

Mister Transrun

Der Kanton Neuenburg plant eine direkte Bahnverbindung zwischen Tal und Berg.

Seite 6



Ungewissheit um Schweizer Schwellen

Nur noch eine Firma in der Schweiz stellt Bahnschwellen her: Röthlisberger in Glovelier. Nun hat die SBB die Beschaffung öffentlich ausgeschrieben, und das Ausland drängt hinein.

Seite 8



Vom SEV zur Politik

Spät wurde er Lokführer, dann Gewerkschafter und schliesslich Politiker: Ueli Scheurer, Grossrat.

Seite 20

Bahn 2000, ZEB, Bahn 2030: Wo die Bahn in der Schweiz hinfährt

Hunderte von Projekten

Rund 45 bis 50 Milliarden Franken wird die Schweiz in den nächsten Jahrzehnten in den Ausbau der Bahn stecken – und dabei bleiben noch zahlreiche Ideen auf der Strecke.

Der Durchstich des Gotthard-Basistunnels am 15. Oktober wird nur ein Etappenziel sein auf dem Weg zur Bahn der Zukunft: Auch der Ceneri-Tunnel ist schon in Bau, gleichzeitig wird an den Hochgeschwindigkeitsanschlüssen gebaut, die ersten Projekte der zweiten Etappe von Bahn 2000 (die jetzt ZEB heisst) laufen an, und Bahn 2030 liegt bereits auf den Tischen der Planer.

Es ist offensichtlich: Die Schweiz setzt weiterhin auf den Ausbau der Bahn. Doch die Strategie des kontinuierlichen Ausbaus des Bestehenden kommt ins Wanken: Neu tauchen Rufe nach Schnellbahnen auf. *pmo*



Bald ist Zeit fürs Feuerwerk: Am 15. Oktober wird der Gotthard-Basistunnel durchstochen.

Dossier auf den Seiten 10 bis 12

LPV Genf übergibt Petition und verlangt weitere Gespräche

Sturmwarnung bei den Genfer Lokführern



■ Bei den Lokführern gibt es einen chronischen Unterbestand – das ist schon länger bekannt. Daraus entsteht eine greifbare Spannung im Personal, umso mehr als die SBB die Situation offensichtlich verkennt und sogar versucht, die Schuld daran den Lokführern zuzuschieben.

Mehrere Genfer Lokführer haben nun eingeschriebene Briefe bekommen mit dem Befehl, an freien Tagen zur Arbeit zu kommen. Ein Wider-

spruch wird nicht akzeptiert, einzig höhere Gewalt lässt die SBB gelten.

Der Ärger unter den Lokführern ist gross, zumal es nur Tage zuvor den Anschein hatte, ihre Anliegen würden ernst genommen. Innert nur dreier Tage war eine Petition zustande gekommen, es schien sich eine Klärung zu ergeben. Doch dies scheint nun nicht mehr als warme Luft...

Seite 2

ZUR SACHE

*B*ahnunfälle, die Todesopfer fordern, sind immer tragisch und erzeugen entsprechend viel Medieninteresse. So geschehen auch bei der Entgleisung des Glacier-Express vor zwei Wochen. Wie immer in solchen Fällen untersucht die UUS (Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe) den Vor-

„Die Unfalluntersuchungsstelle ist ganz etwas anderes als ein Gericht.“

Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV

fall, ihr Bericht ist für die weiteren Folgen der tragischen Vorfälle ausschlaggebend.

Es verschlägt einem dann etwas die Sprache, wenn Medien von der Pressekonferenz der UUS berichten, einzig der Lokführer sei schuld am Unfall.

Selbstverständlich ist es im schweizerischen Rechtsstaat immer noch ein Strafgericht, das zur Feststellung der persönlichen Schuld eines Menschen zuständig und befugt ist. So weit ist es bei diesem Unfall noch lange nicht.

Mit der Schuldzuweisung an den Lokführer hat sich die UUS weit hinausgelehnt. Wir erinnern uns an das Zugunglück von Oerlikon: Dort haben viele Aussagen der UUS vor Strafgericht nicht standgehalten.

NEWS

GRATIS WASSER

■ Als Reaktion auf den Artikel in *kontakt.sev* 14/10 erhielt die Redaktion folgendes Mail: «Ich wollte nur kurz mitteilen, dass bei der BLT (Baselland Transport) uns Mitarbeitern schon viele Jahre im Sommer von Montag bis Freitag Nachmittag gratis kaltes Mineralwasser zur Verfügung steht, wenn es über 30 Grad heiss wird. Die Kühlboxen stehen jeweils an verschiedenen Endstationen bei Tram und Bus zur Verfügung. Ich finde, dass man das auch einmal erwähnen kann – nicht immer nur Negatives von den Gesellschaften...» Was somit geschehen ist!

SWISS LEGT ZU

■ Im ersten Halbjahr verzeichnete die Schweizer Fluggesellschaft wachsende Passagier- und Frachtzahlen. Mit Ausnahme der Auslastung im europäischen Verkehr weist Swiss in allen Sparten gegenüber dem Vorjahr ein Wachstum aus, was auch für einen höheren Gewinn sorgt. Auch der Personalbestand wächst: Swiss will dieses Jahr 500 neue Arbeitsplätze schaffen; schon im ersten Halbjahr sind



200 Stellen hinzugekommen. Auch die Flotte verzeichnet einen Zuwachs: Soeben hat die Swiss den Airbus 330-300 in Betrieb genommen.

GOTTHARD-BOHRER BOHRT WIEDER

■ Die Tunnelbohrmaschine in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels ist wieder am Werk. Nach vier Monaten konnte sie wieder freigelegt und in Betrieb genommen werden. Anfang März war sie durch einen Gesteinsniederbruch blockiert worden. Es brauchte einen Hilfsstollen aus der Oströhre, um die Maschine befreien zu können. Nun ist sie wieder am Werk, und der Terminplan der Tunnelbauer bleibt intakt.

Die LPV-Sektionen Genf und Waadt/Unterwallis übergeben eine Petition zu Arbeitseinteilungsproblemen

Deutliche Reaktion der Betro

Marc-André Pilloud, Präsident der Sektion LPV Waadt und Unterwallis, und Jérôme Koelle, Präsident LPV Genf, haben ihrem Chef in Lausanne eine Petition überreicht. In drei Tagen haben sie 117 Unterschriften gesammelt. Die Hintergründe.

Anfang Juli hat der VSLF die Lokführer aufgefordert, im Juli und August keine Freitage mehr abzugeben, «um die Überzeiten abzubauen». Von der SBB kam eine schnelle Reaktion: David Fattebert, oberster Einteiler der Lokführer, und sein Filialleiter West Markus Stauffer kündeten an, solange dieser Aushang bestehe, würde für August keinen Freiwillen stattgegeben – eine Kollektivstrafe für alle Lokführer!

Überraschung und Verständnislosigkeit war die Reaktion der Betroffenen, die in ihrer Mehrzahl weder etwas verlangt noch unternommen



Petitionsübergabe am 21. Juli in Lausanne: Marc-André Pilloud und Jérôme Koelle übergeben die Unterschriften an Markus Stauffer, Filialleiter West.

hatten, selbst wenn sie mit dem generellen Anliegen einverstanden waren. Die Sozialpartnerschaft verbindet SBB und Gewerkschaften, und das bedeutet, dass solche Fragen miteinander besprochen werden. Was der SEV nun unternommen hat, indem seine Mitglieder mit Unterstützung von Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique eine Petition lanciert haben, die innert drei Tagen von 117 Kollegen unterschrieben wurde. Gefordert wird darin der sofortige Rückzug der Anweisung der

SBB, die als schockierend und ungerecht betrachtet wird. Die Lokführer, die gewohnt beweglich sind im Umgang mit ihren Einsatzplänen, haben das Verhalten der SBB nicht verstanden und sich verschaukelt gefühlt.

In Abwesenheit von David Fattebert, was die SEV-Delegation bedauerte, führte das anschließende Gespräch mit Markus Stauffer dazu, dass die SBB ihre Anweisung zurücknahm. Dank der SEV-Petition können die Kollegen nun doch für August Frei-

wünsche anbringen. Mit einem Aushang hat die SBB diesen Entscheid zwei Tage danach bekannt gemacht.

Win-win?

Aber das Grundproblem bleibt bestehen. Die Lokführer haben genug davon. Wovon? «Dass wir wie Tiere behandelt werden», erklärt ein Lokführer im Depot Lausanne. «Der Umgang miteinander hat sich verändert», ergänzt ein anderer. Der Chefeinteiler der SBB spreche dauernd von Win-win-Situationen, aber das treffe oft nicht zu: «Vielmehr ist es win-lose», finden die Betroffenen. Die Haltung gegenüber dem Personal habe sich geändert, die Personalzufriedenheit stehe am Ende der Prioritäten der Führung, und dies bei einem seit Langem bestehenden Personalunterbestand. Die SBB wolle nun den Aushang einer einzelnen Gewerkschaft zum Kernpunkt des Problems machen, das sie aber eindeutig selbst verursacht haben.

Die Lokomotivführer bedauern die jüngste Entwick-

Junge gemeinsam gegen den Abbau bei der Arbeitslosenversicherung

Schweizer Jugend gegen AVIG

Ein Bündnis aus Jugendorganisationen tritt gemeinsam gegen den Abbau bei der Arbeitslosenversicherung an.

Jugendverbände, die mehrere Hunderttausend junge Arbeitnehmer/innen, Lernende, Studierende sowie Schülerinnen und Schüler vertreten, verurteilen gemeinsam die AVIG-Revision. Sie unterstützen das Referendum, denn die Gesetzesänderungen diskriminieren die Jugendlichen, und zwar ausschliesslich aufgrund ihres Alters.

Alles ist zumutbar...

Die AVIG-Revision bringt einen massiven Abbau zu Las-

ten der Jugendlichen. Unter 30-jährige Erwerbslose müssen neu jede Art von Arbeit annehmen, unabhängig von ihrer Ausbildung, ihren Fähigkeiten und ihrer bisherigen Tätigkeit. Mit dieser Massnahme wird das bewährte Berufsbildungssystem abgewertet.

Die Anzahl der Taggelder, welche junge Erwerbslose erhalten, wird massiv gekürzt. Junge Berufsleute bis 25 Jahre, welche noch keine Kinder haben, erhalten neu bei gleicher Beitragszeit nur noch 200 Taggelder (statt 400). Dies entspricht einer Bezugsdauer von 9 Monaten. Diese Massnahme steht im Widerspruch zum aktuellen Anstieg der Anzahl junger Langzeitarbeitsloser.

Ausbildungs- und Studienabgänger/innen erhalten sogar nur noch 90 Taggelder (statt 260), was einer Versicherungsleistung von gerade noch vier Monaten entspricht.

Abschieben zur Sozialhilfe

Da die Leistungsdauer gekürzt wird, werden zahlreiche erwerbslose Jugendliche in die Sozialhilfe gedrängt – und dies, obwohl die unter 25-Jährigen bereits heute die höchste Sozialhilfequote aller Alterskategorien aufweisen. Die Probleme werden so zu den Städten und Kantonen verschoben und nicht gelöst.

Zusammen mit der SEV-Jugend sind zahlreiche weitere Jung-Gewerkschaften, aber auch die KV-Schweiz-Jugend, Jungparteien sowie der Ver-

band der Schweizer Studierenden VSS, die Union der Schülerorganisationen USO, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft der Jugendverbände und der Verein Kinder- und Jugendförderung gemeinsam in einem Bündnis gegen die AVIG-Revision aktiv.

An einer Medienkonferenz des Bündnisses Ende Juli hat SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz, zuständig für die Jugendkommission, betont: «Mit dieser Gesetzesänderung werden genau jene geschröpft, die eine gute Absicherung am Nötigsten haben: die jungen Arbeitnehmenden.»

pmo

Weitere Informationen unter www.jugendarbeitslosigkeit.ch

ffenen auf Vorwürfe

lung und möchten über die Situation diskutieren, um eine echte Win-win-Lösung zu erreichen. Wenn sie von der SBB eine Wertschätzung für ihre Arbeit und eine positive Haltung zum Personal spüren würden, würden sie selbst wieder offener und beweglicher auftreten.

Chronischer Unterbestand

Der Mangel an Lokführern führt zunehmend zu heiklen Einsätzen, zu kurzfristigen Umstellungen und zu immer längeren Touren. «Wir sind immer an der äussersten Grenze des gesetzlich Zulässigen», hält ein Lokführer fest. «Man reizt das Gesetz aus, damit die Züge überhaupt noch fahren; das kann auf Dauer nicht gut gehen!» Es braucht eindeutig zusätzliches Personal, um die nötigen Reserven zu schaffen.

Auch dieser Punkt kam bei der Petitionsübergabe zur Sprache. Die SBB gab bekannt, dass über 80 Lokführer in Ausbildung sind, die Anfang 2012 die Arbeit aufnehmen können. Das wird

DIE SPANNUNG STEIGT IN GENÈVE

Am Abend des 21. Juli sah es danach aus, als könnte sich die Lage beruhigen. Aber die Lokführer hatten die Rechnung ohne die neuen Methoden der SBB gemacht: Im Moment, als die Vorgesetzten die Petition des SEV entgegennahmen, waren bereits eingeschriebene Briefe auf der Post, mit welchen Lokführer aus Genf an die Arbeit gerufen wurden – aus den Freitagen. Konkret: Am 21. Juli hat ein Lokführer einen eingeschriebenen Brief erhalten, er müsse am 23. Juli zur Arbeit kommen, wenn nicht höhere Gewalt ihn daran hindere. Unterzeichnet von genau jenem Markus Stauffer, der die Petition entgegennahm ...

In der Folge wurde auf den 26. Juli erneut zu einer Sitzung in Genf eingeladen, wo die Verantwortlichen der SBB erklären, einziger Grund dieser Aufgebote in letzter Minute seien die Freiwünsche der andern Kollegen. Die SBB sieht sich frei von jeder Verantwortung. Sie will nichts wissen von den Problemen der Unterbestände, Krankheiten, Absenzen oder Kursen. Die Sitzung blieb völlig ohne jedes Resultat. Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni verlangt nun dringend einen Runden Tisch für die Westschweiz, an welchem unbedingt der Chef von P-OP, Thomas Brandt, teilnehmen müsse.

Hes/pmo

also in den verschiedenen Regionen der Westschweiz eine deutliche Verstärkung bringen. Der SEV ist allerdings nicht überzeugt, dass damit die Pensionierungen, die Verkehrszunahme und

freiwillige Abgänge ausgeglichen werden können, zudem verlangt er Übergangslösungen, bis die Ausbildung der neuen Kollegen abgeschlossen ist.

Henriette Schaffter/pmo

BILD DER WOCHE: DAS SCHIFF IM NAHVERKEHR



Neben dem See gibt es in Zürich auch Flussschiffahrt: Das Limmatschiff fährt flussabwärts durch die Stadt. Für Touristinnen und Touristen bietet diese Fahrt unter den vielen Brücken durch einen besonderen Blick auf die Stadt, für die Einheimischen ist sie ein Teil des Nahverkehrsangebots.

MEINE MEINUNG

Blickwinkel erweitern!

Gebannt verfolgt die Welt seit Wochen die Ölkatastrophe im Golf von Mexiko. Kaum jemand ist sich aber bewusst, dass andernorts seit Jahrzehnten Millionen, ja gar Milliarden Liter Rohöl in die Meere, Flüsse und Vegetationen fliessen! Vor Kurzem hat zwar die ARD und etwas später auch das Schweizer Fernsehen während 10 (!) Minuten auf die verheerende Zerstörung des Nigerdeltas durch ausfliessendes Öl aufmerksam gemacht. Seither ist das Thema wieder aus den Medien verschwunden.

Das Nigerdelta mit seinen riesigen Mangrovenwäldern ist seit Jahren eine durch unzählige Öllecks verwüstete, tote Landschaft. Menschen, Tiere, Pflanzen sind ihrer Lebensgrundlage beraubt, doch in der restlichen Welt kräht kein Hahn danach! Die Ölbohrungen werden vorwiegend durch die Firma Shell durchgeführt, aber auch andere Konzerne wie Chevron, Exxon Mobil oder Total schneiden sich ein Stück vom Kuchen ab. 1998 liefen aus einer gebohrten Mobil-Pipeline 6 Millionen Liter Öl in die Flussarme und das Meer, ohne dass die Firma zur Rechenschaft gezogen wurde.

Die Konzerne arbeiten eng mit der nigerianischen Regierung zusammen, die ihrerseits das Geld selber einsteckt und nicht an die betroffene Bevölkerung weitergibt. Korruption in der Oberschicht und mangelnde Bildung im Volk sind die gefährliche Mischung, welche die Missstände immer desolater werden lassen: Während die Reichen sich jeder Verantwortung entziehen, greifen militante Gruppen die Leitungen an und vergrössern dadurch die Zerstörung. Die verarmte Bevölkerung «raffiniert» unter primitivsten Bedingungen und oft unter Lebensgefahr das Rohöl zu Benzin, um es am Strassenrand als Treibstoff zu verhökern.

Ja, und die «zivilisierte» Welt schweigt, zapft weiter unschuldig Benzin aus «sauberen» Tankstellen, macht keinen Druck auf Politik und Wirtschaft, keine Boykotte, keine Demos – freut sich lediglich, dass endlich das Loch im Golf von Mexiko gestopft wird...

Monika Barth



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV mit rund 47 000 Mitgliedern sucht **per sofort oder nach Vereinbarung**

Administrative Mitarbeiter/in 50 – 80 %

Bei diesem Inserat handelt es sich um zwei Stellen. Bei Eignung sind auch beide Funktionen in einer Stelle (80 %) möglich.

Assistent/in Vizepräsident 50 %

Als Assistent/in des Vizepräsidenten Bereich SBB sind Sie für den optimalen administrativen Ablauf verantwortlich und koordinieren Ihr Arbeitsgebiet in weitgehend selbstständiger Weise. Allgemeine und anspruchsvolle Sekretariatsarbeiten, Korrespondenz, Terminmanagement, Ablage sowie Teilnahme und Protokollführung regelmässig stattfindender Sitzungen und vieles mehr gehören dazu. Zudem sind Sie für die Organisation und den reibungslosen Ablauf der GAV-Konferenzen SBB verantwortlich.

und/oder

Adm. Mitarbeiter/in Frauenkommission 30 %

Als administrative Mitarbeiter/in der Frauenkommission arbeiten Sie grundsätzlich mit der Beauftragten für Chancengleichheit und Frauen-

fragen zusammen. Die wichtigsten Aufgaben sind allgemeine und anspruchsvolle Sekretariatsarbeiten, Korrespondenz, Organisation von Anlässen und Tagungen, Terminkontrolle und Protokollführung. Für die Erfüllung dieser anspruchsvollen Aufgaben verfügen Sie über eine kaufmännische Ausbildung und mehrere Jahre Erfahrung, von Vorteil in einer ähnlichen Funktion. Sie sind an gewerkschaftlicher Arbeit interessiert. Ihr Deutsch ist stilsicher und Sie weisen sich über sehr gute mündliche Französischkenntnisse aus. Der Umgang mit Informatik bereitet Ihnen keine Schwierigkeiten. Sie arbeiten zielorientiert, denken mit, sind kontaktfreudig und belastbar. Hohe Anforderungen stellen wir an Ihre Selbstständigkeit, Ihre Fähigkeit Zusammenhänge zu erfassen und die richtigen Prioritäten zu setzen.

Motivierten und engagierten Persönlichkeiten bieten wir ein spannendes Arbeitsumfeld und fortschrittliche Arbeitsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Frau Ursula Lüthi, Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige schriftliche Bewerbung bis 30. August 2010 entgegen.

SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6
ursula.luethi@sev-online.ch

Mehr über den SEV erfahren Sie unter www.sev-online.ch

Bist du SEV-Mitglied?

Eine Kollegin, ein Kollege ist noch nicht beim SEV?

80 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des öffentlichen Verkehrs sind Mitglied einer Gewerkschaft – der SEV ist für alle da!

Wenn du eine Kollegin oder einen Kollegen als neues Mitglied des SEV wirbst, erhältst du eine Werbepremie von 50 Franken.

Weshalb zum SEV?

Der SEV setzt sich ein für:

- Löhne, von denen man gut leben kann;
- Arbeitszeiten, mit denen sich leben lässt;
- Gesamtarbeitsverträge (GAV), die die Arbeitsbedingungen regeln;
- und vieles mehr...

Eines ist sicher:

Je mehr Mitglieder eine Gewerkschaft hat, desto stärker ist sie und umso besser sind die Arbeitsbedingungen der jeweiligen Branche!

Willst du dein eigenes *kontakt.sev*?

Wenn du Mitglied beim SEV wirst, bekommst du automatisch *kontakt.sev*, denn das Abonnement ist in deinem Beitrag enthalten.

Aber auch Kolleginnen und Kollegen aus anderen Branchen und Gewerkschaften können *kontakt.sev* abonnieren.

Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

Oder willst du vielleicht erst einmal ein Probeabonnement?

Es gibt sechs Ausgaben von *kontakt.sev* gratis zum Kennenlernen!



- Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch das Abonnement von *kontakt.sev*.
- Ich abonniere *kontakt.sev* zum Preis von 40 Franken für ein Jahr.
- Ich will *kontakt.sev* noch genauer kennenlernen und bestelle ein Probeabonnement (6 Ausgaben).

Vorname/Name:	Geworben durch:
Strasse/Nummer:	Vorname/Name:
PLZ/Ort:	Adresse:
Tel. (Beruf):	PLZ/Ort:
Tel. (privat):	Tel.:
Datum/Unterschrift:	

Einsenden an: SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, oder faxen an 031 357 57 58 (oder die erforderlichen Angaben mailen an christian.cuenoud@sev-online.ch).

Wir werden mit dir Kontakt aufnehmen! Danke für dein Interesse! Weitere Fragen? info@sev-online.ch oder www.sev-online.ch

Hans Amacker wechselt von der Spitze der RBS an jene der RhB

Wechsel von Bern nach Chur

Der 56-jährige Hans Amacker wird neuer Direktor der Rhätischen Bahn. Zurzeit leitet er den Regionalverkehr Bern-Solothurn.

Amacker wird Nachfolger von Erwin Rutishauser, der die Führung der RhB Ende Jahr abgeben wird. Rutishauser war seit Oktober 2004 im Amt; der 62-Jährige begründete im Frühling seinen Rücktritt damit, dass die RhB die Arbeit an einer neuen Strategie aufnehmen werden, die auf jeden Fall über seine Amtszeit hinaus gelten werde.



Hans Amacker: von der RBS zur RhB.

Sein Nachfolger Hans Amacker ist seit 2002 Direktor des RBS. Er hatte ursprünglich Bauzeichner gelernt und sich dann an der ETH zum Bauingenieur weitergebildet. 1992 stieg er bei den Busbetrieben Solothurn und Umgebung in den öffentlichen Verkehr ein. Er wird am 1. Februar 2011 bei der RhB beginnen und seinen Wohnsitz vom Kanton Solothurn nach Graubünden verlegen.

Er wird am 1. Februar 2011 bei der RhB beginnen und seinen Wohnsitz vom Kanton Solothurn nach Graubünden verlegen.

Er wird am 1. Februar 2011 bei der RhB beginnen und seinen Wohnsitz vom Kanton Solothurn nach Graubünden verlegen.

Er wird am 1. Februar 2011 bei der RhB beginnen und seinen Wohnsitz vom Kanton Solothurn nach Graubünden verlegen.

pmo

DREI FRAGEN AN PETER PEYER, REGIONALSEKRETÄR SEV IN CHUR

kontakt.sev: Die RhB erhält mit Hans Amacker, zurzeit Direktor der RBS, einen neuen Chef. Was meint der SEV dazu?

Peter Peyer: Ich kenne Herrn Amacker nicht persönlich. Im SEV ist er hingegen kein Unbekannter. Er pflegt bei der RBS die Sozialpartnerschaft, hat einen GAV verhandelt und ist aufgeschlossen gegenüber der Gewerkschaft. Zudem bringt er viel Erfahrung aus dem Bus- und Bahnbereich mit und als «Auswärtiger» wohl auch eine offene Aussensicht auf die Rhätische Bahn.

Was erwartet den neuen Direktor bei der RhB?

Die RhB steht vor grossen Herausforderungen. Einerseits braucht es grosse Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial, auf der anderen Seite wird der Geldhahn vom Bund zugedreht, und der Kanton ist – zumindest bisher – nicht bereit, trotz blendender Finanzlage einzuspringen. Unter Druck geraten die Mitarbeitenden, die mit möglichst wenig Personalbestand immer mehr Leistung erbringen sollen. In den letzten Jahren hat sich die RhB zwar neu und in vielen Belangen auch erfolgreich positioniert. Aber das Tempo und die ständigen Veränderungen haben Opfer gefordert. Eine Phase der Konsolidierung ist nun mehr als nur wünschenswert.

Welche Erwartungen hast du als zuständiger Gewerkschaftssekretär an Direktor Amacker?

Ich denke, wir müssen uns zuerst einmal kennenlernen, bevor wir die Erwartungen definieren. Wichtig scheint mir aber, dass der neue Direktor seine Arbeit unbelastet beginnen kann. Das heisst für den SEV in erster Linie, dass noch vor seinem Amtsantritt das von der RhB vor zwei Jahren eingeführte neue Salärssystem ausfinanziert werden muss. Hier ist insbesondere der Verwaltungsrat gefordert. Man kauft ja auch nicht neues Rollmaterial, ohne das nötige Geld dafür zu sprechen. Genauso wenig sollte man ein neues Salärssystem einführen, ohne die nötigen Finanzmittel dafür bereitzustellen.

Welche Erwartungen hast du als zuständiger Gewerkschaftssekretär an Direktor Amacker?

pmo

NEWS

ZV WÄCHST WEITER

Die Strategie des Zürcher Verkehrsverbunds sieht für die Jahre 2012 bis 2016 weiteres Wachstum vor. Geprägt ist dieses durch die bis 2015 vorgesehene Eröffnung der Durchmesserlinie mit dem neuen Bahnhof Löwenstrasse.

KORRIGENDUM

In den Bericht «Herkulesaufgabe für CJ» in *kontakt.sev* Nr. 14 vom 22. Juli haben sich beim Übersetzen zwei Fehler eingeschlichen: Die Strecke Porrentruy–Bonfol ist nicht eine «kleine Schmalspurstrecke», sondern eine Normalspurlinie, und es gibt keinen «beschränkten Personenverkehr» auf der neu erstellten Zufahrt zur Deponie Bonfol, der über die vier Jahre des Müllabtransports hinaus fortgeführt werden könnte. Jedoch prüfen die Chemins de fer du Jura (CJ) und der Kanton, ob die ungefähr stündlich verkehrenden Personenzüge zwischen Bonfol und Porrentruy durch Busse ersetzt werden sollen, wenn die Linie in vier Jahren einmal nicht mehr für den Müllabtransport gebraucht wird. *Fi*

Schwerstes Unglück in der 80-jährigen Geschichte des Glacier-Express

Schnelle Präsentation der Ursache

Schon eine Woche nach dem Unglück stand für die Untersuchungsbehörden fest: Schuld war der Lokführer, der zu schnell fuhr, und sonst nichts.

Eine 64-jährige Japanerin tot, über drei Dutzend Verletzte, ebenfalls fast alles ausländische Touristinnen und Touristen: Das ist die tragische Bilanz eines Unfalls auf dem Walliser Abschnitt des Glacier-Express. Ausgangs einer S-Kurve waren die hinteren drei Wagen einer sechsteiligen Komposition entgleist und teilweise umgestürzt. Der hinterste Wagen wurde auf einer Seite stark eingedrückt; dort waren die meisten Personen betroffen.

Bereits nach einer Woche präsentierten die Behörden

ihre Resultate. Dabei stand der Bericht der Unfalluntersuchungsstelle Bahn und Schiff im Vordergrund. Diese hatte anhand des Fahrten-schreibers herausgefunden, dass der Zug früher als vorgesehen von 35 auf 55 Stundenkilometer beschleunigt hatte. Die Wagen konnten damit den Kurvenkräften nicht mehr standhalten.

Schnelle «Aufklärung»

Bereits am Wochenende nach dem Unfall hatte der SEV seinen betroffenen Mitgliedern seine Unterstützung zugesagt; auf ein Gesuch um Rechtsschutz hat der SEV dem Lokführer noch in der gleichen Woche einen Anwalt zur Seite gestellt.

Dieser zeigte sich überrascht über die anscheinend eindeutige Schuldzuweisung. «Nach wie vor gilt für mei-

nen Klienten die Unschuldsvermutung», hielt er in einer Medienmitteilung fest.

Für den SEV ist wichtig,

dass auch die Umstände genau betrachtet werden. So sind die steigende Arbeitsbelastung und der Druck eines

teilweise sehr engen Fahrplans Elemente, die auf jeden Fall mit einzubeziehen sind.

Peter Moor



Aufwändige Aufräumarbeiten: In der Nacht nach dem Unglück werden die verunfallten Wagen geborgen.



„Der Kanton will bestimmen können, wie schnell das Projekt vorangetrieben wird.“

Patrick Vianin, Direktor der Transrun SA

Mit dem Ziel, das Projekt Transrun bis 2020 umzusetzen, ist eine Aktiengesellschaft gegründet worden

Öffentlich-private Partnerschaft ist keine Lösung für den Transrun

Patrick Vianin ist der neue Direktor der Aktiengesellschaft Transrun SA, die am 28. Juni gegründet wurde, um zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg die schnelle Bahnverbindung Transrun zu bauen.

kontakt.sev: Sie sind der neue Direktor der Transrun SA. Zurzeit arbeiten Sie in den Büros der Kantonsverwaltung. Ist ein Umzug geplant?

Patrick Vianin: Ja. Wir suchen Räumlichkeiten für die neue Gesellschaft, da wir gegenwärtig im kantonalen Amt für Verkehr untergebracht sind. Wir möchten

näher zum Bahnhof und damit sichtbarer werden.

In der Tat hat der Transrun im Kanton Neuenburg ein Imageproblem, nicht wahr?

Ja, genau. Die Neuenburger/innen sind über das Projekt und seine Zusammenhänge zu wenig gut informiert. Wir werden versuchen, die Kommunikation zu verbessern. Wir beginnen damit im September anlässlich des 150. Geburtstags der Jurasüdfuss-Linie.

Welche Ziele sollen mit dem Transrun erreicht werden?

Die Fahrzeit zwischen dem oberen und dem unteren Kantonsteil soll von aktuell 30 bis 40 Minuten auf 13 Minuten verkürzt werden. Damit soll der Zug für Pendlerinnen und Pendler, die für die Autofahrt von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg 15 bis 20 Minuten benötigen, attraktiver werden. Die Autobahn ist praktisch ausgelastet. Zudem soll der Transrun das Funktionieren des Staates und der kantonalen Institutionen verbessern.

„Der Transrun soll das Funktionieren des Staates und der kantonalen Institutionen verbessern.“

Stimmt es, dass die Züge im Viertelstundentakt verkehren sollen?

Ja, man weiss jetzt, dass dies technisch möglich ist.

„Das System ÖPP ist für den Transrun ungeeignet, wie Studien gezeigt haben.“

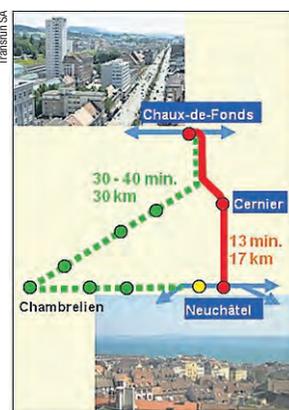
Wer wird den Transrun benutzen?

Natürlich die Pendlerinnen und Pendler. Ihre Zahl könnte sogar noch stark zunehmen. La Chaux-de-Fonds rückt dank dem Transrun auf 55 Minuten an Lausanne heran, eine akzeptable Fahrzeit. Es ist sehr wichtig, den Transrun ins SBB-Netz zu integrieren. Die Jurasüdfuss-Linie ist zwar schon fast überlastet, doch kann man darauf trotzdem noch zusätzliche Züge verkehren lassen. Pro Stunde könnte ein Zug bis Lausanne weiterfahren. So würden die Neuenburger Berge, das Tal von St-Imier und die Freiberge besser erschlossen. Damit könnten sie Leute, die im sehr teuren Genferseebogen arbeiten, als Einwohner/innen gewinnen.

Warum wurde eine eigene Aktiengesellschaft gegründet, statt die Projektleitung der SBB zu überlassen, wie dies zum Beispiel bei der Ceva geschah?

Die SBB hat zu wenig Ingenieure. Zudem gehen für sie andere Projekte vor. Der Kanton will bestimmen können, wie schnell das Projekt vor-

angetrieben wird. Und die Gründung einer Gesellschaft ausserhalb der Kantonsverwaltung macht uns flexibler. Zudem kann der Verwaltungsrat aus Spezialisten mit wertvollen Kompetenzen zusammengesetzt werden,



Der Transrun dürfte das Verkehrsverhalten der Neuenburgerinnen und Neuenburger verändern, denn die Fahrt zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg wird mit dem Zug kürzer sein als mit dem Auto.

was im öffentlich-rechtlichen Rahmen nicht ohne Weiteres möglich wäre.

Beteiligt sich die SBB an dieser Gesellschaft?

Nein, zurzeit nicht. Einziger Aktionär ist gegenwärtig der Kanton. Die SBB wird vielleicht später einsteigen.

Inwiefern ist die Transrun SA eine Schweizer Premiere?

Kein anderer Kanton hat bisher eine Gesellschaft gegründet, um ein solches Verkehrsprojekt auf die Beine zu stellen und zu finanzieren. In der Deutschschweiz denkt man darüber nach. Die Alp-Transit AG, die gegenwärtig prüft, ob sie über den Neat-Tunnelbau hinaus aktiv bleiben will, ist ein Beispiel, von dem wir uns inspirieren liessen. Doch diese Gesellschaft hat nicht die Aufgabe, finanzielle Mittel zu beschaffen. Diese Art von Gesellschaft ermöglicht es der SBB, Projekte von einer gewissen Grösse rascher zu realisieren.

Wie viel Geld konnte schon aufgetrieben werden und wie sollen die noch fehlenden Mittel beschafft werden?

Der Bund sollte einen Teil übernehmen, doch ist noch nichts klar entschieden. Der Kanton dachte zuerst daran, seinen Teil über eine Öffentlich-private Partnerschaft ÖPP (Public-Private-Partnership PPP auf Englisch) zu finanzieren. Doch dieses System ist für den Transrun ungeeignet, wie Studien aufgezeigt haben, die das Bundesamt für Verkehr und die Eidgenössische Finanzverwaltung genau geprüft haben, denn es handelte sich um Pilotstudien für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Das Ergebnis hat die Linke gefreut!

BIO

Patrick Vianin kommt aus dem Wallis. Der Ingenieur mit Diplom der ETH Lausanne hat während 15 Jahren bei der SBB gearbeitet, insbesondere als Verantwortlicher von fünf Geschäftseinheiten des Bereichs «Verfügbarkeit und Sicherheit» und danach als Leiter der Filiale Romandie und Oberwallis von «Projektmanagement». In dieser Funktion hatte er u. a. mit der CEVA und anderen Grossprojekten der SBB zu tun. Besondere Erinnerungen hinterliess bei ihm die Initiative gegen den Béroche-Tunnel, ein Bahn-2000-Projekt am Neuenburgersee. Dafür musste er zu Beginn seiner Karriere hart kämpfen. Heute ist er ebenso bereit, für den Transrun wieder in den Ring zu steigen. Nachdem er die SBB verlassen hatte, schaltete er ein Sabbatjahr ein und wurde im April 2009 vom Kanton Neuenburg als «Monsieur Transrun» angestellt. Seit Anfang Juli 2010 ist er Direktor der Transrun SA.

INTERVIEW



Patrick Vianin ist der frisch gewählte Direktor der Transrun SA.

Die ÖPP ist wirtschaftlich nicht das beste System. Es ist vorteilhafter, das Geld aufzunehmen. Die ÖPP eignet sich vor allem für den gemeinsamen Betrieb. Beim Transrun aber würde der Bau den weitaus grössten Vertragsteil darstellen.

Diese Erfahrung des Kantons Neuenburg zerstört

und der Kanton eine Garantie dafür leisten. Der Grosse Rat soll erst 2012 darüber entscheiden. Danach könnte es ein Referendum geben, das den Prozess verlangsamen würde. Daher stellt sich die Frage, ob es nicht besser wäre, schon früher darüber abzustimmen. Irgendwie wäre es doch wichtig, dass das Volk zu

dass dieses Projekt kommt, da sie andernfalls Geld in die existierende veraltete und wenig leistungsfähige Linie stecken müsste. Sie könnte künftig zu den Aktionären der Gesellschaft gehören. Noch ist nichts konkretisiert worden.

Es werden Bahnhöfe aufgehoben. Gewisse Regionen werden also zu den Verlierern gehören?

Ja, gewisse Bahnhöfe gehen verloren, aber andere werden geschaffen. Die Dörfer, die ihre Bahnhöfe verlieren, werden mit einem Busnetz bedient werden.

Was soll nach 2020 aus der Gesellschaft Transrun SA werden?

Wenn die Linie gebaut und die Betriebskonzession vergeben ist, wird sie aufgelöst.

„Kein Kanton hat bisher eine Gesellschaft gegründet, um ein solches Verkehrsprojekt auf die Beine zu stellen und zu finanzieren. Das ist eine Schweizer Premiere.“

die Hoffnungen jener, die mit der ÖPP Bahninfrastrukturen finanzieren wollten, die in ein Netz integriert sind.

Wie aber soll nun das nötige Geld aufgetrieben werden?

Die Gesellschaft Transrun SA wird einen Kredit aufnehmen

einem Projekt Stellung nehmen kann, das für seine Zukunft so wichtig ist wie der Transrun.

Welche Rolle kommt der SBB genau zu?

Wir arbeiten mit der SBB sehr gut zusammen, denn sie hat alles Interesse daran,

RUN ODER TRANSRUN?

• **Der RUN ist die globale Entwicklungsstrategie des Kantons Neuenburg.**

Die Agglomerationsgemeinden werden vernetzt, um zusammen die kritische Grösse von 120 000 Einwohner/innen zu erreichen. Damit gehören sie zur Gruppe der Städte mit den wichtigsten Entwicklungsmotoren, und sie können eine eigentliche Agglomerationspolitik betreiben.

Die Strategie ist eine Antwort auf die Gefahr der Isolierung und Marginalisierung des Kantons auf schweizerischer und europäischer Ebene sowie intern auf den sterilen Gegensatz zwischen dem oberen und unteren Kantonsteil.

Das Agglomerationsprojekt RUN umfasst zahlreiche Infrastrukturprojekte. Dazu gehören P+R-Parkplätze und ein Konzept für den öffentlichen Verkehr, das bessere Verbindungen zwischen allen Regionen des Kantons anstrebt.

• **Der Transrun ist eines der Projekte von RUN – und wohl das Wichtigste von allen.**

Ziel ist eine schnelle Bahnverbindung zwischen den Neuenburger «Bergen» und dem unteren Kantonsteil. Diese soll die Fahrzeit zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg auf 13 Minuten verkürzen.

Interview: Henriette Schaffter / Fi

In der Schweiz werden Bahnschwellen aus Holz nur noch in einer Sägerei im Jura hergestellt. Wie lange noch?

Schweizer Know-how in Gefahr



1. Otto Hänggi, Produktionsleiter bei der Etablissements Röthlisberger SA in Glovelier, kontrolliert das angelieferte frische Holz – Eiche oder Buche.



2. Das Frischholz wird für die Standardschwellen auf eine Länge von 2,50 Metern rechtwinklig zugesägt.



3. Eine Maschine bringt an beiden Enden je eine Metallplatte an, um zu verhindern, dass sich beim Trocknen Risse bilden.



4. Zum Trocknen werden Buchenschwellen während 12 bis 18 Monaten im Freien gelagert, Eichenschwellen während 18 bis 24 Monaten.



5. Nach dem Trocknen werden die Schwellen eingeschnitten und vorgebohrt (zweimal vier Bohrlocher).



6. In diesem Tank werden die Schwellen mit 120 Grad heissem Kreosotöl (Steinkohlenteeröl) imprägniert und erhalten so eine 30-jährige Lebensdauer.



7. An den beiden Einschnitten mit den Bohrlochern werden Schienenhalterungen aus Metall angebracht.



8. Die fertigen, 110 Kilogramm schweren Schwellen werden auf Bahnwagen verladen und zu den Baustellen transportiert.

Die Etablissements Röthlisberger SA in Glovelier stellt seit 105 Jahren Holzbahnschwellen her. Doch die Zukunft des KMU ist ungewiss, seit ihr Hauptkunde, die SBB, entschieden hat, die Schwellenkäufe europaweit auszuschreiben.

Otto Hänggi, der bei der Ets Röthlisberger SA für die Schwellenproduktion verantwortlich ist, führt uns durch den Betrieb und erklärt nicht ohne Stolz die verschiedenen Etappen der Schwellenanfertigung.

Sein Stolz ist berechtigt, denn in der Schweiz stellt nur noch seine Firma Bahnschwellen aus Holz her. Wie lange noch, ist ungewiss, denn die Liberalisierung hinterlässt auch hier ihre Spuren: Der Hauptkunde SBB hat beschlossen, Aufträge für die Produktion von Holzschwellen international auszuschreiben. Dies könnte das jurassische Unternehmen um seinen Auftrag bringen, denn es kann kaum günstiger produzieren als die Konkurrenz in Osteuropa.

Der Entscheid der SBB hat denn auch viele Reaktionen ausgelöst, insbesondere seitens der Schweizer Holzindustrie und des jurassischen Kantonsparlaments.

Nicht nur der Preis zählt

Patrick Corbat ist Direktor der Corbat SA. Das ist die Holding, welcher die Ets Röthlisberger SA gehört. Von seinem Büro in Glovelier aus kämpft er dafür, dass sein Unternehmen weiterhin Schwellen an die SBB liefern kann.

«Vor ein paar Monaten hat uns die SBB mitgeteilt, dass sie ihre Schwellenkäufe international ausschreiben will. Mit den osteuropäischen Konkurrenten werden wir preislich nicht mithalten können», klagt Patrick Corbat.



In Glovelier (JU) gibt die Herstellung von Holzschwellen Arbeit für rund 15 Beschäftigte. Die Etablissements Röthlisberger SA ist das einzige Unternehmen in der Schweiz, das noch Holzschwellen produziert.

Doch der Mann gibt sich nicht geschlagen. «Ich hoffe, dass das Ausschreibungsverfahren der SBB nicht nur den Preis berücksichtigt, sondern auch die Qualität der Dienstleistungen!»

Die Einzigen in der Schweiz

Die Ets Röthlisberger ist auf die SBB als Kundin angewiesen. «Wir arbeiten auch mit anderen Bahnen zusammen», unterstreicht Patrick Corbat, «doch die SBB macht 80% unseres Umsatzes aus. Unser Überleben hängt folglich von der SBB ab.» In Glovelier gibt die Bahnschwellenproduktion Arbeit für rund 15 Beschäftigte.

Sieht sich die SBB nach Lieferanten im Ausland um, weil die Ets Röthlisberger von ihrem Monopol profitiert? «Vor 15 Jahren hatten wir noch keine Monopolsituation, denn es gab noch zwei weitere Firmen in Biel und Zofingen, die Bahnholzschwellen produzierten», erklärt Patrick Corbat.

«Seit wir als letzter Hersteller in der Schweiz übrig geblieben sind, haben wir die Preise auf dem gleichen Stand gehalten, indem wir unsere Produktion maximal rationalisiert haben. Auch halten wir uns bei der Imprägnierung der Holzschwellen mit Steinkohlenteeröl an strengste Umweltnormen.

Interessanterweise begann die SBB anderswo in Europa Offerten einzuholen und ausländische Hersteller von Holzschwellen zu testen, sobald die anderen Schweizer Fabrikanten ihre Produktion eingestellt hatten. Wir haben daher gar nie eine Monopolstellung gehabt. Zudem gibt

es schon seit Langem auch die Konkurrenz der Betonschwellen.»

Ohne die SBB kommt das Ende

Zwischen den Schweizer Bahnen und der Ets Röthlisberger gibt es eine historische Partnerschaft seit 105 Jahren. «Die Qualität unserer Arbeit

und unserer Dienstleistungen ist nie infrage gestellt worden» betont Patrick Corbat. «Hier in Glovelier macht die Schwellenproduktion 50% unseres Arbeitsvolumens aus und beschäftigt rund 15 Personen über das ganze Jahr. Falls wir nicht mehr für die SBB arbeiten

können, können wir keine Schwellen mehr produzieren, sondern nur noch Elemente aus mit Grünsalzen imprägniertem Holz wie zum Beispiel Geländer, Balkone oder Spielplatzgeräte.» Ein Szenario, das Patrick Corbat lieber nicht ins Auge fassen möchte.

Text & Fotos: Alberto Cherubini/FF

DIE SBB WECHSELT JÄHRLICH RUND 200 000 SCHWELLEN AUS

Jedes Jahr erneuert die SBB durchschnittlich 125 Kilometer ihres 3100 Kilometer umfassenden Streckennetzes. Dabei wechselt sie etwa 200 000 Schwellen aus. Rund 60% der neuen Schwellen sind aus Beton und 40% aus Holz. «Auf lange Frist werden die Betonschwellen wahrscheinlich die Holzschwellen ganz verdrängen, weil ihre Lebensdauer mit 50 Jahren eindeutig länger ist als jene der Holzschwellen mit etwa 20 Jahren», sagt SBB-Sprecher Jean-Louis Scherz. Die SBB hat beschlossen, die Beschaffung der Schwellen so abzuwickeln, wie es das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) und die zugehörige Verordnung (VöB) vorschreiben. Die vom Parlament verabschiedeten rechtlichen Bestimmungen verlangen, dass Stellen oder Betriebe der öffentlichen Hand wie die SBB bei Einkäufen, die den Wert von 640 000 Franken übersteigen, eine

Ausschreibung im «Schweizerischen Handelsamtsblatt» (SHAB) vornehmen müssen. «So werden alle Interessierten in der Schweiz und im Ausland gleich behandelt. Die SBB muss sich an die Prinzipien der Gleichbehandlung und der Nichtdiskriminierung

halten. Natürlich ist die SBB daran interessiert, den Rohstoff Holz in der Schweiz zu beschaffen. Dafür müssen die Schweizer Lieferanten in der Lage sein, ihre Produkte zu konkurrenzfähigen Bedingungen anzubieten», folgert Jean-Louis Scherz.



Die SBB ersetzt die Holzschwellen zunehmend durch Betonschwellen.



„Die Prognosen über die Verkehrszunahme wurden bisher noch jedes Mal übertroffen.“

Hans Werder, Uvek-Generalsekretär, am Parlamentarieranlass des SEV

Der Stand der Bahnplanung in der Schweiz

Von Bahn 2000 zu Bahn 2030

Die Schweiz ist das Bahnland Nummer 1 – und sie will es bleiben. Über den Weg in die Zukunft laufen im Moment heisse Diskussionen. Dabei geht es in erster Linie ums Geld, aber auch um grundsätzlichere Fragen.

Am 15. Oktober wird – wenn nichts mehr dazwischenkommt – der Gotthard-Basistunnel durchstochen. Der längste Bahntunnel der Welt ist damit durchgehend gebohrt; in rund sieben Jahren wird er für den Verkehr zur Verfügung stehen. Dieses Ereignis ist so bedeutend, dass Bundesrat Moritz Leuenberger gar seinen Rücktrittstermin danach gerichtet hat.

Und doch ist es auch nur ein Etappenziel, denn der rasende Ausbau des Schweizer Bahnnetzes ist damit nicht abgeschlossen. Ganz im Gegenteil: Die Liste der Ideen, der Projekte und der Begehren von Bahnen, Kantonen und Regio-

nen ist schier endlos. Länger auf jeden Fall, als das dafür zur Verfügung stehende Geld reichen wird, selbst bei grosszügiger Auslegung künftiger Finanzierungen.

50 Jahre Strassenboom

Diese Situation ist das deutliche Zeichen einer Pendelbewegung. Bis 1960 war in der Schweiz die Bahn das unbestrittene Hauptverkehrsmittel; imposante Bauten aus den davorliegenden hundert Jahren sind Ausdruck einer einmaligen Euphorie und Schaffenskraft. Doch dann kam die hohe Zeit des Strassenbaus: Mit dem Nationalstrassengesetz, das im Juni 1960 in Kraft trat, wurde die

Grundlage gelegt für einen gigantischen Strassenboom – das Pendel hatte zurückgeschlagen. Für Jahrzehnte stand nun der Strassenbau klar vor dem Bahnbau. Allerdings zeichnete sich der Kollaps des individuellen Personenverkehrs schon bald ab, und anders als umliegende Länder begann die Schweiz recht früh wieder, Schienenprojekte zu entwickeln. Nur für kurze Zeit folgte man dabei der Idee der Nachbarländer, auf wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken zu setzen. Das Projekt der «Neuen Haupttransversalen» scheiterte sowohl an den Kosten als auch daran, dass es ausschliesslich auf die Zen-

tren ausgerichtet war. Bald entstand die Grundidee dessen, was heute als «S-Bahn Schweiz» praktisch vor der Vollendung steht: ein flächendeckendes Netz des Personenverkehrs, das die Schweiz zusammenrücken lässt und dem Strassennetz gleichwertig ist.

Wie weiter?

Einmal mehr steht die Schweizer Bahnpolitik nun wieder vor einem Richtungsentscheid. Unter dem Titel «Bahn 2030» soll der nächste Ausbauschritt geplant werden. Der Bundesrat spricht von zwei Varianten: Für 12 Milliarden Franken können acht wesentliche Infrastruk-

turprojekte realisiert werden, die dazu führen, dass auf der West-Ost-Achse das Angebot im Personenverkehr verbessert und die Produktivität des Inlandgüterverkehrs gesteigert wird. Mit zusätzlichen neun Milliarden Franken könnte zudem das Angebot im Regional- und Agglomerationsverkehr verbessert und die Gotthardstrecke für vier Meter hohe Containertransporte ausgebaut werden.

Auch bei dieser zweiten Variante verbleibt eine Liste von nicht weniger als 15 Infrastrukturprojekten, die zwar als wünschbar, aber nicht finanzierbar eingestuft sind. Dazu gehören beispielsweise der Tiefbahnhof Lu-

BEGRIFFE UND BEDEUTUNGEN

FinöV-Fonds

Der Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wurde mit dem Beschluss zu ZEB auf 31,4 Milliarden Franken ausgelegt. Neben der Neat, Bahn 2000 und ZEB werden daraus auch die Anschlüsse der Schweiz ans ausländische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie der Lärmschutz entlang der Bahnstrecken finanziert. Der FinöV-Fonds wird gespeist aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mehrwertsteuer und der Mineralölsteuer für die Mitfinanzierung der Neat. Um die Investitionsspitzen in den ersten Jahren abzudecken, bevorschusst der Bund den Fonds. Er läuft so lange, bis das Bauprogramm

abgeschlossen und Vorschüsse des Bundes sowie Zinsen zurückbezahlt sind. Eine Verlängerung des Fonds steht zur Diskussion für die Finanzierung von Bahn 2030.

Neat

Die neue Eisenbahn-Alpentransversale ist heute der Schwerpunkt der Grossprojekte des Bundes. Kernstücke sind die beiden Basistunnel durch den Gotthard und den Lötschberg. Weitere Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken (Ausbauten auf der Strecke St. Gallen–Arth-Goldau, der Bau des Ceneri-Basistunnels sowie Streckenausbauten auf dem übrigen Netz) sollen sicherstellen, dass die neu geschaffenen Kapazitäten voll ausgenutzt werden können.

Die Kosten werden zurzeit auf gut 18 Milliarden Franken veranschlagt.

Bahn 2000

1985 stellte der Bundesrat ein Konzept für den Bahnausbau vor, das mehrere Neubaustrecken enthielt, um das Knotenkonzept grossflächig umzusetzen. 1987 stimmte das Volk Bahn 2000 zu. Allerdings zeigte sich schon vier Jahre später, dass die Kosten aus dem Ruder laufen würden. Bahn 2000 wurde etappiert, für die erste Etappe verblieben als Kernstücke der Ausbau des Knotens Zürich, Adler- und Zimmerbergstrecke sowie die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit den Ergänzungen nach Solothurn und Zofingen.

Insgesamt umfasste Bahn 2000 rund 130 Einzelprojekte.

ZEB (Bahn 2000, 2. Etappe)

Ab 2015 werden weitere rund 150 Einzelprojekte realisiert, um das Knotenkonzept von Bahn 2000 weiterzuführen. Bereits getätigte Investitionen werden mit einer grossen Zahl mittlerer und kleiner Projekte ergänzt und führen zu Fahrzeitverkürzungen, besseren Anschlüssen und zu einem dichteren Angebot. Beim Güterverkehr ermöglicht ZEB eine Beschleunigung und den für die Verkehrsverlagerung auf der Nord–Süd-Achse notwendigen Kapazitätsausbau. Die Kosten von 5,2 Milliarden wurden 2009 vom Parlament

bewilligt, ohne dass das Referendum dagegen ergriffen wurde.

Bahn 2030

Der nächste Ausbauschritt wird zurzeit vorbereitet. Bundesamt für Verkehr und SBB haben zwei Varianten vorgestellt, die für 12 bzw. 21 Milliarden Franken wiederum schnellere und häufigere Verbindungen im Knotenkonzept erzielen. Besonderes Gewicht wird auch auf eine Erhöhung des Platzangebots in den Zügen gelegt. Im Frühling 2011 will der Bundesrat eine Botschaft in die Vernehmlassung geben. Zurzeit studiert eine Arbeitsgruppe Möglichkeiten zur Finanzierung der Projekte.

DOSSIER

Markus Fontana/Ex-Press



Licht und Wolken am Horizont des Schweizer Bahnsystems.

zern, der Wisenbergertunnel, Ausbauten zwischen Bellinzona und Locarno und am Genfersee (siehe Übersicht auf Seite 12).

Knotenkonzept über alles

Gebaut werden sollen diese Strecken ungefähr ab 2030, wie der Name sagt. Zwischen Bahn 2000 und Bahn 2030 liegt ein Zwischenschritt mit dem eigenartigen Namen «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)», der ursprünglich einmal als zweite Etappe von Bahn 2000 bezeichnet wurde, aber nun erst ab 2015 Tatsache wird. Für gut fünf Milliarden Franken wird die West-Ost-Achse beschleunigt; die Fahrzeiten Lausanne-Bern und Biel-Zürich werden um je eine Viertelstunde kürzer, womit neue Stundenknoten entstehen.

Seit 1980 orientiert sich der Bahnausbau in der Schweiz am Prinzip des Taktfahrplans mit seinen Abfahrten in den wesentlichen Bahnhöfen jeweils zur vollen und zur halben Stunde. Die Fahrzeiten zwischen diesen Knotenpunkten müssen deshalb zwangsläufig leicht unter einer halben oder einer ganzen Stunde betragen; darauf ist die Netzentwicklung seit Bahn 2000 ausgerichtet.

Tempo statt Netzausbau?

Doch nun ist ein Expertenstreit ausgebrochen: Das Bundesamt für Verkehr und offiziell auch die SBB setzen bei Bahn 2030 auf punktuelle Verbesserungen der Infrastruktur, um dieses Netzkonzept zu verfeinern und auf schnellere und grössere Züge, um das Platzangebot zu er-

höhen. SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gysi und verschiedene Verkehrsfachleute an Hochschulen sprechen sich dagegen für den Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Bern und Zürich aus, je nach Herkunft der Experten mit Verlängerung in die Westschweiz oder einer Abzweigung nach Basel.

Sie alle bezeichnen ihre Ideen zwar nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung zur bisherigen offiziellen Stossrichtung. Doch angesichts der Tatsache, dass selbst die offiziellen Varianten von Bahn 2030 bisher nicht finanziert sind, wirkt dies doch recht scheinheilig. Umstritten ist aber auch die Frage, ob in der kleinen Schweiz kürzere Fahrzeiten wirklich nötig sind. *Peter Moor*

WOHER KOMMT DAS GELD?

Alle zurzeit laufenden Grossprojekte kosten zusammen 31,4 Milliarden Franken und werden über den **FinöV-Fonds** finanziert. Da dort vorerst weniger Geld hereinkommt, als jährlich verbaut wird, leistet der Bund einen Vorschuss. Die Einnahmen in den Fonds fließen aus drei Quellen: Am meisten Mittel kommen aus der **LSVA**, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Zwei Drittel der Gelder, die von den Lastwagen erhoben werden, sind für die Bahn-Grossprojekte bestimmt. (Der dritte Drittel fliesst an die Kantone.) Damit werden rund zwei Drittel der Gesamtkosten abgedeckt, also gut 20 Milliarden Franken

bringt ein Anteil aus der **Mehrwertsteuer**: 0,1 der zurzeit 7,6 Prozent fließen in den FinöV-Fonds. Letzter Zahler an diesen Fonds ist die **Mineralölsteuer**, also vorab Autofahrerinnen und Autofahrer: Aus dieser Steuer wird ein Viertel der Neat-Kosten bezahlt. Bei Gesamtkosten für die Neat von knapp 20 Milliarden Franken sind dies ebenfalls rund 5 Milliarden Franken. Daneben besteht ein weiterer Fonds, der Bahnprojekte finanziert: Der **Infrastrukturfonds** erbringt Geld für Bahnbauten im Agglomerationsverkehr. Vor allem aber finanziert er Strassenbauten. Er wird aus der Mineralölsteuer sowie aus der Autobahnvignette gespeist.

Die wichtigsten Projekte von ZEB und Bahn 2030

ZEB

Bahn 2030, Variante 12 Mia

Bahn 2030, Variante 21 Mia

Bahn 2030, 2. Priorität

Linke Spalte: Angebot

Rechte Spalte: Infrastruktur

PROJEKTE IM RAUM WESTSCHWEIZ-MITTELLAND-BASEL

Vollknoten 00/30: Lausanne, Biel, Interlaken
Knoten 00: Delsberg und Visp
Verkürzung der Systemzeiten um ¼ Stunde zwischen: Lausanne und Bern, Biel und Zürich, Lausanne und Visp
Weitere Fahrzeitverkürzung zwischen Genf und Lausanne, Bern und Interlaken, Lausanne und Basel etc.
Zusätzlicher stündlicher Fernverkehrszug zwischen Biel und Zürich, Bern und Zürich
Zusätzlicher stündlicher schneller Zug zwischen Lausanne und Bern
Entbündelung zum Halbstundentakt Biel–Yverdon(–Lausanne/Genf)
Güterverkehr: zusätzlich 20 Trassen/Tag zwischen Rangierbahnhof Limmattal und Basel sowie zwischen Rangierbahnhof Limmattal und Olten/Westschweiz
Beschleunigung West–Ost-Verkehr
Einsatz von 400-Meter-Doppelstockzügen Genf–Lausanne
Zusätzliche Züge im Unterwallis, Einsatz von Doppelstockzügen
Fahrzeit Lausanne–Bern unter einer Stunde mit 400-Meter-Doppelstockzügen statt Neigezügen
Beschleunigung Güterverkehr am Jurafuss
Zusätzliche Züge Bern–Zürich
Im Raum Bern zusätzliche Züge nach Neuenburg und Schwarzenburg, mehr Sitzplätze nach Biel
Zusätzliche S-Bahn-Züge im Ergolz- und Laufental

Raum Genf: Leistungssteigerung
Raum Lausanne: Leistungssteigerung Knoten Lausanne und Zufahrtsstrecken
Lausanne–Brig–Iselle/Domodossola: Beschleunigung und Leistungssteigerung
Lausanne–Biel–Olten: Beschleunigung, Leistungssteigerung, Überholgleise Güterverkehr
Lausanne–Bern: Anpassung für Neigezüge mit teilweisen Trassenkorrekturen und Leistungssteigerung
Biel–Delsberg–Basel: Beschleunigung
Raum Bern: Leistungssteigerung Knoten Bern (inkl. Wylerfeld) und Zufahrtsstrecke Bern–Thun
Thun–Interlaken: Leistungssteigerung, Gewährleistung Anschlussqualität Thun
Basel–Olten: Entflechtung Liestal, Leistungssteigerung Basel Personenbahnhof
Raum Olten: Entflechtung Olten Nord/Ost, Leistungssteigerung Knoten Olten
Olten–Heitersberg–Zürich: durchgehend vierspurig Olten–Aarau; 4. Gleis Dulliken–Däniken, Eppenbergtunnel, Beschleunigung Olten–Zürich für Neigezüge
Raum Rapperswil–Gruemet/Mellingen: durchgehend 4 Gleise Aarau–Rapperswil–Gruemet, Chestenberg
Knotenausbauten Genf und Lausanne
Profilausbau für Doppelstockzüge im Wallis
Knotenausbau Bern
Streckenausbau Lausanne–Bern
Doppelspur Ligerz–Twann
Entflechtungen Basel Ost
Massnahmen im Regional- und Agglomerationsverkehr im Raum Bern und Basel
Engpassbehebungen Morges–Allaman, Gland–Rolle, Lausanne–Yverdon, Bern–Münsingen, Bern–Burgdorf, Basel–Rheinfelden
Bahntechnik Lötschbergbasistunnel
Engpassbehebungen Güterachse Lötschberg
Wisenbergertunnel

PROJEKTE IM RAUM GOTTHARD/ZÜRICH-LUZERN

Halbstundentakt am Wochenende und an Spitzentagen zwischen Zürich und Lugano
Güterverkehr:
zusätzlich 40 Trassen/Tag auf der Achse Gotthard (total: 260)
zusätzlich rund 20 Trassen/Tag auf der Achse Luino
Erhöhung Güterzuglänge um 100 Meter auf der Achse Luino
Beschleunigung
Zusatztrasse Basel–Rangierbahnhof Limmattal und Rangierbahnhof Limmattal–Rotkreuz
Luzern: mehr Sitzplätze Richtung Hochdorf
Zusätzliche Züge von Zürich Richtung Baden und Dietikon sowie Zug
Beschleunigung Zürich–Luzern–Tessin
Doppelstockzüge am Gotthard
Zusätzlicher Zug Locarno–Lugano

Basel–Gotthard Nord: Zugfolgeverdichtung Basel–Brugg–Altdorf/Rynächt, Leistungssteigerung
Basel–Luzern
Gotthard Süd–Chiasso: Leistungssteigerung Knoten Bellinzona und Chiasso; Zugfolgeverdichtung
Biasca–Bellinzona–Chiasso
Bellinzona–Luino: Zugfolgeverdichtung, Ausbau Kreuzungsstationen
Bellinzona–Locarno: teilweise Doppelspurausbau
Zug–Arth–Goldau: Leistungssteigerung Knoten Arth–Goldau und Doppelspurinsel
(Zürich–)Thalwil–Luzern: Doppelspur Cham–Rotkreuz; Leistungssteigerung Knoten Thalwil
keine Infrastrukturprojekte
Massnahmen im Regional- und Agglomerationsverkehr im Raum Luzern und Tessin
Güterverkehr: 4 Meter Eckhöhe am Gotthard
Zürich–Zug: Zimmerberg-Basistunnel 2
Engpassbehebungen am Rotsee sowie Bellinzona–Locarno
Engpassbehebungen Güterachse Gotthard

PROJEKTE IM RAUM ZÜRICH-OSTSCHWEIZ

Vollknoten 00/30 in St. Gallen, Knoten 30 in Sargans
Knoten 15/45 in Schaffhausen, Romanshorn und Kreuzlingen
Verkürzung der Systemzeit um ¼ Stunde zwischen den Knoten Zürich und St. Gallen
Zusätzlich zwei Züge pro Stunde zwischen Zürich und St. Gallen mit Bedienung Fürstenland
Exakter Halbstundentakt Schaffhausen–Zürich
Güterverkehr: Sicherstellen der Kapazität
Fahrzeit Zürich–St. Gallen unter einer Stunde mit 400-Meter-Doppelstockzügen, zusätzliche Züge Zürich–Winterthur(–Thurgau)
Zusätzliche S-Bahn-Züge nach Uster/Bubikon, mehr Sitzplätze Richtung Bülach
Mehr Sitzplätze im Rheintal

Raum Zürich: Durchmesserlinie; Ausbau Südzufahrt Altstetten–Zürich
Zürich–Winterthur: Entflechtung Raum Dorfneest inkl. Doppelspurausbau; Entflechtung Hürlistein; Ausbau Knoten Effretikon, 4. Gleis Tössmühle–Winterthur; Leistungssteigerung Knoten Winterthur, Leistungssteigerung Bassersdorf–Effretikon–Winterthur
Winterthur–St. Gallen/Toggenburg: Beschleunigung, Überholgleise Güterverkehr und Ausbau Kreuzungsstation Toggenburg
Thurtal: Beschleunigung und Ausbau Kreuzungsmöglichkeiten Weinfelden–Kreuzlingen/Sulgen–Gossau
Rheintal: Ausbau Kreuzungsmöglichkeiten
Neuhausen–Schaffhausen: Leistungssteigerung
Engpassbehebung Zürich–Winterthur
Massnahmen im Regional- und Agglomerationsverkehr in den Räumen Zürich und St. Gallen
Engpassbehebungen Zürich–Chur und Zürich–Uster
Engpassbehebung Güterverkehr Buchs–Sargans

Erste gemeinsame Tagung der SEV-Kommissionen Jugend, Frauen und Migration

Stutz, Chlütter & Co.

Rund um das Thema Geld organisieren die drei SEV-Kommissionen am Samstag, 18. September, im Alten Spital in Solothurn eine gemeinsame, dreisprachige Tagung. Diese beginnt um 10 Uhr und dauert mit Musik und Tanz bis 2 Uhr früh. *kontakt.sev* hat mit Arne Hegland vom Organisationskomitee gesprochen.

kontakt.sev: Warum führen die SEV-Kommissionen ihre traditionellen jährlichen Tagungen erstmals gemeinsam durch?

SEV-Gewerkschaftssekretär Arne Hegland, verantwortlich für die Migrationskommission: Wir wollen die

Minderheiten im SEV näher zusammenbringen und untereinander vernetzen, um sie so zu stärken.

Mit einer gemeinsamen Tagung können wir zudem ein fachlich und kulturell vielfältigeres Programm anbieten.

Wie seid ihr auf das Thema Geld gekommen?

Der Umgang mit Geld ist für uns alle Alltag. Wir gehen einkaufen, haben einen Lohnausweis, bezahlen Leistungen an die Pensionskasse und andere Sozialeinrichtungen, machen unser persönliches Budget usw. Auch die gewerkschaftliche Arbeit dreht sich oft um Geld, nicht nur bei den Lohnverhandlungen. Dieses wichtige Alltagsthema wollen wir von verschiedenen Seiten beleuchten.

Wer organisiert den Anlass?

Die für die Kommissionen verantwortlichen Gewerkschaftssekretär/innen Barbara Amsler, Jérôme Hayoz und ich zusammen mit Beatrice Ben Amara, die den administrativen Teil bewältigt. Das Plakat, das Flugblatt und den Internet-Animationsfilm haben wir extern machen las-

sen. Am Event selbst brauchen wir zudem gut 30 Helfer/innen – auf den ersten Blick eine stolze Zahl, doch so können wir ihre Einsätze zeitlich begrenzen, damit auch sie neben der Arbeit etwas vom Event haben.

Wie weit sind die Vorbereitungen gediehen?

Die Flugblätter und Plakate sind gedruckt, bei der Restauration ist im Groben alles geplant und das Workshop- und Musikprogramm steht. Wir wollen ja das Inhaltliche mit Vergnügen verbinden und haben daher vier Bands engagiert. In der Person von Flurin Caviezel, einem Kabarettisten und Multitalent, haben wir auch jemanden gefunden, der uns mit Humor durch den Abend führt. Zwar ist gerade noch einer der 13 Referenten ausgefallen und muss ersetzt werden, doch das kann es immer geben.

Wie habt ihr die Musikgruppen ausgewählt?

Brainstorming-mässig. Wir wollten eine Tanzband für den einen Saal und drei Bands für den andern Saal, die unser vielfältiges Publikum ansprechen. Zum Teil bestanden schon Kontakte, und es kam auch darauf an, ob eine Gruppe am 18. September nicht schon besetzt war. «Stiller Has» zum Beispiel musste deshalb passen, die wären gerne gekommen!

Ist die Zahl der Teilnehmenden beschränkt?

Ja, auf etwa 250. Zurzeit ist dieses Kontingent noch nicht ausgeschöpft. Wer bei dieser attraktiven Tagung jedoch sicher dabei sein will, meldet sich am besten heute noch online an (siehe Kasten).

Darf jede und jeder kommen?

Gedacht ist der Anlass vor allem für die drei Zielgruppen, doch sind alle SEV-Mitglieder willkommen und dürfen auch Nichtmitglieder mitbringen. Diese können ja gleich Mitglied werden, profitieren so ab sofort von den vielfältigen Vorteilen einer SEV-Mitgliedschaft und sparen als Erstes gleich die Tagungskosten von 350 Franken... *Interview: FI*



ABENDPROGRAMM MIT VIER MUSIKBANDS

Am Event der SEV-Kommissionen vom 18. September in Solothurn spielt in einem Saal die italienische **Tanzband «I Punto e Virgola»** auf. Maurizio, Lilly und Emanuele machen Musik und Animation mit Lichteffekten «für jedes Alter», wie es auf ihrer Homepage heisst: Unterhaltungsmusik von den 60er-Jahren bis heute, Latino-Sound, Disco der 80er-Jahre, Gruppentänze usw. www.ipuntoevirgola.ch

Daneben heizen folgende Gruppen ein:

X-elle Soul-Jazz:

Die achtköpfige Frauenband hat sich beim Jazzimrock Festival 2007 in Luzern zum ersten Mal formiert. Seither hat sie sich mit ihren souligen, jazzigen und abwechslungsreichen Sounds schweizweit einen Namen gemacht. Alle Mitglieder sind professionelle Musikerinnen. www.x-elle.ch

Chica Torpedos Mundart-Mambo-Orchestra:

Die neunköpfige Salsaband versteht sich als «höchst unbernerische berndeutsche Band», die sich «mit Haut und Haar den lateinamerikanischen Rhythmen und Spielweisen verschrieben hat» und diese mit urchigen berndeutschen Mundarttexten verbindet. Zur Stimme des Bandleaders und gelernten Schreiners Schmid Schmidhauser gesellt sich jene von Anselmo Torres aus Lima. www.chicatorpedo.ch

Greis, J.J. Flueck & DJ Claud HipHop:

Der 32-jährige Rapper Grégoire Vuilleumier hat mit «Eis» eines der bekanntesten Schweizer Hip-Hop-Alben veröffentlicht. Greis thematisiert in seinen Texten soziale Missstände und aktuelle Welt- und Lokalpolitik ebenso wie persönliche Probleme. Er fordert u. a. soziale Gerechtigkeit und die politische und rechtliche Gleichstellung aller in der Schweiz lebenden Menschen. www.greis.ch *FI*

WIE MELDE ICH MICH AN?

Am besten unter www.sev-online.ch; dort findet sich auch das aktuelle Programm mit weiteren Details. Anmeldetermin ist der 31. August. Für bisherige und neue Mitglieder ist der Eintritt kostenlos (ohne Nachtessen und Abendgetränke). Auskünfte erteilt das Zentralsekretariat SEV unter 031 357 57 57; Kontakt: Beatrice Ben Amara.

Jörg Matter



vpt. -TAGUNG DER OSTSCHWEIZ

Sonntag, 7. November in Tann

Podiumsthema:

Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr: Fluch oder Segen?

Podiumsteilnehmende:

- Franz Kagerbauer, Direktor ZVW
- Max Binder, Nationalrat SVP/ZH
- Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP/TG
- Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

Die VPT-Sektion VZO freut sich auf eine grosse Teilnehmerzahl.

vpt. -TAGUNG DER ZENTRALSCHWEIZ

Samstag, 20. November in Gümligen

Podiumsthema:

Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr: Fluch oder Segen?

Podiumsteilnehmende:

- Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin des Kantons Bern
- Hans Amacker, Direktor RBS
- Thomas Wegmann, Direktor STI
- Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

Die Sektion RBS freut sich auf zahlreiche, rege Teilnahme.

■ ZPV Zentralausschuss

Viele Texte fürs nächste ZPV-Bulletin erwünscht

Am 24. Juni tagte der Zentralausschuss in Olten. Die Sitzung wurde mit einer Gedenkminute für den verstorbenen Kollegen Didier Krebs eröffnet. Danach wurde wie immer intensiv über die aktuellen Geschäfte des Unterverbandes diskutiert und beraten, wie man diese angehen sollte.

Am diesjährigen Internationalen Zugbegleiter-Treffen vom 20. bis 22. September in Oslo vertreten Zentralpräsident Andreas Menet sowie Vizepräsident Pascal Fiscalini den ZPV. Der diesjährige ZV-Ausflug wird neu am 4. und 5. Oktober stattfinden. Das Organisationskomitee besteht aus Thomas Walter, Sektionspräsident Romanshorn, sowie Zentralsekretärin Janine Truttmann. Die Details sind noch nicht bekannt.

Der Eingabetermin für das ZPV-Bulletin für die zweite Jahress Ausgabe ist der 1. November. Der Vorstand wünscht sich, dass viele Be-

richte vom gesamten Zentralvorstand eingehen, damit nicht immer die gleichen Mitglieder Texte verfassen müssen. *Janine Truttmann*

WORKSHOP ÜBER DIE ARBEITSBEDINGUNGEN

Am 2. Juli fand auf die Initiative des Vorstands ZPV hin ein Workshop statt über die Arbeitsbedingungen im Regionalverkehr Ost sowie der SMZ-Mitarbeitenden.

In zwei Gruppen wurden Punkte zur Verbesserung der Rahmenbedingungen erstellt. Es ist ein grosses Anliegen der Mitarbeitenden dieser Berufskategorien, dass ihre Arbeit richtig anerkannt sowie geschätzt wird. Die Teilnehmenden diskutierten über das Verbesserungspotenzial sowie über das weitere Vorgehen. *jt*

■ SBV Arc Jurassien

Co-Leiter- und Sekretärenamt neu besetzt

Die diesjährige Frühlingsversammlung, an der 22 Mitglieder teilnahmen, fand am 6. Mai in Biel statt.

SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini berichtete über aktuelle gewerkschaftliche Themen, wie die von der SBB vorgesehenen Änderungen im Lohnsystem. Danach referierte SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber über die aktuellen Fragen betreffend Infrastruktur SBB. Jean-Marc Mollard verschaffte der Versammlung einen Überblick über die Kassengeschäfte. Auf Antrag der GPK wurde die

Jahresrechnung 2009 einstimmig genehmigt und dem Kassier Decharge erteilt.

Aufgrund der Demissionen von Sekretär François Vuillaume und Co-Leiter Marco Helfenfinger waren Nachfolger zu wählen. Die Versammelten wählten Claude Budry als Co-Leiter sowie René Zürcher als Sekretär.

Anschliessend an die Versammlung wurde ein Nachtessen offeriert. Die Herbstversammlung findet in Delsberg statt.

René Zürcher

Ferienwohnungen

Grindelwald – Bettmeralp – Samedan

**1 Woche Grindelwald**

2-Zimmerwohnung für 2 Personen inkl. Schlussreinigung, Bett- und Frotteewäsche, WLAN, gratis Hallenbadeinritt

ab CHF 544.–

Buchen Sie zwei Wochen und sparen Sie **CHF 256.–!** (Gültig für Ferien vom 18.9.10 bis 17.12.2010)

1 Woche Samedan

3-Zimmerwohnung für 4 Personen inkl. Schlussreinigung, Bett- und Frotteewäsche, WLAN

ab CHF 779.–

Buchen Sie zwei Wochen und sparen Sie **CHF 364.–!** (Gültig für Ferien vom 18.9.10 bis 17.12.2010)

1 Woche Bettmeralp

4-Zimmerwohnung für 6 Personen inkl. Schlussreinigung, Bett- und Frotteewäsche, WLAN, Abwaschmaschine

ab CHF 873.–

Buchen Sie zwei Wochen und sparen Sie **CHF 380.–!** (Gültig für Ferien bis 17.12.2010)

Bei uns bezahlen Sie mit REKA-Checks!

Information / Buchung (10% Rabatt auf Grundpreis für SEV-Mitglieder):

www.fsg-ferien.ch oder per Telefon 031 911 46 88

www.sev-online.ch

■ TS Ostschweiz

SBB will neues Lohnsystem Toco einführen – warum?

Zu Beginn der Generalversammlung von Ende April hiess Vizepräsident Martin Weber alle herzlich willkommen. Speziell begrüsst er die Gäste Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV und Roger Derungs, Medienverantwortlicher des Unterverbands TS.

Danach übergab er das Wort Präsident Reinhard Grünenfelder, der den geschäftlichen Teil mit den Berichten des Kassiers und der GPK abhandelte.

Gastreferent Roger Derungs orientierte über Toco – das neue Lohnsystem der SBB. Er führte aus, weshalb es aus Sicht der SBB ein neues Lohnsystem braucht: Das bestehende Lohnsystem sei veraltet und unattraktiv – eine Fehlentwicklung, meinte er. Das obere Kader verdiene zu wenig, das mittlere Kader wäre korrekt, das unterste Lohnniveau sei zu hoch und man habe dadurch Rekrutierungsprobleme.

Mit dem neuen Lohnsystem Toco will die SBB Gerechtigkeit, Fairness und Transparenz, markt- und

leistungsgerechte Löhne, attraktiver sein und als erstklassige Arbeitgeberin am Markt auftreten. Die Zahl der Funktionsstufen soll von heute 29 auf neu 15 gesenkt werden. Innerhalb der Anforderungsniveaus sind verschiedene Maximallöhne möglich. Dies führt zur totalen Intransparenz, erklärte Roger Derungs weiter. Das Ziel der Gewerkschaft ist es, dass es für die Arbeitnehmenden keine Nachteile im neuen Lohnsystem gibt.

Martin Weber machte ebenfalls auf folgenden Umstand aufmerksam: Bei protokollierten Ermahnungen von Mitarbeitenden steht vielfach nur die Sichtweise der Leitung drin. Bitte unbedingt darauf bestehen, dass auch eine Gegenüberstellung des Mitarbeitenden drinsteht. Falls jemand diesbezüglich Probleme hat, soll er sich bei einem Platzvertreter melden.

Im Anschluss an die Generalversammlung wurde von der Region ein Mittagessen offeriert.

Daniel Kirsch

SEV und Unterverbände

<p>7. Nov. Tann</p>	<p>■ VPT Voranzeige: VPT-Tagung Ostschweiz</p>	<p>Podiumsdiskussion zum Thema: «Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr: Fluch oder Segen?» Podiumsteilnehmende: Franz Kagerbauer, Direktor ZVV, Max Binder, Nationalrat SVP/ZH, Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP/ TG, und Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV.</p>
<p>20. Nov. Gümligen</p>	<p>■ VPT Voranzeige: VPT-Tagung Zentralschweiz</p>	<p>Podiumsdiskussion zum Thema: «Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr: Fluch oder Segen?» Podiumsteilnehmende: Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin des Kantons Bern, Hans Amacker, Direktor RBS, Thomas Wegmann, Direktor STI, und Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV.</p>

Sektionen

<p>5. August 15 Uhr, Basel, St. Jakob, Klubhaus FC Polizei, an der Birs</p>	<p>■ ZPV Basel Sommernachtsplausch 2010</p>	<p>Alle sind herzlich eingeladen (Mitglieder, Nichtmitglieder, Nichteisenbahner, Freunde, Freundinnen, Kinder, Grosseltern sowie Pensionierte). Für Getränke ist gesorgt. Sie können im Klubhaus gegen Bezahlung bezogen werden. Zur Verfügung stehen ein Grill, ein gedeckter Aussenplatz, ein Aufenthaltsraum und eine WC-Anlage. Grilladen müssen selber mitgebracht werden, Salate und Kuchen hat es vor Ort.</p>
--	---	---

Sektionen VPT

<p>11. August (Verschiebdatum: 18. August)</p>	<p>■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung Charmey–Broc</p>	<p>Schöne Wanderung, 2½ bis 3 Stunden, durch die Jaunbachschlucht, und dem Lac de Montsalvens entlang. Auf-/Abstieg +/-200m. Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Solothurn ab 7.48 Uhr, Bern ab 8.34 Uhr, Fribourg ab 9.02 Uhr (Bus). Rückfahrt ab Broc 15.34 Uhr. Anmeldung bis 9. August an Hans Bütikofer, 032 677 17 75.</p>
<p>18. August</p>	<p>■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Wanderung über die Jura-höhen: Magglingen–Twannberg–Twann</p>	<p>Die Bergfahrt mit der Standseilbahn nach Magglingen eröffnet den Blick auf den Bielersee und das Seeland. Schattige Waldwege führen zum Twannberg und weiter durch die Twannbachschlucht nach Twann. Wanderzeit zirka 3½ Stunden, kein nennenswertes Gefälle. Bern ab 8.30 Uhr, Biel an 9.06 Uhr (Kaffeepause). Standseilbahn Biel ab 10.20 Uhr, Magglingen an 10.30 Uhr. Rückfahrt: Twann (Schiff) ab 16.00 Uhr, umsteigen in Biel (16.30/17.21 Uhr), Bern an 17.48 Uhr. Verpflegung im Restaurant Twannberg. Fahrausweise selber besorgen. Durchführung nur bei guter Witterung. Anmeldung bis 16. August bei Ueli Hobi, 032 313 14 86.</p>
<p>18. August</p>	<p>■ VPT RhB, Pensionierte Sommerausflug auf die Rigi</p>	<p>Chur ab 8.16 Uhr, Landquart ab 8.26 Uhr. Landquart an 18.32 Uhr, Chur an 18.43 Uhr, mit Anschlüssen in alle Richtungen. Menü 1: Schweinebraten mit Beilagen, 30 Franken; Menü 2: Grilliertes Pouletbrüstchen mit Beilagen, 28 Franken (bei Anmeldung Menüwahl melden). Fahrausweise: FVP-Tageskarte 2. Klasse oder GA-FVP. Anmeldung bis 14. August an Felix Murk, 081 413 74 65, 078 606 60 25.</p>

Pensionierte

<p>11. August</p>	<p>■ PV Luzern Wanderung Beatenberg–Niederhorn</p>	<p>Auch für Nichtwanderer geeignet. Luzern ab 8.55 Uhr, Niederhorn an 12.00 Uhr. Mittagessen im Restaurant Niederhorn oder aus dem Rucksack. Niederhorn ab 14.40 Uhr. Beatenbucht–Thun–Bern–Luzern, an 18 Uhr. Anmeldung bis 9. August, 12 Uhr, an Franz Bühler, 041 252 10 82.</p>
<p>18. August</p>	<p>■ PV Luzern Sektionsausflug nach Schwarzsee</p>	<p>Zu unserem Ausflug in das Sensegebiet sind alle Mitglieder mit Partner/in herzlich eingeladen. Das Programm mit Einzahlungsschein wurde persönlich zugestellt. Anmeldung durch Überweisung von 40 Franken pro Person bis spätestens 10. August. Bitte Betrag direkt ab Postcheck- oder Bankkonto überweisen. Bareinzahlungen am Postschalter verursachen hohe Gebühren für die Sektionskasse. Auskunft erteilen Peter Grütter, 041 420 21 17, und Hans-Ulrich Richner, 041 440 75 92.</p>
<p>18. August Brissago, Parkhotel Brenscino</p>	<p>■ PV Zug-Goldau Sektionsreise</p>	<p>Das Brenscino-Team freut sich auf unseren Besuch und heisst uns herzlich willkommen! Anmeldung vergessen? Sofortige Einzahlung der Reisekosten vornehmen und die Teilnahme nachmelden an Kassier Werner Buss, 041 855 21 01.</p>
<p>19. August</p>	<p>■ PV Olten und Umgebung Sektionsreise nach Gruyère</p>	<p>Sektionsreise mit Bahn und Bus nach Gruyère. Kosten: Menü und Dessert zirka CHF 30. Olten ab 8.06 Uhr nach Zofingen, umsteigen auf den direkten Zug nach Freiburg und weiter mit Bus nach Gruyère. TK und GA für die ganze Reise gültig. Für Billette ist jede/r selber besorgt. Anmeldung mit grüner Karte. Anmeldeschluss: 9. August.</p>
<p>24. August</p>	<p>■ PV Buchs-Sargans-Chur & RhB Sektionsreise nach Oberstdorf (Allgäu) in die Dampfbierbrauerei</p>	<p>Durchführung gemäss persönlich zugestellter Einladung. Die Anmeldung erfolgt durch Einzahlung bis 12. August (Teilnahme nach Zahlungseingang). Mit dem zweiten Einzahlungsschein kann der SEV-Kalender 2011 für 15 Franken bestellt werden.</p>
<p>31. August Monts de Marsens, Chalet Gros Prarys</p>	<p>■ PV Fribourg Picknick</p>	<p>Alle Sektionsmitglieder sind herzlich eingeladen. Fahrplan: Fribourg (Bus) ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr, Weiterfahrt mit Privatautos. Marsens ab 16.26/17.19 Uhr, Fribourg an 17.20/18.00 Uhr. Für mit Privatautos anreisende Mitglieder: Treffpunkt wenn möglich um 11.55 Uhr bei der Metzgerei, um die mit dem Bus kommenden Mitglieder mitzunehmen. Bei der Anmeldung bitte angeben, wie angereist wird. Die Sektion offeriert die «Soupe au chalet» und Kaffee. Picknick bitte selber mitnehmen. Getränke können preiswert bezogen werden. Das Picknick findet bei jeder Witterung statt. Anmeldung bis spätestens 29. August an Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch oder Francis Lambert, 026 322 21 61, francis.lambert@bluewin.ch.</p>
<p>Im August</p>	<p>■ PV Luzern Bestellung des SEV-Taschenkalenders 2011</p>	<p>Bald läuft die Anmeldefrist ab. Falls noch nicht erfolgt, bitte 15 Franken in den nächsten Tagen einzahlen. Die Kalender werden wie üblich im Verlaufe des Herbsts per Post zugestellt. Bei allfälligen Fragen oder wenn der Einzahlungsschein abhanden gekommen ist, gibt Kassier Hansueli Richner, 041 440 75 92, gerne Auskunft.</p>



Sport und Kultur

8. August Biel, Altstadt	■ EFFVAS, Sektion Biel 11. Fotoflohmarkt	Weitere Auskünfte bei Peter Tschanz, 032 331 73 14.			Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Plaffeien um 16.22 Uhr. Zürich an 18.28 Uhr, St. Gallen an 19.53 Uhr. Anmeldung bis 16. August an Rolf Vogt, 027 346 11 94.
14. und 15. August Egnach	■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Fotografieren an der Springkonkurrenz	Informationen im Internet unter www.fotoclub-romanshorn.ch.	22. August Kandersteg, Klubhaus	■ Bergklub Flügelrad Brättilig	Fleisch und Getränke bitte selber mit- nehmen. Für Glut, Salate, Tee und Kaffee wird gesorgt. Anmeldungen sind erbeten bis 19. August an Bruno Kurz, 031 781 29 75.
15. bis 20. August	■ ESV Brugg-Windisch Wanderung Schluchtensteig im Südschwarzwald	Route Stühlingen, Blumberg, Schat- tenmühle, Fischbach, St. Blasien, Todtmoos, Wehr, zirka 118 Kilometer. Wir schlafen in Hotels in den erwäh- nten Ortschaften. Während sechs Ta- gen durchqueren wir eine wunderbare vielfältige Landschaft in unserem Nachbarland. Wanderleiter Jakob Brändli, 079 223 15 05.	23. und 24. August	■ EWF Herisau Bergtour Glärnisch	Treffpunkt Klöntal Platz um 11.10 Uhr. Aufstieg zur Glärnischhütte (Halbpension). Am zweiten Tag Tour nach Verhältnissen. Bergausrüstung mit Pickel, eventuell Steigeisen. Ruck- sackverpflegung. Anmeldung bis 19. August an Ruedi Flachmüller, 052 222 26 71.
17. August 19.30 Uhr, Luzern	■ EFFVAS, Sektion Luzern Kreative Bewegungsfotografie mit der Digi-Kamera	Infos bei Karl Amstutz, 041 610 20 84.	29. und 30. August	■ ESC Winterthur Hochtour Dossenhorn (3138m)	Leichte bis mittelschwere Kletter- Hochtour, vorwiegend im Fels. Über- nachten mit HP in der Dossenhütte. Sonntag: Aufstieg ab Rosenlauri zur Hütte in 4½ Stunden. Dieser Hütten- zugang ist schon eine (interessante) Tour für sich! Montag: Begehung des gesamten Dossengrates im 2. bis 3. Grad. Hin und zurück zirka 5 Stun- den und Abstieg nach Rosenlauri. Der Grat wurde vor Jahren mit neuen Ha- ken ausgerüstet und weist festen Fels auf. Zürich ab 8.04 Uhr, Luzern ab 8.55 Uhr nach Meiringen, weiter mit Postauto. Anmeldung und Auskünfte, auch bezüglich Ausrüstung bis 15. Au- gust bei Hans Jaggi, 056 444 70 34, oder hmjaggi@bluewin.ch. Es sind auch Teilnehmer anderer Clubs und mit weniger Erfahrung willkommen.
17. August	■ EWF Herisau MTB-Tour Toggenburg	Treffpunkt Bahnhof Flawil um 8.45 Uhr. Wir befahren die Route 7, Wol- fensberg: Flawil, Degersheim, Dicken, Mogelsberg, Diesenbach, Magdenau, Flawil, 44 Kilometer, 1260 Höhenme- ter in zirka 4½ Stunden. Anmeldung bis am Vorabend an Paul Huwiler, 052 232 96 40. @www.ewf-herisau.ch			
19. August	■ EWF Herisau Wanderung Schwyberg	Route: Schwarzsee-Schwyberg-Plaf- feien (Ersatzroute bei schlechter Wit- terung). Leichte Wanderung T1 in 4½ Stunden (+730/-940m). Treff- punkt im Bus ab Fribourg nach Schwarzsee Bad um 9.00 Uhr. St. Gal- len ab 6.11 Uhr, Zürich ab 7.32 Uhr.			

TOTENTAFEL

Amherd Bruno, pensionierter
Dienstchef, Naters; gestorben
am 15. Juli im 83. Altersjahr.
PV Wallis.

Berchtold Theodor, pensionierter
Rangiermeister, Kriens; gestorben
am 7. Juli im 79. Altersjahr.
PV Luzern.

Blatter Josef, pensionierter
Rangiermeister, Glis; gestorben
am 12. Juli im 86. Altersjahr.
PV Wallis.

Bösiger Anton, pensionierter
Gleismonteur, Riggisberg; gestorben
am 7. Juli im 60. Altersjahr. VPT BLS,
Gruppe Pensionierte Emmental.

Brühwiler Martha, Witwe des
Ferdinand, Freienbach; gestorben
am 9. Juli im 78. Altersjahr.
PV Glarus-Rapperswil.

Büchel Martin, Rangierange-
stellter, Rebstein; gestorben
am 11. Juli im 51. Altersjahr.
RPV Südschweiz.

Dollenmeier Ida, Winterthur;
gestorben im 88. Altersjahr.
PV Winterthur-Schaffhausen.

Egli Alfred, pensionierter Stellwerk-
beamter, Arbon; gestorben am
17. Juli im 88. Altersjahr. PV Thurgau.

Grob Nanette, Witwe des Leo,
Romanshorn; gestorben am 14. Juli
im 88. Altersjahr. PV Thurgau.

Helfenstein Leo, pensionierter
Zugchef National, Luzern; ge-
storben am 3. Juli im 65. Altersjahr.
PV Luzern.

Hochstrasser Hansruedi, pensionierter
Stationsvorstand, Reiden; ge-
storben am 21. Juni im 79. Altersjahr.
PV Luzern.

Huber Paul, pensionierter Loko-
motivführer, Göschenen; gestorben
am 17. Juni im 83. Altersjahr.
VPT Matterhorn-Gotthard.

Ingold Danica, Witwe des Walter,
Laufen; gestorben am 30. Juni im
87. Altersjahr. PV Basel.

Jossen Albert, pensionierter
Gruppenchef, Mund; gestorben
am 25. Juli im 74. Altersjahr.
PV Wallis.

Leuenberger Hansruedi, pensionierter
Lokomotivführer, Glis;
gestorben am 19. Juni im
79. Altersjahr. PV Wallis.

Niggli Kurt, pensionierter Loko-
motivführer, Olten; gestorben
am 16. Juli im 79. Altersjahr.
PV Olten und Umgebung.

Nyfelner Ernst, pensionierter
Spezialhandwerker, Chur; gestorben
am 20. Juli im 83. Altersjahr.
PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Obrist Hans, pensionierter Maga-
ziner, Landquart; gestorben am
22. Juli im 88. Altersjahr. VPT RhB,
Gruppe Pensionierte.

Ritzmann Eugen, pensionierter
Schienentraktorführer, Gelter-
kinden; gestorben am 18. Juni
im 86. Altersjahr. PV Olten und
Umgebung.

Rutschi Otto, pensionierter Rangier-
lokführer, Seewen; gestorben am
12. Juli im 81. Altersjahr. PV Uri.

Schifferte Maria, Witwe des
Marcel, Trimbach; gestorben
am 16. Juli im 81. Altersjahr.
PV Olten und Umgebung.

Schläfli Hansruedi, pensionierter
Chefvisiteur, Basel; gestorben am
20. Juli im 83. Altersjahr. PV Basel.

Schupp Karl-Heinz, pensionierter
Beamter, Schaffhausen; gestorben
am 2. Juli im 84. Altersjahr.
VPT Deutsche Bahn, Gruppe
Schaffhausen.

Solèr Wolfgang, pensionierter
Fachbeamter, Luzern; gestorben
am 21. Juli im 97. Altersjahr.
PV Luzern.

Strub Walter, pensionierter Spezial-
monteur, Dulliken; gestorben am
9. Juli im 79. Altersjahr. PV Olten
und Umgebung.

Tellenbach Paul, pensionierter
Spezialhandwerker, Aarburg;
gestorben am 93. Altersjahr.
PV Olten und Umgebung.

Link zum Recht

Jeden Tag eine neue Arbeitsanweisung

«Kann mir mein Chef ohne weitere Diskussion neue Aufgaben zuteilen, trotz bestehendem Stellenbeschrieb bzw. Anstellungsvertrag?» Diese Frage wird dem Rechtsschutzteam immer wieder gestellt.

Mit dem Unterschreiben des Arbeitsvertrages unterstellen sich die Mitarbeitenden der Weisungsbefugnis des Arbeitgebers. Grundsätzlich gilt, dass der Arbeitsvertrag ausgehandelt werden kann, dies insbesondere bezüglich der Entlohnung. Doch einigt man sich bei dieser Vertragsverhandlung im Wesentlichen nur über die Art der

auszuführenden Arbeiten (z.B. Anstellung als Zugbegleiter/in), den Arbeitsort, spezielle Arbeitsbedingungen wie Wochenend- und Schichtarbeit sowie allenfalls noch Betriebsferien und weitere berufsbezogene Spezialitäten (z.B. Berufskleidung, Arbeitsmaterialien etc.). Der Arbeitgeber hat aufgrund seines Weisungsrechts aber jederzeit die Möglichkeit, weitere Weisungen über die Ausführung der Arbeiten und das Verhalten der Mitarbeitenden zu erlassen. Die Mitarbeitenden sind durch ihre Befolgungspflicht an diese Weisungen gebunden. Allgemeine Grenzen der Befolgungspflicht sind Treu und Glauben sowie die Pflicht des Arbeitgebers, die Persönlich-

keit der Arbeitnehmenden zu achten und zu schützen. Das schliesst schikanöse Weisungen aus wie die Zuweisung objektiv untergeordneter Arbeiten.

Doch wie weit können Anweisungen des Arbeitgebers gehen?

Arbeiten, die in einer Anstellung üblicherweise ausgeführt werden, sind sorgfältig und in guter Qualität zu erledigen. Nebenpflichten können noch hinzukommen. So ist es durchaus zumutbar, dass Personen in Administrativfunktionen ihre Kaffeetassen selber abwaschen und die abteilungseigene Kaffeemaschine sauber halten oder dass der Lokführer den Führerstand sauber hinterlässt.

Arbeiten aber, die *mit der eigentlichen Anstellung keinen Zusammenhang* haben, können nicht aufgezwungen werden. Dies führt gerade im administrativen Bereich zu Problemen. Die Grenze ist hier im Stellenbeschrieb zu suchen. So kann sich eine Finanzbuchhalterin durchaus mit Aufgaben aus dem Kreditor- oder Debitorenbereich befassen, doch die Projektabwicklung der technischen Abteilung muss sie nicht übernehmen.

Unzumutbar ist auch ein Anwachsen des Aufgabenvolumens *über die vertraglich vereinbarten Stellenprozente hinaus*. Obwohl Arbeitnehmende die Pflicht haben, betrieblich notwendige Überstunden zu leisten,

haben Arbeitgebende die Pflicht, die Arbeiten so zu organisieren, dass die anfallenden Arbeiten keine Überstunden in einem gesundheitsgefährdenden Ausmass verursachen.

Verhandeln ist erlaubt!

Zusammenfassend kann man sagen: Zum Glück gilt nicht der Grundsatz, dass die Mitarbeitenden zu schweigen haben, sondern sie sollten im Zweifelsfall das Gespräch mit den Vorgesetzten suchen. Nur was wirklich durch den ordentlichen Betrieb notwendig wird, kann auch verlangt werden. Vieles ist und bleibt aushandelbar, nötigenfalls unter Lohnfolgen.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Ein Sch(l)ach(t)zug

Seit der Öffnung des Schienenverkehrs in der Schweiz hat die SBB massiv Leistungen an die kleineren und teilweise gesunden Güterverkehrsunternehmen verloren. Die SBB schafft es leider nur sehr schwer, den Güterver-

kehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, und da nützt auch nicht das Engagement des Bundesrates.

Wo liegt das Problem? Was muss man tun, um endlich erfolgreich zu sein? Die Lösung findet man bei

Crossrail, TX Logistics, Aers usw.; sie bieten einen Rundum-Service an, benötigen weniger Bürokratie und bieten den Kunden einen tieferen Transportpreis.

Der Zusammenschluss von SBB Cargo und Hupac ist nicht nur ein Schachzug, sondern ein Schlachtzug gegen die kleinen Unternehmen. Es ist wahnsinnig, zuzusehen, wie sich die SBB

im Güterverkehr ihr eigenes Grab schaufelt, statt endlich die ganze Bürokratie zu reduzieren und die Firmenstruktur von Vorbildern wie Crossrail, TX usw. zu übernehmen. Denn dann könnte man zusätzlich jährlich rund 15% mehr Güter auf die Schiene bringen und die Strassen würden entlastet.

Rolf Blum, Lokführer

Leserbrief

FVP ex 639

Zu Zeiten des Tarifs 639 galt der FVP als Lohnbestandteil. Heute ist alles anders, aber ist es besser? Sichere Stelle, guter Lohn, gute Pension: Wir waren stolz, bei der SBB zu arbeiten!

Hans-Ueli Zesiger, Spiez

Leserbrief

Gemeindekarten zum Letzten

Leserbrief im *kontakt.sev* Nr. 13/10

Vorab eine Richtigstellung: Mein Leserbrief im *kontakt.sev* Nr. 9/10 ist meine persönliche Meinung und nicht eine Stellungnahme des PV Bern. In meinem ersten Beitrag hatte ich nebst dem Beispiel «Autosalon» noch ein weiteres Beispiel aufgeführt, das dann aber dem redaktionellen Rotstift zum Opfer fiel: «Fragt mal einen Hotelier in Zermatt, ob er im Februar/März, also in der Winter-Hochsaison, seine Zimmer zu Discountpreisen vertuscht. Dies im Vergleich zur Gemeindetageskarte, welche ja auch vor 9 Uhr morgens benutzt

werden kann, in der Zeit, wo die Züge aus den Nächten platzen.»

Es wäre schön, wenn uns ein Fachmann der Division P oder ein Marketingspezialist erläutern würde, mit welchen Argumenten man zu diesem 9-Uhr-Beschluss in Sachen Gemeindetageskarte gekommen ist.

In meinem Hinterkopf ist immer noch der Satz präsent, welchen ich in meinen 45 SBB-Dienstjahren immer wieder hören musste: «Es mieche sich gut, wenn die Freikärteler und Beamtenbillettfahrer, also die heutigen FVP-ler, bei Grossandrang/Platzman gel den vollzahlenden Kunden Platz miechen.» Von dieser Emp-

fehlung ausgehend ist es nur noch ein kleiner Schritt zur Idee, die Senioren-FVP-GA nur noch ab 9 Uhr gültig zu erklären, die alten Knacker mit ihren Rucksäcken und Wanderstöcken brauchen ja nicht am frühen Morgen in den überfüllten Zügen den Business-Menschen mit ihren Laptops die Plätze wegzunehmen! Und genau das wollen wir pensionierten FVP-GA-Fahrer ja wohl auch nicht.

Also, liebe Freiburger Kollegen, überlegt euch doch nochmals, ob euer einstimmiger GV-Beschluss wirklich das Gelbe vom Ei war.

Walter Segessenmann,
Bätterkinden,
passives Mitglied im PV Bern

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich.

ISSN 1662-8454.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Hélène Koch, Henriette Schaffter

Redaktionsadresse: *kontakt.sev*, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6
info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58.
Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOLPRINT, Subingen (ein Unternehmen der AZ Medien AG); www.solprint.ch

Die nächste Ausgabe erscheint am 19. August 2010

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 12. August, 10 Uhr
Inserateschluss: 9. August, 10 Uhr

Lokomotivführer Herbert Friedli begleitet uns auf den Wisenberg

Zwischen Bahngeschichte und -zukunft

Der Wisenberg ist weit weniger bekannt als der Wisenbergtunnel, obwohl es den noch gar nicht gibt. Mit Sicherheit ist aber auf dem Berg die Aussicht besser.

Herbert Friedli ist ehemaliger Sektionspräsident des LPV Mittelland; er fährt auch die alte Hauensteinlinie, das sogenannte Läufelfingerli. Das ist nicht selbstverständlich, war diese Linie doch mehrmals von der Schliessung bedroht. Erst der Einbezug ins Basler S-Bahn-Netz hat ihr fürs Erste eine gewisse Sicherheit für die Zukunft gegeben.

Bis zum Bau des Hauenstein-Basistunnels fuhr der Verkehr zwischen Olten und Basel über diese Linie, die nicht nur mit dem Rümlinger Viadukt eine Besonderheit aufweist, sondern auch mit der offenen Kehrschleife zwischen Olten und Trimbach, mit der Höhe gewon-



nen wird. Solches ist heute Nostalgie, die Tunnel legen sich in Flachlage, und deshalb wird der dritte Bahndurchstich in der Region nochmals weniger Höhenunterschied zu überwinden haben als die zweite, neuere Hauensteinstrecke mit dem gewundenen Anstieg nach Tecknau.

Der Wisenberg ist es wert, auch ohne Tunnel beachtet zu werden. Von Osten gesehen ist er einer der ersten Juragipfel über 1000 Meter. Das bedeutet, dass die Wanderung einiges an Höhendifferenz zu bieten hat. Läufelfingen ist Ausgangs- und Zielort, erreichbar im Stundentakt ab Olten und Sis-

sach. Der Bahnhof liegt direkt beim Tunnelportal.

Der Weg führt zuerst an die Hauptstrasse über den Unteren Hauenstein, verlässt diese dann aber bald und beginnt mit dem Anstieg. Vorbei am ersten Tierfriedhof der Schweiz geht es nun ununterbrochen aufwärts. Eine Rast ist möglich in der «Hupp», die als Blaukreuzheim nur Alkoholfreies anzubieten hat – aber es ist ja auch noch früh am Tag.

Knapp zwei Stunden dauert der Aufstieg bis zum Gipfel, der dicht bewaldet ist. Weil die Bäume gegen den Himmel wachsen, musste der Aussichtsturm vor einigen Jahren erneut aufgestockt werden. Die oberste Plattform ist nun wirklich nur noch für Schwindelfreie...

Einmaliger Rundumblick

Wer bis zuoberst kommt und damit die Wipfel überschaut, hat eine fantastische Aussicht sowohl Richtung Schwarz-



Eine Rundwanderung an der Grenze zwischen Solothurn und Baselland.

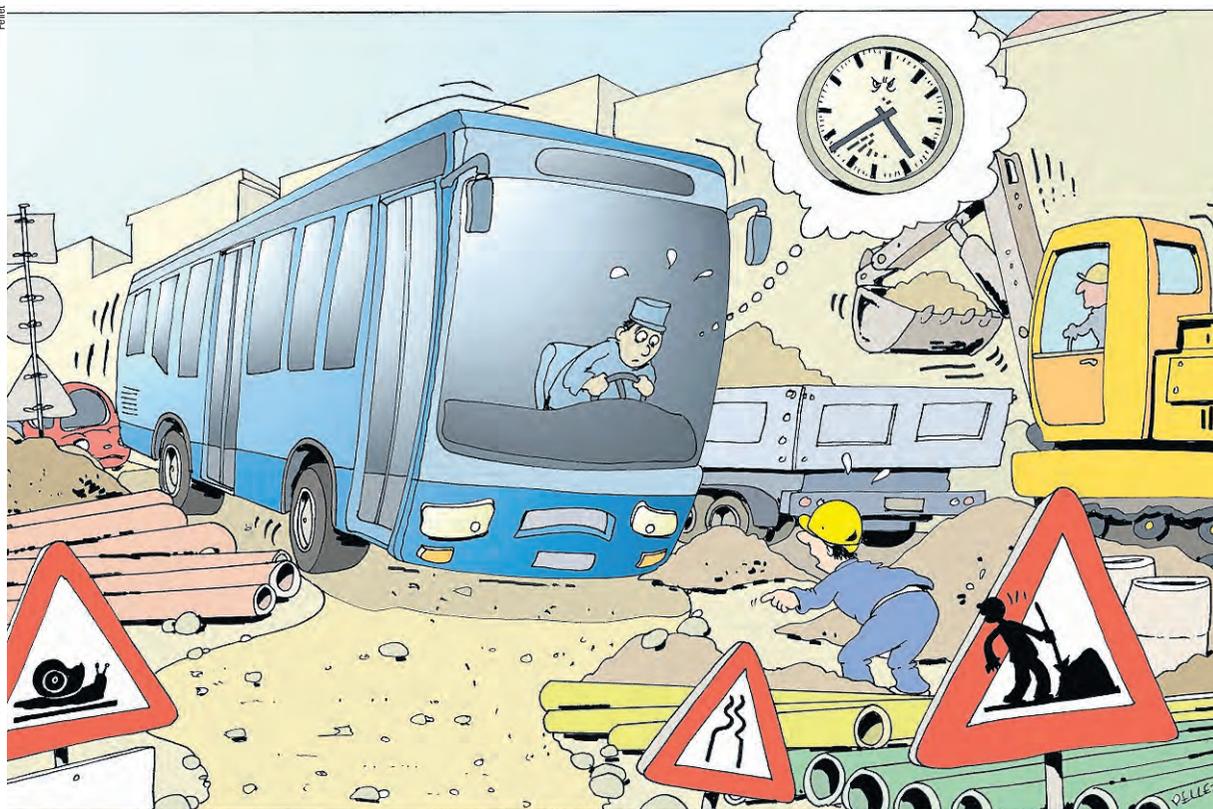
wald und Elsass als auch zur gesamten Alpenkette.

Nun beginnt auch der Abstieg der Rundwanderung, und erneut liegt ein Hotel an der Route – ein Heilbad gar! «Bad Ramsach» ladet zum Bade, aber auch die Küche ist nicht zu verachten – und hier gibt es nun auch ein kühles Bier oder einen fri-

schen Weisswein! Noch stehen aber über 200 Höhenmeter Abstieg bevor. Für Eilige gibt es den direkten Weg zum Bahnhof, wer Zeit und Interesse hat, wird aber den kleinen Umweg vorbei an der Ruine Homburg wählen, der auch mehr durch den Wald führt.

pmo

DIE SOMMERLICHEN BAUSTELLEN VERGRÖSSERN DEUTLICH DEN FAHRPLANDRUCK



Buschauffeure haben in der Baustellensaison ein schweres Los.

VOR 50 JAHREN

Strahlende Zukunft ...

Dem Bulletin der Schweizerischen Vereinigung der Atomenergie ist zu entnehmen, dass die Bestrahlung von Lebensmitteln in nicht zu ferner Zukunft ein kommerziell lohnendes Anwendungsgebiet für ionisierende Strahlen bieten wird. Zwar müssen noch zahlreiche Probleme durch intensive Forschung gelöst werden, ehe man so konservierte Lebensmittel, ohne gesundheitliche Schäden befürchten zu müssen, für den Konsum freigeben kann. Es erscheint aber wahrscheinlich, dass innerhalb von rund zehn Jahren mit der kommerziellen Nutzung dieser Konservierungsmethoden in grossem Umfang und überall auf der Welt begonnen werden kann. Diese Konservierungsmethoden würden u. a. Entwicklungsländern wichtige neue Möglichkeiten zur Verbesserung der Ernährungslage und Exportfähigkeit eröffnen.

«Der Eisenbahner» vom 29. Juli 1960 (gekürzt)



Zahnprothesen & Reparaturen seit 25 Jahren

R. Halbheer, Zahntechniker, Zahntechnisches Speziallaboratorium
Neumarktplatz 9, 1. Stock, 8400 Winterthur, Telefon 052 212 04 00
Öffnungszeiten: täglich von 7 bis 21 Uhr, inkl. Samstag und Sonntag
sowie an Feiertagen.

Ideal für Bahnreisende. Nur 3 Gehminuten zu Fuss vom Hauptbahnhof
Winterthur, im Herzen der schönen und sehenswerten Altstadt, im Hause
Coiffure Gidor. Für Autofahrer Parkhaus im Bahnhof.

Wir reparieren alle Zahnprothesen – egal wo gekauft!

Sehr zufriedene und treue Zahnprothesenträger aus der ganzen Schweiz.
Beste Referenzen. Zahnprothesen sind Vertrauenssache.
Höchste Qualitätsarbeit, schnell und erst noch günstig.
AHV-Rabatt, 2 Jahre schriftliche Garantie auf Zahnprothesen-
Reparaturen.

Halbheer's Notfalldienst für Zahnprothesen-Reparaturen

Täglich nach telefonischer Voranmeldung. Kein Zuschlag. Die Zahn-
prothesen werden sofort fachmännisch und innert kürzester Zeit sorg-
fältig repariert. Sie können gleich darauf warten.

* Unverbindliche und neutrale Gratisberatung *

Lassen Sie Ihre Sorgen mit Ihren Zahnprothesen unsere Sorge sein. Problem-
lösungen auch in schwierigen und in sogenannten «hoffnungslosen»
Fällen. Kostenlose, fachkompetente Beratung und unentgeltliche Zahn-
prothesen-Kontrolle. Telefonische Voranmeldung erwünscht.

(Dieses Inserat bitte ausschneiden und gut aufbewahren! Für den Notfall)

Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT



1240518



bis

Depotstandort Luzern

Zugbegleiter/in Fernverkehr und Sporadische Fahrausweiskontrolle

Die BLS AG trägt ab Fahrplanwechsel 2010/2011 eine Teil-
verantwortung für die S-Bahn Luzern. Wir möchten, dass
sich unsere Kundinnen und Kunden in unseren Zügen so
richtig wohl fühlen. Deshalb fährt die S-Bahn mit 3 S:
Sicherheit, Sauberkeit und Service. Der Bereich Zugservice
trägt dazu einen wesentlichen Teil bei.

Suchen Sie eine neue Herausforderung? Sie finden bei uns eine
selbständige und verantwortungsvolle Aufgabe in einem zukunfts-
orientierten Unternehmen.

Was sind Ihre Aufgaben? Sie arbeiten in unseren S-Bahn-Zügen
Luzern West in der Sporadischen Fahrausweiskontrolle und über-
nehmen zudem auch Sicherheitsaufgaben. Mit Ihrer Präsenz tragen
Sie dazu bei, dass sich unsere Kunden wohl und sicher fühlen.
Bei der Begleitung der Regio-Express-Züge übernehmen Sie die
Verantwortung im Bereich der Betriebssicherheit. In beiden Funk-
tionen geben Sie Auskunft, beraten über unser Angebot und unsere
Dienstleistungen und überzeugen mit Ihrer sympathischen und
kompetenten Art.

Was bringen Sie mit? Sie verfügen über eine abgeschlossene Aus-
bildung als Reisezugbegleiter/in bei einer Normalspurbahn. Sie sind
kommunikativ und sprachgewandt (sehr gute Kenntnisse der deut-
schen Sprache in Wort und Schrift, Kenntnisse in Französisch und
Englisch auf Niveau B1). Sie haben Freude am Umgang mit Menschen
und übernehmen gerne Verantwortung. Sie sind selbstsicher, belast-
bar und können mit Konflikten korrekt und geschickt umgehen.

Arbeitsort: Luzern

Fühlen Sie sich angesprochen? Dann senden Sie Ihre Bewerbungs-
unterlagen an:

BLS AG

Personal, Dienstleistungszentrum, Bewerbungen, Ref. Nr. 2010,
Genfergasse 11, 3001 Bern
E-Mail: bewerbungen@bbs.ch

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne der Leiter Zugservice,
Bruno Jaun, Tel. 058 327 31 99

www.bbs.ch



Wir vertrauen Ihnen unsere Fahrgäste an.

Wir transportieren das wertvollste Gut der Welt: Menschen. Mit Qualität und
Sicherheit erwerben wir Glaubwürdigkeit und Kundentreue. Vielleicht gehören
auch Sie schon bald zu unserem eingespielten Team? Als

Fahrdienstleiter/in

sind Sie ab dem 1. Oktober 2010 bei uns mitverantwortlich für das zentrale
Leiten des gesamten Betriebsablaufs im Zugverkehr.

Eine spannende Aufgabe erwartet Sie:

- Gemeinsam mit Ihren Arbeitskollegen sorgen Sie für einen sicheren und
pünktlichen Zugverkehr auf unserer Strecke Wohlen-Bremgarten-Dietikon
- Sie sind der «Fels in der Brandung» im Störfall und stellen die lücken-
lose Kundeninformation sicher
- Ein reibungsloser Betrieb und die Einhaltung von Reglementen und Vor-
schriften sind für Sie selbstverständlich
- Bei Eignung (psychologische Abklärung) ist die Ausbildung zum Lokführer/
zur Lokführerin Kat. B100 vorgesehen

Sie bringen mit:

- einen Lehrabschluss als Bahnbetriebsdisponent/in oder eine kaufmänni-
sche Lehre im ÖV mit bestandener Prüfung als Zugverkehrsleiter/in
- die Prüfung auf den Schweizerischen Fahrdienst Vorschriften
- Belastbarkeit, Organisationstalent und Bereitschaft für den Pikettdienst.
- vertiefte Computer Kenntnisse die es Ihnen ermöglichen, ohne Mühe an-
spruchsvolle Arbeiten in Word, Excel und Access zu erledigen

Ihre Perspektiven:

- Bei Eignung übernehmen Sie das Ressort Aus- und Weiterbildung der
Fahrdienstleiter, verfeinern bestehende Schulungskonzepte und führen die
vorhandenen Unterlagen weiter. Dazu bringen Sie bereits Erfahrung in der
Erwachsenenbildung mit oder sind bereit, die nötigen Weiterbildungen zu
absolvieren.

Wir freuen uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen, inkl. Foto.

BDWM Transport AG, Kornelia Zeugin
Zürcherstrasse 10, 5620 Bremgarten
www.bdwm.ch



Clever unterwegs.

Ueli Scheurer: Eisenbahner, Politiker und ein vielseitig interessierter Mensch

«Der SEV hat mich politisiert»

Ich treffe Ueli Scheurer in der Wandelhalle des Berner Rathauses. Denn der Lokführer ist auch Mitglied des Grossen Rates des Kantons Bern.

Ueli Scheurer gehört zu den Leuten, die man immer brauchen kann: Er lässt sich für eine Sache begeistern – und bleibt dann auch dabei. Deswegen wurde er immer wieder für Ämter angefragt – und meistens sagte er ja. Deswegen ist er heute bei vielen Vereinen ein aktives Mitglied: eine Begegnung mit einem Sportler, einem Politiker und einem Bähnler aus Leidenschaft.

Ein Spätberufener

Angefangen hat die Berufslaufbahn von Ueli Scheurer allerdings nicht bei der Eisenbahn. Er machte eine Lehre als Elektromechaniker. Bei der Arbeit für eine weltweit führende Firma für Koordinatenschleifmaschinen hatte er bald Gelegenheit, mit den damals recht neuen elektronischen Komponenten der Maschinen umzugehen. Als ausgewiesener Spezialist reiste er in der ganzen Welt herum, um die Kunden seiner Firma und deren Maschinen zu betreuen. Dadurch trat sein ursprünglicher Berufswunsch in den Hintergrund.

Jugendtraum erfüllt

Denn der Grund, überhaupt eine Elektromechanikerlehre zu machen, war eigentlich der Traum vom Lokomotivführer. Erst mit 42 Jahren trat dieser Wunsch wieder in den Vordergrund und Ueli Scheurer ging zur SBB. Die Arbeit als Lokomotivführer beim Personenverkehr in Biel gefällt ihm: «Wir haben da ein gutes Gemisch von Regional- und Fernverkehrszügen.»

Der Gewerkschafter

Spät kam Scheurer nicht nur zur SBB, spät kam er auch zur Gewerkschaft: Während seiner Zeit als Elektromechaniker und Elektroniker hatte er kaum das Gefühl, Mitglied einer Gewerkschaft sein zu müssen. So trat er erst nach

209



Ueli Scheurer im Führerstand einer Dampflokomotive: Er ist fasziniert von der Technik.

seinem Wechsel zur SBB in die Gewerkschaft ein, in den SEV. Schon kurz nach der Ausbildung wählte ihn der LPV Biel zum Präsidenten und entsandte ihn in den Zentralvorstand. «Der SEV hat mich politisiert», sagt Scheurer heute. So war es dann folgerichtig, dass er Mitglied bei der SP Lengnau wurde – er begann seine SP-Karriere gleich als Sektionspräsident! Und neun Monate später vertrat er die Partei auch schon im Gemeinderat, zehn Jahre lang hatte er dieses Amt inne.

Der Politiker

Dass der Schritt auf die kantonale Ebene folgte, war eigentlich nur folgerichtig. Bei der ersten Kandidatur musste Ueli Scheurer noch bei den Vorgesetzten um eine Bewilligung nachsuchen – heute ist das Recht, ein politisches Amt ausüben zu dürfen, im GAV verankert und es braucht nur noch eine Mitteiligung. Bei den Wahlen im letzten Frühjahr machte der SEV bei den Mitgliedern im Wahlkreis Biel-Seeland mit einem Brief Werbung für die Kandidatur von Ueli Scheurer. Dieser hat sich darüber gefreut und er spürte auch einen Widerhall: «Ich wurde in Biel viel darauf

angesprochen – ich glaube schon, dass das etwas gebracht hat.» Sonst allerdings, im Berufsalltag, wendet sich selten ein Kollege an den Grossrat Scheurer: «Der Eisenbahner ist nicht sehr politisch», sagt Scheurer nur.

Viel Ehre, viel Arbeit

Der GAV regelt nicht nur, welche Rechte und Pflichten man bei einer Grossratskandidatur hat, sondern auch, wie es nach erfolgter Wahl aussieht: Ein Ratsmitglied hat das Recht auf 15 bezahlte «Frei»-Tage, was darüber hinaus geht, ist unbezahlt. Für einen Lokomotivführer mit dem unregelmässigen Dienst ist dies aber manchmal nicht relevant: Die Rotation bringt es zuweilen mit sich, dass die Ratstage auf die arbeitsfreien Tage fallen und dass Scheurer zwischen zwei Sessionswochen gleich durcharbeiten muss.

Eine Vielzahl Hobbys

Das politische und gewerkschaftliche Engagement lassen nicht sehr viel Freizeit. Trotzdem pflegt er seine verschiedenen Steckenpferde und ist Mitglied in zahlreichen Vereinen, «aber nicht überall aktiv», schränkt er ein. So ist er Mitglied im Eisenbahner-Sportclub Biel –

«ich war nie richtig aktiv und vor allem aus Sympathie Mitglied geblieben... Ich hatte einfach die Zeit dazu nicht», entschuldigt er sich. 15 Jahre hat er in Pieterlen, einem Nachbardorf, gelebt, und deshalb ist er immer noch Mitglied beim FC Pieterlen. Dagegen hat er mit 55 Jahren beim FC Lengnau wieder mit dem Fussball angefangen, heute spielt er im Veteranenteam – und im FC Grossrat! Neben dem Fussball war ihm der Laufsport wichtig, einerseits das Orientierungslaufen, andererseits die Langstreckenläufe: den Grand Prix von Bern, der über 10 Meilen geht, lief er jedes Mal unter einer Stunde, und beim Bieler 100-km-Lauf trägt seine persönliche Bestmarke 7½ Stunden!

Historische Traktion

Als Eisenbahner hat er auch ein Herz für historische Lokomotiven, deshalb ist er einer der Initianten für das «Dampfgleis Solothurn-Büren»: Das Gleis zwischen den beiden Orten wird vorläufig nicht entfernt, sondern kann für Fahrten mit Dampflokomotiven «auf Sicht» genutzt werden. Scheurer ist seit sechs Jahren Co-Präsident des Vereins, der sich für dieses Anliegen einsetzt, und er

hat auch selber das Fahren mit Dampflokomotiven erlernt. Er ist halt einfach fasziniert von der Technik, aber er sagt gleich, er sei «kein Pufferküsser». So war er nur am Dampffestival Interlaken, weil er eine historische Lokomotive überführen musste.

Weil ihn die Technik, vor allem jene der Fortbewegung, fasziniert, war er im Militär bei den Motorfahrern, und mit 58 hat er sich schliesslich noch den zweiten Jugendtraum erfüllt: das Fliegen. Er hat die Motorfluglizenz für einmotorige Flugzeuge erworben, und gelegentlich fährt er auf den Flugplatz Grenchen, mietet sich ein Flugzeug und steigt damit in die Luft.

Der Familienmensch

Trotz allem zeitraubenden Engagement im Beruf, in der Gewerkschaft, in der Politik und in Vereinen ist Scheurer auch ein Familienmensch: «Meine Frau war sich gewohnt, dass ich viel fort war», sagt er, und er ist dankbar, dass sie ihm sein aktives Leben durch ihr Verständnis ermöglicht hat. Er hat einen Sohn und eine Tochter, die heute beide erwachsen sind, und schon eine Enkelin. «Ende Jahr kommt das zweite Enkelkind!», freut er sich.

pan.

NACHGEFRAGT

Was sind deine Ideen für die Legislatur 2010/2014?

»Sicher der Erhalt eines guten öffentlichen Verkehrs. Dazu will ich als einer der wenigen Nicht-Akademiker im Grossen Rat auch die Sorgen und Nöte des normalen Arbeitnehmers einbringen. Es hilft uns nicht, wenn über unsere Anliegen in erster Linie Fürsprecher, Landwirte und Direktoren entscheiden. Die grosse Mehrheit des Volkes muss auch gehört werden. Für mich als Gewerkschafter sind natürlich die soziale Sicherheit und die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen zentral. «
Aus einem Interview mit Ueli Scheurer in der Dorfzeitung «Der Lengnauer».