



Rangierpersonal
Personnel de la manœuvre
Personale di manovra

UNTERVERBAND

RANGIER - PERSONAL

JAHRESBERICHT

2024

Inhaltsverzeichnis

- 1. Vorwort Zentralpräsident**
- 2. Zentralausschuss und Zentralvorstand**
- 3. Sicherheit 2024**
- 4. Zentralvorstandssitzung**
- 5. Delegiertenversammlung**
- 6. Präsidentenkonferenz**
- 7. Migration / Cleantagung**
- 8. Frauenkommission**
- 9. Mitteilung SEV**
- 10. Mitteilung SBB**
- 11. Schlusswort**

1. Vorwort Zentralpräsident

Das Jahr 2024 ist Vergangenheit. Wie jedes Jahr gibt es einen Rückblick und auch eine Vorschau was uns 2025 erwartet. Anfangs Jahr mussten wir Abschied nehmen von unserem Jahrelangen ZA-Mitglied und Kollegen, Bruno Kirchhofer. Es gibt schönere Momente als an eine Beerdigung zu gehen.

Es ist einiges passiert, was die Sicherheit angeht. Nach dem tödlichen Unfall und den vielen Unregelmässigkeiten in allen Divisionen hat man sich Gedanken gemacht. Auch wir im UV haben entschieden, dass es ein Thema ist, das immer wieder diskutiert werden muss. Christian ist für die Sicherheit seitens UV zuständig. Bei Cargo hat man anfangs Jahr mit einem Droh-mail von der Leitung Produktion begonnen. Nur ist das nicht zielführend, weil die wenigsten Standorte Funkgleismelder haben und WaRa (Warfunktion Rangier) haben. Wenn dann noch mit rechtlichen Konsequenzen gedroht wird beim Nichteinhalten, dann kann man sehen, wie hilflos und überstürzt gehandelt wurde. Die Rangierer erwarten zuverlässige Arbeitsmittel, um sicher zu arbeiten. Wenn aber z.B. das neue Willy App / Orca nicht funktioniert und man mehr Zeit für das nicht funktionieren braucht, anstatt die Zugkontrolle und die verschiedenen Kontrollen ordnungsgemäss zu machen, dann muss man sich nicht wundern, dass es zu Unfällen kommt.

Aber auch beim Personenverkehr hat es viele Unregelmässigkeiten gegeben. Bei den Analysen sind Ablenkungen genannt worden.

Die Lohnverhandlungen sind abgeschlossen worden. Generell 0,8 Prozent, individuelle 0,7 Prozent Einmalprämie je Mitarbeitender als Teuerungsausgleich für das Jahr 2024 von 0,5 Prozent: 500.–

Die GAV der SBB und SBB Cargo sind bis Ende 2028 verlängert worden, was eine Entspannung ist, aber es wird zu BAR Verhandlungen kommen. Dieses Vorgehen hat mit dem Projekt WEST (Weiter Entwicklung Schichten Touren) zu tun. Das wird uns 2025 sehr beschäftigen, weil die SBB ein flexibles Personal wollen und so einteilen können wie es nötig ist.

2024 war ein Wahljahr für die nächsten Amtsperioden in den SEV-Gremien. Die Altersstruktur ist weiterhin eine Herausforderung. Wir müssen unbedingt jüngere Personen finden, die bereit sind für gute und solide Arbeitsbedingungen zu kämpfen und mitzuwirken, in den Sektionen, den Unterverbänden und dem SEV.

Nachdem Fabbio Winiger zurückgetreten ist, wurde im ZA Christian Eichenberger, Vize-Präsident und Rolf von Däniken, Sekretär. Rolf hat sich schnell eingearbeitet und ist auch für die Werbung im UV zuständig. Es ist sehr erfreulich, wie die Zusammenarbeit im ZA ist.

Danke an meine Kollegen im ZA die mich unterstützen und wir gemeinsam zum Wohle und Anliegen der Mitgliedschaft des RPV da sind. Danken möchte ich den Zentralvorstand, den Sektionspräsidenten, der GPK und Alle die sich in einer Art für den UV RPV einbringen und ihre Zeit zu Gunsten der Mitglieder und dem SEV einsetzen.

2. Zentralausschuss und Zentralvorstand

Im Berichtsjahr 2024 setzten sich die Behörden des Unterverbandes RPV wie folgt zusammen:

Zentralausschuss:

Zentralpräsident:	Danilo Tonina, Beringen
Vizepräsident:	Christian Eichenberger, Bülach
Zentralkassier:	Heinz Schneider, Werdenberg
Zentralsekretär:	Rolf von Däniken, Birsfelden



Zentralvorstand:

GPK-SEV	Richard Schlegel, Trübbach
Vertreter Romandie	Frédéric Monnier, Lausanne
Vertreter Tessin	z. Z vakant

Geschäftsprüfungskommission:

GPK Mitglied:	Peter Zürcher, Weinfelden
GPK Mitglied:	Yüksel Ilican, Ostermundigen
GPK Mitglied:	Roger Amsler, Staffelbach
GPK Mitglied:	Daniel Purtschert, Littau

SEV Vorstand:	Danilo Tonina, Beringen Christian Eichenberger, Bülach
----------------------	---

Vorstand Ersatz:	Daniel Purtschert, Littau
------------------	---------------------------

Migration:	Vakant
-------------------	--------

Vertreterin Frauen:	Vakant
----------------------------	--------

Zentralausschuss

Der Zentralausschuss (ZA) traf sich über das Geschäftsjahr 3-mal zu seinen Sitzungen in Buchs SG, 3-mal in Schaffhausen, und 4-mal via einer Teams Online Sitzung. Behandelt wurden die Organisation der DV, ZV und der Präsidentenkonferenz, sowie die Geschäfte der SBB, der PeKo und den Sektionen.

Bildungskurse

Im Jahr 2024 fand keiner statt. (Letzter Bildungskurs im Jahre 2009)

Mitgliederbewegung

Die Mitgliederbewegung in Zahlen:

Am 31. Dezember 2023 waren 1197 im RPV organisiert.

Am 31. Dezember 2024 waren 1160 im RPV organisiert.

Es hat 87 Neumitglieder gegeben.

Totentafel

Folgende Kollegen haben uns im Jahre 2024 für immer verlassen:

<u>Vorname Name:</u>	<u>Sektion:</u>	<u>Jahrgang:</u>
Bruno Kirchhofer	RPV Basel	1951
Daniel Ellenberger	RPV Basel	1962
Gerhard Arni	RPV Bern	1960
Roland Kropf	RPV Zürich	1961
Tokey Haciali	RPV Zentralschweiz	1964
Christian Burnier	RPV Genf	1962

Ihnen und allen Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter, welche im Berichtsjahr verstorben sind, wollen wir ein ehrendes Andenken bewahren.

3. Sicherheit 2024

Im Jahr 2024 gab es verschiedene Versuche etwas zu Unternehmen infolge der zahlreichen Unfälle, leider auch mit Todesfolge, von seitens SBB Cargo. Die untenstehenden sind immer noch gültig und werden umgesetzt.

Sicherheitsanweisung Produktion Cargo

Die unten aufgeführten Sicherheitsregeln entsprechen den bereits heute gültigen Vorschriften und dem Geste Métier für Rangierbewegungen bei SBB Cargo sind strikt anzuwenden. Bei Nichteinhaltung ist deine Sicherheit wie die deiner Kolleginnen und Kollegen gefährdet. Zudem handelt es sich um eine Verletzung der Sorgfalts- und Treuepflicht, wenn du die dir übertragenen Arbeiten nicht fachgerecht ausführst. Dies kann arbeitsrechtliche Konsequenzen zur Folge haben.

Bewusste Handlung bei Fahrt mit Vorsicht.

Mit dem lauten Melden „Fahrt mit Vorsicht“ und einer bewussten Bremsung muss das Zwergsignal mit dem Fahrbegriff „Fahrt mit Vorsicht“ quittiert werden. Bei indirekten Rangierfahrten wird die Bremsung je nach Situation mit dem Befehl „langsamer“ oder „wagenlang“ durch den Rangierleiter angeordnet.

Übermittlung von Information zum Fahrbefehl bei indirekten Fahrten.

Bei der Erteilung des Fahrbefehls übermittelt der Befehlsgeber die Information über die Signalstellung oder Weichenstellung an den Triebfahrzeugführenden und stellt somit Informationsgleichstand zwischen den Beteiligten sicher.

Zum Beispiel: Rückwärts, Signalstellung zeigt Fahrt mit Vorsicht ... / Rückwärts, erste Weiche ist richtig gestellt ..., etc.

Verpflichtung zur Nutzung der WaRa (Warnfunktion Rangier) App.

Wo die WaRa App zur Verfügung steht, ist diese verpflichtend zu nutzen. Ausnahmen sind möglich und werden in der Sicherheitsanweisung definiert.

WaRa (Warnfunktion Rangier) wurde per 21. Mai 24 angepasst: Sie visualisiert, sie warnt, sie alarmiert: Nach mehrmonatiger Erprobungsphase wird die neue App «Warnfunktion Rangier» etappenweise ausgerollt. Damit steht dem Rangierpersonal ein Arbeitsmittel zur Verfügung, das Unfälle verhindern kann. Die Iltis Zellen und die dazu gehörenden Betriebspunkte wurden zu den schon bestehenden erweitert. (neu dazu: Brugg, Goldau, Othmarsingen, Basel, Rorschach, Bern, Langenthal, Olten, Wankdorf sowie St. Gallen)

Benutzung Funkgleismelder.

Die Fahrstrassen sind wo immer möglich verpflichtend mit dem Funkgleismelder zu verlangen (Verminderung von Missverständnissen). Auch hier gibt es Ausnahmen, welche in der Sicherheitsanweisung definiert werden.

Arbeitsanweisung Persönliche Schutzausrüstung (PSA) gültig seit 1. April 24.

Zu beachten ist Artikel 4.3 Gehörschutz und Anhang A.

Artikel 4.3: Im Gleisbereich wird beim An- und Entkuppeln von Fahrzeugen das Tragen eines Gehörschutzes zwingend. Für diese Arbeiten ist ein Gehörschutzmittel zu tragen, keine Empfehlung mehr, sondern wurde zur Pflicht umgewandelt.

Anhang A: ... ist das Tragen obligatorisch, beim Kuppeln / Entkuppeln

Arbeitssicherheit BR 193 (Siemenslok)

Die Lok besitzt einen vorgeneigten Führerstand. Gemäss FDV R 300.4 Ziff.1.7.4 darf in jedem Fall erst dazwischengetreten werden, wenn die Puffer sich berühren und die Fahrzeuge stillstehen.

Wenn die BR 193 mit Hemmschuhen gesichert werden muss, sind die Hemmschuhe direkt vor die Räder zu legen.

Die Hemmschuhwarntafel ist am Zughaken anzubringen. Frontaufstiege dürfen nicht als Rangiertritte benutzt werden. Es muss vom Führerstand aus, rangiert werden.

4. Zentralvorstandssitzung

Der ZP Danilo Tonina (DT) begrüsst die Teilnehmenden zur Zentralvorstandssitzung in Chiasso. Ganz besonders begrüsst er Pietro Gianolli für die Übersetzung, sowie Yuri de Basi und der Sektion Ticino für die Organisation. Die Anwesenden wurden über den Datenschutz informiert. Alle waren einverstanden das Bilder gemacht werden und sie namentlich erwähnt werden.

Die Arbeitsanweisung Persönliche Schutzausrüstung (PSA) gültig seit 1. April 24 gab Grund zu Diskussionen. Zu beachten ist Artikel 4.3 Gehörschutz und Anhang A. Artikel 4.3: Im Gleisbereich wird beim Entkuppeln von Fahrzeugen das Tragen eines Gehörschutzes zwingend ein Gehrschutzmittel zu tragen. Und Anhang A: ist das Tragen obligatorisch, beim Kuppeln / Entkuppeln.

Auch die Warnfunktion Rangier (WaRa) soll die Sicherheit erhöhen; Die Warnfunktion Rangier (WaRa) hat das Ziel, die Anzahl Zwergsignalfälle und die damit verbundenen Auswirkungen im zentralisierten Bereich zu reduzieren sowie die Sicherheit im Bahnbetrieb zu erhöhen. Heute stehen ungefähr ein Viertel der Rangierunregelmässigkeiten im Zusammenhang mit dem Einstellen und Befahren von Rangierfahrstrassen mit Zwergsignalen. Vielfach ist eine falsche Erwartungshaltung auf Seiten des Rangierleiters die Ursache.

Gewerkschaftliches

Im SEV Haus konnten die meisten offenen Stellen neu besetzt werden. Patrick Kummer = Vizepräsident zuständig GAV / Lohn; Für Jürg Hurni = Rene Zürcher für Division P; Für Urs Huber = Michael Buletti für Infrastruktur; Susanne Oeler = Immobilien und Katrin Leuenberger = Dossier BLS

Angelo Stroppini hielt ein Referat zum Thema Tessin: Das Tessin ist ein Sonderfall. Das Sekretariat in Bellinzona trifft die verschiedenen Sektionen im Tessin regelmässig. Über die Liberalisierung im Personenverkehr mit der EU bereitet gewisse Sorgen. Für nächstes Jahr 2025 könnte es einen Leistungsabbau im öv geben. Die Mobilität hat 2022 / 23 im Tessin um 17 % zugenommen. Die RPV Sektion Tessin hat vor kurzem den Vorstand neu gewählt. Zurzeit sind 2 Rechtsschutzgesuche in Bearbeitung.

Ist der Lohn im Rangier noch zeitgemäss? Die entsprechenden Berufe (Rangier / Clean) sollten auch dementsprechend entlohnt werden. Dies wird für den GAV ein Thema sein. Die Temporäre Festanstellungen werden nicht immer umgesetzt. Die MA im Tessin und im SEV immer ein Thema.

5. Delegiertenversammlung

Der ZP (DT) begrüsst die Teilnehmenden an der 126. Delegiertenversammlung. Ganz besonders begrüsst er Patrick Rouvinez, für die direkte Übersetzung. Es werden von der DV Fotos gemacht für den Zeitungsbericht sowie für die Homepage. Alle anwesende waren damit einverstanden.

Wahlen 2025 - 2028

Der Zentralausschuss (ZA) sowie Zentralvorstand (ZV) wurden alle Wiedergewählt. Yuri de Basi trat als Vertreter Ticino sowie als GAV Konferenz Delegierter zurücktritt. Die GPK UV wurde bestätigt. Daniel Purtschert bleibt in der GPK UV RPV bis DV 2025. Das Amt der Frauenkommission bleibt zurzeit vakant.

Gewerkschaftlich

Rene Zürcher: stellt sich kurz vor. Er überbringt Grüsse von der Geschäftsleitung des SEV. Seit 2018 beim SEV als Gewerkschaftssekretär, er bekommt die Stelle von Jürg Hurni. AZG Spezialist (Kompetenzzentrum Arbeitszeit)

Sicherheit:

Sicherheitsbescheinigung (SiBe) 2024: In den letzten Monaten haben wir bei SBB Cargo intensiv das Managementsystem und die Prozesse überarbeitet. Bei der Produktion wurden bereits umfangreiche Verbesserungen wie bei den Sozialräumen und Betriebsvorschriften eingeleitet und die neuen Prozesse geschult. Klare und verständliche Prozesse bilden die Grundlage zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung.

Sicherheitsanweisung von SBB Cargo: Folgende Elemente wurden verbindlich eingeführt bzw. in Erinnerung gerufen: bewusste Handlung bei Fahrt mit Vorsicht, Übermittlung von Informationen zum Fahrbefehl bei indirekten Fahrten, Nutzung der WaRa App, Benutzung Funkgleismelder. Basis für sicheres Arbeiten ist die Einhaltung der bestehenden Regeln und Prozesse. Die Einhaltung der Geste Métier stellt sicher, dass überall gleich gearbeitet wird.

6. Präsidentenkonferenz

Der Zentralpräsident (ZP) Danilo Tonina eröffnete die diesjährige Präsidentenkonferenz, welche mit der Zentralvorstandssitzung vereint war, am letzten Septembertag vom 2024 im Seehotel in Bönigen. Begrüsst wurden die Mitglieder- des Zentral- Ausschuss (ZA), des Zentralvorstandes (ZV), sowie die Sektionspräsidenten oder deren Vertreter. Begrüsst wurden auch die beiden Übersetzer Patrick Rouvinez (französisch) und Pietro Gianolli (italienisch). Ihnen wurde schon im Voraus ein erster Dank ausgesprochen, für die nicht immer sehr einfache Aufgabe des direkten Übersetzens.

Gruppenarbeit Mitgliedergewinnung:

Hierzu kam Steffi Fürst nach Bönigen. Nach einer kurzen Vorstellung und einem Einblick in das Tätigungsfeld, welches Steffi Fürst im SEV bewirtschaftet, durften sich die Präsidenten und deren Vertreter innerhalb einer Gruppenarbeit selbst Gedanken zum SEV und dem Thema Mitglieder-Werbung machen.

Ein Blick zurück sollte zeigen, warum sind wir eigentlich beim SEV und/ oder zur Gewerkschaft gekommen? Von vielen älteren Kollegen konnte man vernehmen, dass es bis in jüngste Vergangenheit gar keine Frage war ob, sondern nur, wann, man dem SEV beitreten wird. Eine Mitgliedschaft hängt oft mit den Worten Gemeinsam, Kämpfen, Gewinnen, Vertrauen und Wertschätzung zusammen. Diese Werte zeigen sich auch heute in verschiedenen Formen wieder. Der GAV SBB, SBB Cargo und die BAR stehen hier vor allem im Vordergrund, wenn man von Kampf, Gemeinsam und Gewinnen spricht. Vertrauen spiegelt sich bei den Neumitglieder wider und deren Zahl ist erfreulich anzusehen. Die Wertschätzung hängt bei der Werbung ein und es werden die Top- Werber belohnt für ihren Einsatz.

Warum kommen Neumitglieder zum SEV?

Hier war der "Coop" Multi- Rechtsschutz ein von allen Gruppen genannter Grund und es folgten dann auch die Angebote von Movendo- oder SEV eigenen Kursangeboten. Dass der SEV bei diversen GAV mitwirkt und gerade bei der SBB sehr stark involviert ist, wurde natürlich auch allseits erwähnt und man spürte, dass man die Werte, welche im GAV SBB und SBB Cargo verankert hat, nicht kampflos hingeben wird. Lernende (Beitragsfrei) und Pensionierte (halber Mitgliederbeitrag) ebenfalls von einer Mitgliedschaft im SEV profitieren, waren ebenfalls aufgeführte Gründe und sollten bei der Mitglieder-gewinnung oder deren Erhaltung nicht unerwähnt bleiben. Der kameradschaftliche Zusammenhalt und der Respekt untereinander und innerhalb der diversen Berufskategorien rundete den Teil dieser Frage ab.

Werbeaktionen mit oder ohne Zusammenhang eines SEV- Besuchstages soll und wird es auch weiterhin geben. Diese sollten, wenn immer möglich direkt bei den Mitgliedern oder den zu Werbenden vor Ort gemacht werden. Ein persönlicher und direkter Kontakt wird hierfür gewünscht und zeigt die Wertschätzung untereinander.

Sicherheit:

Was bringt eine Reduktion auf 20 Km/h im Rangierbereich?

Was hat die Analyse ergeben? «Zwar sind die Ereignisse und Schadenskosten rückläufig», sagt Projektleiterin Darija Haas, «dennoch zeigen die Ergebnisse aus dem Pilotprojekt kein eindeutiges Bild auf – sprich: Wir konnten nicht erkennen, dass die positive Entwicklung direkt auf die 20 km/h zurückzuführen ist.» Die Entwicklung ist laut Analyse vielmehr auf verschiedene Massnahmen (z.B. Rangierkommunikation, Warnfunktion Rangier) und insbesondere auf das gesteigerte Bewusstsein und Handeln im Gleisbereich zurückzuführen.

Deshalb wurde die Vorschrift der 20 km/h per 7.10.2024 wieder aufgehoben.

Gemäss Reglement (FDV 300.4, Ziffer 3.6.1) ist die Fahrgeschwindigkeit beim Rangieren der Sicht, den örtlichen Verhältnissen und den vorhandenen Bremsmitteln anzupassen. Die Geschwindigkeit ist so anzupassen, dass an der vorgesehenen Stelle sicher angehalten werden kann.

Es ist eine Seltenheit, dass SBB Cargo etwas, was eingeführt wurde, wieder rückgängig gemacht wird.

WaRa (Warnfunktion Rangier): Sie visualisiert, sie warnt, sie alarmiert: Nach mehrmonatiger Erprobungsphase wird die neue App «Warnfunktion Rangier» etappenweise ausgerollt. Damit steht dem Rangierpersonal ein Arbeitsmittel zur Verfügung, das Unfälle verhindern kann.

7. Migration / Cleantagung

Am 27. September fand in Olten die Migrationstagung 2024 des SEV statt. Sie stand unter dem Motto «Für politische & soziale Partizipation und Chancengleichheit im Beruf». Den Schwerpunkt bildete das Referat des Sozialwissenschafters Alessandro Pelizzari über prekäre Arbeitsverhältnisse. Er zeigte die Bedeutung von Arbeitsmarktregulierung und gewerkschaftlichen Gegenstrategien auf. Die Veranstaltung, die erstmals von Migrationssekretärin Besa Mahmuti organisiert wurde, war gut besucht und bot Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch. Im Jahr 2025 wird keine Migrationstagung geben.

Am 27. Januar 24 fand die SEV-Cleantagung in Goldau SZ statt. Organisiert vom RPV Zürich. Die Wagenreiniger des Personenverkehrs SBB sprachen vor allem über die Themen Aus- und Weiterbildung

und «Was kann der SEV für die Temporär Mitarbeitenden tun?». Zum Schluss wurde ein Forderungskatalog zuhanden der SBB erstellt.

Die nächste SEV-Cleantagung findet am 15. Februar 2025 zu den Themen Einteilung und Qualität statt. Sie wird wiederum vom RPV Zürich organisiert.

8. Frauenkommission

Die Stelle ist immer noch offen und es wird nach einer Kandidatin gesucht.

9. Mitteilungen SEV

EU Verhandlungen

SEV konsterniert über das Verhalten des BAV

Verwundert ist der SEV vor allem über den Vorschlag des BAV, eine Richtlinie über Sozialstandards mit einer Festlegung von «Mindestlöhnen» vorzubereiten. Schon seit Ende letzten Jahres haben die Sozialpartner, allen voran der SEV, mehrfach und deutlich gesagt, dass eine solche Richtlinie keinen wirksamen Ersatz für GAV-Verhandlungen darstellen kann. Auch diese Warnhinweise hat das BAV ignoriert. Stattdessen spielt sich das BAV auf einmal als Sozialpartner auf, dem die Arbeitnehmervertretungen ihre «Wünsche» äussern können. Sozialpartnerschaft in der Schweiz funktioniert anders. Die Gewerkschaften fordern, dass die Sozialpartner bei Verhandlungen im Bahnbereich mitreden. Statt einer Richtlinie muss die Schweiz auf verbindliche GAV pochen, die von den europäischen Partnern eingehalten werden müssen. Mindestlöhne, wie sie das BAV formulieren möchte, sind Dumpinglöhne und folglich kein taugliches Instrument. Ausserdem gilt es, viele weitere Themen zu regulieren, wie Ferienansprüche, Arbeitszeit (insbesondere Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes) sowie die Kontrolle der Regelungen. Das geht nur mit GAV, wie es in der Schweiz üblich ist, und mit entsprechenden Organen, die die Einhaltung überwachen. Zudem muss die Schweiz bei den Verhandlungen darauf bestehen, dass das bewährte Kooperationsmodell beibehalten wird, das übrigens auch in vielen EU-Ländern zur Anwendung kommt und für einen gut funktionierenden Bahnbetrieb sorgt.

Gotthard-Basistunnel: Herausragende Leistung des Bahnpersonals

Die Entgleisung eines Güterzugs am 10. August 2023 und die Teilspernung des Gotthard-Basistunnels waren für das Bahnpersonal eine grosse Herausforderung. «Nur dank dem Engagement des Bahnpersonals konnte der Eisenbahnbetrieb aufrechterhalten und der längste Eisenbahntunnel der Welt wieder voll funktionsfähig instandgesetzt werden» sagt SEV-Vizepräsident Patrick Kummer. Unter schwierigen Bedingungen machte sich das Personal sofort ans Werk, den massiven Schaden im Tunnel zu beheben. Auch das Zug- und Lokpersonal auf den über die Gotthard-Bergstrecke umgeleiteten Zügen war mit vielen Herausforderungen konfrontiert, wie zum Beispiel kurzfristigen Dienstplanänderungen, längeren Dienstreisen oder reduziertem Platzangebot in den Zügen. Mit grossem Einsatz setzte sich das Personal dafür ein, den Ersatzbetrieb am Laufen zu halten. Für den SEV ist klar, dank dem unermüdlichen Einsatz des Personals ist der Normalbetrieb des Gotthard-Basistunnels jetzt wieder möglich. Die Gewerkschaft des Personals erwartet von der SBB und SBB Cargo, dieser Tatsache gebührend Rechnung zu tragen. Viele Bahnberufe sind auch heute noch gefährlich. Eine kleine Unachtsamkeit kann enorme Folgen haben. SEV-Vizepräsident Patrick Kummer gibt zu bedenken: «Auch ohne Ereignisse wie dem Unfall im Gotthard-Basistunnel lastet tagtäglich viel Druck auf dem Bahnpersonal. Die SBB und SBB Cargo müssen dafür sorgen, dass personelle Unterbestände behoben und die Sicherheit des Bahnpersonals weiterhin höchste Priorität hat.» Am 2. Sept 2024 konnte der Gotthard Basistunnel wieder dem Normalbetrieb übergeben werden.

SBB, SEV und Personalverbände verlängern Gesamtarbeitsverträge bis Ende 2028

Die bestehenden Gesamtarbeitsverträge (GAV) von SBB und SBB Cargo werden bis Ende 2028 verlängert. Die SBB und die Verhandlungsgemeinschaft SEV, transfair, VSLF und KVÖV freuen sich, dass sie nach anspruchsvollen Verhandlungen mit unterschiedlichen Standpunkten eine Einigung zur Verlängerung der GAV erzielen konnten.

Mit der Verlängerung bis Ende 2028 bietet die SBB ihren Mitarbeitenden weiterhin attraktive und marktfähige Anstellungsbedingungen, was der SBB und der Verhandlungsgemeinschaft ein zentrales Anliegen ist. Angesichts der anspruchsvollen Arbeitsmarktsituation und den finanziellen Herausforderungen werden die SBB und die Verhandlungsgemeinschaft ab Anfang 2025 wieder Verhandlungen aufnehmen. Dabei sollen unter anderem die bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) weiterentwickelt werden.

10. Mitteilungen SBB

Konzern:

SBB und Künstliche Intelligenz (KI)

Längst in aller Munde: Künstliche Intelligenz und Chat GPT. Ob Fluch oder Segen, die Themen sind gekommen, um zu bleiben. Neu hat die SBB einen eigenen Zugang auf die Technologie von ChatGPT: Den SBB AI Chat. Clever eingesetzt, greift dir dieser im Alltag unter die Arme.

Die SBB führten zusammen mit Alstom zwischen Februar und März 24 ferngesteuerte Fahrten mit einer Lok vom Typ AEM 940 durch. Die Testfahrten dienen der Überprüfung der Tauglichkeit von Europäischen Normierungsentwürfen und der Anwendbarkeit in der Schweiz. Spezifisch, um herauszufinden, ob es für einen Remote Operator (Fernsteuerungs-Fahrzeugführer/in) möglich wäre, in einem automatisierten Betrieb einen defekten Zug in einen sicheren Bereich zu bewegen. Selbstfahrende Züge im Kundenbereich haben bei der SBB keine Priorität.

Die SBB mischt dem Diesel der Schientankstellen neu 25 Prozent HVO, «Hydrotreated Vegetable Oils», bei. Damit reduziert sie ihren CO₂-Ausstoss.

Seit April 24 läuft die Umstellung der 64 Schientankstellen der SBB auf ein Dieselmisch, ein sogenannter HVO-Blend, mit neu 25 Prozent HVO. Das Gemisch ist mit allen Dieselmotoren kompatibel und reduziert den CO₂-Ausstoss um bis zu 20 Prozent.

Dank den besseren Verbrennungseigenschaften mit HVO und weniger Russpartikel (ca.19 Prozent weniger), hofft SBB Cargo auch auf längere Wartungsintervalle und somit auf reduzierte Instandhaltungskosten. Die Mehrkosten des alternativen Kraftstoffs betragen rund 10 Prozent, was bei SBB Cargo etwa 600 000 Franken jährlich ausmacht.

SBB und Diskriminierung, Mobbing und Belästigung

Zwei Dinge sind wichtig. Erstens gilt bei der SBB Nulltoleranz. Für die SBB ist jeder Fall einer zu viel. Jedem gemeldeten Fall wird konsequent nachgegangen. Zweitens ist es zentral, dass sich Betroffene melden. Bei Bedarf bei der Sozialberatung SBB

Per 1. Mai 2025 setzt die SBB für Mitarbeitende mit GAV folgende Lohnmassnahmen um:

1. Generelle Lohnerhöhungen von 0,8 Prozent
2. Mittel für individuelle Lohnmassnahmen gemäss Lohnsystem im Umfang von insgesamt 0,7 Prozent

3. Einmalprämie je Mitarbeitender als Teuerungsausgleich für das Jahr 2024 im Umfang von 0,5 Prozent:

- Arbeitspensum 50 Prozent oder höher: CHF 500.–
- Arbeitspensum unter 50 Prozent: CHF 250.–

Die Einmalprämie wird bereits mit dem Januarlohn 2025 ausbezahlt

Cargo:

Cargo im Januar 24:

Die bundesrätliche Botschaft enthält verschiedene Massnahmen, wie der Schienengüterverkehr generell modernisiert und der Einzelwagenladungsverkehr gestärkt werden kann. Die SBB arbeitet parallel an der Erneuerung des Güterverkehrs und setzt dabei auf Partnerschaften, eine optimierte Bahnproduktion sowie moderne Technologie.

Die vom Bundesrat am 10. Januar 2024 verabschiedete Botschaft zeigt auf, wie der Bundesrat den Schienengüterverkehr technisch, finanziell und organisatorisch stärken möchte. Dazu macht er einen Vorschlag zur Ausgestaltung der zukünftigen Rahmenbedingungen des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) und dessen vorübergehende finanzielle Unterstützung.

Grösste Systemumstellung in der Geschichte von SBB Cargo erfolgreich gemeistert

Nach rund 30 Jahren Einsatz ging Ende 2023 das bisherige Buchungssystem «Cargo-Informationssystem», kurz CIS, in den Ruhestand. Die Einführung der neuen Anwendungen Cargo Digital, ORCA und Willy ist ein Meilenstein für SBB Cargo und konnte nur dank des grossen Einsatzes aller Beteiligten gelingen.

Beim Rangieren kann gesammeltes Regenwasser vom Wagendach auf den/die Rangiermitarbeiter: in prasseln. Höchst unangenehm! Das Problem wurde erkannt – SBB Cargo setzt nun eine effiziente Lösung um.

Es war lang ein bekanntes Problem im Rangierbereich: Bei Regenwetter sammelt sich bei den Wagentypen 245 und 246 Wasser auf dem Wagendach. Werden die Fahrzeuge bewegt, prasselt das Wasser direkt auf die Rangiermitarbeitenden nieder, die sich auf dem Trittbrett der betroffenen Wagen befinden.

Durch einen Zwischenfall und dank verschiedener Hinweise des Rangierpersonals wurde eine Lösung für mehr Sicherheit ins Auge gefasst: Dachrinnen an den Wagen befestigen. Die betroffenen Wagentypen werden durch Asset Management an beiden Stirnseiten mit jeweils zwei Dachrinnen ausgerüstet. Bislang konnten knapp 80 Wagen ausgerüstet werden. Die gesamte Umrüstung von über 1500 Wagen ist im Gange.

Rückliegendes Zwergsignal beachten:

Vermeehrt wird festgestellt, dass die Rangierfahrstrassen nicht vollständig abgefahren werden oder bei nicht vollständigem Abfahren die rückliegenden Zwergsignale nicht beachtet werden. Dies birgt grosse Gefahren. Die folgenden Punkte sind zwingend zu beachten:

- Rangierfahrstrassen wenn möglich immer vollständig abfahren
- Nach Möglichkeit immer in weichenfreien Abschnitten anhalten
- Bei unbelegten Weichen zwischen den zu verschiebenden Fahrzeugen und dem nächsten Zwergsignal immer das rückliegende Zwergsignal beachten
- Befindet sich das rückliegende Zwergsignal hinter den zu verschiebenden Fahrzeugen und liegen unbelegte Weichen dazwischen, muss zwingend beim Fahrdienstleiter die Zustimmung eingeholt werden

RACO (Rangier Kommunikation)

Startet die Betriebserprobung im August 2024 in Biel. Das Rollout der neuen Tablet Activ 5 ist auf Anfang des Jahres 2025 vorgesehen.

G-ensis:

Der Leiter Güterverkehr der SBB geht auf das Programm und den Meilenstein der Beschaffung neuer Streckenloks ein. Gemeinsam und als Team Güterverkehr ist die Transformation machbar!

Die Vectrons sind da

Die Ausbildungen laufen erfolgreich SBB Cargo investiert viel in die neuen angemieteten Streckenloks Vectron Br193. Wie sieht es bei den Standorten aus? Brig konnte die Ausbildung schon erfolgreich abschliessen, der Standort Olten wird kurz vor dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember damit fertig sein. Lausanne-Triage und Biel beenden die erste Tranche der Ausbildungen Ende Januar 2025. Nach einer kurzen Verschnaufpause geht es ab März 2025 mit den Standorten RBL und Bülach weiter. Den Abschluss machen die zwei Depots Chiasso und Basel. Somit werden per Oktober 2025 alle rund 550 Lokführerinnen und Lokführer von SBB Cargo auf den neuen Fahrzeugen ausgebildet sein.

Personenverkehr

Der Standort Chur wurde per Fahrplanwechsel Dezember 2024 aufgelöst. (neu Rapperswil)

Weiterentwicklung Zugführung - Rangier (ZFR): Ein Grobkonzept Weiterentwicklung ZFR und die angedachten Stossrichtungen wurden den Sozialpartnern vorgestellt. Die Arbeiten wurden per Ende August 24 abgeschlossen. Die Auswirkungen auf die Bereiche von Zugführung und Rangier wurden vorgestellt.

11. Schlusswort Zentralvizepräsident

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen

Zum Schluss möchte ich allen, die sich für unsere Sache eingesetzt haben, besonders aber dem Zentralausschuss und den Mitgliedern des Zentralvorstandes für ihre Arbeit und Unterstützung im vergangenen Jahr, herzlich bedanken.

Nicht vergessen möchte ich alle Sektionsvorstände, die in aller Stille ihre Arbeit für uns Rangierer machen. Ein grosses und herzliches Danke.

Für die Zusammenarbeit und die wertvolle Unterstützung möchte ich im Namen des Unterverbandes RPV, dem SEV, der Geschäftsleitung des SEV, der Sekretärinnen und den Sekretären und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des SEV, den besten Dank aussprechen, für ihren Einsatz zu Gunsten unserer Mitgliedschaft und aller Arbeitnehmer.

Der SEV ist nur so stark wie Ihre Mitglieder...

Im Namen des Zentralausschusses RPV

Bülach, 24. Dezember 2024

Für den Jahresbericht;

Vize - ZP UV RPV

Christian Eichenberger