



SEV Nr. 4

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



SBB UND SBB CARGO

Investieren statt abbauen und auslagern

Editorial von Patrick Kummer,
Vizepräsident SEV

▶ S. 3, 4 und 6

Der Ruf nach mehr Investitionen oder mehr Abbau kommt meistens in schwierigen wirtschaftlichen Situationen. Auch SBB-Cargo steht vor einer solchen Herausforderung. Die Minderheitsbeteiligung durch Swiss Combi wurde bekanntlich rückgängig gemacht. Die Erwartung, dass bisherige Kunden als Aktionärinnen den Weg zu wirtschaftlicher Stabilität und Effizienz weisen würden, beruhte aber offenbar auf dem Prinzip Hoffnung. Auch die viel zu niedrige Verrechnung der eigenen Leistungen war ein Fehler – mit der Folge, dass die nun durchgesetzten Preissteigerungen umso einschneidender ausfallen. Während die Kolleginnen und Kollegen bei SBB Cargo tagtäglich vollen Einsatz zeigen, trafen Politik und Management wiederholt Fehlentscheidungen.

Politik und SBB Cargo hatten soeben erneut Gelegenheit, die Weichen richtig zu stellen. Das revidierte Gütertransportgesetz sichert zwar zumindest für die nächsten acht Jahre den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) finanziell ab. Doch der EWLV ist teuer; ihn eigenwirtschaftlich zu betreiben und gleichzeitig die Verlagerung voranzutreiben, bleibt ein Widerspruch. SBB Cargo spielt eine zentrale Rolle bei der Verlagerung und kann eine sichere Zukunft haben – vorausgesetzt, der Güterverkehr auf der Schiene wird nachhaltig finanziert und endlich als Service public anerkannt. Das Parlament hat es aber verpasst, im neuen Gütertransportgesetz einen Verlagerungsauftrag zu formulieren und auf die Eigenwirtschaftlichkeit zu verzichten. Erneut eine Fehlentscheidung.

Auch bei der Instandhaltung zeichnen sich Fehler ab. Die SBB

prüft die Beschaffung von Hochgeschwindigkeitszügen, die auf Strecken ins Ausland eingesetzt werden könnten. Zwei Optionen werden dabei untersucht, keine davon sieht die Wartung der Züge durch die SBB vor. Die Instandhaltung würde bei einem Kauf an die Herstellerin ausgelagert. Statt in den Standort Schweiz, in die eigenen Arbeitsplätze und in die eigenen Werke zu investieren, wird der Verlust von Knowhow und die Abhängigkeit von ausländischen Unternehmen in Kauf genommen.

Abbau, Auslagerungen und privatwirtschaftliche Managementkonzepte sind der falsche Weg, das sollten unterdessen alle aus der Vergangenheit gelernt haben. Investieren statt abbauen ist der Leitsatz für die Zukunft! Es braucht nachhaltige Investitionen in den öffentlichen Verkehr der Schweiz, es braucht Investitionen in die Stärkung des Service public.

SBB

Jürg Hurni wird Personalvertreter im Verwaltungsrat.

2

SEV-Vorstand

René Schnegg und Hanny Weissmüller kandidieren für das Vorstandspräsidium.

4

Im Führerstand

Porträt von SEV-Mitglied Patrick Ferreira, Tram- und Lokführer beim RBS.

12

Roadshow blendet Abbau aus

Mit einer Informationsoffensive tourt die Leitung von SBB Cargo durch die Schweiz. Das ist ihr gutes Recht. Ihr Narrativ ist, dass mit Investitionen, Vereinfachung, Kostenüberwälzung die Zukunft von SBB Cargo stabilisiert werde. Nur im Nebensatz wird der Abbau von Leistungen und Personal erwähnt. Die Erfahrung lehrt: Mit keinem der bisherigen Abbauvorhaben ist es der Unternehmung gelungen, die gesetzten Ziele zu erreichen. Wir halten fest: Kein Abbau von Stellen! Jetzt gilt es, sich fit für den wachsenden Gütertransportverkehr zu trimmen, Anstellungsbedingungen zeitgemäss zu gestalten, Kapazitäten bereitzustellen, Knowhow zu sichern und weiterzuentwickeln. Vorbereitung auf Wachstum ist eine Investition in die Zukunft, bei der die Verlagerung prioritäres Ziel sein wird. Der SEV bleibt dran, an der Seite seiner Mitglieder! *Philipp Hadorn, SEV-Gewerkschaftssekretär, Leiter Team Cargo*

ÖV wie fördern?

Weil der Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz in den letzten Jahren trotz Investitionen kaum zunahm, wurden im Parlament Motionen eingereicht und 2021 angenommen – mit dem Auftrag an den Bundesrat, Massnahmen auszuarbeiten. Das BAV beauftragte eine Beratungsfirma und die Hochschule Luzern mit einer Studie, die nun vorliegt. Sie schlägt mehr Trams und Metros vor, längere Betriebszeiten, Fahrvergünstigungen für bestimmte Nutzergruppen und den Ausbau von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben mit Bushöfen, Parkplätzen, E-Bikes etc. Auf Widerstand stossen dürften die Vorschläge, die das Auto unattraktiver machen sollen, wie eine Lenkungsabgabe auf Treibstoff, Mobility Pricing oder «Umweltzonen» nur für E-Autos oder für solche, die strenge Abgasnormen erfüllen.

Swissport darf in Klotten bleiben

Der an über 270 Flughäfen tätige Konzern hat in einer Ausschreibung den Zuschlag für die Bodenabfertigung am Flughafen Zürich für weitere sieben Jahre erhalten und bleibt bis 2032 der Hauptdienstleister. «Im Gegensatz zu den Konkurrenzunternehmen, verfügt Swissport über einen GAV», sagt SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli. «So ist sichergestellt, dass die Arbeitsbedingungen auch mit der neuen Lizenz besser ausgestaltet sind als jene der Konkurrenz.» Swissport beschäftigt am Standort Zürich rund 2300 Mitarbeitende.



Der ehemalige SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni wird neu in den Verwaltungsrat der SBB gewählt.

NEUER SBB-VERWALTUNGSRAT

Eine Stimme fürs SBB-Personal

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Am 14. März hat der Bundesrat die Wahl von Jürg Hurni in den Verwaltungsrat der SBB gutgeheissen. Der ehemalige SEV-Gewerkschaftssekretär und langjährige SBB-Kundenbegleiter wird an der ordentlichen Generalversammlung der SBB im Mai 2025 in sein Amt gewählt. Er ersetzt Fabio Pedrina als Personalvertreter. Ein Interview.

Jürg Hurni, du warst bis Ende 2024 Gewerkschaftssekretär im SEV, bevor du in Pension gegangen bist. Ist es kein Widerspruch, als Gewerkschafter im Verwaltungsrat der SBB zu sitzen?

Nein, gemäss den Statuten der SBB haben die Gewerkschaften das Recht, zwei Vertreter des Personals im Verwaltungsrat des Unternehmens zu stellen, und dieses Recht nehmen wir wahr. In meinem Rucksack habe ich 30 Jahre Erfahrung als Eisenbahner bei der SBB, worunter auch viele Jahre in der Personalkommission. Dann war ich 16 Jahre lang beim SEV als Gewerkschaftssekretär, zuständig für den SBB-Personenverkehr. Ich bin also eine glaubwürdige Stimme des Personals im Verwaltungsrat und werde dafür besorgt sein, dass die Sicht des Personals bei Entscheidungen berücksichtigt wird.

Du bist fast ein halbes Jahrhundert im Eisenbahnsektor tätig gewesen und gingst kürzlich in Pension. Was motiviert dich, jetzt noch ein solches Amt in Angriff zu nehmen, statt dich gemütlich zurückzulehnen?

Ich möchte die Erfahrung, die ich im Eisenbahnsektor und als Personalvertreter gemacht habe, weiterhin einbringen. Ich war viele Jahre an der Front, unter anderem als Kundenbegleiter, aber auch in anderen Bereichen. Ich kenne, die Probleme, die meine Kolleginnen und Kollegen an der Front beschäftigen. Beim SEV habe ich dann die grösste Division der SBB, den Per-

sonenverkehr, betreut. Diese Arbeit habe ich verinnerlicht und kann sie gut im Verwaltungsrat der SBB einbringen.

Die SBB hat am 6. März die Zahlen des Jahres 2024 veröffentlicht. Beim Personenverkehr läuft es sehr gut, bei SBB Cargo sieht es, vor allem im Einzelwagenladungsverkehr, sehr schwierig aus. Wo denkst du, liegen die Herausforderungen für dich, wenn du in Zukunft die Anliegen des Personals im Verwaltungsrat vertreten musst?

Die Herausforderungen sind tatsächlich sehr gross. Die Finanzierung der SBB, ja, des gesamten öffentlichen Verkehrs wird uns im Verwaltungsrat sicher stark beschäftigen. Hier müssen wir dafür sorgen, dass es gute Lösungen geben wird, die den Service public sichern werden. Auch Demografie ist für mich ein wichtiges Stichwort. Wir werden in den nächsten Jahren viele Abgänge haben und somit viel Wissensverlust, weil viele langjährige Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in Pension gehen. Generell bleibt der Fachkräftemangel ein Problem. Die Herausforderung für die SBB ist, dass sie auch in Zukunft genügend und gut ausgebildetes Personal rekrutieren kann.

Was für eine SBB wünschst du dir? Hast du eine Vision für eine bessere SBB?

Die SBB ist der grösste Player im öffentlichen Verkehr, ein zentraler Anbieter des Service public. Diesen Stellenwert soll die SBB sicher behalten. Sie ist bereits gut, weil sie einen Gesamtarbeitsvertrag hat, den sie mit den Gewerkschaften ausgehandelt hat. Die Arbeitsbedingungen sind ein zentraler Punkt, der stimmen muss, damit die SBB die Herausforderungen der Zukunft meistern kann. Damit diese Arbeitsbedingungen gut bleiben und gut genug sind, um gutes Personal für die Zukunft zu gewinnen, braucht es weiterhin genügend Finanzen. Das gilt für die SBB im Allgemeinen, aber auch für einzelne Bereiche, zum Beispiel für den Gütertransport mit SBB Cargo und die Infrastruktur.

Neben der Personalfrage und der Finanzierung wird uns sicher auch die Digitalisierung weiterhin beschäftigen, die ebenfalls einen Einfluss auf das Personal hat. Es gibt also viele Herausforderungen für die SBB. Musst du auch Entscheide des Verwaltungsrats mittragen, die nicht im Interesse des Personals sind?

Der Verwaltungsrat besteht aus neun Personen. Wir sind zwei Personen, die im SBB-Verwaltungsrat das Personal vertreten. Neben mir ist das auch noch Edith Graf-Litscher. Wir werden uns gemeinsam für die Anliegen des Personals einsetzen und schauen, dass die Interessen des Personals im Verwaltungsrat berücksichtigt werden. Die Entscheide werden vom Gesamtverwaltungsrat getroffen.

Du bist Eisenbahner und wirst deine Expertise für den Eisenbahnsektor in den Verwaltungsrat einbringen können. Nicht alle Verwaltungsratsmitglieder kommen aus dem Bahngeschäft. Ist das ein Problem?

Nein. Die verschiedenen Kompetenzen, die in einem Verwaltungsrat vorhanden sind, machen ja gerade die Stärke eines Verwaltungsrates aus. Einige haben Finanz- oder juristische Kompetenzen. Edith und ich bringen die Kompetenz ein, die Bedürfnisse des Personals sehr gut zu kennen. Es werden also verschiedene Kompetenzen aufeinandertreffen. Am Schluss müssen wir als Team funktionieren und alle diese Kompetenzen zusammenbringen, um für eine zukunftssträchtige SBB zu sorgen.

Verwaltungsrat SBB

Der SBB-Verwaltungsrat besteht aus neun Mitgliedern. Monika Ribar ist Verwaltungsratspräsidentin. Sie wird 2026 nach zwölf Amtsjahren abtreten. Ihr designierter Nachfolger ist der bisherige Implenia-Chef André Wyss, der auch im Mai 2025 ins Amt gewählt und in einem Jahr das Präsidium übernehmen wird.

NEUES GÜTERTRANSPORTGESETZ

SEV fordert von SBB Cargo Ausbau statt Abbau

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Das Parlament beweist Mut: Über eine halbe Milliarde Franken an Bundesgeldern will es in den kommenden acht Jahren in den Schienengüterverkehr investieren. Das sieht das revidierte Gütertransportgesetz vor. Für den SEV ist dies ein guter Entscheid, weil damit der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) zumindest für die nächsten acht Jahre finanziell abgesichert ist. Diese Chance muss SBB Cargo jetzt nutzen, zum Personal Sorge tragen und eine Strategie entwickeln, wie der Schienengüterverkehr mittel- bis langfristig Marktanteile gewinnen kann.

«Mit dem vorliegenden Entscheid hat das Parlament die Weichen für einen wachsenden Schienengüterverkehr gestellt», sagt Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, der im SEV für das Dossier SBB Cargo zuständig ist. Das ist auch dringend nötig, denn gemäss den «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundesamts für Raumentwicklung wird in der Schweiz die Güterverkehrsleistung (Tonnenkilometer) auf Strasse und Schiene von 2017 bis 2050 um 31 % zunehmen.¹

«Jetzt steht SBB Cargo in der Pflicht, ihre Verantwortung als Anbieterin des EWLV wahrzunehmen, für die Kunden ein attraktives Angebot zu fairen Preisen zu fahren und dafür genügend Ressourcen vorzusehen», unterstreicht Philipp Hadorn. «Die Leitung ist wohl beraten,

auf jeglichen Abbau von Bedienorten und Personal zu verzichten und mit einem leistungsstarken, innovativen Angebot dem überproportional wachsenden Güterverkehr auf der Strasse die Stirn zu bieten.»

Aber auch von der SBB-Konzernleitung erwartet der SEV volle Unterstützung für den Schienengüterverkehr, und dass sie bei Interessenkonflikten mit dem Personenverkehr zu guten Lösungen Hand bietet.

Einzelwagenladungsverkehr ist Service public

Ganz zufrieden ist der SEV mit dem neuen Gütertransportgesetz jedoch nicht: «Das Parlament hat darin weder einen Verlagerungsauftrag für den Güterverkehr im Inland ausformuliert noch auf die unerfüllbare Auflage der

Das Parlament hat zusammen mit dem revidierten Gütertransportgesetz in drei Bundesbeschlüssen folgende Kredite beschlossen:

- 260 Mio. für Beiträge an den Betrieb des EWLV und Investitionen (z.B. für IT-Systeme) für Anbieter von EWLV in den Jahren 2026–29;
- 40 Mio. für ungedeckte Kosten bei Gütertransporten, die von Kantonen bestellt werden, in den Jahren 2026 bis 2029 – also 10 Mio. pro Jahr (gegenüber 6 Mio. pro Jahr bisher);
- 180 Mio. zur Einführung der digitalen automatischen Kupplung 2027–2032.

Neue Beiträge an den Schienengüterverkehr



Für den Einzelwagenladungsverkehr erhält SBB Cargo neu Betriebs- und Investitionsbeiträge.

Eigenwirtschaftlichkeit für den EWLV verzichtet», bedauert Philipp Hadorn. «Doch mit der finanziellen Förderung des EWLV anerkennt das Parlament faktisch dessen Nutzen für das Land im Sinn eines Service public!»

In der Tat bewahrt der EWLV das schon heute überlastete Strassennetz und die Bevölkerung vor rund 650 000² zusätzlichen Lastwagenfahrten pro Jahr. Er schont damit das Klima und bietet Unternehmen eine gute Alternative zum Strassentransport – mit dem Vorteil des Nachsprungs. Zudem erhöht die Redundanz von Bahn und Strasse die Versorgungssicherheit, was sich während der Corona-Krise bewährt hat.

EWLV langfristig fördern

Obwohl der EWLV in den vergangenen Jahren die im Gütertransportgesetz seit 2015 ent-

haltene Zielvorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit stets verfehlt hat, bleibt diese unrealistische Vorgabe also bestehen. Der SEV erwartet vom Bund, dass er auch in acht Jahren allfällige erklärbare Defizite des EWLV weiterhin deckt, sofern dieser seinen systemrelevanten Nutzen erbringt. «Gelingt dies, muss das Parlament den Einzelwagenladungsverkehr bei einer nächsten Revision des Gütertransportgesetzes konsequenterweise explizit als Service public anerkennen», fordert Hadorn. «Dies sollte mit raumplanerischen und baurechtlichen gesetzlichen Auflagen verbunden werden, damit in Zukunft ein ansehnlicher Teil der Güter auf der Schiene transportiert werden muss», ergänzt Hadorn. «Nur so kann vermieden werden, dass die wachsende Schweiz im Strassenverkehr erstickt und ihre Lebensgrundlagen selbst zerstört.»

Anmerkung 1: Die Güterverkehrsleistung auf Strasse und Schiene in der Schweiz betrug in den Jahren 2010–2020 durchschnittlich 28 bis 30 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr. Daran hatte die Bahn rund 40% Anteil. Im nicht-alpenquerenden Binnen-, Import- und Exportverkehr lag der Bahnanteil bei rund 25%, im alpenquerenden Güterverkehr bei rund 75%, dies dank Massnahmen zur Verlagerung (u.a. Neat, LSVA, 4-Meter-Korridor). Quelle: Faktenblatt des BAV zum Schienengüterverkehr, November 2022.
Anmerkung 2: Quelle: Bericht des Bundesrats vom 2.11.2022. 2019 transportierte SBB Cargo im EWLV noch rund 600 000 (beladene) Wagen, was 0,75 bis 1 Mio. Lastwagenfahrten entsprach.

+

Der Bundesrat hat 13 von den Sozialpartnern und den Kantonen ausgehandelte **inländische Massnahmen** genehmigt, die **Rückschritte beim Lohnschutz durch das Abkommen Schweiz–EU verhindern sollen** und vor allem die Baubranche betreffen. Als 14. Massnahme sieht der Bundesrat einen verbesserten Kündigungsschutz für gewählte Vertreter:innen der Arbeitnehmenden vor. Für den SGB gehen diese Kompromisse in die richtige Richtung, doch noch drohen Verschlechterungen im Parlament.

Mehr als jedes zweite Unternehmen kommt seiner Verpflichtung zur Lohn-gleichheit nicht nach und verstösst gegen das Bundesgesetz über die Gleichstellung von Frau und Mann. Das Lohngefälle zwischen Männern und Frauen bleibt sehr gross. Die mit dem Gesetz eingeführten Instrumente haben ihren Zweck nicht erfüllt, zeigt ein am 7. März veröffentlichter Bericht. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) fordert **verbindliche Lohnkontrollen und Busen** für diskriminierende Unternehmen.



Die Forderungen der SEV-Frauen am Feministischen Streik 2023 zeigen: Noch ist nicht alles gut.

REGULA PAULI antwortet

Im Vordergrund stehen Gesundheit und Sicherheit

Immer wieder stehen unsere Mitglieder vor der Frage: Welche Regeln gelten im Fall von mehreren Dienstorten?

Die Regelung, dass den Mitarbeitenden mehrere Dienstorte zugewiesen werden können, ergibt sich aus dem Arbeitszeitgesetz, kurz AZG. Das Nähere wird in den Ausführungsbestimmungen geregelt, nämlich in Artikel 16 Absatz 6 der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz (AZGV). Zulässig ist die AZGV-Regelung nur unter der Voraussetzung, dass sie zwischen den Sozialpartnern in einem GAV vereinbart wurde, oder wenn ein öffentlich-rechtliches Arbeitsverhältnis besteht.

Gesundheit und Sicherheit des Personals stehen für den SEV im Vordergrund. Dementsprechend ist der SEV nur verhandlungsbereit, wenn ein echtes betriebliches Bedürfnis für mehrere Dienstorte besteht und es sich nicht um eine reine Sparmassnahme handelt. Der SEV stimmt deshalb einer Lösung mit mehre-

ren Dienstorten nur dann zu, wenn klare Rahmenbedingungen erfüllt sind:

- Jedem Mitarbeiter bzw. jeder Mitarbeiterin muss ein Hauptdienstort zugewiesen werden.
- Weitere Dienstorte müssen im GAV bezeichnet werden.

Mit unseren Sozialpartnern wird dann eine individuelle Lösung ausgehandelt, die auf die betriebliche Ausgangssituation zugeschnitten ist. Alleinnige finanzielle Abgeltungen sind nicht zulässig. Dies, weil der Gesundheitsschutz nicht durch Geld ersetzt werden kann. Dabei berücksichtigen wir auch mögliche Auswirkungen auf die Schichtplanung und regeln Rahmenbedingungen, wie eine maximale Anzahl von Diensten ab einem zusätzlichen Dienstort. Ziel dabei ist es immer, dem Sinn und Zweck des Arbeitszeitgesetzes – Sicherheit und Gesundheitsschutz – zu entsprechen.

Regula Pauli ist SEV-Gewerkschaftssekretärin und AZG-Expertin. Hast du Fragen an sie oder den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.

LINK ZUM RECHT

Die Freistellung im AZG

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

Kai arbeitet als Rangierer und wird im Rahmen einer Untersuchung zeitweise freigestellt. Die Untersuchung hat für ihn glücklicherweise keine disziplinarischen Auswirkungen. Quasi zufällig erfährt er jedoch vom Vorgesetzten, dass sein positives Zeitguthaben mit den freigestellten Tagen kompensiert wird. Zurecht?

Mitarbeitende im Betriebsdienst können aus betrieblichen oder disziplinarischen Gründen für eine bestimmte Zeitdauer freigestellt werden. In dieser Zeit sind sie von der Arbeitspflicht befreit, haben sich aber für weitere Anweisungen des Arbeitgebers zur Verfügung zu halten. Der Lohnanspruch inklusive Zulagen bleibt in dieser Zeit weiterhin bestehen. Wenn nichts Anderweitiges vereinbart worden ist, gilt für die einzelnen Zeitguthaben folgendes:

Ferien: Der oder die freigestellte Mitarbeitende ist zwar von der Arbeitspflicht befreit, steht aber in Bereitschaft für weitere Anweisungen des Arbeitgebers. Auf Abruf muss der oder die Mitarbeitende an den Ar-

beitsplatz zurückkehren. Ein Ferienbezug zur Erholung ist daher nicht möglich. Folglich wird das Ferienguthaben auch nicht deswegen abgebaut.

Gleitzeit: Da es sich bei der Freistellung um eine angeordnete Entbindung von der Arbeitspflicht handelt, ist der Arbeitgeber im sogenannten Annahmeverzug. Will heissen: Der Arbeitgeber nimmt die Arbeitsleistung der oder des Mitarbeitenden nicht an, obwohl letztere:r sie anbietet. Folglich kann der Arbeitgeber das Gleitzeitguthaben nicht im Nachhinein einseitig abbauen.

Ruhe- und Ausgleichstage: Das Arbeitszeitgesetz (AZG) kennt keine Regelung für die Freistellung. Sofern das Unternehmen die Sechstageswoche kennt, gelten die in der Freistellung anfallenden Ruhetage als bezogen. Sofern das Unternehmen die Fünftageswoche kennt, gelten die in der Freistellung anfallenden Ausgleichs- und Ruhetage als bezogen.

Fazit: Kai tut gut daran, seine Zeiterfassungen im Blick zu haben und diese auch zu überprüfen. Bei Klärungsbedarf kann er sich an die Personalabteilung seines Unternehmens wenden. Bei Unregelmässigkeiten steht ihm der SEV-Berufsrechtsschutz mit Rat und Tat zur Seite.

JAHRESBILANZ SBB

In Service public investieren statt Personal abbauen

Michael Spahr. Das engagierte und loyale Personal hat massgeblich dazu beigetragen, dass die SBB auch 2024 die grossen Herausforderungen im Bahnverkehr meistern konnte, Rekordzahlen bei den Fahrgästen schrieb und einen Gewinn von 275 Mio. Franken erwirtschaftet hat. Nun gilt es, dem Personal entsprechende Wertschätzung zu zeigen. «Die SBB sollten stärker in attraktive Arbeitsbedingungen investieren, als Zeichen der Wertschätzung und als Investition in die Zukunft», sagt SEV-Vizepräsident Patrick Kummer.

Arbeitssicherheit ist zentral

Der SEV nimmt zur Kenntnis, dass sich die Arbeitssicherheit dank konkreter Massnahmen verbessert habe. «Dass Verbesserungen erzielt werden konnten ist gut. Es braucht aber noch viel mehr Anstrengungen, damit das Sicherheitsgefühl der Mitarbeitenden wieder ansteigt. Die Präsenz der Transportpolizei muss dafür nicht nur verstärkt werden. Bei der Transportpolizei braucht es dringend einen spürbaren Stellenausbau», sagt Patrick Kummer. «Um Rangierunfälle zu vermeiden, braucht es den ernsthaften Dialog mit den Mitarbeitenden, um Risiken früh genug zu erkennen und mit raschen Massnahmen zu beheben.»

Unsicherheit für die Mitarbeitenden bei Personenverkehr

Eine anstehende Herausforderung sind die Verhandlungen zu den «bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen». Die BAR sind ein bewährtes Modell, um spezifische Bedürfnisse einzelner Berufsgruppen zu regeln. Das sind zum Beispiel spezielle Pausenregelungen, Ru-

heschichten oder die maximale Dauer von Arbeitsschichten, die nur für eine bestimmte Berufsgruppe gelten. «In mehreren Bereichen bei Personenverkehr laufen derzeit Verhandlungen. Wir sind bereit, gemeinsam mit der SBB die BAR zu verbessern. Verschlechterungen für das Personal lehnen wir strikt ab», sagt Patrick Kummer. «In den nächsten Jahren droht weiterhin ein Verlust von Know-how aufgrund der zahlreichen anstehenden Pensionierungen. Die SBB muss also Anreize schaffen für qualifiziertes Personal, insbesondere in der Schicht- und Tourenarbeit. Das funktioniert nur durch Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen, insbesondere bei den Löhnen und Zulagen.»

Der Schienengüterverkehr bleibt zukunftssträftig

Der SEV bedauert, dass für den Güterverkehr noch immer eine seriöse Finanzierung fehlt. «Wir sind überzeugt, dass der Transport von Gütern über die Schiene weiterhin zukunftssträftig ist. Wir stellen jedoch fest, dass der politische Wille zur Erreichung der Verlagerungsziele offenbar fehlt. Wenn jetzt auch noch massiv Personal abgebaut wird, verbaubt sich SBB Cargo die eigene Zukunft», warnt Patrick Kummer. Darum fordert der SEV, das Abbauprojekt «G-Genesis» zu stoppen. «Eine weitsichtige Strategie ist gefragt statt kurzfristigem Managementdenken. Nur mit langfristig verbindlichen Investitionen in den Schienengüterverkehr lässt sich das Verlagerungsziel erreichen», unterstreicht Patrick Kummer. «Der Güterverkehr muss von der Politik und von SBB Cargo selbst endlich als Service public verstanden werden.»

SBB KONZERNBEREICHE

In der Unternehmensentwicklung abzubauen ist ein strategischer Fehler

Markus Fischer. Nur noch knapp sechs Mitarbeitende sollen künftig für die gesamte Hochschulzusammenarbeit, das Innovationsmanagement und das Ideenmanagement in der ganzen SBB verantwortlich sein. Deren Innovationsfähigkeit wird dadurch eingeschränkt, warnt der SEV.

Bereits im Oktober 2022 war unter dem Titel «Fokussierung UE» eine Neuausrichtung der Unternehmensentwicklung beschlossen worden, um sie stärker auf die Entwicklung des SBB-Konzerns auszurichten. Diese Reorganisation sollte nach damaligen Angaben eine langfristige strategische Stärkung der Innovationsaktivitäten der SBB sicherstellen. Nur zwei Jahre später wird nun die Abteilung Forschung und Innovationsmanagement (UE-FIM) erneut reorganisiert und um 15 Mitarbeitende reduziert.

Gefahr von Doppelspurigkeiten und Ressourcenmangel

«Die erneute Zerschlagung des Bereichs UE-FIM ist nicht nur eine Schwächung des Innovationsmanagements, sondern in der geplanten Form ein Rückschritt für die gesamte Innovationskultur der SBB», sagt Gewerkschaftssekretärin Susanne Oehler, die im SEV für das Dossier SBB Konzernbereiche/Immobilien verantwortlich ist. «Denn ohne übergreifende Steuerung entstehen in verschiedenen Abteilungen parallele Projekte mit ähnlicher Zielsetzung, welche doppelte Entwicklungs-, Test- und Implementierungskosten verursachen.»

«Wie bei der letzten Reorganisation be-teuert die SBB, die Motivation dazu seien nicht finanzielle Gründe. Aber sie will die Einsparungen durch den Stellenabbau nicht



an die Divisionen weitergeben, weder finanziell noch in Form von Knowhow der betroffenen Mitarbeitenden», stellt Peter Käppler, Zentralpräsident des SEV-Unterverbands AS fest. Somit stellt sich die Frage, ob die Innovation in den Divisionen mit dem engeren finanziellen Rahmen effektiv vorangetrieben werden kann. Es liegt auf der Hand, dass die Ressourcen im operativen Tagesgeschäft Vorrang haben werden. «Also müssen künftig Innovationsprojekte auf dem Markt hinzugekauft werden, was die SBB teurer kommt», folgert Peter Käppler und ergänzt: «Die Unabhängigkeit solcher Dienstleister ist in Frage zu stellen.»

Der SEV beurteilt die geplante Auflösung der UE-FIM als strategischen Fehlentscheid mit weitreichenden negativen Folgen für die Innovationsfähigkeit der SBB. Langfristig wird sich zeigen, dass diese Entscheidung rückgängig gemacht werden muss – zu einem entsprechenden Preis.

Der SEV fordert, dass die Konzernleitung SBB ihre Verantwortung gegenüber den Mitarbeitenden wahrnimmt und sich dafür einsetzt, dass alle betroffenen Kolleginnen und Kollegen eine zumutbare Stelle innerhalb der SBB finden.

VORSTAND

René Schnegg und Hanny Weissmüller kandidieren

Michael Spahr. Am 21. März trifft sich der SEV-Vorstand zu seiner zweiten Sitzung dieses Jahres. Die Sitzung wird von den Vorbereitungen des Kongresses am 12. und 13. Juni geprägt. René Schnegg und Hanny Weissmüller werden dann als neuer Vorstandspräsident beziehungsweise als neue Vorstandsvizepräsidentin kandidieren.

Aroldo Cambi, der Finanzverwalter des SEV präsentiert die Jahresrechnung und den Geschäftsbericht 2024. «Wir haben auch im letzten Jahr gute Zahlen geschrieben», erklärt er. Der Mitgliederbestand entwickelt sich weiterhin positiv: Es gibt mehr Eintritte als Austritte. Der Trend, der 2021 angefangen hat, setzt sich erfreulicherweise fort. «Wir sind unserem Ziel einen weiteren Schritt näher gekommen, die Mitgliedschaft zu verjüngen. Dass wir im Vorjahr die Mitglieder-gewinnung und die Jugend in einer Stelle zusammengefasst und diese in die Kommunikationsabteilung integriert haben, trägt Früchte.» Auch der Finanzerfolg war 2024 sehr gut. Zudem konnte der Aufwand generell etwas tiefer gehalten werden. Der Vorstand genehmigt die Rechnung und den Geschäftsbericht einstimmig. Auch die Rechnung der Ferienheim-Genossenschaft SEV wird einstimmig gutgeheissen.

SEV-Präsident Matthias Hartwich berichtet, dass der SEV intensive und konstruktive Gespräche mit dem Bundesamt für Verkehr über die Umsetzung des neuen Abkommens mit der EU führt.

Die Frauenkommission informiert, dass sie am 28. November 2025 ihr 40-jähriges Bestehen feiert.

Die Vorstandsmitglieder diskutieren noch einmal die Positionspapiere 2025–2029, die sie schliesslich zuhanden des Kongresses verabschieden. Verschiedene vom Vorstand gewünschte Änderungsvorschläge werden übernommen. Die Papiere werden den Delegierten zusammen mit den weiteren Kongressunterlagen zugeschiedt und auf der Webseite des SEV publiziert.

Unbestritten ist der Vorschlag für die Nachfolge von Danilo Tonina als Vorstandspräsident und Peter Käppler als Vorstandsvizepräsident: René Schnegg, Vizepräsident des VPT, stellt sich als Präsident zur Wahl, und Hanny Weissmüller, Zentralpräsidentin des LPV, kandidiert als Vizepräsidentin. Auch für die Wahl der GPK des SEV nimmt der Vorstand Wahlempfehlungen vor. Ebenfalls zuhanden des Kongresses genehmigt der Vorstand die Revision von zwei Artikeln im Geschäftsreglement des SEV.

SEKTIONSKONFERENZ ZÜRICH

«Wir müssen zusammenstehen»



Die Sektionskonferenz Zürich bot viel Raum für den Austausch unter den Sektionen.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Rund 50 Kolleginnen und Kollegen aus den SEV-Sektionen aus der Region Zürich und der Ostschweiz treffen sich am 3. März im Restaurant Zeughaushof in Zürich zur jährlichen Sektionskonferenz. SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli begrüsst die Gäste und freut sich über die zahlreiche Teilnahme: «Es sind 28 Sektionen anwesend. Das zeigt, dass diese Veranstaltung wichtig ist und vor allem auch von euch und vom Austausch untereinander lebt».

Neben dem Austausch ist es Regula Pauli auch ein Anliegen, dass die SEV-Mitglieder auf dem Laufenden sind über die wichtigsten Geschäfte im SEV. Neu hat das Regionalsekretariat Zürich dazu einen WhatsApp-Kanal eingerichtet. SEV-Gewerkschaftssekretär Mario Schmid stellt das Pilotprojekt kurz vor und erläutert, dass dieser Kanal einseitige Kommunikation vorsieht und keinen Chat mit der Möglichkeit eines Austauschs beinhaltet. Wer gerne in den Kanal aufgenommen werden will, kann sich beim Regionalsekretariat Zürich melden: sev-zuerich@sev-online.ch.

Als Vertreter der SEV-Geschäftsleitung informiert SEV-Präsident Matthias Hartwich über gewerkschaftliche Aktualitäten. Wichtig ist ihm, innerhalb des SEV solidarisch miteinander umzugehen. «Es gibt nicht den SEV SBB, den SEV KTU – es gibt den SEV! Wir müssen alle zusammenstehen und einander unterstützen.» In diesem Sinne lanciert der SEV heuer eine Kampagne für mehr Sicherheit für das Personal im öffentlichen Verkehr. Aggressionen gegenüber den Angestellten sind gemäss Matthias in fast allen Unterverbänden ein grosses Thema. «Wir müssen zusammenstehen und gemeinsam unsere Kolleginnen und Kollegen schützen, die während ihrer Arbeit angegangen werden», betont er. In der Kampagne wird dieses wichtige Thema in verschiedenen Etappen und mit diversen Massnahmen bearbeitet. Aktuell treiben den Präsidenten auch die politischen Angriffe auf den regionalen Personenverkehr und die mögliche Öffnung des internationalen Personenverkehrs um. Er sei auch schon kritisiert worden für seine politische Arbeit. «Aber der SEV betreibt nicht Parteipolitik! Wir müssen uns in die Politik einmischen, denn die wichtigen Entscheidungen über den öV fällt nun mal die Politik, und da müssen wir mitreden», führt er aus.

Ein Schwerpunkt in diesem Jahr ist natürlich auch der SEV-Kongress. «An den beiden

Kongresstagen werden wir gemeinsam die nächsten vier Jahre des SEV aufgleisen», sagt Matthias Hartwich dazu. Auf zwei Themen soll besonders fokussiert werden – die Verkehrspolitik einschliesslich öV-Finanzierung und die Sicherheit für das Verkehrspersonal.

Die restliche Sektionskonferenz ist den Anliegen der Sektionen gewidmet. Dabei nennen mehrere Teilnehmende neben vielen weiteren Themen den Übertritt der Aktiven in den Vorständen zu den Pensionierten als grosse Herausforderung.

Engagierte Mitglieder sind gefragt

Immer wieder ist es ein Thema: Die Sektionen bekunden teils grosse Mühe, Nachwuchs für ihre Vorstandsämter zu finden. Dass jüngere Kolleginnen und Kollegen öfter den Job wechseln und sich deswegen auch weniger verpflichten wollen, ist wohl ein Grund dafür. Über weitere Gründe kann nur spekuliert werden. Fakt ist: Eine gezielte Nachfolgeplanung ist wichtig. Aber auch die Offenheit gegenüber unkonventionelleren Methoden kann bei der Lösungsfindung helfen. So erläutert ein Kollege von Aargau Verkehr seinen Ansatz, punktuell Aufgaben auch von einem «gewöhnlichen» Mitglied übernehmen zu lassen, das keine Zeit hat, sich für ein Amt im Vorstand zu verpflichten, gerne aber mal aushilft. Der Kollege aus dem LPV Zürich ist ausserdem der Meinung, dass sich die Sektionen gegenseitig auch unterstützen können und beispielsweise Mitgliedergewinnungsaktionen auch mal gemeinsam organisieren und durchführen, um Synergien zu nutzen.

Für viele Sektionen ist es ausserdem schwierig, Kolleginnen und Kollegen, die in Pension gehen, im SEV zu halten. Mario Schmid betont hierzu, dass auch unsere pensionierten Mitglieder noch vom professionellen Berufsrechtsschutz profitieren können, zum Beispiel bei Fragen zu den Ergänzungsleistungen oder Krankenversicherungen. Darauf sollte unbedingt hingewiesen werden.

Ein Dauerthema im SEV ist die Mitgliedergewinnung, denn nur gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen im Unternehmen kann der SEV etwas erreichen. Wie potentielle Neumitglieder angesprochen und für den SEV gewonnen werden können, lernen Interessierte im Kurs zur Mitgliedergewinnung am 5. Mai in Zürich. Ausserdem hat sich das SEV-Regionalsekretariat Zürich – wie jedes Jahr – vier «Mitgliedergewinnungswochen» reserviert. «Kommt auf uns zu, wenn ihr Aktionen plant und unsere Unterstützung möchtet, wir sind da», schliesst Regula Pauli.

BLS-GESETZ

Endlich mehr Klarheit

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Das BLS-Gesetz ist unter Dach und Fach. Der Grosse Rat des Kantons Bern verabschiedete nach kurzer Beratung die Vorlage in zweiter Lesung einstimmig. Damit regelt erstmals ein Gesetz die Beziehung von Kanton und BLS. Der SEV begrüsst das neue Gesetz, auch wenn die Eingaben des Personals nicht komplett umgesetzt wurden.

Das Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der BLS AG und an der BLS Netz AG, kurz BLS-Gesetz, wurde durch das kantonale Berner Parlament am 5. März in zweiter Lesung angenommen. Das Gesetz legt fest, dass der Kanton als Mehrheitsaktionär der BLS AG eine klare Eignerstrategie haben muss. Es verpflichtet den Kanton, seine Interessen im Konzern aktiv zu vertreten.

Neu schreibt das BLS-Gesetz vor, dass der Kanton sich dafür einsetzt, dass Löhne und Vergütungen der Verwaltungsräte und Geschäftsleitungsmitglieder der BLS in einem «massvollen» Rahmen bleiben. Damit folgt das Gesetz einer Forderung des SEV.

Das Gesetz beschreibt unter anderem auch das Profil der Kantonsvertretung im Verwaltungsrat der BLS AG und stellt damit sicher, dass die Interessen des Kantons wahrgenommen werden. Es legt fest, dass die Hauptaufgabe der BLS aus Sicht des Kantons darin besteht, den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse sowie die vom Bund finanzierte Bahninfrastruktur sicherzustellen. Die BLS soll nur dann andere Aufgaben übernehmen, wenn diese mit ihrer Kernaufgabe zusammenhängen.

Zudem wird die BLS als Trägerin öffentlicher Aufgaben der kantonalen Oberaufsicht unterstellt. Künftig soll der Kanton nicht nur aktiv Einfluss auf strategische Fragen des Konzerns nehmen, sondern auch seine Kontrollfunktion stärker wahrnehmen.

Schliesslich hält das Gesetz fest, dass der Kanton Bern auch in Zukunft die Mehrheit an der BLS halten wird – zwischen 50 und 70 Prozent. Das gibt dem Unternehmen und seinen Mitarbeitenden eine gewisse Sicherheit.

Der SEV im Gesetzgebungsprozess

Obwohl die Kantonsverfassung bereits seit 1995 vorschreibt, dass Art und Umfang bedeutender kantonalen Beteiligungen in einem Gesetz zu regeln sind, dauerte es dreissig Jahre, bis sich dies im BLS-Gesetz niederschlug. Im Zuge des Subventionsskandals 2020/2021 nahm sich die Geschäftsprü-

fungskommission des Grossen Rates (GPK) der Sache an. In ihrem Bericht vom 12. August 2021 empfahl sie insbesondere die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Beteiligung des Kantons an der BLS AG. Daraufhin arbeitete der Regierungsrat die erste Version des BLS-Gesetzes zuhanden des Grossen Rats aus.

2023 startete schliesslich das Vernehmlassungsverfahren. Natürlich engagierte sich der SEV als Gewerkschaft des Personals der BLS dafür, die Positionen und Bedürfnisse des Personals möglichst im Gesetzestext abzubilden. Konkret bestanden drei Hauptforderungen seitens SEV:

- **Vertretung des Personals im Verwaltungsrat;**
- **Regelung der Anstellungsverhältnisse des BLS-Personals im Rahmen von Gesamtarbeitsverträgen (GAV);**
- **angemessenes Verhältnis der Löhne und Vergütungen zwischen dem obersten Kader und dem gesamten Personal.**

Im folgenden politischen Prozess, der sich nun über fast zwei Jahre erstreckt hat, nahm zwar die SP-Juso-Fraktion die Forderungen des SEV auf; letztlich fand aber einzig die dritte Forderung einer massvollen Entschädigung Eingang in das vorliegende BLS-Gesetz.

SEV bleibt gefordert

Der SEV begrüsst die neue rechtliche Grundlage. «Mit dem Gesetz geht die BLS einen entscheidenden Schritt vorwärts und bekommt mehr Klarheit bezüglich ihrer Kernaufgaben und der Mehrheitsbeteiligung des Kantons», ordnet Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger ein, die beim SEV für die BLS zuständig ist. «Das weiss auch das Personal zu schätzen.» Wichtige Personalforderungen bleiben aber offen: die Vertretung des Personals im Verwaltungsrat und die Gewährleistung von fortschrittlichen Anstellungsbedingungen über garantierte GAV. Beide Forderungen scheiterten auch an rechtlichen Hürden, die im Charakter der BLS als privatrechtliche Aktiengesellschaft begründet sind.

«Umso wichtiger ist es, dass sich der SEV als Vertretung des Personals auch weiterhin für die Einhaltung und Verbesserung der Anstellungsbedingungen einsetzt», betont SEV-Gewerkschaftssekretär Marcel Burmeister, ebenfalls zuständig für die BLS. «Wir müssen die Interessen des Personals nicht nur gegenüber der BLS vertreten, sondern auch gegenüber der Politik und dem Kanton als Eigner und Besteller von Leistungen.»

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



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

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



www.sev-online.ch/shop

SWISS-ERFOLG 2024

Arbeitsbedingungen und Beteiligung am Erfolg verbessern!

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Im Jahr 2024 hat die Fluggesellschaft Swiss erneut ein gutes Ergebnis geschrieben. Zum wiederholten Mal belegt die Schweizer Tochter in der Lufthansa-Gruppe den Spitzenplatz. «Dies gibt den ersehnten Spielraum, um die Arbeitsbedingungen zeitnah zu verbessern, insbesondere im Schichtbetrieb», fordert Philipp Hadorn, Präsident von SEV-GATA, der Luftverkehrsabteilung des SEV. «Und das Personal muss angemessen am finanziellen Erfolg beteiligt werden.»

«Während im Bürobereich mit ersten Massnahmen spürbare Verbesserungen des Arbeitsklimas erreicht werden konnten, ist der Nachholbedarf bei den Arbeiten am Flugzeug noch gross», hält Philipp Hadorn fest. «Die Führung um den neuen CEO hat nun die Chance, gerade den Mitarbeitenden, die bei Tag und Nacht, je-

dem Wetter und oft unter betrieblicher Hektik an den Flugzeugen arbeiten, spürbare Zeiterleichterungen zu gewähren», führt Hadorn aus und ergänzt: «Mit solcher Wertschätzung bleibt das Unternehmen auch für die international umwobenen lizenstragenden Engineers attraktiv.»

Aber auch, um sich punkto Qualität für die Zukunft weiterhin einen Spitzenplatz unter den Airlines zu sichern, muss die Swiss ihre nachhaltig gute, finanzielle Entwicklung zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen nutzen, empfiehlt SEV-GATA. Denn bei der Qualität hat die Airline durchwegs noch Luft nach oben, wie die Ratings zeigen. «Gute Arbeitsbedingungen führen zu noch besseren Leistungen und mehrwertigen Produkten», ist Philipp Hadorn überzeugt.

Zu tiefe Erfolgsbeteiligung für das Personal

«Das gute Ergebnis ist die Summe einer grossartigen Teamleistung aller Mitarbeitenden. Dafür gebührt ihnen mein grosser Dank», wird CEO Jens Fehlinger in der Swiss-Medien-



SEV-GATA fordert insbesondere spürbare Zeiterleichterungen bei den Arbeiten am Flugzeug.

mitteilung vom 6. März zitiert. Dennoch bleibt die Beteiligung der dem GAV unterstellten Mitarbeitenden an dem von ihnen erarbeiteten, hervorragenden Ertrag von 684 Mio. Franken mit 600 Franken pro Vollzeitstelle allzu bescheiden. Zum Vergleich: Letztes Jahr waren es 2591.50 Franken gewesen bei einem Ertrag von 718 Mio.

«Das ist unverständlich und geht so nicht!», sagt Philipp Hadorn. «Diesmal wurden die Zielvorgaben so unrealistisch hoch angesetzt, dass

das Personal sie nur zu einem marginalen Bruchteil erreicht haben soll. Die Mitarbeitenden werden so um ihren Erfolgsanteil betrogen.» SEV-GATA fordert von der Swiss-Leitung für 2024 eine «passable, plausible Erfolgsbeteiligung». Und zweitens, dass in den GAV Modalitäten aufgenommen werden, die solche Vorgänge künftig verhindern. Insbesondere steht der Verdacht im Raum, dass die Muttergesellschaft Lufthansa in dieser Sache Einfluss genommen hat.

Zweitbestes Ergebnis, seit es die Swiss gibt

Die Swiss hat 2024 mit dem zweitbesten Ergebnis ihrer Geschichte in Höhe von 684 Millionen Franken an das Rekordjahr 2023 angeknüpft (718 Mio.). Die operativen Erträge in Höhe von 5,6 Milliarden lagen 6% über Vorjahr und damit so hoch wie noch nie. Swiss transportierte letztes Jahr 18 Millionen Passagiere – 9,2% mehr als im Vorjahr. «Die

Zahlen belegen: Swiss ist stark, stabil und gesund. Dieses gute Resultat ist wichtig. Es ermöglicht Swiss wichtige Investitionen in ihr Produkt und in die Pünktlichkeit», teilte die Airline am 6. März mit. «Aus dieser starken Position kann Swiss auch ihre Pionierrolle in den Bereichen Innovationen und Nachhaltigkeit weiter ausbauen.»

ZUM GEDENKEN

Peter Bichsel (1935 – 2025)

Markus Fischer. Am 15. März ist der national bekannte, politisch engagierte Schriftsteller Peter Bichsel kurz vor seinem 90. Geburtstag gestorben. Als Sohn eines Mitarbeiters der SBB-Werkstätte Olten war er der Bahn, dem Bahnpersonal und dem SEV zeitlebens eng verbunden, wie er in seiner Gastrede am SEV-Kongress 2013 deutlich machte. Er thematisierte darin den internationalen Trend, dass die Öffentlichkeit in der Gesellschaft immer weniger Raum hat und «dass letztlich Demokratie ohne Öffentlichkeit nicht funktionieren kann, ohne das Gefühl des Zusammenlebens, des Dazugehörens zu allen. (...) Der Zerfall der Gesellschaft in kleine Ghettos, der Rückzug der Gesellschaft ins Private, gefährdet auch das demokratische Verhalten.»

«(...) Die Bahn und die Demokratie sind miteinander aufgewachsen und gross geworden, der öffentliche Verkehr und die Übergabe der politischen Macht an die Öffentlichkeit. In der Eisenbahn, zweite Klasse, erlebe ich diese Öffentlichkeit noch, hier begegne ich all jenen noch, die in diesem Land leben, und zwar fast allen, den Gescheiten und den Dummen, den Grossgekotzten und den Kleinkarierten, den Schönen und den weniger Schönen. Hier bin ich mit jenen zusammen, mit denen ich Demokrat sein darf. Demokratie macht man mit allen. Sie stammt aus einer Zeit, als Öffentlichkeit noch selbstverständlich war. Der öffentliche Verkehr ist inzwischen einer der letzten Orte dieser Selbstverständlichkeit. (...) Ich weiss auch, dass es nicht nur in Demokratien Eisenbahnen gibt. Aber ich bin überzeugt davon, dass die Demokratie auch mit ihrem gleich alten Bruder, der Eisenbahn, zu tun hat und einen triftigen Grund hat, sie zu erhalten. Diese



Öffentlichkeit stellen Sie her, das Personal. Und ich staune als Fahrgast auch immer wieder, mit wie viel persönlichem Einsatz und Gelassenheit die Zugbegleiter das tun.»

Bichsel erzählt von einer Reise in einem stark verspäteten Zug und wie der Zugbegleiter durch seine Gelassenheit positiv auf die verärgerte Kundschaft einzuwirken wusste: «Die Fahrgäste kamen ins Gespräch und wurden nach und nach zur fröhlichen Gesellschaft und die Verspätung zum Schabernack.

(...) So danke ich euch allen dafür, dass Sie tagtäglich Öffentlichkeit herstellen, jene Öffentlichkeit, die unserer Gesellschaft droht abhanden zu kommen. Nicht die Schienen und nicht das Rollmaterial sind die Eisenbahn, Ihr, das Personal seid die Eisenbahn, und gestatten Sie mir die kleine schüchterne Bitte, dass ich auch ein bisschen dazugehören darf – ich bin aus Olten.»

Peter Bichsels Rede – aktueller denn je – ist unter sev-online.ch zu finden (mit dem Stichwort «Peter Bichsel» in der Suchfunktion)

UNTERVERBAND TS

Unterhalt von Zügen nicht auslagern!

Medienstelle SEV-TS. Der Zentralvorstand (ZV) traf sich am 14. März zur Sitzung in Olten. Schwerpunktthemen waren die Vorbereitungen zur TS-Delegiertenversammlung (DV) und zum SEV-Kongress sowie die Beschaffung von Hochgeschwindigkeitszügen für den internationalen Personenverkehr.

Beschaffung Hochgeschwindigkeitszüge: Aus den Zeitungen und aus dem SBB-Intranet haben wir erfahren, dass die SBB eine mögliche Beschaffung von Hochgeschwindigkeitszügen für den grenzüberschreitenden internationalen Personenverkehr prüft. Die SBB will in diesem Bereich ihr Angebot ausbauen. Sie hat deshalb am 12. März auf der Beschaffungsplattform Simap zwei Informationsaustausche ausgeschrieben, um zu klären, wie sie die Züge beschaffen und warten könnte. Konkret prüft sie zwei Optionen: den Kauf inklusive Servicevertrag für die Instandhaltung der Züge für 15 Jahre oder einen Operating-Lease-Vertrag auch über 15 Jahre.

Ein Informationsaustausch mit den potenziellen Rollmaterialherstellern und Leasinggebern ist im April/Mai 2025 geplant. Die daraus resultierenden Ergebnisse bilden die Grundlage für eine mögliche Ausschreibung, die voraussichtlich 2026 stattfinden würde.

Wir werden diese Beschaffung weiterhin aufmerksam verfolgen und sind gespannt, welche der beiden Varianten letztendlich zum Tragen kommt. Grundsätzlich würden wir uns über einen positiven Beschaffungsent-

scheid für neue Fahrzeuge freuen. Aber nur dann, wenn auch der Unterhalt der Fahrzeuge in unseren Werken und Serviceanlagen durch unsere Unterhaltsspezialisten professionell ausgeführt wird. Sollte ein Entscheid für die Variante Servicevertrag für die Instandhaltung durch den Hersteller in Betracht gezogen werden, werden wir uns konsequent und entschlossen zur Wehr setzen.

Neue Serviceanlage in Rorschach: Die 107 neuen Züge der Turbo vom Typ Flirt Evo werden künftig in Rorschach gewartet. Die neue Serviceanlage ist auf die Bedürfnisse der neuen Züge ausgerichtet und kostet rund 75 Millionen Franken. Sie entlastet mittelfristig die bestehende Anlage in Oberwinterthur. Es werden über 80 Arbeitsplätze geschaffen. Bis zur Inbetriebnahme der neuen Instandhaltungshalle in Rorschach Anfang 2030 werden die ersten Flirt Evo vorerst in der Serviceanlage Weinfelden gewartet.

Vorbereitung DV TS und Kongress SEV: Die DV TS findet am 11. Juni in Stettlen statt. 33 Kolleginnen und Kollegen werden teilnehmen. Mögliche Anträge an die DV sind schriftlich bis 23. April an den Zentralpräsidenten einzureichen. Am SEV-Kongress vom 12./13. Juni im Kursaal in Bern werden 19 TS-Delegierte teilnehmen. Der Kongress diskutiert und verabschiedet die Positionspapiere, welche die Politik des SEV für die Jahre bis zum nächsten Kongress im 2029 bestimmen.

Mutationen und Mitgliedergewinnung: Der TS weist zurzeit einen Mitgliederbestand von 2130 Mitgliedern aus. Im Jahr 2024 ist es den TS-Regionen gelungen, 197 Neumitglieder zu gewinnen. Diese Anzahl bedeutet einen neuen Rekord. Auch in diesem Jahr beteiligt sich der SEV-TS an den geplanten Werbeveranstaltungen. Bis Ende Jahr sind es insgesamt 15 Veranstaltungen. An den Standorten im Werk Olten und Yverdon sowie an diversen Standorten und Serviceanlagen (SA) wie Oberwinterthur, SA Muttentz, SA Biel, SA Basel, SA Luzern und im Rangierbahnhof Limmattal. Die SEV-Mitgliedergewinnungsveranstaltungen im Tessin sind noch in Planung und werden zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben.

TS MITTELLAND

Die Nachfolge im Vorstand ist aufgegleist

Andreas Müller. Präsident Björn Schiemann begrüßte am 8. März zur Generalversammlung (GV) in Bern 20 Mitglieder sowie als Gast TS-Zentralpräsident Sandro Kälin.

Sandro Kälin orientierte über die Zusammenstellung des Zentralvorstands und erklärte, wie der Unterverband TS aufgebaut ist. Weiter informierte er über die Delegiertenversammlung: Anträge müssen bis 5. April an ihn gestellt werden. Weiteres Thema war der GAV, der bis 2028 verlängert wurde. Der SEV ist bestrebt, den GAV laufend zu verbessern. Am 4. September ist die GAV-Konferenz. Sandro zeigte zehn mögliche Forderungen, die vom SEV erarbeitet wurden, wie z. B. jene nach einer 38-Stundenwoche. Der Unterverband TS hat insgesamt 2130 Mitglieder: Wir haben wieder zugelegt. Der Organisationsgrad beim Technischen Servicepersonal beträgt rund 45%, es gibt also noch einige Kolleginnen und Kollegen zu gewinnen. Wir erfuhren mehr über die personellen Veränderungen bei der Leitung des SEV sowie über das Pensionierungsmodell Valida. Wer Interesse hat, kann sich bei der Sozialberatung der SBB melden. Bei Cargo werden die neuen Kommunikationsinstrumente im Rangier eingesetzt, die uns Sandro erklärte. Wir erfuhren die aktuellen Zahlen der Pensionskasse SBB und die Grundsätze der Peko. Für gewisse Peko sucht(e) der SEV bis 11. März Kandidierende, die Peko-Nachwahlen erfolgen per 1. Juli 2025.

Kassier Urs Aebischer präsentierte die Rechnung 2024, welche einen kleinen Verlust ausweist. Jürg Ryf von der GPK verlas den Kontrollbericht, den die Versammlung

guthiess. Auch das Budget 2025 wurde angenommen, es sieht einen Verlust von 2000 Franken vor. Der Mitgliederbestand der Sektion belief sich im Januar 2025 auf 177 Personen. Vielen Dank an Urs Aebischer für die kompetente Kassenführung.

Der Vorstand wurde von den Anwesenden wiedergewählt. Vizepräsident Thomas Käzigi wird nächstes Jahr in Pension gehen. Als Nachfolger wurde Jürg Ryf vorgestellt. Er wird Thomas bis zur GV 2026 begleiten, um von dessen Erfahrungen zu profitieren. Kassier Urs Aebischer will sein Amt in absehbarer Zeit abgeben. Seine Funktion wird danach von François Bader übernommen. Auch er wird Urs bis zur GV 2026 begleiten. Beide wurden von der Versammlung als Nachfolger gewählt. Für den infolge Pension zurückgetretenen Rechnungsrevisor Roland Arnold wurde neu Michel Baumgartner gewählt. Für die Delegiertenversammlung und den Kongress wurden Björn Schiemann, Thomas Käzigi und Urs Aebischer bestätigt.

Unter dem Traktandum Verschiedenes/Fragerunde ging es um temporär Angestellte bei Clean, welchen nach sechs Jahren gekündigt wurde – trotz tadellosem Einsatz. Die SEV-Kalender werden in unserer Sektion nicht mehr automatisch zugestellt. Wer einen möchte, kann ihn beim Präsidenten oder Kassier bestellen.

Zum Schluss wurden unsere Jubilare geehrt. Den anwesenden Bruno Schmidhalter und Josef Moll konnte Björn die Urkunde mit einer Flasche Wein persönlich überreichen.

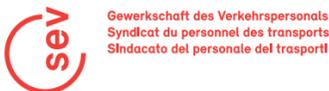
Der Präsident bedankte sich bei allen für ihr Interesse und beendete die GV 2025.

UNTERVERBAND VPT

Belohnung für engagierte Mitgliedergewinnung



An der Zentralausschuss-Sitzung am 6. Februar 2025 in Oberkirch wurden Preise ausgelost für die VPT-Mitglieder, die am erfolgreichsten Neumitglieder gewonnen haben. Auch 2025 gibt es beim VPT wieder Gutscheine zwischen 200 und 1500 Franken für Mitglieder, die besonders viele Kolleginnen und Kollegen von einer SEV-Mitgliedschaft überzeugen können.



Gewinne neue Mitglieder... und gewinne!

Je mehr wir sind, desto stärker sind wir!

Mit jedem neuen Mitglied wächst die Verhandlungsmacht des SEV und damit unser Einfluss auf bessere Arbeitsbedingungen.

Überzeugst du deine Kolleginnen und Kollegen von einer SEV-Mitgliedschaft, gewinnst du zusätzlich:

- **50 Franken** für jedes geworbene Mitglied
- **Zusätzliche Prämien** ab 3 neuen Mitgliedern
- **Exklusive Einladung** zu einer besonderen Veranstaltung ab 8 geworbenen Mitgliedern

Mach mit – für eine starke Gemeinschaft und starke Vorteile!



PV ST. GALLEN

Der SEV-Präsident zu Gast

Roland Schwager. 75 Mitglieder und zwei Gäste durfte Sektionspräsident Urs Wenger im Evang. Kirchgemeindehaus zu Rorschach zur diesjährigen Mitgliederversammlung vom 13. März herzlich willkommen heissen. Gekonnt führte er die Versammelten durch die verschiedenen Geschäfte, die jeweils im Frühling abzunehmen sind: Der Jahresbericht, der das Leben in der Sektion nachzeichnete, die Rechnung, die von Kurt Wüger präsentiert wurde, die mit einem kleinen Verlust abschliesst und der die GPK attestierte, dass sie korrekt geführt wurde, sowie das Budget für das laufende Jahr, das leider wiederum einen Verlust vorsieht.

Zuvorderst aber stand das Referat von SEV-Präsident Matthias Hartwich, der mit seinen spannend vorgetragenen Informationen sein Publikum zu fesseln wusste. Er hielt einleitend fest, dass auch die Pensionierten die Gewerkschaft benötigen, wenn auch aus anderen Gründen als die Aktiven. Deshalb sollten sie am Ende des Berufslebens den SEV nicht verlassen, denn er ist es, der sich für

ihre sozialen Anliegen einsetzt – sonst tut es im ganzen Land nämlich niemand. Die Teuerungszulage auf der PK-Rente und die 13. AHV-Rente belegen dies überdeutlich! Matthias Hartwich zeigte aktuelle gewerkschaftliche Herausforderungen auf und betonte die Bedeutung der Solidarität im SEV.

Kurt Wüger berichtete über die Aktivitäten des Seniorenrates der Stadt St. Gallen, in welchem er uns pensionierte Eisenbahnerinnen und Eisenbahner vertritt. Und Zentralpräsident Roland Schwager erläuterte den Modus der Auszahlung der Teuerungszulage auf der PK-Rente, die dieses Mal nicht nach dem Giesskannenprinzip ausgerichtet worden ist, sondern diejenigen Pensionierten stärker alimentierte, die mit tieferen Umwandlungssätzen und folglich mit schlechteren Renten in Pension gegangen waren.

Dann war es am Präsidenten Urs Wenger, die Versammlung zu schliessen und grünes Licht für den exquisiten Imbiss und das fantastische Dessertbuffet zu geben, das seine Partnerin Lydia Vieli vorbereitet hatte.



Siegerehrung (von links): Willi Gasser (5.), Monika Zihlmann (3.), Franz Schnider (1.), Hans Gerber (2.) und Christa Haas (4. Rang).

bei der Rangierung. Mit stolzen 4126 Punkten erreichte Franz Schnider den 1. Rang und durfte als Tagessieger den Wanderpokal entgegennehmen. Herzliche Gratulation.

Besten Dank an Edi Müller für die Organisation.

PV LUZERN

PV-Jass

René Wolf. Am 5. März trafen sich 24 Kolleginnen und Kollegen zum traditionellen PV-Jass im Restaurant Kegelsporthalle Allmend, Luzern.

Nach kurzer Begrüssung konnte das Spiel beginnen. Angestrebt wurde ein Ehrenplatz

PV BIEL

Wie das Stellwerk Kerzers dem Baggerzahn entkam

Robert Drewes. Mit drei Liedern des Männerchors der pensionierten Eisenbahner Biel begann unter Leitung von Dirigentin Anita Sulzer die Mitgliederversammlung. Co-Präsident Markus Kröpfl begrüsst 50 Anwesende in Brügg.

Anstelle des abwesenden Wanderleiters Peter Habegger, informierte dessen Ehefrau



Ruth über die vorgesehene Frühlingswanderung «Das Emmental ruft» vom 13. Mai, Anmeldungen bitte bis 4. Mai an peschebagger@gmx.ch. Die an den Frühjahrsversammlungen üblichen Traktanden wurden mit Applaus an die Verantwortlichen einstimmig genehmigt.

«Wer wusste, dass das Gebäude des Stellwerks Kerzers von der Eidgenössischen Denkmalpflege unter Bundesschutz gestellt wurde?» Beat Winterberger, Initiant und Kämpfer für sein Lebenswerk, «den Erhalt des Stellwerks Kerzers», skizzierte in seinem Referat die schwierige Geschichte des Erhalts des ehrwürdigen Stellwerks. Er war auch Mitgründer des gleichnamigen Vereins. Ein 25-minütiger Film weckte alte Erinnerungen an die vergangene Zeit. Informationen des Vereins können unter www.stellwerk-kerzers.ch eingesehen werden.

Die nächsten Termine sind unter anderem am 20. August die Sektionsreise zur Maison Cailler in Broc und am 19. September die Herbstversammlung in Brügg.

Mit dem Dank und den besten Wünschen für die kommende Frühling- und Sommerzeit schloss der Co-Präsident die Versammlung.

PV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

Nachfolge für das Präsidium gesucht



Urs Mächler. Am 10. März konnte Präsident Werner Frei zur Hauptversammlung (HV) über 100 Personen, bei 19 Entschuldigungen, begrüßen, und dies trotz des Faschnachtsmontags, der eigentlich in Winterthur ein Feiertag ist. Mit dabei waren auch Gäste aus den befreundeten Sektionen. Der Saal im Kirchgemeindehaus in Wülflingen war wie jedes Mal hübsch geschmückt, und die Versammlung startete beschwingt mit zwei Liedern des PV-Chors

Leider mussten wir wiederum von einigen Mitgliedern für immer Abschied nehmen, darunter auch von einem 102-jährigen Kollegen und einer 104-jährigen Kollegin. Der Chor sang zu Ehren der Verstorbenen das Lied «Lob der Freundschaft». Trotz der Neumitglieder sinkt die Gesamtzahl der Mitglieder stetig etwas, zumal auch immer wieder einige Neupensionierte gleich nach dem Übertritt austreten, und das ohne Begründung. Vielleicht bräuchte es beim Übergang in die Pension bessere Aufklärung über das Engagement des PV für die Pensionierten und seine Angebote. Zahlreiche Mitglieder erhielten für 15 bis 80 Jahre Mitgliedschaft eine Urkunde überreicht (siehe Bild). Stellvertretend für alle werden hier die beiden Geehrten mit 80 Jahren Mitgliedschaft erwähnt: Margrit David und Walter Frey.

Nach zwei weiteren Liedern des PV-Chors präsentierte Kassier Hanspeter Hartmann die Rechnung 2024 mit einem – trotz der Jubiläumsveranstaltung – bescheidenen Ver-

lust von CHF 1271.37. An dieser Stelle möchten wir auch noch einmal allen Spenderinnen und Spendern herzlich danken! Die GPK hat die Rechnung geprüft und bat die Versammlung, diese zu genehmigen und dem Kassier wie auch dem gesamten Vorstand Entlastung zu erteilen. Das Gleiche galt auch für das Budget 2025, das einen Überschuss von CHF 600.– vorsieht. Die Versammlung folgte beiden Anträgen einstimmig! Da für den turnusgemässen Wechsel der GPK kein neues Mitglied gefunden werden konnte, erklärte sich Markus Anrig bereit, nochmals eine Amtsperiode anzuhängen. Er wurde als Ersatzmitglied wiedergewählt. Der Präsident blickte in seinem Jahresbericht vor allem auf die diversen Abstimmungen zurück und hob die Annahme der 13. AHV-Rente hervor. Nach einem kurzen Streifzug durch die Anlässe der Sektion, bedankte er sich bei seinen Vorstandskollegen für die gute Zusammenarbeit. Einstimmig genehmigte die Versammlung den Jahresbericht, der auf der Webseite nachzulesen ist. Anträge aus der Versammlung gab es keine zu behandeln.

Präsident Werner Frei teilte der Versammlung mit, dass er aus persönlichen Gründen in absehbarer Zeit zurücktreten muss. Es wird jetzt eine Nachfolgerin oder ein Nachfolger für das Sektionspräsidium gesucht, damit sich diese Person gut einarbeiten kann. Mit diesem Knaller, dem Dank an die Helferinnen und Helfer und dem Hinweis auf die nächste Versammlung am 5. Mai endete die HV.

PV BUCHS-CHUR

HV mit Referat von Edith Graf-Litscher

Ruth Crescente. Am 12. März konnte Präsident Christian Niggli 71 Mitglieder in Sargans zur Hauptversammlung begrüßen.

Die Referentin, Edith Graf-Litscher, Verwaltungsrätin SBB und Gewerkschaftssekretärin SEV, startete gleich mit einer Neuigkeit: Eine Stunde zuvor war Martin Pfister zum neuen Bundesrat gewählt worden – Gratulation! In spannenden Worten erzählte Edith von ihrem Werdegang von der SBB-Betriebsdisponentin (1982–1994) über Anstellungen bei der Krankenkasse SBB, der Atupri und als Gewerkschaftssekretärin SEV bis zur Nationalrätin. Nach 18 Jahren im Parlament wurde sie im Juni 2023 Personalvertreterin im SBB-Verwaltungsrat. Das Wohl des Personals liegt ihr sehr am Herzen, «denn ohne Personal geht nichts». In regem Austausch mit Bundesrat Albert Rösti werde versucht, die anfallenden Probleme zu lösen. Die zunehmende Gewalt gegen das Personal ist eines der grössten Probleme. Der SEV plant im November eine Tagung zum Thema Sicherheit. Die vielen Informationen beeindruckten die Teilnehmenden,

sie hörten Edith Graf-Litscher aufmerksam zu und spendeten grossen Applaus, als sie mit einem kleinen Präsent verabschiedet wurde.

Es folgten das Protokoll der letzten Versammlung und der Jahresbericht des Präsidenten. Nach dem feinen Mittagessen, wie immer von der Sektion offeriert, startete Christian Niggli mit diversen Informationen. Über die im Januar ausbezahlte Teuerungszulage der Pensionskasse haben sich alle gefreut. Auch erfreulich ist, dass der SEV letztes Jahr 1914 neue Mitglieder gewinnen konnte. Per 11. März 2025 zählte unsere Sektion 301 Mitglieder. Kassier Gusti Mettler erklärte die Jahresrechnung. Für dieses Jahr sind wieder zwei Versammlungen, vier Wanderungen und ein Sektionsausflug geplant. Für ihre Treue zum SEV wurden geehrt: Franz Dobler und Leonhard Gafafer für 50 Jahre Mitgliedschaft, Walter Geering, August Mettler und Werner Reifler für 60 Jahre sowie Karl Betschart für 70 Jahre SEV. Zum Schluss der HV wünschte Präsident Christian Niggli allen «en Guete» beim Dessert und eine gute Heimkehr.

ZPV CALANDA

Daniel Wollenmann übernimmt das Präsidium

Lea von Bergen. Am 24. Februar fand in Chur die Hauptversammlung statt, geführt durch Vizepräsident Sujevan Sivakumar.

Dieses Jahr standen die Gesamterneuerungswahlen an. So wurden neu in den Vorstand gewählt: Daniel Wollenmann als Präsident, Timon Wisler als Vizepräsident, Rebeca Eicher als Beisitzerin. Die bisherigen Vorstandsmitglieder wurden in ihren Ämtern einstimmig bestätigt.

Neben den Gesamterneuerungswahlen standen auch hitzigere Themen zur Diskussion, wie etwa die äusserst unübersichtliche Situation bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Tarifverbund Davos-Klosters. Die Nutzung der Skipässe für das Reisen im öffentlichen Verkehr sorgt regelmässig für unschöne Diskussionen zwischen dem Zugpersonal und den Fahrgästen. Die Mitglieder wünschen sich deshalb eine einheitliche und klare Lösung für die kommende Saison.

Die Dienstkleiderbestellung sorgt für grossen Unmut. Die Auslieferung hat sich schon mehrmals verzögert. Nicht alle Kleidungsstücke sind vorhanden, und teilweise stimmen die Grössen nicht. Das Personal verlangt, dass die Erstausrüstung eine angemessene Zahl Kleidungsstücke enthält.

Ein Grund zur Freude, sind die diesjährigen Jubiläen, es wurden geehrt: Alexander



Der neu gewählte Präsident Daniel Wollenmann stellt sich den Mitgliedern vor.

Butzerin, Andreas Mügeli und René Strub, 40 Jahre SEV, Patrick Lüthy und Douangphachanh Phommarath, 35 Jahre SEV, Rahel Wildi und Carlo Simonet, 25 Jahre SEV, Sandra Tschirky, 20 Jahre, Fida Bardill-Niggli, 15 Jahre, Kyle Form, 10 Jahre SEV.

Der Vorstand ZPV Calanda freut sich auf ein aktives Sektionsleben im Jahr 2025.



Sujevan Sivakumar, René Strub, Alexander Butzerin, Lea von Bergen und Andreas Mügeli (v.l.).

RPV THURTAL

Neuer Sektionspräsident

Willi Kessler. Am 22. Februar eröffnete Präsident Willi Kessler die Generalversammlung (GV) in Gossau SG. Er begrüsst 23 Mitglieder und als Gast den Präsidenten des SEV, Matthias Hartwich.

Nach Annahme des Protokolls der GV 2024 vermeldete Kassier Bruno Schmid-Schori 56 Mitglieder, solide Finanzen und einen kleinen Verlust. Die Jahresrechnung 2024 und das Budget 2026 wurden einstimmig genehmigt. In seinem Jahresbericht erwähnte der Präsident die Veranstaltungen in der Sektion und die Aktivitäten des Vorstands.

In seinem Referat schilderte Matthias Hartwich seine Herkunft, die früheren Tätigkeiten und den Weg zum Präsidenten des SEV. Aktuell beschäftigen den SEV und die Mitarbeitenden von SBB Cargo das Umstrukturierungsprogramm «G-nesis». Weiter informierte Matthias Hartwich, dass die von der EU angestrebte Liberalisierung im Personenverkehr spürbare Konsequenzen für den ÖV in der Schweiz haben könnte. Zum Schluss machte der SEV-Präsident klar, dass er sich für eine starke Gewerkschaft einsetze, die für Demokratie und Respekt steht.

Im Brennpunkt stand das Traktandum Wahlen. Präsident Willi Kessler hatte seinen Rücktritt bekanntgegeben, was eine angekündigte Rochade im Vorstand nach sich ziehen würde. Im Vorfeld der GV hatten sich folgende Kollegen für die ausgeschriebenen Ämter beworben: Kassier Bruno Schmid-Schori als Präsident, Manfred Paris als Kassier, Andreas Uhlmann als GPK-Ersatzmitglied, Paul Huldi als Obmann für Sulgen und Willi Kessler als zusätzliches beratendes Mitglied im Vorstand. Die GV wählte alle Bewerber einstimmig in die gewünschten Ämter. Willi Kessler gratulierte dem neuen Präsidenten Bruno Schmid-Schori und dem neuen Kassier Manfred Paris zu ihrer Wahl und bedankte sich bei den Vorstandsmitgliedern für den Einsatz, den sie für die Sektion leisten. Der neue Sektionspräsident bedankte sich bei den Mitgliedern für die Wahl und das Vertrauen. Ebenfalls würdigte er Willi Kessler für seinen Einsatz, den er jahrelang für die Sektion geleistet hat.

Zum Schluss bedankte sich der scheidende Präsident Willi Kessler bei den Mitgliedern und beim Vorstand für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und erklärte die GV für beendet.

PV ZÜRICH

100 Jahre Lies Zogg

Kurt Egloff. Unser Betreuer Urs Keller und der Schreibende besuchten Lies Zogg, um ihr zum 100. Geburtstag zu gratulieren.

Die Jubilarin ist in guter Verfassung. Sie freute sich über den Besuch. Sie ist auch interessiert an unserem SEV und liest noch gerne unsere Zeitung.

Der gesamte PV wünscht Lies Zogg alles Gute für die Zukunft.



René Wolf. 19 Wanderinnen und Wanderer versammelten sich am 12. März um 8 Uhr zur Fahrt nach Lugano. In Arth-Goldau stiegen noch fünf Wanderer zu. Im Bahnhofbuffet Lugano gab es den Startkaffee mit Gipfeli. Anschliessend fuhren wir weiter nach Agno. Von dort wanderten wir bei bedecktem, aber trockenem Wetter dem See entlang nach Caslano zur Osteria Battallo. Dort stiessen fünf Nichtwanderer zu uns. Bei einem feinen Mittagessen mit fakultativem Dessert liessen wir es uns gutgehen. Einige machten noch einen Spaziergang durch das alte Zentrum. Die Rückreise nach Luzern war individuell.

Dem Organisator Martin Kaufmann danken wir bestens für die Organisation.

PV LUZERN

Wanderung im Tessin

PV ZÜRICH

Frühjahrsversammlung



Beat Schneiter. Am 6. März fand die Frühjahrsversammlung statt. Vor dem Beginn sorgte Ueli Badertscher mit seiner Drehorgel für musikalische Einstimmung. Präsident Kurt Egloff konnte 82 Kolleginnen und Kollegen begrüßen. Speziell begrüsst er die beiden Vertreter der Sektion Aargau.

Ende 2024 gehörten der Sektion 913 Kolleginnen und Kollegen an. Aktuell hat der PV Zürich 152 Mitglieder, die 90-jährig und älter sind, darunter 9 über 100-jährige. Den Verstorbenen gedachte die Versammlung mit einer Schweigeminute.

Die Geschäfte wurden speditiv behandelt und einstimmig genehmigt. Infolge Amtszeitbeschränkung wurden bei der GPK Luis Daurù und Ernst Heiniger mit Dank und Applaus für die geleistete Arbeit verabschiedet. Als neue GPK-Mitglieder wurden Michele Corleto und Bruno Schmid einstimmig gewählt. Bruno Schmid wurde auch als GPK-Mitglied des Unterverbandes PV gewählt.

Weitere Informationen erfolgten über die gewerkschaftlichen Geschäfte. Pensionskasse: Die beachtliche Teuerungszulage in diesem Jahr gab positiv zu reden. Ein Votant machte den Vorschlag, in den SBB-News zu veröffentlichen, wie dieser «Zustupf» zustande kam, da nicht alle SBB-Pensionierten gewerkschaftlich organisiert sind. Dies hätte vielleicht nebenbei noch den Effekt, dass einige den SEV-Pensionierten beitreten würden. Der Präsident nimmt den Vorschlag mit.

Die Reka-Checks waren auch wieder ein Thema, und zwar bezüglich Bezahlung des FVP und Handhabung der Checks. Der PV-Zentralvorstand hat einen neuen Antrag für den Kongress eingegeben.

Der Präsident informierte über die nächsten geplanten Veranstaltungen: am 12. April der Generationen-Jass; am 23. April die Frühjahrswanderung; am 25. Juni die Sektionsreise (Solothurn-Biel im Aareschiff).

Zum Abschluss der Versammlung wurde ein Imbiss serviert und durch den Drehorgelmann musikalisch begleitet.



SEV/Unterverbände

4.6. Unterverband LPV

Voranzeige Frauentagung LPV. Am Vormittag treffen wir uns mit Sibylle Lustenberger, der neuen Gleichstellungsbeauftragten des SEV. Wofür engagiert sie sich, was sind ihre Themen, was bringt sie mit? Zudem haben wir die Möglichkeit zu einem Austausch mit Frauen aus dem Bereich Diversity & Inclusion der SBB und der BLS. Wie werden Lokführerinnen gefördert und in diesem männerdominierten Beruf unterstützt und geschützt? Wir hören etwas zur Sozialberatung der SBB und Movis der BLS. Am Nachmittag behandeln wir Themen rund um vorgelebte Rollenbilder, stereotype Verhaltensweisen und Zivilcourage. Ich freue mich sehr auf den Tag mit euch, um im Austausch zu sein und uns zu vernetzen. Für den Tag erhaltet ihr einen Bildungsscheck (RhB/Thurbo leider ausgenommen). Zwischenverpflegung und Mittagessen sind inbegriffen. Eine Übersetzung DE-FR-DE wird angeboten. Anmeldung bitte bis 5. Mai via Webseite (Kalender) oder per E-Mail an Esther Weber, frauen@lpv-sev.ch.
lpv-sev.ch
9.30 bis ca. 16.30 Uhr, Haus der Universität, Bern

Sektionen

29.3. TS Zürich

Mitgliederversammlung. Nach der Versammlung sind alle Mitglieder zum Abendessen eingeladen. Anmeldungen bitte sofort an bruno.senn@sev-ts.ch oder an euren Vertrauensmann beim TS Zürich.
15.15 Uhr, Restaurant Sommerau Ticino, Dietikon

5.4. LPV Mittelland

Generalversammlung 2025. Wir begrüssen für das Gastreferat den Kommandanten der Transportpolizei, Michael Perler. Alle dienstfreien und pensionierten Kolleginnen und Kollegen sind freundlich eingeladen, an der Generalversammlung teilzunehmen. Im Anschluss an die GV besteht die Möglichkeit, ans gemeinsame Nachtessen zu kommen.
lpv-sev.ch/de/sektionen/mittelland/termine/generalversammlung/
14 Uhr, Restaurant Teufelsschlucht, Hägendorf

10.4. AS Ost

Frühjahrsversammlung. Statutarische Traktanden. Referat von SEV-

Gewerkschaftssekretär René Zürcher, Verantwortlicher SEV für den SBB-Personenverkehr, zum Thema «Aktuelle Entwicklungen im Arbeitszeitgesetz und Neues rund um die SBB». Danach offeriertes Nachtessen. Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Anmeldung bis 5. April via <https://sevonline.wufoo.com/forms/mty1b3y0tcqa3t>.

17.45 Uhr, Hotel Wartmann, Winterthur

16.4. VPT BLT

Bowlingplausch oder andere Aktivität. Genauere Infos zeitnah am Anschlagbrett.

18 Uhr, Lokalität noch unbestimmt, Basel

6.5. VPT BLS

Hauptversammlung 2025. Der Vorstand lädt dieses Jahr nach Burgdorf ins Schloss. Beachte, der Ort für die Hauptversammlung hat geändert (nicht mehr Schützenhaus), neu Schössligasse 1, ca. 15 Minuten vom Bahnhof entfernt. Der Anmeldeschluss ist relativ früh und die Anmeldung obligatorisch (Grund: Nachtessen), bitte bis spätestens 16. April an den Werbeobmann: werbung-bls@vpt-online.ch. Bei Verhinderung zwingend abmelden.

vpt-online.ch/ueber-uns/sektionen/vpt-bls/termine-vpt-bls

18.15 Uhr, Schloss Burgdorf, Burgdorf

Pensionierte

2.4. PV Zürich

Stamm. Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

3.4. 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

7.4. Pensioniertes Rangier- und Zugpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

16.4. PV Luzern

Wanderung Ebikon-Rathausen-

Emmen-Friedental. Leichte Wanderung, Mittag im Restaurant pro nobis Rathausen. Tagessalat, Tagesmenü inkl. Mineralwasser CHF 31.50. Anmeldung bis 11. April bei René Wolf, 041 320 62 79 oder rene.wolf@bluewin.ch.

sev-pv.ch/sektionen/luzern

Luzern ab 9.21 Uhr (Wanderer)
Bus 40 ab Emmenbrücke, Bahnhof Süd (Nichtwanderer)

23.4. VPT BLS Gruppe Pensionierte

Übere Jäissbärg – von Mörigen nach Studen. Wanderung Mörigen (Startkaffee)–Oberholzwald–Stöckleren–Jäissberg Chnebelburg–Studewald Tempelanlagen–Studen (Schlusstrunk). Bern ab 9.12 Uhr, Gleis 49, Biel ab 9.50 Uhr, Gleis 11, Mörigen an 10.02 Uhr. Studen ab 15.29 Uhr, Gleis 1, Bern an 16.00 Uhr. Verschiebedatum: 30. April. Anmeldung an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58, 079 364 92 80, oscar.siegenthaler@gmx.ch bis 19. April (bei Verschiebung bis 25. April).

6.5. PV Basel

Kultur, Kaffee, Kuchen. Das Motto für dieses Jahr lautet «Natur-Mundart und Musik». Damit wir planen können (Anzahl Kaffee und Kuchen usw.), sind wir zwingend auf eine Anmeldung angewiesen, und zwar bitte bis 30. April bei Vizepräsident Peter Jakob, vizepraesident-pv-basel@sev-online.ch oder 079 252 02 53.

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen. *Der Vorstand*

sev-pv.ch/sektionen/basel

14.30 Uhr, Pfarreizentrum L'Esprit, Basel

13.5. PV Biel

Frühlingswanderung. Das Emmental ruft... Um 7.52 Uhr fahren wir mit dem Zug Richtung Bern. In Escholzmatt werden wir zu Kaffee und Gipfeli erwartet. Danach reisen wir mit dem «Poschi» nach Schangnau Grunachen. Um ca. 11 Uhr starten wir die 1½-stündige Wanderung nach Marbach. Dort erwartet uns in der Erlebniskäserei ein Fondue oder ein Tagesmenü. Am Nachmittag kann der Rückweg entweder mit dem Postauto angetreten oder eine ca. einstündige, leichte Wanderung nach Wiggen gemacht werden. Rückfahrt mit Bus und Bahn nach Bern und Biel. Für den Fahrausweis bis Schangnau Grunachen ist jede Person selber verantwortlich. Auf eine grosse Beteiligung freut sich das Leitungsteam Peter und Ruth Habegger. Anmeldung erwünscht bis spätestens 4. Mai unter Angabe des Namens und der Handynummer an peschehabegger@gmx.ch oder 079 677 03 13 (per Telefon oder WhatsApp). *Der Vorstand*
sev-pv.ch/sektionen/biel-bienne



Tagung der Branche Pensionierte

11. September 2025, Hotel Rigi Kulm

Anreise auf die Rigi

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

Programm

12.00 Uhr Ansprachen von Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro, SEV-Präsident Matthias Hartwich und vom neuen SEV-Vizepräsidenten.

13.15 Uhr Gemeinsames Mittagessen

Mittagsmenü	Vegimenü
Tagessuppe *** Geräucherter Schweinshalsbraten an Kräuterjus Kartoffelgratin, Gemüse *** Süssmostcrème	Tagessuppe *** Äpler-Magronen mit Röstzwiebeln und Apfelmus *** Süssmostcrème
Wer ein vegetarisches Menü wünscht, wird gebeten, dies auf der Anmeldung anzugeben.	

15.30 Uhr Ende der Tagung

Kosten

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

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

Anmeldung

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

Anmeldeschluss ist der 1. Juli 2025

Bei Fragen wendet euch bitte an die Präsidentin / den Präsidenten eurer Sektion.

UNSERE VERSTORBENEN

Böhlen Werner; JG 1934; Zugführer, Bülach, PV Winterthur-Schaffhausen.

Dörig Annemarie; JG 1929; Witwe des Hans, Zürich, PV Zürich.

Gubler Erich; JG 1943; Handwerkermeister, Winterthur, PV Winterthur-Schaffhausen.

Hänni Pierre-Alain; JG 1953; Sachbearbeiter, Nax, PV Wallis.

Siegrist René; JG 1927; Zugführer, Goldau, PV Luzern.

Wicki Hans; JG 1935; Gleismonteur, Zürich, PV Zürich.

Hinweis:

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

Folge uns auf Instagram



www.instagram.com/gewerkschaft_sev



IMPRESSUM

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

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

Herausgeber: SEV, sev-online.ch
Redaktion: Michael Spahr (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler.

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

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 17. April 2025.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 8. April 2025, 12 Uhr.

Inserateschluss: 7. April 2025, 12 Uhr.

Agenda 4/25

MODAL SPLIT IN EUROPA

Die Verlagerung findet nicht statt



Michael Spahr/ETF
michael.spahr@sev-online.ch

Die Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) hat einen Bericht der OECD und des Internationalen Transport Forums veröffentlicht. Der Bericht über die Verlagerungspolitik in Europa zeichnet ein düstres Bild der Modalverschiebung im Güterverkehr. Aus gewerkschaftlicher Sicht ist die fehlende Verlagerung von der Strasse auf die Schiene höchst problematisch.

Die ambitionierten politischen Ziele des «Green Deals» der EU sind eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2050 und eine signifikante Erhöhung des Anteils der auf dem Wasserweg transportierten Güter. Der Bericht legt dar, dass die Modalverschiebung, also die Verlagerung vom dominierenden Strassengüterverkehr hin zu nachhaltigeren Transportformen, trotz der klaren Klimaziele des Europäischen «Green Deals» kaum vorankommt. Daten aus dem Bericht und Analysen der Europäischen Umweltagentur (EEA) belegen, dass der Anteil des kombinierten Schienen- und Wasserverkehrs im gesamten innerstaatlichen Güterverkehr in der EU von 27 % im Jahr

2012 auf lediglich 22 % im Jahr 2022 gesunken ist. Parallel dazu hat der Anteil des Strassenverkehrs in nahezu allen EU-Mitgliedstaaten zugenommen, was darauf hindeutet, dass die notwendigen strukturellen Veränderungen im Transportsektor nicht ausreichend vorangetrieben werden. (Zum Vergleich: In der Schweiz betrug der Anteil der Güterverkehrs 2023 auf der Schiene 38 %, im alpenquerenden Verkehr sogar 72 %. Auch in der Schweiz hat der Schienenanteil gegenüber dem Strassenanteil in den letzten zwanzig Jahren nicht zugenommen.)

Falsche Anreize für die Strasse

Die ETF kritisiert, dass der Strassenverkehr weiterhin künstlich subventioniert wird. Die Branche profitiert von «Social Dumping» und unfairen Tarifpraktiken, durch die niedrige Löhne und prekäre Arbeitsbedingungen in Kauf genommen werden. Dies führt zu einer signifikanten Wettbewerbsverzerrung, da die externen Kosten – darunter Umweltbelastungen, Gesundheitsausgaben, Lärm und Infrastrukturschäden – nicht in den Preis einfließen. Ferner verweist die ETF auf geopolitische Faktoren wie den russischen Angriffskrieg in der Ukraine, der insbesondere in den baltischen und osteuropäischen Staaten zu drastischen Einbussen im Schienengüterverkehr ge-

führt hat. Solche externen Schocks verschärfen die bestehenden strukturellen Defizite. Umfassende staatliche Interventionen und europaweite Investitionsprogramme sind nötig, um die erforderlichen Modernisierungen in der Schieneninfrastruktur zu realisieren. Die ETF fordert konkrete Massnahmen:

- **Öffentliche Investitionen in Schienen- und öffentlichen Verkehr:** Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur des Schienenverkehrs, damit die Nutzung zugänglicher, erschwinglicher und attraktiver wird.

- **Sicherstellung fairen Wettbewerbs:** Gleiche Bedingungen für die unterschiedlichen Verkehrsträger, mit fairen Preismechanismen, die tatsächliche Umwelt- und Sozialkosten des Strassenverkehrs widerspiegeln. Das Verursacherprinzip muss rigoros angewendet werden.

- **Bessere Durchsetzung der EU-Markt- und Sozialvorschriften im Strassenverkehr:** Das Mobilitätspaket bietet eine der am besten formulierten Regelungen, die gleichen Zugang zu Märkten und gleiche Bedingungen für alle Arbeitnehmenden fördern. Die Durchsetzung und Kontrolle dieser Regeln müssen in der gesamten EU verstärkt werden.

- **Bekämpfung des Arbeitskräftemangels im Transportwesen:** Klare Massnahmen, um den Arbeitskräftemangel im Transportwe-

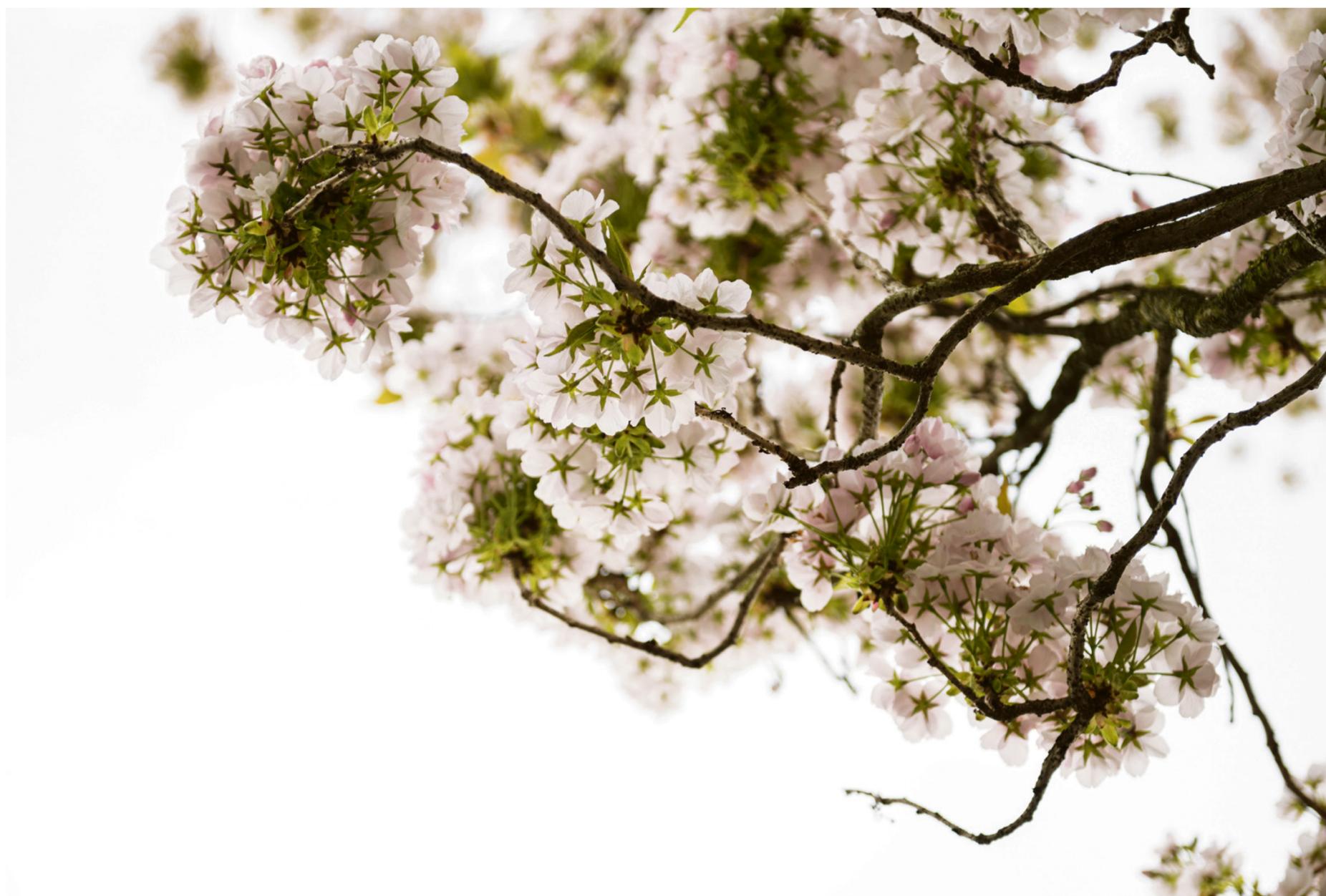
sen zu bekämpfen, beginnend mit der Anerkennung, dass es sich nicht um einen Mangel an Fähigkeiten oder Talenten handelt, sondern um einen Mangel an anständigen Arbeitsplätzen. Das bedeutet, Arbeitsplatzunsicherheit zu bekämpfen und die Bezahlung und Arbeitsbedingungen im Transportwesen zu verbessern.

- **Förderung sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit:** Die Politik muss faire Löhne, Arbeitssicherheit und umweltfreundliche Lieferketten priorisieren, um sicherzustellen, dass der Übergang zu nachhaltigem Transport allen zugutekommt.

- **Nutzung von Technologie:** Digitalisierung und technologische Innovation können die Logistik optimieren und die Effizienz multimodaler Transportsysteme verbessern. Fortschritte müssen durch öffentliches Interesse, fairen Wettbewerb und Nachhaltigkeitsziele eingeleitet werden.

Wandel ist notwendig

Eine nachhaltige und sozial gerechte Verkehrswende kann nur durch ein integriertes Massnahmenpaket erreicht werden kann, das ökologische, wirtschaftliche und soziale Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Eine sinnvolle Verlagerung wäre dann nicht nur ein Gewinn für die Umwelt, sondern auch für die Menschen, die im Transportsektor arbeiten.



ERWACHEN

Christine Strub

Es ist erstaunlich, wie sehr der Frühling meine Stimmung beeinflusst. Die Natur erwacht und mit ihr auch die eigene Energie. Ich finde es jedes Jahr unglaublich schön, wie die Natur sich wieder von Neuem entfaltet – das Zwitschern der Vögel, das sanfte Grün

der ersten Blätter, die wärmende Sonne und die längeren Tage. Meine Lebensgeister werden geweckt, ich fühle mich leicht und voller Tatendrang.

Christine Strub fotografiert im Bereich Portrait, Reportage, Editorial – christinestrub.ch.

?

QUIZ

Hast du genau gelesen?

1. Wer vertritt ab Mai 2025 das Personal im SBB-Verwaltungsrat?

- Jürg Hurni und Monika Ribar.
- Edith Graf-Litscher und Jürg Hurni.
- Jürg Hurni und Fabio Pedrina.

2. Die Güterverkehrsleistung nimmt von 2017 bis 2050 um ... zu.

- 31 Prozent.
- 13 Prozent.
- 50 Prozent.

3. Was wird im neuen BLS-Gesetz erstmals geregelt?

- Die Löhne der BLS-Angestellten.
- Die Beziehung zwischen dem Kanton als Mehrheitsaktionär und der BLS.
- Umweltstandards im Gleisbau.

4. Welches ist der Erstberuf von Tram- und Lokführer Patrick Ferreira da Silva?

- Konditor.
- Lehrer.
- Koch.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 8. April 2025** an:

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

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

Lösung des Quiz aus Nr. 3/2025:
c/b/c/b

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Rudolf Ursprung**, Thun, Mitglied VPT BLS, Pensionierte.

AUF DEN SPUREN VON ...

Patrick Ferreira da Silva, Tram- und Lokführer RBS



Patrick Ferreira da Silva für einmal vor einem RBS-Bus in seinem Wohnort Lyss.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

2016 kam er als jüngster Mitarbeiter zum Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), nun ist er seit bald zehn Jahren dabei: Patrick Ferreira da Silva ist zufrieden mit seinem Berufsleben. Und setzt sich als aktives SEV-Mitglied für seine Kolleginnen und Kollegen ein.

Am Beginn seiner Laufbahn absolviert Patrick eine Lehre als Koch und ist danach für eine kurze Zeit in der Gastronomie tätig, ein Umfeld, das oft von Stress geprägt ist. Per Zufall stößt er in der Zeitung auf ein Inserat des RBS. Gesucht wird ein Tramführer. «Die Eisenbahn war immer ein Bubentraum von mir», gesteht der 31-Jährige, und fügt mit einem Lachen hinzu, dass er aber keine Modelleisenbahn besitze. Das eine führt zum anderen und er fährt – nach dreimonatiger Ausbildung – mit 22 Jahren ein RBS-Tram.

Nach gut drei Jahren auf ein- und derselben Tramlinie spürt Patrick den Wunsch, sich weiterzuentwickeln. Er kann in einem halben Jahr RBS-intern die Umschulung zum Lokführer Kategorie B absolvieren und fährt seither Tram- und S-Bahn. Als Ausbilder begleitet er ausserdem Tram- und Lokführer:innen in Ausbildung während der Praxiseinheit.

Angesprochen auf den RBS verdeutlicht Patrick, dass er grundsätzlich zufrieden sei mit seinem Arbeitgeber. «Es gibt hie und da sicher Themen, die wir angehen müssen, aber die gibt es wohl überall», ist er sich bewusst. Der RBS sei klein und familiär, man kenne sich und habe es gut. «Wir unternehmen regelmässig auch privat etwas zusammen.» Die Schichtarbeit ist für ihn eher ein Vorteil, weil er daneben mehr Freiraum hat, wenn andere arbeiten müssen. Den fixen Betreuungstag für seinen Sohn jeweils am Donnerstag möchte er dennoch nicht missen.

Der SEV als Selbstverständlichkeit

Dass man als Eisenbahner auch Mitglied in der Gewerkschaft ist, sei «gang und gäb». Sein Ausbilder habe Patrick zu Beginn seiner RBS-Karriere auf den SEV hingewiesen. «Ich fand das von Anfang an eine gute Sache, sah viele Vorteile und den Zusammenhalt», erklärt er. Insbesondere die Weiterbildungsmöglichkeiten wie die Movendo-Kurse sind für ihn ein Plus. Nach kurzer Zeit als «normales» Mitglied wird der engagierte Tram- und Lok-

führer als GAV-Delegierter angefragt und nimmt während zwei Jahren an intensiven Verhandlungen teil. Er könne beim SEV viel dazulernen, beruflich und auch privat; und natürlich mitreden und seine Anstellungsbedingungen aktiv mitgestalten. «Viele jammern, sind aber nicht in der Gewerkschaft und haben so auch wenig Möglichkeiten, etwas zu verändern», gibt Patrick zu bedenken. Als Ausbilder legt er bei neuen Kolleginnen und Kollegen jeweils ein gutes Wort für den SEV ein.

Seit knapp zwei Jahren ist Patrick als Beisitzer im Vorstand seiner Sektion VPT RBS. Dieser müsse sich nach ein paar Turbulenzen nun neu organisieren mit der neuen Präsidentin und dem neuen Sekretär. Im Juni nimmt er zum ersten Mal an der Delegiertenversammlung des VPT und am zweitägigen SEV-Kongress teil. «Das ist für mich Neuland, darum freue ich mich umso mehr darauf», lacht er.

Wenn Patrick etwas macht, dann mit vollem Einsatz. Ihm ist wichtig, dass die Sektion vor allem auch junge Leute werben kann, die sich aktiv engagieren. «Natürlich haben wir alle ein Privatleben, aber im Betrieb sind wir auch sehr oft und da ist es wichtig, dass wir es gut haben», ist er überzeugt. Der SEV habe diesbezüglich schon viel erreicht. So beispielsweise auch den vierwöchigen Vaterschaftsurlaub, von dem er demnächst profitieren kann. Denn Patrick wird im Juni zum zweiten Mal Vater. Der Fokus liege aktuell deshalb mehr auf der Familie. Die Rolle als Beisitzer im Sektionsvorstand passe gut zu dieser Phase. Dass er zu einem späteren Zeitpunkt ein noch aktiveres Mandat in seiner Sektion übernehme, sei aber nicht ausgeschlossen.

Auf vielen Ebenen unterwegs

Der 31-Jährige lebt mit seiner Partnerin und dem bald dreijährigen Sohn in Lyss. Er liest viel, braucht aber auch Bewegung und geht so oft wie möglich raus in die Natur. Zusammen mit seinem Vater betreibt er einen Schrebergarten. Sein Vater, ein freischaffender Künstler, hat ihm auch Kreativität vorgelebt. So malt und zeichnet Patrick selber sehr gerne und unterstützt den Vater bei dessen Ausstellungen. Nicht zuletzt lebt er auch seine Koch-Leidenschaft weiterhin aus – einfach ohne Stress und Druck. «Ich koche sehr gerne zuhause für die Familie. Es ist eine sehr schöne Tätigkeit mit viel Kreativität», schliesst er. Eines ist sicher: Langweilig wird es Patrick Ferreira da Silva nicht.

VERLAGERUNG

Tomz

