



SEV Nr.13

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



B100-TAGUNG

Resolution verabschiedet

► S. 5

EDITORIAL von Aroldo Cambi

Ein Fass ohne Boden

► S. 3

Wir haben bereits ausführlich vom zweifelhaften Wechsel der Vorsorgelösung der Schifffahrtsgesellschaft auf dem Luganersee (SNL) berichtet: Grobe bis peinliche Interessenskonflikte, fünffach überhöhte Vermögensverwaltungsgebühren sowie eine massive und dauerhafte Underperformance haben uns bewogen, bei der zuständigen Behörde in Zürich eine aufsichtsrechtliche Beschwerde einzureichen. Dieses aufwändige Verfahren dauert mehrere Monate und wird voraussichtlich Ende 2025, spätestens Anfang 2026 zu einem Ergebnis seitens der Aufsichtsbehörde führen. Unsere Feststellungen sind dermassen frappant und haarsträubend, dass wir uns eine Folgenlosigkeit kaum vorstellen können. Aber warten wir diesbezüglich ab, mit Geduld und Zuversicht.

Die SNL scheint diese Geduld und Zuversicht jedoch nicht zu haben. Unser zuständiger Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini und ich wurden kürzlich für eine Schlichtung eingeladen. Der angebotene Deal war in einfachen Worten ausgedrückt: «Zieht die bisherigen Vorwürfe zurück, und dafür verklagen wir euch nicht.» Es versteht sich von selbst, dass wir ein derartiges Angebot mit Vehemenz und Empörung abgelehnt haben. In der Zwischenzeit ist die SNL Subjekt von zahlreichen Interpellationen im Tessiner Parlament geworden. Nebst den zahlreichen Fragen zur Pensionskasse sind auch noch gewährte und abgeschriebene Kredite im Umfang von 391 712 Franken Gegenstand von Abklärungen. Der SNL-Präsident Agostino Ferrazzini verfügt innerhalb der SNL über die Einzelunter-

schrift und nimmt wie folgt Stellung dazu: «Auch der Urvorgänger im 1916 hatte die Einzelunterschrift, das ist bei uns Tradition.» Das ist kein Witz! Dann wird aktuell auch über die Gewährung von einer sechsstelligen Kreditsumme an eine Cateringgesellschaft befunden, deren Präsident Martino Pinelli ist, ein sehr enger Vertrauensmann von SNL-Präsident Agostino Ferrazzini, und Vizepräsidentin dieser Gesellschaft ist Ferrazzinis Frau Mirjam. Als wäre das nicht seltsam genug, lässt die Gastroline ihre Rechnung nicht einmal revidieren. Wir vom SEV haben diesen unsäglichen Modus Operandi der SNL schon anlässlich der Pensionskassenuntersuchung erlebt. Es kann nicht sein, dass die SNL sich leistet, riesige Kredite einfach abzuschreiben, und gleichzeitig drei verdiente Mitarbeitende entlässt.

Bildung

Warum ist gewerkschaftliche Bildung sehr wichtig? Ein Gespräch.

2

Charta

Wie entstand die Charta gegen Gewalt? Pioniere erzählen die Geschichte.

4

Kabinenpersonal

Luftfahrt quo vadis? Interview mit Kapers-Präsidentin Sandrine Nikolic-Fuss.

11

Kongressbeschlüsse in Kraft

Die Referendumsfrist für die am Kongress 2025 gefassten Beschlüsse ist am 11. Oktober 2025 ungenutzt abgelaufen. Die Beschlüsse zum Sozialbericht SEV 2022–2025, zu den Positionspapieren 2025–2029, zu den neuen Kongressanträgen und zur Revision der Statuten, des Geschäftsreglements SEV sowie des Reglements über die Teilorganisationen im SEV sind demnach in Kraft getreten.

Teufelsstein für SBB Cargo

Pro Alps (ehemals Alpen-Initiative) vergibt den diesjährigen Schmähpriis «Teufelsstein» an SBB Cargo. Der Negativpreis wird an Unternehmen verliehen, die mit ihrer Politik die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene behindern. Pro Alps begründet die Verleihung des Preises an SBB Cargo wie folgt: «Die Ankündigung von SBB Cargo, Betriebsstandorte zu streichen, sowie ihre seit mehreren Jahren verfolgte Politik gegen den Transfer sind absurd, widersprechen dem Willen der Bevölkerung und sind nicht nachhaltig.»

Entlastungspaket 2027

Die Verkehrs- und Fernmeldekommission des Ständerats (KVF-S) lehnt verschiedene Sparvorschläge des Bundesrates ab. Sie wehrt sich sowohl gegen die Kürzung der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) als auch gegen Abstriche bei der Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe. Die Finanzkommission des Nationalrats (FK-N) spricht sich hingegen knapp für Sparmassnahmen beim regionalen Personenverkehr aus. Ob das Parlament den Kommissionsentscheiden tatsächlich folgt, ist offen und wird in den kommenden Sessionen debattiert.

Neuer GAV bei FART im Tessin

Sie Sozialpartner der Verkehrsbetriebe Locarno (FART) haben sich auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag geeinigt, der in einigen Bereichen Verbesserungen bringt. Der GAV tritt am 1.1.2026 für fünf Jahre in Kraft.



Matthias Hartwich und Sibylle Lustenberger mit dem neuen Bildungsprogramm von Movendo und dem SEV.

BILDUNG

Unsere Interessen besser vertreten

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der aktuellen SEV-Zeitung liegt das Bildungsprogramm für 2026 bei. Das Programm beinhaltet sowohl Kurse vom gewerkschaftlichen Bildungsinstitut Movendo als auch das SEV-Kurs-Angebot. SEV-Präsident Matthias Hartwich und die SEV-Gleichstellungs- und Bildungsverantwortliche Sibylle Lustenberger haben sich zu einem Gespräch über gewerkschaftliche Bildung getroffen.

Matthias Hartwich: Soeben haben wir das neue Bildungsprogramm veröffentlicht. Das ist ein guter Moment, über Bildung und Gewerkschaft zu sprechen. Gibt es auch noch andere Gründe?

Sibylle Lustenberger: Ja, Movendo feiert nämlich nächstes Jahr das 25-jährige Jubiläum. Interessant ist, dass Movendo nicht das erste Bildungsinstitut der Schweizer Gewerkschaften war – das erste wurde bereits 1912 gegründet. Unsere gewerkschaftliche Bildungsarbeit hat also eine lange Tradition. Ziel ist es, Mitglieder in ihrer Arbeit und Interessenvertretung zu stärken. Das Movendo-Bildungsprogramm bietet Kurse, die auf das Arbeitsleben zugeschnitten sind: Gesundheit am Arbeitsplatz, Schlaf, Ernährung, Diskriminierung, aber auch die eigenen Rechte kennen und sich für andere einsetzen. Gleichzeitig geht es auch darum, die strukturellen und politischen Rahmenbedingungen zu verstehen, die das Arbeitsleben prägen. Damit nicht nur einzelne, sondern alle Kolleginnen und Kollegen profitieren.

Matthias Hartwich: Das klingt spannend. Bildungsarbeit bei Movendo ruht also auf drei Säulen, wenn ich das recht verstehe? Berufliche Qualifikation, persönliche Kompetenzen wie Rhetorik oder Versammlungsleitung, und rechtliche Themen wie

Arbeitszeitgesetz oder Kommissionen. Manche Angebote wirken für Aussenstehende vielleicht ungewöhnlich, aber sie haben immer konkrete Relevanz, oder?

Sibylle Lustenberger: Genau. Movendo-Kurse sind in erster Linie berufsübergreifend, also für alle Mitglieder relevant. Daneben gibt es SEV-spezifische Kurse, zum Beispiel Einführung ins Arbeitszeitgesetz, ein äusserst beliebter Kurs. Das ist besonders wichtig, damit unsere Mitglieder ihre Rechte am Arbeitsplatz kennen und vertreten können.

Matthias Hartwich: Das erste Bildungsinstitut der Gewerkschaften wurde also sieben Jahre vor dem SEV gegründet. Arbeitnehmer:innen-Bildung war also bereits vor der Gründung vieler Gewerkschaften ein zentraler Punkt. Nur wer die Welt und die Arbeitswelt versteht, kann fundierte Entscheidungen treffen und gemeinsam erfolgreich Interessen vertreten. Wir haben heute auch Kurse in unserem Gewerkschaftshaus an der Steinerstrasse 35. Ich würde unser Gewerkschaftshaus gern noch stärker als Lern- und Begegnungsort nutzen, auch kulturell. Wie siehst du das?

Sibylle Lustenberger: Das ist eine spannende Idee. Die können wir gerne weiterentwickeln. Ich kenne aus universitären Kontexten Lesegruppen, die gemeinsam Bücher lesen und besprechen. Solche Formate könnte man auch für uns prüfen. Wichtig ist aber, dass wir die Rahmenbedingungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer berücksichtigen, wie Anreise oder Schichtarbeit. Wir haben Kolleginnen, die von weit herkommen, oder Kollegen, die sich nicht so einfach für einen Kurs die Zeit freischaufeln können. Movendo hat vor einigen Jahren damit begonnen, Webinare anzubieten, also Kurse, die über das Internet besucht werden können. Zum Beispiel berichtet Pierre-Yves Maillard aus dem Bundeshaus. Digitale Angebote sind eine gute Ergänzung, besonders für Kolleginnen und Kollegen, die nicht vor Ort sein können.

Matthias Hartwich: Natürlich wollen wir das Haus beleben, aber auch elektronische Lernformen nutzen. Besonders spannend ist unsere neue E-Learning-Plattform. Das bedeutet, man muss nicht unbedingt nach Bern kommen, um einen Kurs zu besuchen, sondern kann auch nach persönlichen Bedürfnissen und Möglichkeiten die eigene Bildung vorantreiben

Sibylle Lustenberger: Im Moment arbeiten wir an einem Pilotprojekt für das Lokpersonal zur Vorbereitung auf die periodische Prüfung. Zusammen mit SBB-Ausbildnern bauen wir die Plattform so auf, dass Mitglieder eigenständig lernen, ihren Wissensstand prüfen und Kontaktmöglichkeiten nutzen zu können. Ist der Pilot erfolgreich, können wir das Format auch auf andere Berufsgruppen und Bereiche ausdehnen. Solche digitalen Formate ergänzen Präsenzkurse, ersetzen sie aber nicht. Der persönliche Austausch bleibt zentral.

Matthias Hartwich: Gewerkschaftsarbeit lebt vom Menschen, vom gemeinsamen Lernen und Austauschen – das kann kein Bildschirm ersetzen, nur ergänzen. Zum Abschluss: Gibt es noch etwas, das du unseren Mitgliedern ans Herz legen willst?

Sibylle Lustenberger: Jedes Mitglied darf einen Movendo-Kurs pro Jahr und beliebig viele SEV-Kurse gratis besuchen. Das ist im Mitgliederbeitrag enthalten. Unsere Mitglieder nutzen dieses Angebot intensiv. Die Nachfrage ist gross, das Programm sehr beliebt. Mir persönlich am Herzen liegen vor allem die Kurse, die auf Gewerkschaftsarbeit abzielen – etwa für Sektionsvorstände, wo Grundlagen vermittelt und praktische Übungen wie Rollenspiele angeboten werden.

Matthias Hartwich: Ich wünsche allen Mitgliedern viel Erfolg beim Lernen. Das ist die schärfste Waffe im Kampf um die Rechte der Arbeitnehmer:innen... Und meldet euch rechtzeitig an!

SIMON BURGUNDER antwortet

Bahnausbau finanziell sichern

Am 9. Oktober hat der Bundesrat den Bericht von Prof. Ulrich Weidmann der ETH Zürich veröffentlicht. Darin werden mögliche Szenarien für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 skizziert. Inwiefern betrifft dies den SEV?

Der Weidmann-Bericht zeigt deutlich: Es braucht mehr Geld für den Bahnausbau, um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse bewältigen zu können. Der SEV begrüsst, dass der Bundesrat das Uvek beauftragt, eine Ausbauvariante auszuarbeiten, die von zusätzlichen Mitteln ausgeht. Der Bahninfrastrukturfonds muss um 10 Mrd. Franken aufgestockt werden. Das ist nur möglich mit einer nachhaltigen Finanzierung. Deshalb fordert der SEV, dass auf die im Entlastungspaket 27 vorgesehenen Kürzungen beim BIF verzichtet wird. Zugleich soll der finanzielle Spielraum bei der LSVA vollständig ausgeschöpft werden: Wieso die Tarife nicht automatisch der Teuerung angepasst und ab 2029 auf Elektro-LKW ausgedehnt werden, wie es die Verkehrskommission des Nationalrats vorschlägt, ist unverständlich.

Für den SEV ist klar: Investitionen dürfen sich nicht nur auf Beton und Stahl beschränken. Es braucht ausreichend gut ausgebildetes Personal, um Infrastruktur und Bahnbetrieb sicher und zuverlässig zu gewährleisten – vom Lokpersonal über Zugbegleiter:innen und Cleaning bis hin zum Personal in Planung, Kundenservice, Sicherheit und Unterhalt. Fehlende Mittel gefährden nicht nur Arbeitsbedingungen, sondern auch Qualität und Sicherheit.

Aber ausgerechnet beim regionalen Personenverkehr will der Bundesrat sparen! Der SEV erachtet die vom Ständerat beschlossene moderate Erhöhung um 160 Mio. Franken als dringend nötig. Die Frage, wie viel Geld der RPV bis 2028 braucht, soll losgelöst vom Entlastungspaket entschieden werden. Die Argumentation der Finanzkommission des Nationalrats ist brandgefährlich. Wer den öffentlichen Verkehr stärken will, muss bereit sein, in Personal, Betrieb und Unterhalt zu investieren.

Simon Burgunder ist Koordinator Politik des SEV. Hast du Fragen an ihn oder an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.



Diese Entlassungen nahm das Schifffahrtsunternehmen vor, nachdem es den Gewerkschaften die ausserordentliche Kündigung des Gesamtarbeitsvertrags zugestellt hatte. «Diese drei Entlassungen sind nicht, wie SNL behauptet, eine Massnahme zur Umstrukturierung des Unternehmens, sondern gezielte gewerkschaftsfeindliche Entlassungen. Die drei entlassenen Kollegen standen der Gewerkschaft nahe und waren kritische Stimmen innerhalb des Unternehmens», sagt der zuständige Gewerkschaftssekretär des SEV, Angelo Stroppini. «Der erste Kollege war Mitglied der Personalkommission, der zweite war Kandidat für die Vertretung der Belegschaft im Stiftungsrat der Pensionskasse und der dritte hat die Gewerkschaft eingeschaltet, um seine legitimen Rechte in Fragen des Arbeitszeitgesetzes geltend zu machen. Es waren also drei unbequeme Mitarbeiter, die das Unternehmen loswerden wollte. Dass dies kurz nach der Kündigung des GAV passierte, ist kein Zufall. Es ist eine klare Strategie, um diejenigen vom Verhandlungstisch fern zu halten, die verschiedene besorgniserregende Missstände aufgedeckt hatten.» Die Missstände, die der SEV anprangert, sind:

- die wenig transparente Verwaltung der Pensionskasse;
- die Umgehung des Gesamtarbeitsvertrags des Lago Maggiore;
- Unregelmässigkeiten bei der Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes und der entsprechenden Verordnung.

Bei diesen heiklen Punkten hatten die Gewerkschaften Schwierigkeiten, Informationen zu erhalten und einen konstruktiven sozialpartnerschaftlichen Dialog mit der Geschäftsleitung aufzubauen.

Petition gegen Entlassungen und Missstände

Die Entlassungen sind ein direkter und bewusster Angriff auf die Gewerkschaftsfreiheit. Sie sind ein klares Zeichen für eine Einschüchterungspolitik. Für den SEV sind sie nicht hinnehmbar, erst recht nicht in einem Unternehmen, das öffentliche Gelder erhält. Deshalb wurde die Petition des SEV in der ganzen Schweiz von zahlreichen Kolleginnen und Kollegen solidarisch unterschrieben. Die Unterschriften sind ein Zeichen der Solidarität mit den drei entlassenen Arbeitnehmern und allen anderen Beschäftigten des Unternehmens, die einem skrupellosen Arbeitgeber ausgeliefert sind.

Die Unterzeichnenden der Petition fordern:

- die sofortige Rücknahme der Entlassungen;
- das dringende Eingreifen der politischen und institutionellen Behörden des Kantons und der Stadt;
- die Einstellung der öffentlichen Finanzierung für Unternehmen, die die Grundrechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit Füßen treten.

Für Angelo Stroppini ist klar: «Gleichgültigkeit ist keine Option. Die Unterzeichnenden haben reagiert, weil sie sich bewusst sind, dass das, was heute ihren Kollegen von der SNL passiert ist, in Zukunft auch sie treffen könnte. Es ist nicht hinnehmbar, dass diejenigen bestraft werden, die für ihre Rechte eintreten.»

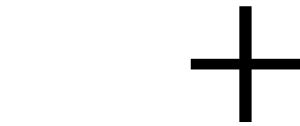
verhalten) protestiert der SEV gegen die Führung der SNL. Die Direktion der SNL hat im Tessin in den letzten Monaten mehrfach Schlagzeilen gemacht wegen Fehlern des Managements. Am 29. Juli 2025 hat sie drei Mitarbeiter entlassen, die sich zuvor gewerkschaftlich engagiert hatten.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der SEV hat der Direktion der Schifffahrtsgesellschaft auf dem Luganersee SNL ein Paket geschickt: Mit 1341 Unterschriften und stacheligen Kastanien (die Tessiner Version des «Kaktus» für Fehl-

PETITION SNL

Stachelige Kastanien gegen Entlassungen



Mit **6,08 Milliarden Personenkilometern** erreicht der **Schienenpersonenverkehr im dritten Quartal 2025** einen erneuten Höchststand seit der Einführung des Quartalsreportings Bahn im Jahr 2014. Das Reporting basiert auf Daten des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr (Litra) und des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV). Damit wurde erstmals die 6-Milliarden-Marke überschritten, teilen die beiden Organisationen mit. Im Vergleich zum Vorjahresquartal entspricht dies einem Zuwachs von 4,5%, und gegenüber dem zweiten Quartal 2025 um 1,6%. **Beim Schienengüterverkehr entspannt sich die Situation etwas:** Die 2,78 Milliarden Nettotonnenkilometer entsprechen einem Zuwachs von 1,5 Prozent im Vergleich zur Vorjahresperiode bzw. um 1% gegenüber dem zweiten Quartal 2025. Ob diese leichte Zunahme bereits auf eine Trendwende beim Rückgang der Schienengüterverkehrsleistung der vergangenen Jahre hinweist, wird sich im nächsten Quartal weisen. Die Trassenbestellungen stiegen dank dem starken Personenverkehr um 2,8% im Vergleich zur Vorjahresperiode bzw. um 1,7% gegenüber dem zweiten Quartal des laufenden Jahres.

Die schwierige Wirtschaftslage sowie zahlreiche Baustellen in Deutschland und die unsichere Situation in Italien setzen **SBB Cargo International** stark unter Druck, wie die ganze Branche des Schienengüterverkehrs. Rückläufige Verkehrsleistungen und finanzielle Einbussen treffen auch die Mitarbeitenden hart. Besonders im Lokpersonalbereich wie auch beim administrativen Personal sind Kündigungen leider nicht ausgeschlossen, was viele Beschäftigte in grosser Unsicherheit zurücklässt. Der gesamte Schienengüterverkehr leidet unter Verspätungen, Zugsausfällen und einer Rückverlagerung von Transporten auf die Strasse. Mitte November starteten die Lohnverhandlungen unter schwierigen Bedingungen – mit dem Ziel, trotz des wirtschaftlichen Drucks faire und tragfähige Lösungen für die Mitarbeitenden zu finden.

25 JAHRE CHARTA GEGEN GEWALT

Blick zurück mit den Pionieren der «Gatu»

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Am kommenden 25. November feiern wir 25 Jahre der ersten Charta für mehr Sicherheit im öffentlichen Verkehr und erneuern sie. Ein Rückblick auf die Anfänge im Jahr 2000.

Drei der Kollegen, die im Jahr 2000 die Charta gegen Gewalt initiiert haben, erzählen von den Anfängen und dem Kampf bis 2007, um Übergriffe gegen das Verkehrspersonal im Gesetz als Offizialdelikt zu verankern. Andere bekannte Mitglieder der «Groupe autonome des transports urbains» (Gatu), die inzwischen in den VPT integriert wurde, konnten nicht freinehmen oder sind bereits gestorben. Am Tisch sitzen Johan Pain, «geistiger Vater» der Charta von 2000 und langjähriger Präsident der Gatu, Ex-Präsident der VPT-Sektion TL und Buschauffeur in Lausanne von 1986 bis zur Pensionierung 2015, Gilbert D'Alessandro, ehemaliges Vorstandsmitglied der Gatu und ehemaliger Präsident der VPT-Sektion TPF urbain, aktuell Zentralpräsident VPT und Buschauffeur in Freiburg, sowie Pierre Dovat, Sekretär der Gatu, pensionierter Bus- und Tramfahrer in Genf, Vorstandsmitglied und Ex-Präsident der VPT-Sektion TPG-Exploitation.

Wie kam euch 2000 die Idee, eine Charta gegen Gewalt zu schaffen?

Johan Pain: In der Westschweiz gab es Probleme mit Gewalt, die wir in der Gatu direkt miterlebt haben. Wir hatten keinen Schutz.

Gilbert D'Alessandro: Sowohl Fahrpersonal als auch Kontrolleure hatten ein Gefühl von Unsicherheit. Als ich zur Gruppe stiess, kämpften wir sowohl gegen physische als auch gegen verbale Gewalt. Beides tut weh, wie auch gewisse Gesten. 1998 wurde ich bösartig angegriffen. Bei den TPF gab es überhaupt nichts. Das führte mich zur Gatu und weckte das Bedürfnis, an dieser Charta zu arbeiten.

JP: Wir haben uns mit Gewerkschaftern aus anderen europäischen Städten wie etwa Montpellier ausgetauscht und getroffen und dabei erfahren, dass sie über eine Charta verfügen. Wir haben die französischen Kollegen nach Lausanne eingeladen. Dort haben wir einen Runden Tisch organisiert mit dem Vorstand der Westschweizer Sektionen der Gatu, Vertretern der TL, der TPF urbain und der TPG sowie SEV-Ge-

werkschaftssekretär Francis Barbezat. Die Unternehmen fanden die Idee der Charta gut und sprachen sich für eine Zusammenarbeit aus.

Pierre Dovat: Wir vom Gatu-Vorstand haben mit der Hilfe von Francis Barbezat den Text verfasst. Er musste überzeugend sein!

Weshalb liegen die Anfänge der Charta weitgehend in der Romandie?

GD: Man muss verstehen, was die Gatu war. Es war ein Zusammenschluss von Leuten, die mit dem Unterverband VPT nicht zufrieden waren. Eine unabhängige Gruppe. Es waren fast alles – gegen 90 % – Leute der städtischen Busbetriebe in der Romandie. Hinzu kamen die STI im Berner Oberland sowie die Fart und TPL im Tessin. In der übrigen Schweiz hatte der SEV keine grossen städtischen Verkehrsbetriebe. Wir kontaktierten dann VPOD und Syndicom.

PD: Die Gatu war vor allem in der Romandie aktiv. Logischerweise waren dann die ersten Unternehmungen, die am 16. November 2000 unterzeichneten, aus der Westschweiz: TL, TPG, TPF, TN, VCMV und TRN.

JP: Bernmobil war die erste Deutschschweizer Unternehmung, die 2001 die Charta unterzeichnete. Aus historischen Gründen ist ihr Personal beim VPOD organisiert. Das gilt auch für die städtischen Verkehrsbetriebe in Zürich und Biel. Postauto hat 2002 unterzeichnet. Anschliessend die Schifffahrtsunternehmen.

Das Thema Gewalt betraf aber auch die Kolleginnen und Kollegen der SBB, oder?

JP: Ja, aber von den SBB-Unterverbänden hat uns nur der ZPV unterstützt, weil Kundenbegleiter:innen ebenfalls betroffen waren.

GD: Vor allem mit dem ZPV Lausanne hatten wir engen Kontakt. Deshalb hat die SBB die Charta 2002 unterzeichnet, zumindest der Lausanner Ableger der SBB.

JP: Im SEV kam alles schlecht an, was die Gatu einbrachte, und es gab gelegentlich sehr laute Diskussionen. Wir wurden als zu revolutionär und zu links erachtet. Wir wollten eine Basisgewerkschaft. Diese Charta, die an der Basis entstanden war, passte ihnen nicht wirklich.

PD: Dabei wollten wir einfach unsere Chauffeur-Kollegen schützen. Wir verlangten beispielsweise eine paritätische Arbeitsgruppe von Unternehmen und Gewerkschaft, um die Charta umzusetzen und um präventive Massnahmen und Unterstützung im Fall von Übergriffen zu



V.l.n.r.: Johan Pain, Gilbert D'Alessandro und Pierre Dovat, Initianten der Charta von 2000.

erhalten. Das führte zur Installation von Kameras in den Bussen.

JP: Ausser bei den TL. Das ist der einzige Waadtländer Busbetrieb ohne Überwachungskameras. Ich habe das im Gemeinderat von Lausanne kritisiert.

Jetzt gibt euch die Geschichte recht!

JP: Wir schreiben die Geschichte nicht neu. Aber tatsächlich ist es wichtig, dass die Ideen von der Basis kommen und die Gewerkschaft für deren Umsetzung sorgt. Das gilt sowohl bei der Sicherheit unserer Kolleg:innen als auch bei den Umfragen zu ihrer Gesundheit. Ich bin stolz zu sehen, dass diese beiden Anliegen beim SEV 2025 im Mittelpunkt stehen.

Hattet ihr 2000 schon den Gedanken, dass Gewalt gegen das Verkehrspersonal zu einem Offizialdelikt werden könnte?

GD: Ja, tatsächlich. Wir wollten uns am französischen Modell orientieren. Zur Erinnerung: Es waren Busfahrer, die die Charta verfasst haben! Wir hatten das im Auge, aber wussten nicht, wie wir es formulieren sollten. Aber das war der Gedanke hinter dem Abschnitt am Schluss der Charta, dass man die Gesetzgebung anpassen sollte, um unsere moralische und physische Integrität zu stärken.

JP: Hier spielte Erwin Jutzet eine wichtige Rolle. Er war Freiburger Nationalrat der SP und Vertrauensanwalt beim SEV. Er sah den Weg, wie unsere Idee ins Gesetz kommen konnte. Er reichte im Nationalrat eine Motion ein, die 2007 dazu führte, dass die Offizialdeliktregelung in den Artikel 59 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) aufgenommen wurde.

PD: Unsere Petition mit 10 000 Unterschriften gegen Gewalt im öffentlichen Verkehr, die wir im März 2006 eingereicht haben, hat der Motion Jutzet ebenfalls geholfen.

GD: 10 000 Unterschriften waren für eine kleine Gruppe wie uns eine enorme Zahl. In der Deutschschweiz haben Jürg Hurni, damals Zugchef im ZPV, und der damalige Vizepräsident des SEV, François Gatabin, eine wichtige Rolle beim SBB-Personal gespielt.

Und wie ist es zum Kleber in den Bussen gekommen?

GD: Der SEV-Kongress 2009 hat die Resolution «Safety first – die Sicherheit hat Vorrang» angenommen und damit erreicht, dass dieser

Artikel 59 besser bekannt gemacht werden soll. Im September 2010 haben der SEV und der VöV mit Unterstützung des BAV diesen prächtigen Kleber vorgestellt, der inzwischen in den öffentlichen Verkehrsmitteln die Reisenden informiert.

Er hält fest, dass Übergriffe gemäss dem Strafgesetz gegenüber dem Personal des öffentlichen Verkehrs von Amtes wegen verfolgt werden. Was ist eure erste Reaktion, wenn ihr die neue Charta von 2025 lest, die zurzeit zur Unterschrift zirkuliert?

JP: Sie ist farbig (lacht)! Ich finde es gut, dass genauer gesagt wird, was man unter Gewalt und Aggression versteht. Gegen Beschimpfungen und mündliche Angriffe zu kämpfen ist auch sehr wichtig. Wenn das Unternehmen einen verbalen Angriff nicht anzeigen wollte, sprang die Sektion ein und machte eine Anzeige bei der Strafbehörde. Auch Fahrgäste können Aggressionen als Zeugen anzeigen. Aber richtig ist natürlich, wenn Unternehmen dies systematisch machen, damit die Behörden die Strafverfolgung nach Art. 59 PBG aufnehmen können.

Wie beurteilt ihr die letzten 25 Jahre heute?

GD: Ich bin sehr stolz auf die Entwicklung, wie unsere Gewerkschaft die Sicherheit der Kolleginnen und Kollegen verteidigt. Der SEV muss sich daran erinnern, dass es Aktivisten waren, die sich für diese Charta eingesetzt haben!

JP: Auch ich bin sehr stolz, auch wenn die Gatu und ihre Rolle bei alldem inzwischen weitgehend vergessen ist. Mit diesem Interview geben wir ihr wieder etwas Glanz, das gefällt mir.

.....

Jubiläum «25 Jahre Charta gegen Gewalt»

Dienstag, 25. November 2025, 10 bis 15.15 Uhr, Unia Egghölzli, Bern

9.30 Uhr	Willkommenskaffee
10.00 Uhr	Eröffnungsrede
10.30 Uhr	Runder Tisch: Erfahrungsberichte von Betroffenen
11.25 Uhr	Präsentationen: Bewährte Praktiken im Fall eines Übergriffs
12.15 Uhr	Mittagessen
13.00 Uhr	Runder Tisch zu Art. 59 PBG: Sichtweisen von Justiz, Unternehmen und SEV.
14.30 Uhr	Unterzeichnung Charta 2025

STOPP GEWALT

Aggressionen (7) – auch im Tourismus: ein Mitglied erzählt

Eva Schmid. Urs arbeitet bei einer Bergbahn. Begonnen hat er als Zugbegleiter. Heute ist er Fahrdienstleiter und auch Vorstand auf der Bergstation. Er liebt den Kontakt mit den Gästen in der eindrucklichen Bergwelt. Doch die zunehmenden Aggressionen im Tourismus beschäftigen ihn. Zum

Glück war er bisher nie von körperlicher Gewalt betroffen. Verbale Angriffe hingegen erlebt er immer wieder. Läuft etwas nicht nach den Vorstellungen der Gäste, reagieren einige mit Beschimpfungen wie «unfähig» oder «Idiot». Solche «Ausrutscher», wie Urs sie nennt, kämen häufig von Schweizer

Gästen. Oft fehle das Verständnis, dass eine Fahrt ohne Reservation nicht immer möglich ist, weil die Bahn zur gewünschten Zeit schon ausgebucht ist.

Heikel kann es beim Einsteigen werden. Ist die Bahn eingefahren und die Absperrung für die wartenden Fahrgäste einmal geöffnet, drängen viele nach vorne. «Jeder ist sich selbst der Nächste», erzählt Urs. «Die Ellbogen werden ausgefahren, es wird gerannt – manchmal fällt sogar jemand oder wird weggeschubst.» Auch deshalb seien seine Kollegen und er bestrebt, die Absperrung so früh wie möglich zu öffnen. Neulich erlebte er, wie ein Gast direkt auf ihn zurannte. Hätte er nicht reagiert, wäre der Mann wohl in eine Familie hineingestürzt. Urs entschied sich, stehen zu bleiben und bremste den Gast mit seinem Körper ab. Nach einem kurzen Moment der Spannung akzeptierte der Mann die Situation und ging weiter. Auch

zwischen Gästen kann es zu aggressiven Szenen kommen. Während seiner Tätigkeit wurde Urs zwei- bis dreimal Zeuge von offenen Drohungen zwischen Fahrgästen – etwa mit Worten wie: «Ich haue dir eins in die Fresse.»

Trotzdem fühlt er sich gut abgesichert. Als Zugbegleiter fährt er im vordersten Bahnabteil mit; die Gäste steigen in den hinteren Abteilen ein. Auch ist der Funkkontakt stets gewährleistet und bei der Tal- sowie Bergstation sind immer mehrere Mitarbeitende anwesend. «So kann man sich im Team gegenseitig unterstützen», erklärt Urs.

Allerdings stellt Urs fest, dass der Ton in den letzten Jahren rauer geworden ist, was er auch an früheren Arbeitsstellen beobachtet hat. Viele Gäste seien gestresst, manche überfordert mit der Organisation ihres Ausflugs. «Es fehlt oft an Geduld und Rücksicht», sagt er. «Wir tun alles, damit die Gäste ein schönes Erlebnis haben

– aber dafür braucht es auf beiden Seiten Respekt.» Wenn Urs am Drehkreuz ruft «Slowly, do not run!», ist das längst mehr als eine Sicherheitsanweisung. Es ist eine Bitte um ein respektvolles Miteinander – und darum, den Tag in den Bergen gelassener zu geniessen.

.....

Fahrgäste verurteilt

Verbale Angriffe können zur Verurteilung führen: «La Liberté» berichtete am 16. Oktober, dass zwei besonders unanständige und rückfällige Fahrgäste zu unbedingten Strafen in Form von Tagessätzen verurteilt wurden, weil sie eine Busfahrerin und einen Busfahrer im Greyerzerland beleidigt hatten. 1800 Franken für «dreckige Schlampe» und «schlecht gef...» für den einen sowie 1400 Franken für den anderen, der ebenso unflätig war. ysa

GENUG IST GENUG

B100-Lokpersonal fordert Anerkennung

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Zu viele zusätzliche Aufgaben, schlechte Bezahlung und wenig Wertschätzung – diese Themen brennen den über 40 Teilnehmenden an der vierten B100-Tagung in Bern unter den Nägeln.

«Wenn man ständig durch die vielen Telefonate oder die Anwendungen auf dem Tablet abgelenkt ist, sieht man nicht, wenn der TFF indirekt aus dem Berner Raum aussteigt, dass sich ein Zug auf dem Nachbargleis nähert oder eine andere Gefahr droht», beschreibt Philippe Schibli, Mitglied des Zentralausschusses des Unterverbands BAU, eine typische Situation. Schibli ist selbst Triebfahrzeugführer (TFF) B100 und ist Betreuer für Mitarbeitende mit einer TFF-Funktion. Während die Lok stillsteht, hat der TFF unter anderem die Aufgabe, die Situation vor Ort im Bahnhof oder auf der Strecke zu überwachen und zu überblicken. «Falls ein Schnellzug kommt, warne ich meinen Kollegen, der zum Beispiel Wagen abhängt – damit er nicht überrascht und allenfalls erfasst wird.» Die zunehmende Nutzung von Apps und die damit einhergehende dauernde Ablenkung gefährde die Sicherheit, warnen die Triebfahrzeugführer von SBB Infrastruktur.

Fehlende Anerkennung trotz hoher Verantwortung

Die Schilderungen Schiblis decken sich mit den Erfahrungen vieler Kolleginnen und Kolle-

gen, die am 10. Oktober im Hotel Bern über die Situation in ihrem Berufsalltag diskutierten. In Arbeitsgruppen sammelte man die dringenden Anliegen. Im anschliessenden Plenum wurden die Teilnehmenden deutlich:

«Wir sind längst Sicherheitschefs mit Zusatzfunktionen – und nebenbei noch Lokführer», fasst ein Teilnehmer zusammen. Ein anderer ergänzt: «Die Ausbildung entspricht nicht mehr der Realität. Am Ende tragen wir aber die volle Verantwortung».

Viele Bauzugführer sind überzeugt, dass ihr gewissenhaftes Arbeiten bislang schwere Vorfälle verhindert hat. Dennoch fehlt es an Anerkennung – sowohl ideell als auch finanziell. «Ich habe mich nicht als Gleismonteur beworben, und wir sind auch keine Gleismonteure mit Zusatzaufgaben», betont ein Lokführer deutlich.

Die Stimmung im Saal macht klar: Die Belastung der B100 ist enorm. Trotz wachsender Verantwortung verdienen sie deutlich weniger als ihre als Fahrpersonal anerkannten Berufskollegen. Besonders frustrierend: Zugemietetes Personal privater Baufirmen erhält teils deutlich höhere Löhne – obwohl die SBB-Angestellten mehr Kompetenzen haben, mehr Zusatzaufgaben ausführen müssen und letztlich die Verantwortung tragen müssen. Die ungleichen Bedingungen verstärken den Unmut zusätzlich.

SBB spart – B100 bleiben auf der Strecke

«Bei SBB Cargo konnte mit Einführung der neuen Berufsbilder per 1. Januar 2023 nach aufwändigen Verhandlungsprozessen die Einrei-



Einstimmiges Ja zur Resolution für rasche, deutliche monetäre Verbesserungen für B100 bei Infra.

hung ins höhere Anforderungsniveau erreicht werden», hält Philipp Hadorn fest, der als SEV-Gewerkschaftssekretär u. a. für SBB Cargo zuständig ist. Während übrige «Fahrende» bei der SBB eine Tagespauschale erhalten, unterliegen die B100-Lokführer bei SBB Cargo dem ordentlichen Spesenregime. Die eingeforderte Gleichbehandlung aller Fahrenden wurde bisher seitens SBB Cargo und Konzern abgelehnt. Allerdings folgte der Zuruf, spezielle Situationen in den Regionen nochmals anzuschauen. So gelang ein bemerkenswerter Teilerfolg aufgrund des Engagements in der Romandie.

Darüber informierte SEV-Gewerkschaftssekretär Vincent Barraud: Nach Aktionen, einer Petition mit über 200 Unterschriften und einer offiziellen Anhörung gibt es einen ersten Erfolg: Übernehmen B100-Lokführer «B-Touren», wird die Tagespauschale gewährt. Doch das Grundproblem bleibt bestehen: Die B100 sind nach wie vor nicht als Fahrpersonal anerkannt. Philipp Hadorn fügt an: «Es zeigt sich, dass bei einem gemeinsamen Aufstehen und hartnäckigem Dranbleiben für berechnigte Anliegen auch Schritt für Schritt Erfolge erzielt werden können.»

«Die kommenden Jahre werden hart – aber wir geben nicht nach», betonte Patrick Kummer, Vizepräsident SEV und Leiter der Verhandlungsgemeinschaft, in seiner Ansprache. Die SBB spare an allen Ecken und Enden, um ihre Sparziele zu erreichen. Selbst kleinste Beiträge – «Tröpfchen auf den heissen Stein», wie Kummer es nennt – werden unter die Lupe genommen. Doch jede Kürzung trifft schliesslich

jene Kolleginnen und Kollegen, die täglich dafür arbeiten, dass die Bahn fährt.

Resolution verabschiedet, mehr Druck gefordert

Der SEV will diesen Sparkurs dort stoppen, wo er untragbar ist, und fordert spürbare finanzielle Verbesserungen. Die laufende Sparpolitik hat Auswirkungen auf die laufenden BAR-Verhandlungen und dürfte auch die aktuell bevorstehenden Verhandlungen zu den GAV-Verbesserungen erschweren. «Finanzielle Verbesserungen lassen sich schwierig durchsetzen, wenn der Konzern überall die Sparschraube weiter anzieht», so Kummer.

Am Ende der Tagung waren sich die Teilnehmenden einig: Es braucht mehr Druck. Michael Buletti, SEV-Gewerkschaftssekretär und verantwortlich für die Infrastruktur SBB, brachte es in einer Resolution auf den Punkt: «Die bisherigen Lösungen sind unzureichend. Die Mitarbeitenden tragen seit Jahren erhöhte Verantwortung, bringen umfassende Kompetenzen mit und übernehmen immer mehr Zusatzaufgaben – ohne angemessene finanzielle Anerkennung. Es ist höchste Zeit, diese Leistungen zeitnah angemessener und marktüblich zu entlohnen.»

Die Resolution fordert eine nachhaltige und deutliche monetäre Verbesserung für alle B100-Funktionen bei I-VU und Intervention sowie eine rasche Umsetzung der Massnahmen. Sie wurde einstimmig angenommen und wird der Leitung Infrastruktur SBB zeitnah übergeben werden.

SEV-DRUCK WIRKT

SBB muss für Pikett nachbezahlen

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Es brauchte einen langen Atem, Beharrlichkeit – und den SEV: Nun endlich hat die SBB eingelenkt. Im Bahntechnik Center (BTC) in Hägendorf werden die Pikettenschädigungen rückwirkend bis zum 1. Januar 2022 korrigiert. Jahrelang waren diese zu tief entrichtet worden.

Die Mitarbeitenden von Logistik und Produktion in Hägendorf leisteten regelmässig Pikettdienst «normal», das heisst mit Bereitschaft zum so-

fortigen Einsatz vor Ort, falls nötig. Doch vereinbart und entrichtet wurde ihnen bloss Pikettdienst «mittel» – eine tiefere Entschädigung, die für reine telefonische Bereitschaft ohne Eingreifen vor Ort gedacht ist.

Lange Untätigkeit der Verantwortlichen

Wie Korrespondenzen zwischen verschiedenen Mitarbeitenden und HR SBB belegen, blieben die Zuständigen lange Zeit untätig. Seit dem Jahr 2022 wiesen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bahntechnik Centers immer wieder darauf hin, dass ihre Piketteinsätze nach dem falschen, zu

tiefen Ansatz – «Pikettdienst mittel» – abgerechnet worden waren. Doch die Verantwortlichen ignorierten den Fehler und schoben das Problem auf die lange Bank.

Pikettstufen korrigiert und Differenzzahlungen angekündigt

Im Februar 2024 wurde endlich eine Überprüfung der Pikettregelungen «im Rahmen der neuen Organisationsstruktur BCB» angekündigt. Allerdings passierte anschliessend wieder lange nichts. Im Frühling 2025 wurden dann rückwirkend per 1. Januar 2025 die Pikettstufen korrekt angepasst. Zudem wurden die Mit-



Das Bahntechnik Center der SBB in Hägendorf.

arbeitenden darüber informiert, dass sie für die Zeit vom Dezember 2022 bis Dezember 2024 Anrecht auf Differenzzahlungen infolge der falschen Zuordnung der Pikettstufe haben.

Mitarbeitende und SEV setzen sich durch

Doch erst im Sommer 2025, nachdem betroffene Mitarbeitende an den SEV gelangt waren und dieser interveniert hatte, ging es vorwärts. Auf die Intervention des SEV hin wurde der Zeitraum für die Korrekturen um ein Jahr per Januar 2022 erweitert. Schliesslich erhielten die über fünfzig Betroffenen dann Ende August 2025

ein Schreiben mit den individuellen Gutschriften.

Mehrere hundert Stunden in Zeit und Geld geschuldet

Teilweise handelt es sich um mehrere hundert Stunden, die den betroffenen Mitarbeitenden Ende September 2025 in Zeit und Geld gutgeschrieben wurden. «Das sind namhafte Beträge, und wir gehen davon aus, dass die SBB insbesondere auch die ehemaligen Mitarbeitenden, die noch Differenzzahlungen zugute haben, proaktiv informiert und die Sache in Ordnung bringt», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti.

SBB FEUERWEHR – INTERVENTION

Ein Tag am Interventionsstandort Biasca

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Wenn ein Bahnwagen entgleist, ein Reh angefahren wird oder in einem Bahntunnel ein Feuer ausbricht, wer sorgt dann für Sicherheit und schnellstmögliche Wiederaufnahme des Bahnbetriebs? In diesen und anderen Fällen kommen die Lösch- und Rettungszüge der SBB zum Einsatz. Wir haben einen ihrer 15 Interventionsstandorte besucht, um uns deren Arbeitsweise erklären zu lassen.

Die «SBB Feuerwehr – Intervention» ist in vier Regionen mit insgesamt 15 Standorten unterteilt, an denen rund 350 Mitarbeitende beschäftigt sind, die einen Einsatz innerhalb von 30 bis 45 Minuten gewährleisten können. Sicherheit und Pünktlichkeit stehen im Mittelpunkt, denn durch die sichere und schnelle Bewältigung von Ereignissen vor Ort trägt SBB Intervention zur Sicherheit und Pünktlichkeit der Bahn bei. «Unsere Hauptaufgabe besteht darin, bei Störungen einzugreifen und die Wiederaufnahme des Be-

triebs zu ermöglichen», erklärt Paolo Tappa, Leiter des Interventionsstandorts Biasca. «Manchmal sind wir auch präventiv bei Grossveranstaltungen wie dem Rabadan in Bellinzona und Sportveranstaltungen im Einsatz.»

Die Einsatzbereitschaft wird durch den Dienst C gewährleistet, der bei jedem Ereignis innerhalb von fünf Minuten eingreifen muss. Handelt es sich um einen komplexen Einsatz, der eine strukturiertere Vorgehensweise erfordert, kommt der Dienst B zum Einsatz, der dann die Koordination und Leitung übernimmt. Ist das Problem noch grösser, wie beispielsweise bei der Entgleisung im Gotthard-Basistunnel vom 10. August 2023, dann gibt es zehn für den Dienst A ausgebildete Personen, die zusammen mit der Leitung auf strategischer Ebene die Wiederherstellung der Situation organisieren.

Einsätze, die nur die SBB betreffen, unterstehen dem Einsatzleiter Bahn. Sind weitere Ersthelferorganisationen involviert und gibt es einen Leiter für den Einsatz insgesamt, dann fällt der Lösch- und Rettungszug (LRZ) unter die Leitung der Feuerwehr.



Nadir, Feuerwehrangehöriger und Lokführer, im Führerstand des LRZ.



Paolo Tappa, Leiter des Interventionsstandorts Biasca.

Der Standort Biasca ist Teil des sogenannten «Einsatzkonzepts Süd» und ist mit seinen 39 Mitarbeitenden rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche einsatzbereit. Es ist der grösste Interventionsstandort.

Ein typischer Tag

Nadir ist Angehöriger der Feuerwehr und Lokführer in Doppelfunktion und seit diesem Jahr stellvertretender Gruppenleiter. Er schildert uns einen typischen Arbeitstag als Mitarbeiter des Interventionsstandorts Biasca: Seine Hauptaufgabe besteht darin, den LRZ zum Einsatzort zu bringen und dort die erforderlichen Aufgaben zu erfüllen. Er arbeitet jeweils 24 Stunden und hat dann 48 Stunden frei. Diese Schichtorganisation garantiert eine ständige Präsenz rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche: «Ich beginne meinen Arbeitstag um 7 Uhr morgens und habe ein zehnminütiges Briefing mit dem Team, um den Tag zu planen. Dann muss ich den Zug testen, um zu sehen, ob alles in Ordnung ist, und normalerweise fahre ich ein paar Stunden», erklärt Nadir, der als Lokführer B100 mindestens 100 Fahrstunden pro Jahr absolvieren muss.

Auch ausserhalb der Einsätze sitzt man im Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ) natürlich nicht untätig herum: «Wir machen Wartungsarbeiten oder nehmen an internen und externen Schulungen teil, aber wir müssen immer innert fünf Minuten einsatzbereit sein, am Tag und in der Nacht», sagt Nadir. «Das wird sozusagen zu unserem zweiten Zuhause.»

Während der 24-Stunden-Schicht arbeitet man natürlich nicht die ganze Zeit, sondern von 7 bis 12 Uhr und von 14 bis 18 Uhr (vorbehaltlich von Einsätzen), während man in der übrigen Zeit vor Ort anwesend sein muss, aber sonst tun kann, was man will. Am

Standort Biasca gibt es neben den Zimmern (eines für jede anwesende Person) einen Aufenthaltsraum mit Fernseher, eine Küche und einen Raum mit Fitnessgeräten.

Dieses 24/48-System gibt es derzeit nicht nur am Standort Biasca, sondern auch in Melide, Erstfeld, Olten und Zürich, während die anderen Standorte von Montag bis Freitag eine 24-Stunden-Präsenz gewährleisten und am Wochenende einen Bereitschaftsdienst haben. «In Biasca sind wir 20 Lokführer, die auch eine Feuerwehrausbildung haben. Wir müssen somit regelmässig Fortbildungskurse für beide Funktionen absolvieren, die teils von der SBB und teils von externen Anbietern organisiert werden.»

In den Jahren seiner Tätigkeit als Feuerwehrmann und Lokführer hat Nadir Einsätze verschiedener Art und Schwierigkeit erlebt: «Am meisten beeindruckt hat mich wohl ein Suizid am Heiligabend, als ich in Rotkreuz arbeitete, vor allem, weil er sich in der Weihnachtszeit ereignete. Der grösste Einsatz war wahrscheinlich jener beim Zugunglück im Gotthard-Basistunnel im Jahr 2023, als wir uns um die ganze Evakuierung des Zuges und des Materials bis zum Beginn der Reparaturen an der Infrastruktur kümmerten. Es gab viel zu organisieren und reorganisieren, ein grosses Kommen und Gehen von Menschen ... Die ersten zwei oder drei Monate waren sehr intensiv, auch weil wir daneben weiterhin unsere tägliche Arbeit leisten mussten», erzählt Nadir noch immer mit Leidenschaft.

Der Lösch- und Rettungszug

Schliesslich steigen wir in den LRZ 2008 bestehend aus zwei Rettungsfahrzeugen und einem Gerätefahrzeug, die alle drei autonom funktionieren, sowie dem Tanklöschwagen. Dieser verfügt über zwei Wasser- und

Schaumwerfer – wobei jener auf dem Kabinendach 2400 Liter pro Minute bis 70 Meter weit wirft dank 8 bar Druck, über einen 48 000-Liter-Tank sowie 1800 Liter Schaumextrakt.

«In jedem Rettungsfahrzeug haben wir 60 Plätze und können Erste Hilfe leisten», erklärt Nadir weiter. «Wir haben eine medizinische Grundausbildung dafür, aber in der Regel fährt bei einem Einsatz immer auch jemand vom Rettungsdienst mit.» Die Räume dieser Wagen verfügen über ein von der Aussenluft unabhängiges Belüftungssystem, sodass im Falle eines Brandes im Tunnel kein Rauch eindringen kann und man atmen kann.

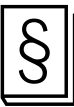
Nach den Rettungsfahrzeugen und dem Tanklöschwagen folgt der Hilfswagen, der bei Entgleisungen zum Einsatz kommt, und der Chemiewagen, der von der Feuerwehr Bellinzona betrieben wird, die für chemische Einsätze auf der gesamten Sopra-Ceneri-Bahnlinie, im Gotthard-Basistunnel (in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Uri) und im Ceneri-Basistunnel (in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Lugano) zuständig ist.

Statistik 2024

Im Jahr 2024 leistete SBB Intervention schweizweit 9718 Einsätze – etwa gleich viele wie 2023, wobei es mehr Einsätze wegen Entgleisungen, Kollisionen und Personenunfällen gab. Von den gesamten Einsätzen betrafen 565 blockierte Güterzüge, 1549 Personenzüge und 227 Dienst-/Lokzüge. 1491 Einsätze betrafen Personen, 148 Entgleisungen, 134 Gefahrgüter und 3682 Tiere. 241 erfolgten auf der Strasse, 402 bei Bränden, 1145 für Hilfeleistungen (Gegenstände im Gleisbereich, Hilfe, Naturereignisse, Dienstleistungen) und 104 bei Veranstaltungen.

LINK ZUM RECHT

Mobbing: Handeln statt schweigen!



Rechtsschutzteam SEV

Mobbing bedeutet, dass jemand am Arbeitsplatz über längere Zeit systematisch ausgegrenzt, schikaniert oder herabgewürdigt wird. Es geht also nicht um eine einmalige Auseinandersetzung, sondern um wiederholte Handlungen, die das Ziel oder die Wirkung haben, die betroffene Person zu verletzen oder aus dem Team zu drängen. Beispiele sind ständige Kritik ohne sachlichen Grund, das Zurückhalten wichtiger Informationen oder die soziale Isolation im Kollegium.

Rechtlich ist Mobbing ein Verstoß gegen die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers. Nach Obligationenrecht und Arbeitsgesetz muss er die Gesundheit und Würde seiner Mitarbeitenden schützen. Wird er über Mobbing informiert, ist er verpflichtet einzugreifen – sei es durch Gespräche, Mediation oder organisatorische Massnahmen. Tut er dies nicht, kann er haftbar werden.

Ein Fall aus der Praxis macht das deutlich: Karl (Name geändert) ist seit vielen Jahren bei

der SBB tätig und erhält mit einem Teamwechsel eine neue Vorgesetzte. Anfangs bringt sie Kritikpunkte sachlich vor, doch bald wird ihr Ton schärfer. In Teamsitzungen stellt sie Karl regelmässig vor allen anderen Mitarbeitenden bloss und stellt kleinere Fehler übertrieben dar. Wichtige Arbeitsinformationen erhält Karl oft verspätet, wodurch er Termine nicht einhalten kann. Manche Kolleg:innen beginnen, zu ihm auf Distanz zu gehen, weil sie nicht selbst ins Visier geraten wollen. Karl fühlt sich zunehmend verunsichert, schläft schlecht und zweifelt an seiner beruflichen Zukunft.

Erst als Karl beginnt, alle Vorfälle genau aufzuschreiben, und sich beim SEV sowie bei der Personalkommission meldet, kommt Bewegung in die Sache. Die Vorgesetzte wird in Gesprächen auf ihr Verhalten hingewiesen, und für Karl wird eine begleitete Mediation organisiert. Dadurch bessert sich die Situation spürbar.

Fazit: Mobbing ist kein persönliches Versagen, sondern ein Angriff auf die Persönlichkeit und ein klarer Verstoß gegen das Recht. Wer betroffen ist, sollte Vorfälle dokumentieren, die zuständigen Stellen informieren und sich Unterstützung holen. Niemand muss eine solche Belastung alleine tragen.

UNTERVERBAND ZPV

Zentralvorstand

Medienstelle ZPV. Zur 4. Zentralvorstands-sitzung ZPV trafen sich deren Mitglieder im Gasthof Hotel Linde in Stettlen. Die Trak-tandenliste beinhaltete verschiedene Punk-te, deren Behandlung intensiv zu werden ver-sprach. **Finanzielles:** Anlässlich der ausserordentlichen Sitzung vom 3. Septem-ber beschloss die Ferien- und Skihausgenos-senschaft FSG einstimmig den Verkauf ihrer Liegenschaft in Samedan per Ende 2028. **Aktuelle ZPV-Geschäfte: Gewalt in den Zügen / Gewalt gegen öV-Personal:** An-llässlich des Aktionstages «Gewalt gegen öV-Personal» vom 3. September fanden an diver-sen Standorten in der Schweiz Aktionen statt, mit welchen auf die grosse Problematik der Aggressionen gegen das öV-Personal auf-merksam gemacht wurde. In Interviews er-zählten Kolleginnen und Kollegen eindrück-lich davon, wie sie die Gewaltbereitschaft mancher Reisenden sowie beängstigende und verletzende Situationen bei ihrer täglichen Arbeit erleben. Erfreulich waren die grosse Medienpräsenz und die daraus resultieren-den Berichte. Nur fünf Tage danach wurde leider einer unserer Kollegen vom Zugperso-nal von einem Mann auf brutalste Art und Weise zusammengeschlagen und so schwer verletzt, dass er selbst nicht mehr in der Lage war, Hilfe anzufordern. Dies übernahm zum Glück ein anderer Reisender an seiner Stelle, und er konnte gerettet werden. Während die Verletzungen am Körper langsam verheilen, sind die psychischen Wunden noch weit en-fernt davon. Was für uns absolut nicht nach-vollziehbar ist: Wie kam es, dass der Zug nach lediglich acht Minuten kondukteurlos weiterfuhr, ohne dass jegliche Spuren gesi-chert werden konnten? Wir fordern von der SBB eine lückenlose Aufklärung des Her-gangs. **Kundenorientierter Abfahrts-prozess (KOA):** Aktuell finden auf dem IR 13 zwischen St. Gallen und Sargans Betriebs-erprobungen statt. Dabei werden Teamlei-ter:innen befähigt, um später Kundenbeglei-ter:innen bei ihren ersten Einsätzen mit dem neuen Abfahrtsprozess zu begleiten. In den betroffenen Depots im Osten und in Luzern finden verschiedene Marktstände zu diesem Thema statt, und die Mitarbeitenden erhal-ten den Auftrag, eine LMS-Sequenz zu ab-solvieren, welche sie befähigt, mit dem neuen Abfahrtsprozess auf die Strecke zu gehen. **Weiterentwicklung Chef:in Kundenbe-gleitung (CKB):** Nachdem die SBB nicht auf die Resolution vom ZPV eingegangen war, wurde am 12. September den CKB der SBB ein Brief per A-Post zugestellt. In Anbetracht der aktuellen Sparmassnahmen muss man das nicht verstehen, oder? Im Text gab es

zwei Falschaussagen, welche von uns mo-niert wurden (siehe Info auf www.zpv.ch unter ZPV-News). Aus vielen Diskussionen, verteilt über den ganzen Tag sowie aus diver-sen Wortmeldungen am Mitgliederevent auf dem Monte Tamaro waren die Unzufrieden-heit, der grosse Frust und das Gefühl fehlen-der Wertschätzung spürbar. Anlässlich der ersten Gespräche mit Teamleitern erhielten die Mitarbeitenden auf ihre Fragen sehr ge-gensätzliche Antworten. Dabei muss man leider feststellen, dass nach wie vor nicht klar ist, wie die Aufgaben und die Weiterbildung in Zukunft für die CKB aussehen sollen. Das nächste brisante Thema waren die **BAR-Ver-handlungen:** Massimo Brigatti, Ralph Kess-ler und René Zürcher stellten den aktuellen Stand der BAR-Verhandlungen vor. Die Fron-ten sind im Moment sehr verhärtet und es wird herausfordernd, zu einer Einigung zu gelangen. In emotionsgeladenen Diskussio-nen wurde die weitere Stossrichtung für den nächsten Verhandlungstermin am 15. Okto-ber ausgearbeitet. Doch weshalb diese vielen Emotionen? Was aus Sicht der SBB als Ange-bot tituliert wird, sehen wir als absolut inak-zeptable Forderungen an, zumal diese für uns ein reines Verlustgeschäft wären und die Be-zeichnung «Angebot» in keinster Weise ver-dienen. Wir sehen den kommenden Verhand-lungstagen mit grösster Spannung entgegen. Wer die aktuellen SEV-Infos – u. a. auch be-züglich BAR-Verhandlungen – direkt erfah-ren möchte, hat die Möglichkeit, den SEV-Newsletter direkt via SEV-Homepage zu abonnieren (wobei Mitglieder diesen schon erhalten, falls sie nicht im Beitritts- oder Da-tenschutzformular den Erhalt von Mails ab-gelehnt haben; Abonnieung auf sev-online.ch unter «Newsletter SEV-Zeitung abbonie-ren», direkter Link: sev-online.ch/de/news-letter-abonnieren – Anm. der Redaktion). Wie schön, dass es auch Positives zu berich-ten gibt. **Wahlen:** Ueli Eggenberger, Jugend-vertreter der Sektion ZPV Rheintal-Chur stellt sich als Jugendvertreter ZPV zur Ver-fügung. Der Zentralvorstand hat ihn einstim-mig ad interim gewählt und gratuliert ihm herzlich zu seiner Wahl. **Mitgliederevent ZPV:** Mit vielen schönen Erinnerungen den-ken wir an das ZPV-Treffen auf dem Monte Tamaro zurück. Mit knapp 80 Teilneh-mer:innen war der Anlass gut besucht und bereitete – nicht zuletzt auch dank des sonni-gen Wetters – allen viel Freude. Der ZPV dankt der organisierenden Sektion Ticino herzlich für ihr grosses Engagement. Nun se-hen wir mit Spannung dem Mitgliederevent ZPV RhB entgegen, welcher am 26. Novem-ber 2025 in S-Chanf stattfinden wird.

Zentralvorstand PV. Per 2022 wurde mit der Alliance SwissPass eine neue Konvention zu den Fahrvergünstigungen des Personals (FVP) ausgehandelt, die den Pensionierten weiterhin den Anspruch auf FVP gewährleistet. Wie im-mer in Verhandlungen, handelt es sich dabei um ein gegenseitiges Geben und Nehmen. Und in diesem Zusammenhang musste der SEV ak-zeptieren, dass ab Januar 2026 der Rabatt auf den Tageskarten und den Tagesklassenwech-seln reduziert wird.

Weil wir in den öffentlichen Publikations-organen nur sehr reduziert über FVP berich-ten, verweisen wir auf die Webseite für Ange-stellte und Pensionierte der SBB, SBB Benefit, wo die neuen Preise aufgelistet sind.



<https://company.sbb.ch/content/internet/corporate/de/jobs-karriere/cug-mitarbeitende/pensionierte/angebote/fahrverguenstigungen.html>

Informationen sind auch bei der Service-stelle FVP der SBB erhältlich, 051 220 12 12, fvp@sbb.ch, und selbstverständlich erteilen auch die SEV-PV-Sektionen und der PV-Zent-ralvorstand Auskunft.

UNTERVERBAND PV

Neue Preise der Tages-karten und Tagesklassen-wechsel FVP

HELVETIA-VERSICHERUNG

Finanziell entspannt in die Pension

Helvetia. Ich brauche keine Pensionspla-nung – oder etwa doch?

Mit der Pensionierung fällt das gewohnte Einkommen weg. Mit Geld aus der AHV und allenfalls der Pensionskasse bleibt am Ende aber deutlich weniger im Portemonnaie. Wer den Gürtel nicht enger schnallen will, muss also rechtzeitig vorsorgen.

Lücken möglichst frühzeitig erkennen

Die Renten aus AHV und Pensionskasse ergeben zusammen oft nur rund 60 % des bis-herigen Lohns. Bei höheren Löhnen kann das auch mal deutlich weniger sein. Mit einer frühzeitigen Überprüfung der eigenen Vor-sorgesituation lassen sich Lücken rechtzeitig erkennen und bei Bedarf gezielt schliessen. Ein solcher Vorsorgecheck ist immer auch bei grösseren Veränderungen sinnvoll – etwa bei Stellenwechseln, Heirat, der Geburt der Kin-der oder beim Kauf der eigenen vier Wände.

Das eigene Budget ist wichtig bei einer Pensionsplanung

Nicht nur AHV- und Pensionskassenlei-stungen werden bei einer Pensionsplanung genau geprüft, sondern auch sämtliche wei-teren Vorsorgegelder, Ersparnisse und Ver-mögenswerte. Auch die aktuelle und die künftige Wohnsituation spielen eine Rolle. Letztlich bestimmt aber immer das aktuelle eigene Budget, in welchem Umfang die fest-gestellten Lücken geschlossen werden kön-nen. Übrigens, 50 Jahre ist ein gutes Alter für eine individuelle Pensionsplanung.

Vorhandenes Wohneigentum nicht vergessen

Die aktuelle Wohnraumstudie 2025 von Helvetia stellt fest, dass rund ein Drittel aller

Eigenheimbesitzenden Vorsorgegelder für den Kauf eingesetzt hat – Details unter helvetia.ch/wohnraumstudie. Das kann zu Lücken in der Altersvorsorge führen. Oft hat das auch Auswirkungen auf die Tragbarkeit der Hypothek im Alter. Auch das sollte man genau prüfen.

Professionelle Beratung ist wichtig

Eine Pensionsplanung ist komplex und aufwändig. Sie verschafft jedoch den ent-scheidenden Überblick und zeigt sinnvolle Wege auf, um sich finanziell bestmöglich auf die eigene Pensionierung vorzubereiten. Arlind Amidi, Versicherungs- und Vorsorge-berater der Generalagentur St. Gallen, und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam unterstützen Sie gerne dabei und finden mit Ihnen gemeinsam die passende Lösung. Weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.



Arlind Amidi, Versicherungs- und Vorsorgeberater.



Ihre Schweizer Versicherung

UNTERVERBAND ZPV

Internationales Vierländer-treffen des Zugpersonals

Ralph Kessler. Vom 8. bis 10. Oktober 2025 trafen sich Zugbegleiter vom ZPV aus der Schweiz mit Arbeitskollegen und -kollegin-nen aus Luxemburg, Deutschland und Öster-reich. Gastgeber waren diesmal die Kollegen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) aus Deutschland, von denen wir sehr herzlich empfangen wurden. Schnell fand ein offener Austausch statt, und wiederum zeig-te sich, wie sehr sich – trotz geografischer Distanz – die Herausforderungen ähneln, denen wir in unserem Beruf ausgesetzt sind. Hauptthemen sind zum einen der Personal-mangel. Oftmals fehlen Leute auf dem Zug, wobei wir feststellen, dass beispielsweise in Deutschland die Vorschriften wesentlich schärfer sind (pro sechs Wagen ein Zugbe-gleiter) als in der Schweiz. Eine Herausforde-rung ist es zudem, diejenigen Personen, wel-che in ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs eintreten, auch halten zu können. Oftmals wird den Leuten bereits beim Ein-stellungsgespräch viel zu viel versprochen, das die Unternehmungen dann nicht einhal-ten können.

Leider lassen sich in letzter Zeit auch beim Thema «Schichtarbeit» nur sehr marginale Verbesserungen, wenn überhaupt, erzielen. Es wird zunehmend herausfordernder, Per-sonal für Schicht- und Tourenarbeit, insbe-sondere an Wochenenden, rekrutieren zu können. Oftmals fehlt es auch an Wertschät-zung der Unternehmungen gegenüber den-

jenigen Personen, welche Tag und Nacht, an 365 Tagen im Jahr, den Betrieb aufrechthal-ten.

Ein grosses Thema ist ebenfalls die Ge-walt gegen das Personal im öffentlichen Ver-kehr. Wir haben die Aktion des SEV vom 3. September 2025 den Kolleg:innen vorge-stellt und auch das Kampagnenmaterial ver-teilt. Der Vorfall im IR27 vom 8. September 2025 in Sursee LU hat alle Anwesenden scho-ckiert. Auch die Kolleginnen und Kollegen der anderen Länder waren sehr überrascht, wie die Unternehmung SBB mit diesem Fall umgegangen ist, und dass der Zug nach le-diglich acht Minuten einfach ohne Zugbeglei-ter weitergefahren ist. Interessant ist auch, wie die Präsenz der Polizei in den Bahnhöfen und Zügen in den einzelnen Ländern organi-siert und durchgeführt wird. Während unse-res Aufenthaltes in Nürnberg waren um den Bahnhof herum immer mindestens zwei Ein-satzfahrzeuge der Polizei inklusive Personal sichtbar präsent. Auch Luxemburger Delega-tion berichtete, dass wieder vermehrt Polizei an den Bahnhöfen und auf den Zügen präsent ist. Davon sind wir aktuell in der Schweiz lei-der noch sehr weit entfernt.

Umrahmt wurden diese besonderen Tage von der Besichtigung des Eisenbahnmuse-ums der DB in Nürnberg, der darunterliegen-den Bunkeranlage und kulinarischen Höhen-flügen aus der traditionellen nürnbergischen Küche.

UNTERVERBAND PV

Austritte bei der Pensionierung verhindern



Roland Schwager dankte Max Krieg (links) für die Arbeit als DV-Präsident.

Alex Bringolf. Bei herrlichem Sonnenschein trafen sich die Delegierten in Grolley zur 110. Delegiertenversammlung (DV) des Pensioniertenverbands SEV. Zentralkassier Daniel Pasche erläuterte das Budget 2026 mit dem Hinweis auf sinkende Mitgliederzahlen und damit weniger Einnahmen. Schwerpunkt bei der Mitglieder-

gewinnung ist für den PV die Verhinderung von Austritten bei den Pensionierungen. Der Rechtsschutz gilt auch, wenn es zum Beispiel Probleme bei der Altersvorsorge gibt. Mit Anlässen wie Wanderungen und Jass-tagen hält der PV auch die sozialen Kontakte aufrecht. Weitere Details des Budgets wie eine Indexierung der

Entschädigungen oder eine Erhöhung der Entschädigung für den Webmaster wurden diskutiert. Am Ende wurde das vorliegende Budget ohne Änderung einstimmig angenommen.

Mit dieser DV endete die Amtszeit von DV-Präsident Max Krieg. Als Nachfolger wurde einstimmig Kurt Egloff vom PV Zürich gewählt. Gratulation und danke Kurt. Der Kongress SEV findet künftig alle vier Jahre statt. In den Zwischenjahren findet neu eine DV SEV statt. Aktuell stellt der PV 19 Delegierte. Mit einem Verteilschlüssel der Mandate schlägt der ZV eine Regelung vor, damit die Sektionen rechtzeitig ihre Delegierten bestimmen können. Nach kurzer Diskussion wurde der Vorschlag des Zentralvorstands angenommen. Er wird als Anhang dem Geschäftsreglement des PV angehängt.

Die Implementierung des GA FVP in den SwissPass steht bevor. Infos für die Umsetzung sind nur vage vorhanden und werden mit Spannung bis Ende Oktober erwartet. Die neuen Preise der Tageskarten FVP ab 2026 sind auf der SBB-Homepage unter Pensionierte/Benefit aufgeschaltet. Zentralvorstand und Sektionen können unseren Mitgliedern bei der Umsetzung der Implementierung Hilfe anbieten. In der Pflicht stehen in erster Linie aber die FVP-Dienste der Unternehmungen und die heute noch bedienten Bahnhöfe. Wichtig: Die blauen GA FVP bleiben bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer gültig, also teilweise bis Dezember 2026.

Max Krieg stellte die Resolutionen «Digitale Kluft überwinden, ein Auf-

ruf für Generationengerechtigkeit», «Aufruf zum Bündnis Gesundheitspersonal» und «Gegen den Kaufkraftverlust der Renten» vor. Die Delegierten unterstützen diese Resolutionen einstimmig im Namen des PV.

Künstliche Intelligenz

Was ist KI und welche Auswirkungen hat sie auf uns Pensionierte? An einem einfachen Beispiel mit einem Bankomaten zeigte Jean-Christophe Schwaab, wie KI wirkt: Anhand des Wochentags «weiss» KI, wie viel Geld ein Bezüger abheben will, um seine Einkäufe zu tätigen, und schlägt bereits den Betrag vor. Anhand früherer Daten lernt KI und ergänzt aus ihrer Sicht «logisch». Ein Schachcomputer ist mit Regeln programmiert, sein menschlicher Gegner kennt die Regeln auch. Der Computer rechnet schneller verschiedene Schachzüge und mögliche Gegenzüge. KI analysiert eine Information, kann Probleme erkennen und Lösungen vorschlagen. Die Komplexität hat zugenommen.

«An der heutigen DV sind viele Pensionierte an einem Dienstag in einem Raum.» KI analysiert – Streik, Demo oder Kameradschaft pflegen. Je nach Informationen, die zur Verfügung stehen, zieht KI Schlüsse daraus. Sichtlich erfreut analysierte der Referent den erhaltenen Karton und zog seinen Schluss: «Öppis Guets!» Wir müssen aufpassen, es kommt die Gefahr auf uns zu, dass wir unsere eigene Intelligenz weniger nutzen und damit vielleicht die Kontrolle über unser Wissen verlieren. Die Eingaben wie soziale Kompetenzen oder Wirt-

tschaftlichkeit bestimmen die Antworten und allfällige Lösungen. Als ältere Generation sollten wir den gesunden Menschenverstand nicht der KI überlassen. Wie beim Schachcomputer muss die Politik Regeln vorgeben, damit Programmierende und Anwender:innen die gleichen Vorgaben haben. Tagtäglich werden wir in den Medien mit falschen Informationen versorgt, und Betrüger wollen mit KI an unser Geld.

Das digitale Zeitalter hat auch in der Frauenkommission Einzug gehalten, Thema ist der zukünftige Medienauftritt der Kommission, so die Information von Andrea-Ursula Leuzinger. An der Klausur der Frauenkommission im September fand ein Austausch mit SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli zum Thema Arbeitszeit statt, mit dem Fokus auf Schicht- und Teilzeitarbeit.

Der Schweizerische Seniorenrat (SSR) hofft, dass der Ständerat die beschlossenen Änderungen im AHV-Gesetz zur Verschlechterung bei den Witwenrenten umkehrt. Zudem beobachtet die Arbeitsgruppe Soziale Sicherheit die Entwicklung in Sachen Finanzierung der 13. AHV-Rente, informierte Max Krieg.

Am Ende der DV bedankte sich Zentralpräsident Roland Schwager bei Max Krieg für seine beiden Jahre als DV-Präsident. Max Krieg seinerseits bedankte sich beim ZP für die guten Vorbereitungen, bei den Delegierten für ihr aktives Mitmachen, bei den beiden Übersetzern sowie Daniel Pasche für die Organisation und schloss seine letzte DV als Präsident.

UNTERVERBAND VPT

Engagierte Diskussionen und klare Perspektiven im ZV VPT

Ueli Müller. Der VPT-Zentralvorstand (ZV) traf sich in Oberkirch zur Herbstsitzung. Unter der Leitung von Roger Maurer wurde an zwei Tagen über viele Themen beraten, die den Berufsalltag unserer Mitglieder betreffen.

Viel Rückenwind erhielt der Sensibilisierungstag «Gegen Gewalt im öV», der am 3. September erstmals stattfand: gute Resonanz in den Betrieben, punktuelle Optimierungsmöglichkeiten – aber klar ist auch: 2026 wird er wiederholt, idealerweise Ende September/Anfang Oktober. Zugleich lädt der VPT/SEV am 25. November 2025 zur Jubiläumstagung «25 Jahre Charta» mit hochkarätigen Gästen und zwei Podien (u. a. Art. 59 PBG). Am Schluss wird die neue Charta unterzeichnet.

Ein Schwerpunkt war die Lohnfortzahlung bei Krankheit/Unfall: Zulagen, die regelmässig anfallen, gehören zum Lohn und sind bei Unfall anteilig mitzubezahlen. Das ist die arbeitsrechtliche Position von Jean-Christophe Schwaab. Der ZV empfiehlt: GAV prüfen, Belege sammeln, Anspruch mit Durchschnittsberechnung geltend machen – bei Streit SEV einschalten. Der VPT bleibt an diesem Thema dran.

Der ZV hat vier Aktionen für 2026 beschlossen; die Details folgen im Jahresendbrief. Parallel haben zwei Arbeitsgruppen unter SEV-Vizepräsidentin Barbara Keller und SEV-Vizepräsident Pablo Guarino Leitlinien für die tägliche Werbepraxis erarbeitet:

- **Themen koppeln:** Aktionen an verständliche Themen wie Gewalt oder Gesundheit binden – so wird Gewerkschaftsarbeit greifbar;
- **Regelmässig werben:** Pro Sektion mindestens zwei Aktionen pro Jahr;
- **Sprechstunde in der Sektion:** Alle zwei Monate, Donnerstagmorgen, mit Gewerkschaftssekretär:in und einem Vorstandsmitglied;
- **Überall präsent sein:** Alle Standorte abdecken; bei Lücken zumindest ein Dankeschön/Goodie schicken;
- **Danke-Aktionen für alle:** Sankt-Nikolaus-Aktion («SEV bi de Lüt») – offen für Mitglieder und Nichtmitglieder; auch Grillabende als niederschwellige Treffpunkte;
- **Austausch fördern:** eine Plattform für Sektionen und aktive Werbende zum Teilen von Materialien und Erfahrungen;
- **Anreize setzen:** Werbende und Sektionen sollen für ihren Einsatz belohnt werden.

Kurz: Mehr Themen, mehr Nähe, mehr Rhythmus – und klare Anreize, die Lust auf Mitmachen machen.

Der ZV hat die Sitze für die DV des SEV festgelegt: 37 für den VPT, davon 16 fixe für den ZV. Die übrigen Sitze rotieren zwischen den Sektionen – mit Blick auf Branchen und Sprachregionen. Der ZV wollte zudem Gäste ohne Stimmrecht zulassen. Die SEV-Leitung hat dies abgelehnt. Schade – denn motivierte Mitglieder im Saal stärken den

Zusammenhalt und den Rückenwind im Alltag.

Aus den Branchen

In der Bus-Gesundheitsumfrage (Unisanté) ist ein Endsputz nötig – der VPT mobilisiert nochmals per E-Mail und vor Ort. In der Schifffahrt laufen im Tessin Verfahren rund um Pensionskasse/GAV; in Neuenburg ist die MS-Fribourg-Sanierung sistiert, Personalausfälle führten zu Ausfällen im Fahrplan. Die Pensionierten blicken auf einen gelungenen Rigi-Anlass mit 120 Teilnehmenden zurück. Für 2026 plant der VPT den Aufbau eines Kontaktnetzes, um die Pensionierten besser informieren zu können. Beim Lokpersonal finden die Moven-dokurse zur Vorbereitung auf die periodische Prüfung grossen Anklang. Der VPT prüft nun, das Angebot zu erweitern.

Der ZV lanciert zudem die Arbeiten für das 125-Jahre-Jubiläum im Jahr 2028. Geprüft werden Varianten zwischen einer grossen Zentrumsfeier und regionalen Formaten. Eine Arbeitsgruppe wurde eingesetzt, um eine spezielle Werbeaktion im Jubiläumsjahr zu planen.

Schliesslich unterstützt der ZV die Antwort an die Sektion Lac Léman zum Bundesratsbrief – klare Solidarität, klare Kommunikation. Auch die Debatte zum Eigenmietwert nahm Fahrt auf: Die Sorge um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bei tieferen Kantonseinnahmen war spürbar.

PV ZÜRICH

68 Mitglieder geehrt



Kurt Egloff. Präsident Kurt Egloff begrüusste am 2. Oktober unter den 100 Versammlungsteilnehmenden den Gastreferenten Roger Grab, Fachstelle Prävention der Stadtpolizei Zürich. Im weiteren die Vertreterinnen des PV Aargau, Marietta Frey und Lea Boner.

Roger Grabs interessantes Referat bezog sich auf die aktuellen Themen «Telefonbetrug» und «Enkel-trickbetrug» und deren Gefahren. Er informierte über einfache Sicherheitsregeln und einen Realitätscheck gegen Betrug. Sein Motto «Seid kritisch», die Alarmglocke sollte läuten bei unaufgeforderter Kontaktauf-

nahme von unbekannten Personen und Geldforderungen. Weitere Infos unter www.telefonbetrug.ch. Es fand eine rege Diskussion statt.

Ehrungen: 68 Mitglieder konnten für ihre langjährige Mitgliedschaft geehrt werden: 4 für 15 Jahre, 3 für 25 Jahre, 10 für 40 Jahre, 29 für 50 Jahre, 16 für 60 Jahre und 6 für 70 Jahre. Ausnahmsweise geehrt wurde unser Vorstandsmitglied Brigitta Wehrli für 60 Jahre Mitgliedschaft ihres verstorbenen Ehemannes im SEV. Dies mit grossem Applaus und einem mit Namen eingravierten Jubiläumssackmesser. Danke an alle für die Treue zum SEV.

PV LUZERN

Wanderung

René Wolf. 28 Wanderinnen und Wanderer versammelten sich am 21. Oktober um 7.45 Uhr zur Fahrt mit dem Zug nach Escholzmatz und dem Postauto nach Marbach Berg-

käserei. Im dortigen Café gab es den Startkaffee mit Gipfeli. Anschliessend wanderten wir bei trockenem Wetter nach Schangnau zum Hotel Restaurant Löwen. Hier stiessen noch vier Nichtwandernde zu uns. Bei einem guten Mittagessen und Dessert liessen wir es uns gutgehen. Am späteren Mittag ging es mit dem Postauto und Zug wieder zurück nach Luzern.

Der Organisatorin Margrith Richli danken wir bestens für die Organisation.

LESERBRIEF

Einseitige Solidarität



Leonhard Gafafer,
Sargans

Leserbrief zum Artikel «SEV-Mitglieder im Mittelmeer verhaftet» in der SEV-Zeitung Nr. 12/2025: Die erwähnten SEV-Mitglieder haben sich zusammen mit anderen Sympathisanten an der sog. Hilfsflotte für Gaza beteiligt, obwohl das EDA von einer Teilnahme abgeraten hat. Einer ihrer Beweggründe lautet: «Solidarität endet nicht an Grenzen» (Zitat aus dem Artikel). Wo war diese Solidarität mit Israel in den ersten Wochen nach dem 7. Oktober 2023, dem Überfall der Hamas auf Israel mit über 1000 Toten Israelis und über

200 Geiseln? Wo ist heute die Solidarität mit den noch lebenden israelischen Geiseln, welche immer noch im Gazastreifen gefangen gehalten werden? (Der Leserbrief erreichte uns noch vor der Befreiung der letzten lebenden Geiseln – Anmerkung der Redaktion.)

Nach drei Tagen in israelischer Haft konnten die zwei Schweizer wieder zurück in die Schweiz. In diesen drei Tagen empfanden sie die Haftbedingungen als (Zitat) «unmenschlich, demütigend und erniedrigend». Wie empfinden wohl die israelischen Geiseln, die nun seit über zwei Jahren gefangen gehalten werden, ihre Haftbedingungen? Wo bleibt hier die Solidarität?

LESERBRIEF

Öl ins antisemitische Feuer



Paul W., Zürich

Leserbrief zum Artikel «SEV-Mitglieder im Mittelmeer verhaftet» in der SEV-Zeitung Nr. 12/2025: Mit grosser Enttäuschung las ich den Artikel «Hilfsflotte für Gaza». Dass gewisse Leute, auch in der Gewerkschaftsbewegung, diese Desinformationen, Lügen und Terrorpropaganda der Hamas und ihrer Unterstützer – zu diesen gehören die zwei SEV-Kollegen – unterstützen, befremdet mich sehr. Ob diese Kollegen sich aus Naivität oder in voller Absicht vor den Karren voller Israelhass spannen lassen, weiss ich nicht. In beiden Fällen aber giesen sie Öl in das antisemitische Feuer. Ich würde die beiden und auch die SEV-Zeitung fragen: Wo bleibt eure Empathie, wenn Juden heute um ihr Leben fürchten müssen, in Europa, im Nahen Osten, in der Schweiz? Wo bleibt eure Solidarität, wenn Jüdinnen und Ju-

den zu Hunderten abgeschlachtet, entführt, vergewaltigt wurden, am 7. Oktober 2023? Wo bleiben eure Demos und Kundgebungen für christliche Dörfer in Nigeria, für die Drusen in Syrien, für Kurden, Jesiden, Uiguren, Rohingya, für iranische Oppositionelle, für queere Menschen, die in Gaza ermordet werden? Haben diese Völker die falschen Feinde, keine Israelis, dass sie für euch kein Thema sind? Hingegen marschiert ihr am 21. Juni 2025 in Bern unter palästinensischen, iranischen und jemenitischen Flaggen als Ausdruck der Solidarität mit diesen Terrorregimen. Es fehlte eigentlich nur noch die Isis-Flagge. Aber wahrscheinlich hätte auch die niemanden gestört, solange sie mit dem richtigen Sprechchor wedelte.

Diese Zeilen sind Ausdruck meiner tiefen Betroffenheit, gegen Heuchelei, gegen Hass und gegen das Schweigen dort, wo Solidarität versprochen wurde.

PV BIEL

Wanderung Belpmoos

Marianne Drewes. Die Wanderleiter Peter und Ruth Habegger konnten 19 Wander:innen im Ristorante Il Brunello in Kehrsatz zu Kaffee und Gipfeli begrüssen. Um ca. 11 Uhr begaben wir uns auf den Weg Richtung Belp. Die 1½-stündige Wanderung führte vorbei am Haus der Stiftung «Terra Vecchia» und durch die Ebene des Flugplatzes Belpmoos. Begleitet von landenden und startenden Flugzeugen erreichten wir das Ufer der Aare. Durch eine Allee von schönen und zum Teil farbigen Bäumen erreichten wir das Restaurant Jägerheim. Vier feine Menus standen zur Auswahl, und die Portionen waren gross.



Stellwerkmuseum Rubigen.

Nach dem Kaffee bestand die Möglichkeit, heimzureisen oder in 1½ Stunden nach Rubigen weiterzuwandern. Der Weg führte der Aare entlang durch den Wald bis kurz vor das Dorf Rubigen. Vorbei an der Mühle Hunziken über die Autobahn und nach einem kurzen, steilen Aufstieg erreichten wir den Bahnhof. Ohne Foto vom Stellwerkmuseum hätten die Interessierten Eisenbahner die Rückreise nicht antreten können! Die S-Bahn brachte uns via Bern zurück in die Heimat.

Besten Dank für die Organisation. Vergesst den Chlouser vom 5. Dezember im Restaurant Bahnhof in Brugg nicht.

UNTERVERBAND ZPV, NATIONALES TREFFEN

Gewerkschaft und Gemeinschaft in den Bergen



Roberto Mocchi, Präsident ZPV Ticino. Es war keine gewöhnliche Versammlung, die auf der Alpe Foppa am Monte Tamaro stattfand, wo frische Luft und atemberaubende Ausblicke den Rahmen für ein ebenso ungewöhnliches wie gelungenes Treffen bildeten.

An dem von der Tessiner Sektion des Unterverbands ZPV organisierten Anlass nahmen 78 Personen teil, die alle die neusten gewerkschaftlichen Informationen zu erfahren wünschten, sich aber auch darauf freuten, gemeinsam einen etwas anderen Tag zu erleben. Die Veranstaltung begann mit einem Aperitif, gefolgt von der Versammlung mit einer Reihe von Redebeiträgen zu aktuellen Themen: Sicherheit des fahrenden Personals, laufende BAR-Verhandlungen und Weiterentwicklung Chef:in Kundenbegleitung. Die Versammlung war nicht nur gut besucht, sondern auch sehr lebhaft, denn die Teilnehmenden wollten sich nicht auf das Zuhören beschränken, sondern auch selber konkrete Ideen und Vorschläge einbringen.

Nach dem eher technischen Teil gönnte sich die Gruppe ein geselliges Mittagessen. Am Nachmittag fotografierten einige Teilnehmende zuerst das Panorama und die vom Tessiner Architekten Mario Botta entworfene Kirche, während andere sogleich auf – von der Sektion offerierten – Fahrten mit der 400 Meter langen Zipline und auf der Rutschbahn Adrenalinkicks suchten und fanden. All diese einfachen Erlebnisse kombiniert mit Gesprächen, Lachen und Austausch stärkten das Gemeinschaftsgefühl, das durch die Hektik des Alltags oft arg auf die Probe gestellt wird.

Das Treffen in den Bergen hat gezeigt, dass die Gewerkschaft nicht nur aus Dokumenten und Verhandlungen besteht, sondern auch zwischenmenschliche Beziehungen fördern kann. Eine Erfahrung, welche die Teilnehmenden wiederholen möchten – ein Zeichen dafür, dass der Weg zu einer mitgliedernahen Gewerkschaft auch über Orte und Momente führt, die Engagement und Unbeschwertheit vereinen.

PV BUCHS-CHUR

Auf dem Thurweg



Ruth Crescente. Das Toggenburg zeigte sich am 30. September nicht von seiner besten Seite. Die 21 Wanderinnen und Wanderer wurden von einem leichten Regen bis zum Restaurant Sternen begleitet. Nach der Kaffeepause hellte sich der Himmel etwas auf und wir konnten den Weg der Thur nach bis Krummenau fast trocken starten. Beim Inseli «Helgoland» war dann Schluss mit dem Thurweg. Wegen umstürzenden Bäumen war der Weg gesperrt. Der Umweg führte via Johanneum der Hauptstrasse nach bis zur Bühlerbrücke. Wieder auf dem gut ausgebauten Wanderweg bewunderten die ortsunkundigen Teilnehmenden die schöne Gegend und den teilweise wilden Lauf des Flusses. Manche:r hat sich diesen Weg für eine Wanderung bei sonnigem Wetter vorgemerkt.

Pünktlich zur Mittagszeit erreichten wir unser Ziel Krummenau und liessen uns im Restaurant Bahnhof das feine Essen schmecken. Die Heimfahrt konnte frei gewählt werden, nach Sargans und Chur mit dem Zug via Wattwil–Uznach–Ziegelbrücke, nach Buchs und Grabs mit dem Postauto via Wildhaus. Es war eine schöne Wanderung und es gibt noch einige Etappen vom Thurweg, die wir ins Programm aufnehmen können.

Sektionen

1. 11. RPV Bern

Herbstinfo. Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen sowie die Pensionierten. Die Traktandenliste wird in den Aufenthaltslokalen ausgehängt. Der Vorstand hofft auf zahlreiches Erscheinen. Anmeldungen sofort an Frey Bernhard, 079 654 62 54, bernhard.frey@sbb.ch. 16 Uhr, Restaurant Bahnhof, Brügg BE

13. 11. VPT BLT

Bowlingplausch oder andere Aktivität. Weitere Infos zeitnah am Anschlagbrett. 18 Uhr, Basel (Lokalität noch unbestimmt)

15. 11. Bau Bern-Wallis

Herbstversammlung 2025. Gerne lädt euch der Vorstand zu der Herbstversammlung 2025 ein. Die Einladung mit den Traktanden wurde euch per E-Mail zugestellt. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen. *Der Sektionspräsident: Markus Neuhaus* 10.30 Uhr, Restaurant Bären, Lyss

15. 11. RPV Thurtal

Einladung zur Herbstversammlung. Beginn der Versammlung um 16.30 Uhr. Das anschliessende Abendessen wird von der Sektion offeriert. Der Vorstand freut sich, alle interessierten Mitglieder begrüssen zu dürfen. Anmeldung bitte bis 7. November 2025 an Bruno Schmid, 079 463 85 22 oder rpv-thurtal@stafag.ch. 16.30 Uhr, Gasthof Eisenbahn, Weinfelden

15. 11. RPV Zürich

Herbstversammlung. Alle Sektionsmitglieder sind zu diesem Nachmittag eingeladen. Gastredner ist SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. Er ist da zum Gedankenaustausch und spricht über Cargo. Auch gibt es News aus dem SEV und der Sektion. Nachtessen sowie Getränke werden aus der Sektionskasse offeriert. Anmeldung erforderlich (für die Küche) bei Kassierin Giuditta Purtschert, 076 477 21 95 oder giuditta.purtschert@gmail.com. Wir freuen uns auf euch sowie auch auf die Neumitglieder bei uns. 15.45 Uhr, Restaurant Hotel Sommerau, Dietikon

Pensionierte

3. 11. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

Höck. Wir treffen uns immer am ersten Montag im Monat. Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

5. 11. PV Luzern

PV-Jass. Wir treffen uns zum diesjährigen Herbst-PV-Jass. Anmeldung bis 1. November an René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch. sev-pv.ch/sektionen/luzern 10.30 Uhr, Restaurant Kegelsport-halle Allmend, Luzern

5. 11. PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm. sev-pv.ch/sektionen/zuerich 10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

6. 11. Pensioniertes Zug- und Lokpersonal Olten

Stammtisch. Gemütliches Beisammensein jeden 1. Donnerstag im Monat. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen. 14 Uhr, Güggü Bar, Olten

6. 11. PV Freiburg

Herbstversammlung. Alle Mitglieder mit Partner:in sind herzlich eingeladen. Versammlungsbeginn um 14.15 Uhr. Bitte bezieht die SEV-Agenda schon vorher ab 13.45 Uhr. Die Traktandenliste liegt auf den Tischen auf. Nach dem statutarischen Teil der Versammlung informiert Michel Mooser, Notar in Bulle und Professor an der Uni Freiburg über die Nachlassplanung. Nach dem Referat wird eine Käseplatte serviert. Anmeldung bitte bis 3. November, 12 Uhr, bei Sekretär Jean-Louis Scherz, jlscherz@bluewin.ch, 079 252 02 51 (SMS oder mündlich). Wir freuen uns, euch in Freiburg begrüssen zu dürfen. *Der Vorstand* sev-pv.ch/sektionen/fribourg 14.15 Uhr, Centre Le Phénix, Rue des Alpes 7, Freiburg

13. 11. PV Luzern

Schlusswanderung Castagnola-Gandria. Mittagessen im Ristorante Antico Gandria: Insalata mista und Risotto con zafferano e funghi porcini, CHF 25. Anmeldung bis 7. November bei René Wolf, 041 320 62 79, 079 336 59 77, rene.wolf@bluewin.ch. Bitte angeben ob Wanderer oder NW. sev-pv.ch/sektionen/luzern Luzern ab 8.18 Uhr, Gl. 7 (Wanderer) Luzern ab 9.39 Uhr, Gl. 2 (NW)

20. 11. Pensioniertes Zugpersonal Brugg

Wanderung und Metzgete. Wir treffen uns an der Bushaltestelle Brugg Zentrum und fahren um 14.05

Uhr mit dem Bus (Linie 376) nach Döttingen und weiter nach Leuggern. Von dort wandern wir gemütlich in einer Stunde zum Restaurant Waldheim in Hettenschwil. Beim gemütlichen Zusammensein geniessen wir eine feine Metzgete. Aus organisatorischen Gründen nehmen Sepp und Hansruedi die Anmeldungen bis 17. November entgegen.

26. 11. PV Bern

Jahresabschluss. In der Woche zwischen Zibelemärit und 1. Advent laden wir alle Mitglieder mit Partnerin oder Partner zu einem gemütlichen Jahresabschlusstreffen mit einem reichlichen Imbiss ein. Ausnahmsweise erwarten uns aktuelle gewerkschaftliche Informationen. Dieses Jahr geniessen wir zudem die musikalischen Darbietungen des Männerchors pensionierter Eisenbahner Winterthur-Schaffhausen. Anmeldungen sind erwünscht an Max Krieg, praesident.pv.bern@sev-pv.ch oder 031 381 24 55, 079 704 31 18. 13.30 Uhr, Restaurant Sternen (Tram Nr. 7 ab Bern HB bis «Bachmätteli»), Bern-Bümpliz

2. 12. PV Glarus-Rapperswil

Jahresschlussfeier 2025. Theater-nachmittag zum Jahresschluss. Beginn um 14 Uhr, Türöffnung 13.15 Uhr. sev-pv.ch/sektionen/glarus-rapperswil 14 Uhr, Katholisches Kirchgemeindezentrum, Jona

3. 12. PV Thurgau

Adventsfeier 2025. Der Vorstand lädt alle Mitglieder zu einer fröhlichen und besinnlichen Adventsfeier ein. Nach dem musikalischen und besinnlichen Teil offeriert die Sektion allen einen feinen Imbiss. Der Vorstand freut sich auf grosse Teilnahme. Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung unbedingt erforderlich bis spätestens 26. November an Paul Stettler, Reckholdernstrasse 29, 8590 Romanshorn, 079 505 14 71, paulstettler@gmx.ch. sev-pv.ch/sektionen/thurgau 14.15 Uhr, Brügglig – Gastronomie Usblick, Romanshorn

10. 12. PV Basel

Weihnachtsfeier. Der PV-Basel lädt dich, liebes Mitglied, in Begleitung deiner Partnerin oder deines Partners herzlich zur Weihnachtsfeier ein. Der Saal wird wie immer liebevoll festlich dekoriert. Traditionell werden wir mit verschiedenen Darbietungen unterhalten. Wir bitten um Anmeldung bis 4. Dezember an Peter Jakob, vizepraesident-pv-basel@sev-pv.ch, 079 252 02 53. Der Vorstand freut sich auf einen unvergesslichen Nachmittag und wünscht dir viel Vergnügen. sev-pv.ch/sektionen/basel 13.30 Uhr, Volkshaus Basel (Union-saal), Basel

PV BASEL

Referat zum Thema «Überführung FVP in den SwissPass»

Markus Speck. Pünktlich eröffnete Präsident Walti Merz die Herbstversammlung vom 14. Oktober im Pfarreizentrum L'Esprit. Im Fokus standen vor allem der Mitgliederschwund des SEV-PV, der SwissPass/FVP und die Demission der Sekretärin und Mutationsführerin Susi Kunz, die krankheitshalber ihr Amt zur Verfügung stellt. Die Wahl für dieses Amt wurde auf die nächste Hauptversammlung im Frühling verschoben. Vor der Pause gab es noch einen Rückblick auf vergangene Aktivitäten des PV, vor allem die Besichtigung des TCC Ost und die Fahrt ins Blaue waren sehr gut besucht.

Gespannt warteten die Versammelten nach der Pause auf das Gastreferat zum Thema «Überführung des FVP in den SwissPass» von PV-Zentralsekretär Alex Bringolf. Viel mehr Informationen als aus der ZV-Sitzung vom 23. September hatte Alex Bringolf leider noch nicht, obwohl der SwissPass im Frühjahr 2026 eingeführt wird. Trotzdem ein paar Eckpunkte: Die rote Karte vom

SwissPass müssen wir Pensionierte selber besorgen. Für Rabatte und Vergünstigungen (z. B. Elvetino) ist ein Zusatzausweis nötig. Die FVP-Tageskarten 1. und 2. Klasse schlagen ca. 30 % auf. Da nicht alle Rentnerinnen und Rentner digital und mit Mobiltelefon unterwegs sind, muss das Angebot auch in analoger Form angeboten werden und darf nicht zu Einschränkungen oder zusätzlichen Kosten führen. Nach einer Fragerunde und dem Hinweis, auf den Bestellschein der SBB zu warten und dann für die Anmeldung des SwissPass die detaillierten Angaben der SwissPass-Webseite zu entnehmen oder an einem Bahnhof vorbeizugehen, beendete Alex Bringolf dieses interessante und heiss diskutierte Thema.

Nach einer gebührenden Verabschiedung und Würdigung von Susi Kunz schloss Präsident Walti Merz diese Herbstversammlung. Am anschliessenden Apéro fand dann noch ein reger Austausch über das Gehörte statt.

UNSERE VERSTORBENEN

Amacher Karl; JG 1928; Fahrdienstleiter, Ringgenberg BE, PV Bern.

Binggeli Hans-Rudolf; JG 1950; Lokführer Kategorie B, Mittelhäusern, PV Bern.

Christinat Willi; JG 1924; Handwerkmeister, Dulliken, PV Olten und Umgebung.

Christoffel Brigitte; JG 1949; Zugführerin, Chur, VPT Rhätische Bahn.

Dreier Hans; JG 1931; Stellwerkbeamter, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Gubler Ernst; JG 1935; Stellwerkbeamter, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Herren Hermann; JG 1932; Oberzugführer, Burgdorf, VPT BLS.

Hintermann Edith; JG 1930; Witwe des Karl, Pratteln, PV Basel.

Hunkeler Bertha; JG 1926; Witwe des Willi, Münchenstein, PV Basel.

Liechti Dora; JG 1923; Witwe des Hugo, Kölliken, PV Aargau.

Lüdi Paul; JG 1942; Betriebsdisponent, Lausen, PV Basel.

Pfeiffer Willi; JG 1934; Bahnhofsvorstand, Eglisau, PV Winterthur-Schaffhausen.

Schneiter Theresia; JG 1932; Witwe des Hans, Bern, PV Bern.

Thalmann Walter; JG 1937; Zugführer, Buchs SG, PV Buchs-Chur.

Widmer Hugo; JG 1936; Bahnhofsvorstand, Wangen bei Olten, PV Olten und Umgebung.

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

IMPRESSUM

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

Auflage: 20 369 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 30 996 Ex.), Wemf-beglaubigt am 13. Januar 2025.

Herausgeber: SEV, sev-online.ch

Redaktion: Michael Spahr (Chefredaktor), Renato Barnettta, 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 21. November 2025.

Redaktionsschluss für den Sektions-teil: 11. November 2025, 12 Uhr.

Inserateschluss: 10. November 2025, 12 Uhr.

Agenda 13/25

KAPERS-PRÄSIDENTIN IM GESPRÄCH

Schutzmauer gegen Sozialdumping



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Kapers, Partnergewerkschaft des SEV innerhalb des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, vertritt die Interessen des Kabinenpersonals in der Luftfahrt. Präsidentin Sandrine Nikolic-Fuss, die selbst als Flugbegleiterin bei der Swiss arbeitet, spricht über zunehmenden Druck auf Arbeitsbedingungen, den Kampf gegen Sozialdumping und gewerkschaftliche Zusammenarbeit.

Sandrine Nikolic-Fuss, was sind derzeit die grössten Themen, die Kapers beschäftigen?

Unsere Branche ist extrem instabil. Kaum hat sich der Luftverkehr von einer Krise erholt, folgt schon die nächste. Die aktuelle Bedrohung ist die massive Unterwanderung unserer Arbeitsplätze. Wir sehen uns mit einem strukturellen Sozialdumping konfrontiert, das durch das sogenannte Wetlease-Modell befeuert wird – also die Auslagerung von Flugzeugen samt Besatzung an andere Airlines, oft aus Ländern mit tieferen Löhnen und schwächerem Arbeitsschutz.



Sandrine Nikolic-Fuss von Kapers beim Austausch mit SEV-Präsident Matthias Hartwich.

Für das Bodenpersonal, das von SEV-GATA vertreten wird, wurde kürzlich ein Urteil gefällt, das für Klarheit sorgt: Wer in der Schweiz arbeitet, muss nach Schweizer Bedingungen angestellt werden. Für euch als fliegendes Personal war das Urteil hingegen ein Rückschlag. Warum?

Weil die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich als Rekursinstanz eine Verfügung des kantonalen Amtes für Wirtschaft und Arbeit revidiert und entschieden hat, dass diese Regelung nicht für fliegendes Personal gilt. Das öffnet Tür und Tor für Sozialdumping. Schweizer Fluggesellschaften können künftig Crews aus dem

Ausland einsetzen, die zu deutlich schlechteren Löhnen arbeiten. Das ist ein klarer Wettbewerbsnachteil für uns, aber auch ein Angriff auf den Schweizer Arbeitsmarkt. Es ist absurd: Sozialdumping wird damit quasi amtlich abgesegnet.

Deshalb steht der SEV solidarisch auch auf eurer Seite. Wie geht ihr nun vor?

Wir haben Beschwerde eingereicht, damit der Kanton seine Entscheidung revidiert. Immerhin wurde dank unserer Initiative entschieden, dass wenigstens das Bodenpersonal geschützt ist. Nun wollen wir dasselbe für das fliegende Personal erreichen. Ganz Europa schaut auf uns – das ist ein Präzedenzfall. Wenn wir verlieren, wird das Modell des Wetlease unkontrolliert Schule machen. In Europa herrscht jetzt schon ein regelrechter «Wilder Westen». Es gibt Fluggesellschaften, die eigentlich über eigene Flugzeuge und Crews verfügen, diese jedoch zunehmend selbst verleasen und ihren heimischen Markt mit günstig geleastem Personal und Material abdecken. Wir gehen den Weg bis zum Schluss, also notfalls auch bis zum Bundesgericht. Es geht nicht nur um uns, sondern um den Schutz der gesamten Branche.

Auch drohender Stellenabbau bei der Swiss sorgt für Unruhe. Wie schätzt ihr das ein?

Die Lufthansa-Gruppe will sparen – das trifft auch die Swiss. Betroffen sind vor allem Verwaltungs- und Bodenstellen, aber natürlich wirkt sich das auch auf uns aus. Aktuell ist von rund 400 zu vielen Flight Attendants in der Schweiz die Rede. Hinzu kommen technische Probleme, und der Mangel an Piloten. Doch die Branche war schon immer krisenanfällig. Ein Zwischenfall irgendwo auf der Welt – und der europäische Flugverkehr steht still. Neu ist aber der politische Druck: Die EU will die Luftfahrt weiter liberalisieren. Das bedeutet noch mehr Konkurrenz und Unsicherheit für das Personal.

Wie wichtig ist für euch die Zusammenarbeit mit anderen Gewerkschaften, wie mit SEV-GATA in der Schweiz und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation ETF?

Extrem wichtig. Wir müssen gemeinsam handeln. Das Entsendegesetz schützt uns nicht ausreichend. Wir haben in der Schweiz gute Gesetze auf dem Papier, aber zu wenig Durchsetzung. Hier hilft die enge Kooperation mit dem SEV, der stark im Verkehrssektor verankert ist. Auch die Zusammenarbeit mit der ETF ist enorm wichtig. Die Kolleginnen und Kollegen in Europa sehen uns als letzte Schutzmauer gegen die totale Liberalisierung.



WILDE ISLANDPFERDE

Nicole Bökhaus

Ungestüme Energie in Islands weiten Landschaften – zwei junge Hengste messen ihre Kräfte im stürmischen Wind. Ein faszinierendes Schauspiel von Stärke, Freiheit und urwüchsiger Lebenskraft der Islandpferde. Diese Rasse gilt als besonders robust ge-

genüber den rauen Witterungsbedingungen Islands. Seit über 1000 Jahren ist das Islandpferd auf der Nordatlantikinsel beheimatet, Heute leben dort rund 90 000 dieser Kleinpferde.

An erster Stelle steht für die Fotografin Nicole Bökhaus aus Winter-

thur, ein Bild zu erstellen, das die beabsichtigte Botschaft perfekt widerspiegelt. Sie arbeitet in der Werbe-, Produkt- und Tierfotografie und schafft Porträts von Menschen in Bewegung, wie Tänzer:innen und Sportler:innen.

QUIZ

Hast du
genau
gelesen?

1. Wann wurde das erste Bildungsinstitut der Gewerkschaften gegründet?
a. 1912
b. 1919
c. 1925
2. Mit was protestierte der SEV gegen Missstände bei der SNL?
a. Kakteen
b. Kuhfladen
c. Kastanien
3. Welcher Gruppe gehörten die Erfinder der Charta gegen Gewalt an?
a. Gata
b. Gatu
c. Gato
4. Was macht Kapers-Präsidentin Sandrine Nikolic-Fuss beruflich?
a. Vollamtliche Gewerkschaftspräsidentin und Generalsekretärin Kapers
b. Pilotin bei Helvetic (Linienpilotin ATPL A)
c. Flugbegleiterin (Cabin Crew Member) bei Swiss

So nimmst du teil: **Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis Dienstag, 11. November 2025 an:**

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

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **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. 12/2025:
c/b/a/c

Die SBB-Gutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Daniel Savioz**, Paudex, Mitglied Sektion PV Vaud.

AUF DEN SPUREN VON ...

Giuseppe Lupica,
Rangierlokführer



Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Wir treffen Giuseppe auf dem Rangierbahnhof Chiasso anlässlich eines Gewerkschaftsaktionstages. Giuseppe ist aufgeschlossen und redegewandt und als Gesprächspartner fühlt man sich sofort wohl. Man merkt an der Art, wie sie ihn ansprechen, dass er von seinen Kollegen geschätzt wird. Nach einem Schichtwechsel finden wir Zeit für das Interview.

Geboren und aufgewachsen in der Nähe von Soverato in Kalabrien, wo er eine Hotelfachschule besuchte, kam Giuseppe Lupica mit 17 Jahren in die Schweiz. Das war 1980: «Von den verschiedenen Metiers, die wir in der Hotelfachschule lernten, mochte ich das Kochen am liebsten, weil es mir ermöglichte, kreativ zu sein. So kam ich nach Lugano, um als Koch im Hotel Monte Ceneri in der Via Nassa (der schicksten Strasse Luganos, Anm. d. Red.) zu arbeiten», erzählt er. Nach einigen Jahren in der Küche eines eleganten Hotels landete Giuseppe in den Küchen der Speisewagen von Fernzügen, blieb dort jedoch nur kurze Zeit, da er 1990 aufgrund von Personalüberhang arbeitslos wurde. Ein bisschen zufällig, ein bisschen vielleicht auch, weil die Erfahrung in den Speisewagen einen bleibenden Eindruck hinterlassen

hatte, bewarb er sich bei der SBB und wurde als Betriebsangestellter eingestellt.

Anstellung bei der SBB

«Nachdem ich eine Weile als Betriebsangestellter gearbeitet hatte, wurde ich zum Rangierer und dann zum Rangievorarbeiter ernannt. Zu diesem Zeitpunkt war ich unentschlossen, ob ich Rangierleiter oder Lokführer werden sollte, und habe mich für den Lokführer entschieden, einen Beruf, den ich nun seit 17 Jahren mit grosser Freude ausübe», erklärt er. «Das Fahren der Lokomotive macht mir wirklich sehr viel Spass, und es fällt mir nicht schwer, zur Arbeit zu gehen. Ausserdem habe ich so die Möglichkeit, nicht nur als Lokführer zu arbeiten, sondern auch mit anderen Menschen zusammenzusein und mich mit Kollegen auszutauschen. Das ist mir wichtig, ich könnte keinen einsamen Beruf ausüben.»

Aber worin besteht die Arbeit eines Rangierlokführers konkret? Das hängt von den Schichten ab, wie Giuseppe erklärt, es gibt verschiedene Aufgaben zu erledigen: «Manchmal müssen wir Züge sortieren oder einen Zug, der gerade zusammengestellt wurde, auf ein Abfahrtsgleis stellen. Manchmal müssen wir Wagen aus dem Zug entfernen, weil es ein Problem damit gibt oder um die Ladung zu sichern. Kurz gesagt, wir teilen Züge, stellen sie wieder zusammen und

rangieren sie.» Eine ziemlich abwechslungsreiche Arbeit, bei der es nie langweilig wird und die Giuseppe angesichts der Begeisterung, mit der er sie uns erklärt, wirklich zu lieben scheint.

Gewerkschaftliches Engagement

Wie ist Giuseppees Verhältnis zur Gewerkschaft? «Ich bin 1990 sofort dem SEV beigetreten. Damals war das ganz selbstverständlich: Sobald man bei der Bahn anfang, kam ein älterer Kollege und ermunterte einen zum Gewerkschaftsbeitritt. Zunächst war ich bis 2017 als Sekretär im Vorstand des Unterverbands des Rangierpersonals RPV tätig. Als ich Lokführer wurde, wechselte ich zum LPV (Lokpersonal) und bin nun auch dort Sekretär.»

Für Giuseppe sind das aktive gewerkschaftliche Engagement und die Solidarität unter Kollegen sehr wichtig. Das zeigt sich auch in seiner Haltung gegenüber jungen Menschen, die in Chiasso anfangen zu arbeiten, und in seinem Verhältnis zu seinen Kollegen: Er interessiert sich für sie, fragt nach. Als wir dort sind, bemerkt er, dass einer der Jungen eine zerrissene Warnweste hat, und bittet sofort einen Kollegen, ihm eine neue zu besorgen.

«In den letzten Jahren habe ich mich oft um die Beratung und Unterstützung meiner Kollegen gekümmert, ich habe an verschiedenen SEV-Kongressen und Delegiertenversammlun-

gen teilgenommen und bin seit einem Jahrzehnt Mitglied der Peko.»

In den Jahren seiner Tätigkeit in Chiasso hat er verschiedene Veränderungen miterlebt: Er erzählt uns, dass zu Beginn seiner Karriere auf den beiden Bahnhöfen von Chiasso (Rangierbahnhof und Personenbahnhof) etwa sechshundert Mitarbeitende beschäftigt waren, während es heute nur noch etwa hundert Personen sind. «Ich freue mich jedoch, dass die SBB neue Mitarbeitende einstellt, und ich hoffe und wünsche mir, dass die internationale Politik etwas unternimmt, damit es mehr Arbeitsplätze gibt», sagt er. «Die aktuellen Kriege wirken sich auch negativ auf die internationale Transportwirtschaft aus.»

Hobbys

Arbeit und Gewerkschaftstätigkeit sind aber nicht alles: Giuseppe hat zwei mittlerweile erwachsene Töchter und betreibt verschiedene Hobbys, die ihn in seiner Freizeit ziemlich auf Trab halten. Er liebt das Tauchen, sei es in Seen oder im Meer. Schliesslich stammt er aus einer wunderschönen Gegend Kalabriens, deren kristallklares Meer selbst tropischen Stränden in nichts nachsteht.

Er interessiert sich auch für Numismatik, also die Wissenschaft von Münzen und ihrer Geschichte. Und als ob das noch nicht genug wäre, ist er auch noch Fussballschiedsrichter.

HAPPY HALLOWEEN

Tomz

