg

16. 10.

### PV Glarus-Rapperswil

**Herbstversammlung.** «Ergänzungsleistung – was und wie?» Wir werden immer älter und irgendwann steht ein Umzug in ein Alters- oder Pflegeheim bevor. Die Kosten sind enorm, und die AHV- und PK-Rente reichen bei Weitem nicht. Und jetzt? Dieses Thema behandeln wir an der Herbstversammlung.

sev-pv.ch/sektionen/glarus-rapperswil

14.15 Uhr, Hotel Seehof, Schmerikon

17. 10.

### PV Buchs-Chur

**Herbstversammlung.** Gerne laden wir euch zur Herbstversammlung ein (Achtung: Datumsänderung gegenüber gedrucktem Jahresprogramm 2025). Herzlich willkommen sind auch die Partner:innen unserer Mitglieder. Wichtigste Themen: Referat von Herr Hofmänner, Pro Senectute Werdenberg, statutarische Traktanden gemäss unserem GR und Ehrung langjähriger SEV-Mitglieder. Traktandenliste siehe Webseite. Anträge bitte bis Ende September an den Vorstand/Präsidenten einreichen. Die Versammlung wird am Schluss mit einem feinen Zvierter abgerundet. Der Vorstand freut sich auf eine rege Beteiligung.

sev-pv.ch/sektionen/buchs-chur

14 Uhr, Restaurant Hotel Post, Sargans

31. 10.

### PV Basel

**Wandern übers Bruderholz.** Wir laden alle Mitglieder inkl. Partner:innen herzlich ein. Die leichte Wanderung führt über das Bruderholz. Der Zielort wird je nach Wetter am Wandertag festgelegt. Anmeldung bitte bis 25. Oktober bei Walter Merz, praesident.pv.basel@sev-pv.ch, 077 438 03 54 (Name, Vorname und Telefonnummer). Wanderleiter: Alfred Lüthi (Glöggli). Zu beachten: entsprechender Versicherungsschutz ist Sache der Teilnehmenden. *Für den Vorstand: Walti Merz*

sev-pv.ch/de/sektionen/basel

10.05 Uhr, Haltestelle Bus 47, Bedrettostrasse, Basel

# Agenda 11/25

## UNTERVERBAND ZPV

## 50 Jahre Zugpersonal-Fussballturnier



**Janine Truttmann.** Das Zugpersonal-Fussballturnier feierte am 21. August in Biel sein 50-jähriges Jubiläum. Das Bieler Team durfte auf dem Längfeld 14 Mannschaften, bestehend aus SBB- und RhB-

Sektionen, begrüßen. Die Spiele wurden unter dem Motto «Fairplay» abgehalten. Es war eine grosse Freude zu sehen, dass nicht nur die Spieler:innen Spass am Jubiläumsturnier hatten, sondern auch

die Fans, Betreuer:innen und Familien. Die Mannschaften wurden von ihren Anhänger:innen lautstark unterstützt. Daneben wurden viele gute Gespräche geführt und natürlich auch gefeiert. Der Final wurde zwischen dem ZP Genève und ZP Zürich gespielt. Die Westschweizer gewannen, folgedessen durften sie den Wanderpokal nach Genf mitnehmen. Auch die Spiele werden im nächsten Jahr im französischen Kanton stattfinden. Organisatoren in den darauffolgenden Jahren sind die Innerschweiz 2027 und Bern 2028. Die Daten der Veranstaltungen werden frühzeitig bekannt gegeben.

Das OK bedankt sich bei allen Sponsoren, Helfer:innen und Betreuer:innen für ihren grossartigen Einsatz.

## UNSERE VERSTORBENEN

**Andrist Kurt;** JG 1945; Spezialmonteur, Luzern, PV Luzern.

**Betschen Kurt;** JG 1934; Bahnhofsassistent, Luzern, PV Luzern.

**Bourloud Kurt;** JG 1936; Dienstchef, Jegenstorf, PV Bern.

**Brunner Edith-Sonja;** JG 1937; Witwe des Andres, Bern, PV Bern.

**Gertsch Hansrudolf;** JG 1938; Fahrdienstleiter, Wattenwil, VPT BLS.

**Kopp Hans;** JG 1937; Ressortleiter, Steffisburg, VPT BLS.

**Krnjajic Nikola;** JG 1965; Fachtechniker Fahrbahn L3, Eschlikon TG, SEV Externe Mitglieder.

**Martinelli Bartel;** JG 1939; Stellwerkbeamter, Fehraltorf, PV Buchs-Chur.

**Prandini Heinrich;** JG 1932; Schienentraktorführer, Wetzikon ZH, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Rappaz Michel;** JG 1934; Bürochef Betrieb, St-Maurice, PV Wallis.

**Schöb Karl;** JG 1932; Betriebsbeamter, Buchs SG, PV Buchs-Chur.

**Sommer Elisabeth;** JG 1945; Witwe des Ernst, Rapperswil, PV Aargau.

**Vögtlin Liliane;** JG 1932; Verwaltungsangestellte, Reinach BL, PV Basel.

**Willen Walter;** JG 1943; Frutigen, VPT BLS.

### Hinweis:

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

## JUST TRANSITION

## Gerechter Wandel für alle



Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

«Just Transition» bedeutet den Wandel einer Gesellschaft möglichst gerecht zu gestalten. Durabilitas ist ein Labor für eine nachhaltige Schweiz, das Organisationen aus verschiedenen Bereichen zusammenbringt, worunter auch Gewerkschaften wie den SEV. Gemeinsam diskutiert man, wie man den sozialen und ökologischen Wandel möglichst gerecht und breit abgestützt gestalten kann.

Im Kampf gegen den Klimawandel setzt die Politik oft auf technokratische Lösungen, um den Ausstoss von Treibhausgasen bis 2050 auf null zu senken. Bisher mit wenig Erfolg. In Frankreich hat die Gelbwesten-Bewegung 2018 klar gemacht, dass die Rechnung nicht aufgeht, wenn im Namen der Klimapolitik die Benzinpreise erhöht werden, während die Bevölkerung ausserhalb der grossen Zentren aufs Auto angewiesen ist. In der Schweiz hat das Volk im Juni 2021 das CO<sub>2</sub>-Gesetz abgelehnt, insbesondere weil es für die Landbevölkerung zu einschränkend und die steuerliche Belastung zu hoch erachtet wurden.

Diese Beispiele zeigen, dass ein Strukturwandel nicht gelingen kann, wenn der Gedanke von Just Transition nicht einbezogen wird, also soziale und gesellschaftliche Fragen ausser Acht bleiben. Dies schafft Ungerechtigkeiten und ist des-

halb aussichtslos. Das ist die Erkenntnis von Durabilitas, das sich als «unabhängigen Think- und Do-Tank für eine nachhaltige Schweiz» bezeichnet: «Bei genauer Betrachtung der Situation gibt es eine wesentliche Feststellung: Die soziale Gerechtigkeit wird nicht berücksichtigt.» Das Konzept von Just Transition hält fest, dass ein ökologischer Wandel ohne Rücksicht auf die Gerechtigkeit nicht gelingen wird. «Mit anderen Worten: Die Beseitigung von Ungerechtigkeiten bei der Umsetzung des Wandels ist eine Grundbedingung für ebendiesen Wandel.»

#### Anfänglich eine Idee der Gewerkschaften

Der Gedanke eines gerechten Strukturwandels ist eigentlich nicht neu. Er hat seinen Ursprung in den Kämpfen der US-amerikanischen Gewerkschaften in den 80er-Jahren, als sie sich für Unterstützungsfonds zugunsten der Arbeiterinnen und Arbeiter einsetzten, die ihre Arbeitsplätze aufgrund von ökologischen Entwicklungen in den Sektoren Öl, Chemie und Atomenergie verloren. Heute ist die Idee weit verbreitet und beispielsweise Teil des Pariser Umweltabkommens von 2015. Die Internationale Arbeitsorganisation erklärte Ende 2024 an der COP29 der UNO: «Die Politik des gerechten Wandels muss faire, menschenwürdige Arbeitsbedingungen in den Vordergrund stellen.»

Durabilitas hält fest, dass «die Unbestimmtheit oder gar das Fehlen von Fragen der sozialen Gerechtigkeit in der Schweizer Umweltpolitik erschreckend» ist. Während einfache und verletzli-

che Menschen verhältnismässig wenig zur Umweltzerstörung beitragen, sind sie der Verschmutzung und den Umweltschäden überdurchschnittlich ausgesetzt. Ein Artikel in «Le Temps» zeigt dies an einem Beispiel: Vernier – lange als Genfs «Abfalleimer», zwischen Fluglärm, Öltanks und verschmutzten Zonen – wird verglichen mit dem wohlhabenden Vandoeuvres am linken Seeufer, das solche Belastungen nicht kennt, dafür Parks und guten öffentlichen Verkehr hat. Deutlich wird: Umweltpolitik trifft diese Ortschaften völlig ungleich.

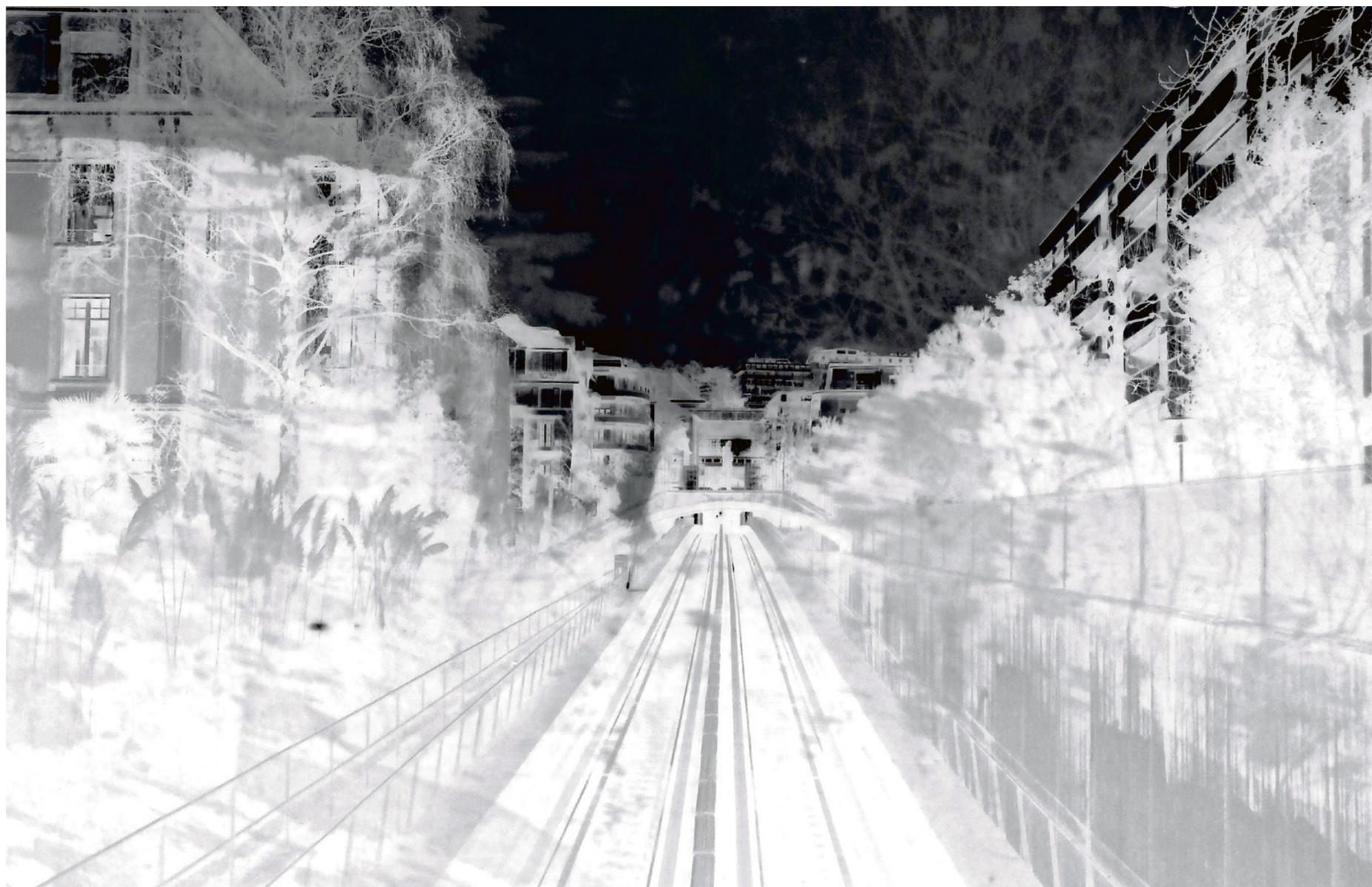
#### Nachhaltigkeit und soziale Gerechtigkeit

Nichtstun und der Verzicht auf einen Wandel haben negative Auswirkungen, die gut belegt sind. Doch auch eine Politik des Wandels birgt Risiken für zusätzliche soziale Ungerechtigkeiten. Durabilitas legt sein Augenmerk auf diese wenig beachteten Gefahren. Man muss einschätzen, welche Einflüsse die Umweltpolitik auf die einzelnen Personen und Gruppen hat. Man muss also die soziale Blindheit der Politik bekämpfen: «Es gibt keine nachhaltige Schweiz ohne soziale Gerechtigkeit.» Soziale Gerechtigkeit und Mitbestimmung müssen bei der Umweltpolitik im Mittelpunkt stehen. Davon ist man weit entfernt, wenn man eher auf «Sozialverträglichkeit» abzielt als auf den Abbau der ökologischen Ungleichheit. Durabilitas stellt fest: «Der sozio-ökologische Wandel kann nicht gegen und ohne die Menschen gemacht werden.»

#### Runde Tische

Dieses Jahr fanden in Lausanne und Bern zwei runde Tische statt, um diesen Ansatz in der Schweiz vorzustellen und mit verschiedenen Beteiligten der Zivilgesellschaft zu diskutieren: Nichtregierungsorganisationen, Gewerkschaften, öffentliche Verwaltungen, Forschung und andere. Der SEV nahm daran teil und betonte, dass der öffentliche Verkehr eines der Mittel gegen den Klimawandel ist. Er erläuterte, dass soziale Gerechtigkeit und Umweltschutz miteinander verbunden sind. Für die Attraktivität der Verkehrsberufe ist es zentral, dass sich die Gesundheit und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten verbessern.

Nach den beiden Phasen der Projektentwicklung und der Mobilisierung einer Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren beginnt nun eine dritte Phase. Diese soll soziale Gerechtigkeit, soziale Rechte und Mitwirkung in den Mittelpunkt der Umweltpolitik zu stellen. Es geht darum, zusammen mit den Betroffenen Methoden zur Risikobewertung zu entwickeln. So etwa zu den Auswirkungen von Hitzewellen oder zu Massnahmen für eine umweltfreundliche Mobilität. Wichtig ist, dass hier auch die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in diesem Bereich berücksichtigt werden. Am Anfang steht die gemeinsame Erhebung der Risiken zusammen mit den Beschäftigten – und ihren Vertretungen –, denen diese ausgesetzt sind. Damit der gerechte Wandel mehr als einfach nur Wandel ist.



## EINE IMAGINÄRE STADT

Anne Voeffrey

Ville imaginaire (Projekt in Vorbereitung) erkundet eine Stadt in ihrer symbolischen und traumhaften Dimension. «Manchmal fotografiere ich, manchmal ergreift mich das Bild. Hier ergriff mich die Vision der ehemaligen Ficelle, die inzwischen zur

M2 geworden ist, wie in einem Tagtraum. Ein technischer Einschnitt, in Symbiose mit wilden Gräsern. Die Schönheit schleicht sich überall ein und berührt», sagt Anne Voeffrey, die in Lausanne lebt und arbeitet. Sie ist seit fast dreissig Jahren Foto-

grafin, zunächst aus Leidenschaft, später beruflich. Selbstporträts, Porträts, Hexen, Frieden – sie erkundet künstlerische Wege und führt Foto-Workshops, in denen sie fotografische Techniken vermittelt: [www.annevoeffreyphoto.ch](http://www.annevoeffreyphoto.ch)

?

## QUIZ

Hast du  
genau  
gelesen?

## 1. Wie sagt man auf Englisch, wenn Tourismus zur Belastung wird?

- Full House Tourism
- Overtourism
- Holiday Breakdown

## 2. Wo fand die Kundgebung gegen Abbau bei SBB Cargo statt?

- Biasca
- Lugano
- Mendrisio

## 3. Seit wann haben die Übergriffe im ÖV markant zugenommen?

- seit 9/11 (11. September 2001)
- seit der Fussballeuropameisterschaft 2008
- seit der Covidpandemie

## 4. Welchen Beruf hat Kundenbegleiter Jeylan Beck gelernt?

- Bäcker-Konditor
- Detailhandelsfachmann
- Chemielaborant

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 30. September 2025** an:

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

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

**Lösung des Quiz aus Nr. 10/2025:**  
**b/a/c/a**

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Roland Benjamin Brachmann**, Rheinfelden, Mitglied Sektion AS Bern.

## AUF DEN SPUREN VON ...

# Jeylan Beck, Kundenbegleiter

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

**Ob im Pendlerzug durchs Rheintal, auf dem Abstellgleis oder im Nachtzug – Jeylan Beck sorgt dafür, dass alles rund läuft. Der junge Kundenbegleiter aus Buchs SG liebt seinen Beruf und kämpft als Gewerkschafter für gute Arbeitsbedingungen. Ein Porträt zwischen Schienenalltag und Nachtzugromantik.**

Die Sonne steht hell über der Rheintaler Berglandschaft, als Jeylan Beck in dunkelblauer Uniform dem Perron entlanggeht, um den ersten Zug während seiner Schicht abfahrtsfertig zu machen. Kurz zuvor hat er sich am Telefon mit seinem österreichischen Kollegen ausgetauscht, um die notwendigen Daten für den Nachtzug nach Graz und Zagreb zu erhalten, den er im Verlauf seiner Schicht in Zürich vorbereiten und begleiten wird. Der 21-jährige Kundenbegleiter arbeitet bei der SBB. Zwischen Buchs, Sargans, Chur und Zürich hält jeder Tag Überraschungen bereit – von verlorenen Handys über spontane Durchsagen bis hin zu Konflikten, die geschlichtet werden müssen.

## Eisenbahn im Blut

Die Leidenschaft für Züge liegt in der Familie. Sein Grossvater gründete in Schaan FL, wo Jeylan aufgewachsen ist, die fürstliche Eisenbahnromantikstiftung. Schon als Bub stand er mit grossen Augen neben den Schaffnern und durfte sogar selbst Billette kontrollieren. Später, in der Sekun-

darschule, war der Berufswunsch längst klar: Eisenbahn. Seine erste berufliche Station absolvierte Jeylan bei login, wo er die berufliche Grundbildung zum Detailhandelsfachmann EFZ absolvierte. 2022 folgte die Ausbildung zum Kundenbegleiter, die er 2023 abschloss. Seitdem arbeitet Jeylan auf den Schienen. «Ich wüsste nicht, was ich sonst tun sollte», sagt er. «Dass ich mein Hobby zum Beruf machen konnte, ist das Beste, was mir passieren konnte.» Um seine Leidenschaft zu teilen und sein Wissen weiterzugeben, engagiert er sich seit Sommer 2024 als Berufsbildner und begleitet Lernende.

## Zwischen Routine und Ausnahmezustand

Im Zug beobachtet Jeylan jede Bewegung. Mal hilft er beim Einsteigen, mal erklärt er Touristen die Strecke, mal sorgt er dafür, dass Gepäck nicht die Gänge blockiert. «Als Zugchef trage ich die Verantwortung für bis zu 800 Menschen», erzählt er. «Da müssen Vorschriften eingehalten werden.» Respektlosigkeiten und Aggressionen sind jedoch Alltag geworden. Erst kürzlich packte ihn ein Fahrgast am Arm, nachdem er diesen mehrfach aufgefordert hatte, die Musik leiser zu stellen. Jeylan blieb ruhig, rief die Transportpolizei. «Taten müssen Konsequenzen haben. Nur so gewinnen wir Sicherheit und Respekt zurück.»

Wie fordernd der Beruf sein kann, zeigte sich auch im vergangenen Jahr, als jeden Morgen bis zu 300 Flüchtlinge in Buchs SG aus den aus Österreich kommenden Zügen ausstiegen. Der Bahnhof war plötzlich ein Brennpunkt, die Züge verspäteten sich, die Stimmung war angespannt. «Es war

eine Krise», erinnert sich Jeylan, «aber die Zusammenarbeit mit Zoll und Behörden funktionierte.» Heute ist die Lage ruhiger.

## Gewerkschafter mit Herz

Bereits während seiner Lehrzeit trat Jeylan dem SEV bei. Seit Mai 2025 ist er Präsident der SEV-Sektion ZPV Rheintal-Chur und mit seinen 21 Jahren einer der jüngsten Funktionäre schweizweit. «Ich habe schnell gemerkt, wie wichtig die Gewerkschaft ist. Sie gibt uns eine Stimme – gerade in Zeiten, in denen sich vieles verändert», ist Jeylan überzeugt. Aktuell befasst er sich mit den BAR-Verhandlungen. Viele Kolleg:innen seien verunsichert oder vergrault. Deshalb hoffe man auf einen guten Kompromiss. Auch die Einführung neuer Nightjets oder heikle Situationen auf bestimmten Zugstrecken beschäftigen ihn.

## Ausgleich jenseits der Schiene

Privat sucht Jeylan den Ausgleich in der Natur, mit Freunden und seinem Lebenspartner, der für ihn ein wichtiger Ruhepol ist. «Die Schichtarbeit bringt Unregelmässigkeit mit sich. Da ist es umso wertvoller, jemanden an der Seite zu haben, der das versteht.» Gemeinsam reisen die beiden gerne, mal spontan, mal geplant – oft zu Freunden.

## Vorbereitungen im Abstellfeld

Szenenwechsel. Bevor der Nightjet von Zürich nach Graz und Zagreb fährt, führt Jeylans Weg nach Zürich-Altstetten. Auf dem weiten Abstellfeld stehen mehrere Garnituren nebeneinander. Was für den Kundenbegleiter Routine ist, wirkt

für Laien rätselhaft: Bremsen prüfen, Kupplungen kontrollieren, Wagenbedientafeln bedienen. Jeder Handgriff sitzt auf Antrieb – obwohl es sich zum Teil um in die Jahre gekommene Waggons handelt, die an alte James-Bond-Filme erinnern.

Nach und nach trifft die kroatische Crew ein. Man kennt sich, lacht, verbringt die Pause gemeinsam. Dann kommt der Lokführer, der den Zug in einem ersten Schritt in den Zürcher HB fährt, wo die österreichischen Kolleg:innen zu steigen und schliesslich die Fahrgäste, darunter viele junge Leute und auch ein Schosshund.

## Wächter der Nacht

Ein Pfiff und die Abfahrerlaubnis von Jeylan – für die Crew und den Lokführer das klare Signal: Jetzt geht es los! Der Nachtzug setzt sich um 20.40 Uhr in Bewegung. Die Stimmen werden leiser, die Lichter gedämpft. Jeylan streift durch die Abteile, kontrolliert Billette, prüft Türen, nickt Fahrgästen zu, die es sich bereits in den Schlafwagen gemütlich gemacht haben. Für einen Moment wirkt Jeylan wie ein Fährmann, der Menschen sicher durch die Nacht bringt.

Für ihn endet die Reise dort, wo sie am Mittag begonnen hat: in Buchs SG. Gerne wäre er noch weitergefahren, doch auch hier wartet noch Arbeit, bevor seine Schicht kurz vor Mitternacht endet: Jetzt gilt es den Zug für die Weiterreise nach Österreich vorzubereiten. Erst als der Nightjet aus dem Bahnhof rollt, gönnt sich Jeylan einen kurzen Moment. Er zückt sein Handy, fotografiert die roten Rücklichter, die im Dunkeln verschwinden – und lächelt. «Ein gutes Gefühl.»



EVA SCHMID

## SCHNEE VON GESTERN

Bertschy



BERTSCHY.CO