

Kurswechsel beim Schienengüterverkehr

Das Bundesamt für Verkehr will die SBB vom Service-public-Auftrag «befreien», womit ihre Cargo-Tochter privatisiert werden kann. Und diese will sich mehr auf die Kombioperateurfunktion konzentrieren. **Seiten 4 und 5**



Verkehrspolitik

Caroline Beglinger, beim VCS verantwortlich für Verkehrspolitik, spricht über ihre Arbeit. **Seiten 6 und 7**



Der Streckenläufer

Raphaël Vonlanthen geht wöchentlich 50 km bei der Kontrolle der Geleise rund um Bern. **Seite 20**

Die Unterverbände SBV (Betriebs- und Verkaufspersonal) und VPV (Verwaltungspersonal) heiraten

Mehr als 90% für Fusion

Der VPV und der SBV sollen fusionieren. Dies ist das eindeutige Resultat der Urabstimmung unter den Mitgliedern der beiden SEV-Unterverbände.

Schon die Delegierten hatten im Mai klar für eine Fusion votiert. Die Urabstimmung unter den Mitgliedern fiel nun noch deutlicher aus. Dieses eindeutige Resultat ist ganz nach dem Geschmack der Leitungen der beiden Unterverbände und auch der Ver-

bandsleitung des SEV. Damit ist der Weg frei für die Gründung eines neuen Unterverbandes für Verwaltungs- und Verkaufspersonal, Bahnpolizei und Securitrans. *pan.*

Seite 13

ZUR SACHE

Die Unterverbände SBV und VPV fusionieren zu einem neuen Unterverband. Die Leitungsgremien des SEV freuen sich über das klare Ja und gratulieren allen Kolleginnen und Kollegen, die sich dafür eingesetzt haben. Mit diesem erfreulichen Ergebnis erfolgt auch der klare Auftrag zu weiterhin konstruktiver Arbeit; denn es gilt nun,

„Ein klares Ja für die Zukunft.“

Giorgio Tuti, Präsident SEV

beste Voraussetzungen zu schaffen, damit der neue Unterverband auf einer gut vorbereiteten Basis, mit Elan und einer positiven Dynamik optimal in die Zukunft starten kann.

In der heutigen Arbeitswelt sehen sich die Gewerkschaften – so auch der SEV – mit vielen, komplexen Problemen konfrontiert, die sie zum Wohl ihrer Mitglieder zu lösen haben. Dafür hat man sich aufzustellen und wo nötig auch entsprechende strukturelle Anpassungen vorzunehmen. Und genau das haben die Mitglieder der beiden Unterverbände gemacht. Mit dem Stimmzettel haben sie Ja gesagt zu einer zeitgemässen Struktur, die es erlauben wird, noch besser, kompakter und schlagkräftiger auf Problemstellungen zu reagieren und gestalterisch zu agieren.

In diesem Sinne möchte ich mich bei der Zentralpräsidentin und dem Zentralpräsidenten, bei den Mitgliedern der beiden Zentralvorstände, bei den stark engagierten Funktionärinnen und Funktionären und nicht zuletzt bei den Mitgliedern der beiden Unterverbände für dieses erfreuliche Resultat herzlich bedanken. Bravo!



Fast 2000 Stimmzettel gingen bei der SEV-Zentrale ein und wurden im grossen Sitzungssaal ausgezählt.

SEV VERLANGT KLARHEIT ZUR STEIGENDEN GEWALT

Der Präsident der SBB-Personalkommission Konzern schlägt Alarm: SBB-Statistiken der Monate Januar bis Mai zeigen, dass die tätlichen Übergriffe gegen Zugpersonal und vor allem auch gegen Reisende zunehmen. Die SBB bestätigt den Trend, bezeichnet jedoch die Zahlen als «nicht bereinigt» – ohne Klarheit zu schaffen. Ohne Klarheit aber ist das Sicherheitsgefühl der Reisenden und des Personals bald im Eimer!

Seite 2

Verkehrswachstum ohne Grenzen?

Nachhaltigkeit gefragt

■ Nachhaltigkeit ist in vielen Bereichen ein wichtiges Schlagwort. Auch in der Verkehrspolitik, in der Mobilitätsbedürfnisse gegen Fragen des Landverschleisses, des Energieverbrauchs und der Umweltverschmutzung abgewogen werden, muss die Frage nach dem Wie und dem Wieviel ernsthaft gestellt werden. Welche Mobilität mit welchem Verkehrsmittel zu welchem Preis können und



wollen wir uns zukünftig leisten? Dies ist eine Frage, die nach gesellschaftlichen, politischen Antworten ruft, aber auch nach einer Einstellung, Haltung und nach dem Handeln jedes Einzelnen.

Dossier Seiten 10 bis 12

NEWS

RHB ÜBERPRÜFT
LÖHNE EBENFALLS

■ Nach dem SEV hat sich vor kurzem auch die Rhätische Bahn zum sozialpartnerschaftlichen Projekt «Lohngleichheitsdialog» angemeldet, womit Unternehmungen ihre Löhne auf nicht objektiv begründbare Unterschiede zwischen Frauen und Männern untersuchen und solche Differenzen dann auf freiwilliger Basis ausräumen können. Damit setzt die grösste Meterspurbahn der Schweiz die Zusage um, die sie einer Delegation von SEV-Frauen am 14. Juni 2011 bei deren Besuch in Chur gemacht hatte. «Wieder eine Firma mehr, die es nicht bei Lippenbekenntnissen belässt!», freut sich Barbara Amsler, die Gleichstellungsbeauftragte des SEV. Die RHB ist (erst) das 25. Schweizer Unternehmen und nach der SBB (erst) die zweite Bahn, die sich an dem seit März 2009 laufenden Projekt beteiligt.

DANK AN AKTIONÄRE
STATT AN PERSONAL

■ Die Jungfraubahn feiert am 1. August 2012 ihr 100-Jahr-Jubiläum. Daher hat die Generalversammlung der JB Holding AG im Mai beschlossen, nebst einer schon ausbezahlten ordentlichen Dividende von 1.80 Franken pro Namenaktie eine «Jubiläumssausschüttung» in Form einer Nennwertreduktion von 0.50 Franken pro Namenaktie vorzunehmen, wie die JB am 25. Juli mitteilte. «Die JB sollte ihr Personal und die Sozialpartnerschaft gleich gut pflegen wie die Aktionäre», findet SEV-Gewerkschaftssekretär Hans Bieri, «zumal sie für die Strecken von Lauterbrunnen nach Müren und Wengen jährlich über acht Millionen Franken an öffentlichen Geldern erhält.» Doch die JB wolle von einem GAV noch immer nichts wissen und zeige sich gegenüber den Mitarbeitenden allzu selten erkenntlich. Dass der SEV nicht zur Jubiläumsfeier eingeladen wurde, ist ein Detail, passt aber ins Bild.



Die Wengernalpbahn erhielt 2011 6,16 Mio. Franken an Abgeltungen.

Ausschreibung der SBB Infrastruktur für Temporäreinsätze auf Baustellen

SEV fordert Einhaltung gleicher Arbeitsbedingungen wie im

Die SBB Infrastruktur hat am 20. Juli ein Volumen von rund 500 Temporärstellen öffentlich ausgeschrieben, womit beim Streckenunterhalt der unregelmässige Bedarf abgedeckt werden soll. Der SEV erwartet, dass bei Temporäreinsätzen grundlegende Bedingungen eingehalten werden.

«Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass die SBB ihre Unterhaltsaufgaben so weit

als möglich mit eigenem, fest angestelltem Personal erledigen soll», hält SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger fest.

Know-how mit Festanstellungen sichern

«Es ist bekannt, dass die SBB beim Streckenunterhalt mit einem beträchtlichen Nachholbedarf konfrontiert ist, dessen Abarbeitung das Unternehmen während vieler Jahre in Anspruch nehmen wird», ruft Barbara Spalinger in Erinnerung.

«Deshalb leuchtet es nicht ein, warum sich die SBB damit begnügen will, Temporärmitarbeitende anzuheuern,

statt sich verstärkt um die Rekrutierung eigenen Personals zu bemühen, um sich in diesem heiklen Bereich dauerhaftes Know-how und eine solide Basis zu sichern.»

Bereits im Frühling 2011 hat der SEV die SBB öffentlich aufgefordert, Unterhaltsleistungen so weit als möglich ins Haus zu holen, also ein Insourcing zu machen. In der Folge hat die SBB beim Unterhalt zusätzliche Stellen geschaffen.

Temporärverträge nur für die Abdeckung von Arbeitsspitzen!

Die Ausschreibung vom 20. Juli überrascht deshalb in

ihrem Ausmass. 500 Stellen gehen nach Ansicht des SEV weit über das Abdecken von Spitzenbedarf hinaus. Der SEV bleibt bei seiner Forderung, dass für den kontinuierlichen Einsatz eigene Stellen geschaffen werden müssen.

Kein Sozialdumping durch Umgehung des GAV SBB!

Dass die SBB so viele Temporärmitarbeitende anstellen will, lässt zudem darauf schliessen, dass sie bezüglich ihrer Attraktivität am Arbeitsmarkt gewissermassen resigniert hat, statt diese verbessern zu wollen.

Die Ausschreibung weckt

Anstieg der Gewalt gegen Zugpersonal und Reisende in den SBB-Zügen

SEV will bereinigte Zahlen sehen

Zwischen 2007 und 2010 sank die Zahl der Übergriffe gegen Zugpersonal von 230 auf 150, doch 2011 stieg sie wieder auf 170 – und dieser Aufwärtstrend hält 2012 an. Auch bei der Gewalt gegen Reisende.

In der «SBB-Zeitung» vom 11. Juli machte der Präsident der SBB-Personalkommission Konzern, Marcel Ruoss, publik, dass in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres die Gewalt gegen Personal und Reisende in den SBB-Zügen alarmierend zugenommen hat. Er fand im SBB-Intranet Zahlen mit Stand 1. Juni, die ihn «vom Hocker hauten», als er sie auf 12 Monate hochrechnete. Denn so kam er für die verschiedenen Übergriffskategorien im Vergleich zum Jahr 2011 auf folgende Zunahmewerte:

- 20 Prozent mehr Gewalt gegen Personal (97 tätliche Angriffe bis 1. Juni);
- rund 20 Prozent mehr Drohungen gegen Personal;
- 93 Prozent (!) mehr Gewalt

gegen Reisende (99 tätliche Angriffe – laut Ruoss ist es das erste Mal, dass diese in einer Vergleichsperiode zahlreicher sind als die Angriffe gegen Personal);

- 80 Prozent mehr sexuelle Übergriffe;
- 60 Prozent mehr Diebstähle bei Reisenden.

Setzt SBB falsche Prioritäten?

«Ernsthafte Reaktionen des Managements sind uns von der Peko nicht bekannt», schreibt Marcel Ruoss weiter. «Die SBB lanciert eine grossartige Wohlfühl-Werbekampagne, aber die Sicherheit von Personal und Kunden wird offenbar sträflich vernachlässigt. Da scheinen die Prioritäten falsch gesetzt. Denn die physische und psychische Unversehrtheit sind das höchste Gut.» Das Management müsse die Gewaltzunahme ernst nehmen, professionell reagieren und die bestehenden Massnahmen wirkungsvoll ergänzen.

«Ich fordere die Leitung Sicherheit der SBB auf, der Peko nach der Sommerpause die eingeleiteten Schritte und Massnahmen aufzuzeigen»,

bekräftigte Marcel Ruoss gegenüber kontakt.sev.

SBB beruhigt und relativiert

«Die Zunahme der Vorfälle nehmen wir sehr ernst», antwortet der Leiter öffentliche Sicherheit der SBB, Simon Jungo, in derselben «SBB-Zeitung». Doch seien diese Vorfälle «zur Zahl der beförderten Personen ins Verhältnis zu setzen. Man verstehe mich richtig: Jeder Vorfall ist einer zu viel. Mithilfe unseres Sicherheitskonzepts tun wir alles, um solche zu vermeiden – mit Prävention (vorbeugen), mit Dissuasion (abhalten, etwa durch uniformierte Präsenz oder Videoüberwachung) und mit Repression (eingreifen, etwa Straftaten konsequent verfolgen). Insgesamt sage ich mit Überzeugung: Unsere Züge und Bahnhöfe sind sicher. [...] Zwar wird es 100-prozentige Sicherheit nie geben. Ziehen wir aber alle am selben Strick, dann werden wir weiterhin Sicherheit auf hohem Niveau garantieren können.»

Die Zahlen relativiert auch SBB-Sprecher Reto Schärli im «Tages-Anzeiger»

(und «Bund») vom 21. Juli: Die 170 Übergriffe auf Zugpersonal und 122 auf Reisende in SBB-Zügen im Jahr 2011 seien insgesamt wenig, wenn man bedenke, dass mit der SBB täglich rund eine Million Menschen unterwegs seien.

Gewalt steigt seit 2011 wieder

Gefragt nach der Gewaltentwicklung bestätigt der SBB-Sprecher im «Tages-Anzeiger» aber: «2011 hat der Trend gekehrt.» Und: «Die Zahl der Übergriffe auf Kunden und auf Zugbegleiter ist 2012 erneut steigend.» Doch genaue Zahlen seien nur per Kalenderjahr erhältlich.

Die von Marcel Ruoss gefundenen Zahlen relativiert Schärli zudem in der «Berner Zeitung» vom 20. Juli als «nicht qualitätsbereinigt»: Es könne sein, dass darin «Fälle falsch erfasst worden seien».

Für SEV-Vizepräsident Manuel Avallone ist klar, dass die SBB zur Gewaltentwicklung raschmöglichst mit bereinigten Zahlen Transparenz schaffen muss. «Denn Geheimniskrämerei ist Gift für das Sicherheitsgefühl von Reisenden und Personal!» F

cher Löhne und GAV SBB

denn auch Befürchtungen hinsichtlich der Anstellungsbedingungen. «Es ist für uns selbstverständlich, dass das temporäre Personal zu gleichen Löhnen und gleichen Bedingungen hinsichtlich Arbeitszeit und Ruhezeiten eingesetzt wird wie das SBB-Personal», fordert Urs Huber, der für die Division Infrastruktur zuständige Gewerkschaftssekretär des SEV.

Das SBB-Personal hat einen Gesamtarbeitsvertrag und untersteht dem Arbeitszeitgesetz; diese Bestimmungen müssen auch für die vorgesehenen Temporärstellen gleichwertig gelten. SEV

SBB-BEGRÜNDUNG DER AUSSCHREIBUNG

«[...] Die SBB unterhält das meistbefahrene Bahnnetz der Welt. Was so intensiv genutzt wird, muss auch gepflegt werden. Dabei arbeitet die SBB für ausgewählte Personalkategorien der Instandhaltung mit verschiedenen Personalverleihfirmen zusammen. Zu diesen Kategorien gehören beispielsweise Chefmonteure, Vorarbeiter, Fach- und Hilfsarbeiter in den Bereichen Fahrleitung, Fahrbahn, Kabel und Sicherungsanlagen. Mit diesen temporären Mitarbeitern kann die SBB zusätzliche Bautätigkeiten abdecken, die sich durch saisonal oder regional bedingte Spitzenzeiten ergeben. Diese Leistungen hat die SBB [...] auf der elektronischen Plattform des öffentlichen Beschaffungswesens [...] ausgeschrieben. Die Leistungen, die die SBB vergeben wird, umfassen jährlich rund 80 bis 90 Mio. Franken. Das entspricht in etwa 500 Stellen. Mit der gesamtschweizerischen Ausschreibung will sie von einheitlichen und vorteilhaften Konditionen profitieren. Die Erfahrung und Ausbildung der temporären Mitarbeitenden ist dabei ein entscheidendes Vergabekriterium.»

BILDER DER WOCHE



Am 20. Juli fiel einem Mitarbeiter der Schilthornbahn ein anomales Ticken auf. So wurde am 47-jährigen gusseisernen Umlenkrad ein Haarriss entdeckt (im Bild neben der Fertigungsnaht). Weil Schlechtwetter Heliflüge verunmöglichte, mussten danach 91 Personen per Fahrzeug und zu Fuss ins Tal absteigen und ein Paar mit gehbehindertem Kind in der Zwischenstation übernachten. Um das 1,6t schwere Rad mit 2,8m Durchmesser aus der Station zu heben, musste zuerst die Fassade demontiert werden. Der Sachschaden beträgt rund 0,5 Mio. Franken. Dazu kommen die Einbusen wegen des Betriebsunterbruchs von Freitagnachmittag bis Dienstagabend in der Hochsaison.

MEINE MEINUNG

Augenblicke

Menschen kommen und gehen in unserem Leben. Manche bleiben länger und manche gehen schneller wieder weg, als man denkt.

Ein Augenblick scheint für den Moment eine Ewigkeit zu sein, doch so schnell, wie er da war, ist er auch wieder vorbei. Augenblicke bereichern unser Leben und formen uns zu den Menschen, die wir sind.

Plötzlich begegnen wir jemandem, alles scheint so vertraut zu sein, als ob man sich schon ewig kennt. Dann wollen wir nicht, dass die Zeit vergeht, am liebsten würden wir sie anhalten. Andere Menschen verlieren wir aus den Augen. Es gibt die verschiedensten Gründe dafür. Wir würden sie gerne wiedersehen, doch das Schicksal macht uns einen Strich durch die Rechnung.

Dann gibt es wieder diese Momente, die wir als unangenehm empfinden. Wir sind so nervös, dass wir nächtlang vorher nicht schlafen können. Wenn es dann so weit ist, war es gar nicht so schlimm, wie gedacht. Und doch verhalten wir uns jedes Mal gleich, als ob wir nicht draus lernen würden.

Den Moment können wir nicht einfangen. Jeder einzelne ist irgendwann vorbei. Erinnert ihr euch jetzt an den sympathischen Herrn, der euch freundlich mit einem Lächeln im Gesicht im Einkaufszentrum die Tür offen gehalten hat? Das war wirklich sehr aufmerksam. Oder an die nette, attraktive Dame, der ihr mit dem Gepäck in den Zug geholfen habt? Hat sie euch nicht ein bezauberndes Lächeln geschenkt? Berührt jetzt ein Schmunzeln euer Gesicht, dann hat sich dieser kurze Augenblick doch gelohnt, oder meint ihr nicht?

Manchmal wollen wir die schönen Momente einfach festhalten und nicht wieder loslassen, und die schlechten Momente würden wir gerne aus unserem Leben verbannen. Aber das geht nicht, wir können es nicht beeinflussen.

Doch Kopf hoch, wir können daran glauben, dass dieser eine schöne Augenblick nicht der letzte sein wird. Es kommen wieder neue, und diese sind mindestens genauso spannend wie die vorherigen Momente, vielleicht sogar noch intensiver und interessanter.

Eines ist sicher, nichts bleibt für die Ewigkeit, doch die Erinnerungen daran, sie bleiben.

Vielen Dank an all die Menschen, die mir einen dieser schönen Augenblicke geschenkt haben.

Sabrina Tessmer



Der Bund will sich aus der Pflicht, Schienengüterverkehr anzubieten, verabschieden und auch kein Verlagerungsziel formulieren

Nur «Markt»? Kein Service public und keine Verlagerung?

Das Bundesamt für Verkehr hat einen Bericht zur Zukunft des Inlandschiengüterverkehrs in eine Vorkonsultation gegeben. Der SEV ist über den angestrebten politischen Kurswechsel sehr besorgt. Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn erklärt warum. Der vorliegende Bericht zum Schienengüterverkehr will und soll dessen zukünftige Rolle im öV festlegen. Das ist richtig und wichtig. Doch die darin postulierte oberste Maxime, den Markt und dessen Mechanismen spielen zu lassen, ist fragwürdig und kann nicht als innovative Verkehrspolitik betrachtet werden.

Positiv zu würdigen ist die Absicht, den Netzzugang für

den Schienengüterverkehr sicherzustellen und damit die bisherige systematische Priorisierung des Personenverkehrs aufzuheben. Denn diese Benachteiligung des Güterverkehrs führte in der Vergangenheit dazu, dass er mit den gegenwärtigen «Spielregeln» gegenüber der Strasse nicht konkurrenzfähig war (längere Transportzeiten und Mehrkosten) und folglich der prognostizierten Entwicklung nicht entsprechen konnte.

Der SEV verlangt, dass der Schienengüterverkehr als Bestandteil des öV auch auf eine klare entsprechende formale Grundlage gestellt wird. Dabei ist sicherzustellen, dass der Binnengüterverkehr als fester Bestandteil des Service public definiert wird.

Die Annahme, die Option «Privatisierung» sei der Entwicklung des Schienengüter-

verkehrs dienlich, ist falsch. Dies hält der vorliegende Vernehmlassungsbericht indirekt selbst fest, da mit den vorgeschlagenen Massnahmen auch das Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene aufgegeben werden soll. Gerade dies muss aber das Ziel sein, und die Frage muss gestellt werden, wie dieses Ziel erreicht werden kann.

Den Bund und damit die SBB aus der Pflicht zu entlassen, einen flächendeckenden Schienengüterverkehr anzubieten, ist ebenso wenig zielführend wie der Vorschlag, die Förderung des kombinierten Verkehrs über LSVA-Rückerstattungen abzusichern. Das müsste wohl als Kapitulation vor der Strassenlobby verstanden werden – doch die Strassen sind heute schon verstopft, eine Ver-

kehrszunahme würde langfristig der Branche schaden.

Diesen Paradigmenwechsel vorzuschlagen mit der Begründung, dass der erwartete (aber bisher gar nicht definierte) Verlagerungserfolg nicht eingetroffen sei, wirkt geradezu zynisch. Jetzt gilt es, Rechte und Pflichten – auch die eines Systemführers – mit den entsprechenden Verlagerungszielen und wirkungsorientierten Förderungsmitteln klar zu definieren und zu finanzieren. Es ist endlich eine Politik festzulegen, die eine nachhaltige, ökologisch und verkehrstechnisch sinnvolle Grundlage darstellt für eine realistische und erfolgreiche Verkehrsverlagerung.

Die Wirtschaftlichkeit muss also eine breite und weite Sicht beinhalten und darf sich nicht auf kurzfristige betriebswirtschaftliche Ergebnis-

se beschränken. Dabei gilt es, Finanzierungsoptionen einzubeziehen, die auch Quersubventionierungen und wirkungsorientierte Förderungs- und Abgeltungslösungen zulassen. Um die Umwelt zu schonen, aber auch um die Strassen zu entlasten und ein funktionierendes Verkehrssystem zu sichern, das den volkswirtschaftlichen Erfolg gewährleistet, braucht es auch in Zukunft den Einsatz öffentlicher Gelder für den Einzelwagen-, Ganzzug- und kombinierten Verkehr.

Kurzfristige Schnellschüsse wären fehl am Platz. Jetzt ist Weitsicht gefragt, um den Schienengüterverkehr auf eine Basis zu stellen, die eine erfolgreiche Verlagerung ermöglicht und Arbeitsplätze sichert!

Philipp Hadorn, Leiter SEV-Team Cargo und Nationalrat

Daniel Froidevaux, SEV-Gewerkschaftssekretär seit 1. März 2012

«Stete Weiterbildung ist wichtig!»

Vor seinem Eintritt ins SEV-Zentralsekretariat war der 52-Jährige Bahnhofsvorstand und Ausbilder bei der SBB.

«Wir sind nicht in der Deutschschweiz, um Personallücken zu stopfen, sondern um die Sprache zu lernen, was aber unmöglich ist, wenn wir auf einer Station null Kundenkontakt haben», schreibt Daniel Froidevaux 1981 als 21-jähriger Betriebsdisponent im «Eisenbahner», wie die SEV-Zeitung damals heisst. «Ich möchte unsere Kreisdirektionen warnen. Junge Leute anzustellen, um den Nachwuchs zu sichern, ist gut, doch gilt es, sie auch zu behalten. Die administrativen Umständlichkeiten und die Arbeitsbedingungen mit 44 Arbeitsstunden an 6 Tagen pro Woche sind kaum motivierend. Wir sind nicht nur Produktionsmittel und Spielfiguren, die man je nach Bedarf herumschieben kann, sondern auch Menschen... was allzu oft vergessen geht!» (Übersetzung aus dem Französischen, die Red.) Kündigung



Daniel Froidevaux heute. Zitat von 1981: «Junge Leute anzustellen, um den Nachwuchs zu sichern, ist gut, doch gilt es, sie auch zu behalten.»

te sich da nicht schon der Gewerkschaftssekretär an?

Doch Daniel Froidevaux begnügt sich 1981 nicht damit, in der Gewerkschaftspressen die schlechten Arbeitsbedingungen der jungen Ablöser anzuprangern, sondern schreckt auch nicht davor zurück, Militärprospekte an die SBB-Direktion zurückzuschicken, weil er auf seinem Bahnhof nicht für die Armee Werbung machen will. Es kommt, wie es kommen muss: Er wird disziplinarisch gemassregelt und in die Westschweiz zurückgeschickt.

Bahnhofsvorstand

Auf dem Bahnhof Reuchenette-Péry im Berner Jura gefällt es Daniel Froidevaux dann gut. Vom Fahrdienstbeamten steigt er allmählich zum Stellvertreter des Bahnhofsvorstands auf und trägt schliesslich dessen Hut. «Ich war der letzte Bahnhofsvorstand von Reuchenette-Péry und dort zuletzt auch Chef Fläche im Jurabogen – d.h. Chef der Bahnhofsvorstände von Les Verrières bis Boncourt.» In Reuchenette-Péry bildet Daniel Froidevaux auch die Lehrlinge Jean-Pierre Etique und Olivier Barraud aus, die heute ebenfalls SEV-Gewerkschaftssekretäre sind

Ausbilder

Trotz Karriere engagiert sich Daniel Froidevaux weiterhin in der Gewerkschaft, insbesondere als Vertrauensmann für den Berner Jura. Aber auch die Tätigkeit als Lehrlingsausbilder und Kursleiter begeistert ihn immer mehr. Im Jahr 2000 macht er den grossen Schritt und wird Ausbildungsverantwortlicher der Betriebsregion Jurabogen. Zusammen mit anderen Ausbildern

4. Mai 1960: Geburt in Saignelégier. Die Familie Froidevaux zieht 1961 von Le Noirmont nach La Chaux-de-Fonds um, wo Daniels Vater als Uhrgehäusemacher arbeitet. 1966 Umzug nach Biel.

14. August 1978: Nach der Verkehrsschule in Biel beginnt Daniel bei der SBB eine Betriebsdisponentenlehre. SEV-Beitritt im selben Jahr. **1980–1982:** «Sprachaufenthalt» in der Deutschschweiz (siehe Text). **1982–1995:** Bahnhofangestellter in Reuchenette-Péry, wo ihm ab 1991 die Lehrlingsausbildung anvertraut wird.

1985: Heirat mit Rachel; das Paar hat drei Töchter (heute 19, 23, 25).

1995–1997: Bahnhofsvorstand in Sonceboz-Sombeval.

1997–2000: Bahnhofsvorstand in Reuchenette-Péry.

2000–2005: Ausbildungsverantwortlicher Betriebsregion Jurabogen.

2005: Eidgenössischer Fachausweis in Erwachsenenbildung.

2006–2012: Projektleiter im SBB-Bildungshaus «Academia».

Seit 1. März als SEV-Gewerkschaftssekretär zuständig für das neue SBB-Lohnssystem Toco und die SBB-Bereiche Konzern, Immo und Infra.

hört er u.a. der Arbeitsgruppe an, die die neue Ausbildung zum Zugverkehrsleiter entwickelt. Ab 2005 wirkt er als Projektleiter im SBB-Bildungshaus «Academia».

Sein pädagogisches Credo fasst er so zusammen: «Ich leite die Leute zum eigenständigen Lernen an. Man lehrt ein Kind auch nicht laufen, indem man ihm die Gesetze der Schwerkraft und des Gleichgewichts erklärt.» Kurz: Learning by doing!

Gewerkschaftssekretär

Nach vier Monaten beim SEV ist Daniel Froidevaux über-

zeugt, dass die Gewerkschaft die Kolleg/innen verstärkt ermutigen muss, sich permanent weiterzubilden, um sich im Bereich ihrer beruflichen Tätigkeit die nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten anzueignen – nötig nicht nur für ihre persönliche Weiterentwicklung, sondern auch zur

„Die Gewerkschaft muss die Kolleg/innen verstärkt dazu ermutigen, sich permanent weiterzubilden.“

Verteidigung der Arbeitsbedingungen und zur Mitgestaltung ihres Berufs, ihres Arbeitsplatzes und ihres Unternehmens.

Alberto Cherubini/FI

Partnerschaft von Bahn und Strasse im Binnengüterverkehr

SBB Cargo baut Kombiverkehrsangebot im Inland aus

Der Verwaltungsrat SBB hat das Konzept für den kombinierten Verkehr im Inland genehmigt. Bis etwa 2020 sollen zwischen Terminals im ganzen Land SBB-Züge nach fixem Fahrplan Wechselbehälter befördern. So sollen die Vorteile von Bahn und Strasse kombiniert werden.

Der Ausbau des kombinierten Verkehrs in der Schweiz ergänze das bestehende Geschäft im Wagenladungsverkehr (WLV) und im Transit-



Ein Kombiverkehrsnetz gibt es schon heute zwischen den Verteilzentren der Post: Auf langen Transportdistanzen von 100 oder mehr Kilometern kommt die Bahn zum Zug, während Last- und Lieferwagen die Feinverteilung besorgen.

verkehr, teilte SBB Cargo am 11. Juli mit. Kunden für das neue Angebot seien «vor allem Lkw-Transporteure, welche auf langen und mittleren

Distanzen in der Schweiz zunehmend auf die Eisenbahn setzen», wird Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, in der Mitteilung zitiert. «Strasse und Schiene rücken damit enger zusammen, und wir können die Stärken der beiden Verkehrsträger kombinieren. Die alte Rivalität zwischen Lkw und Eisenbahn ist nicht die Zukunft.»

Kombiverkehrszüge bieten Transporteuren eine Alternative zu den Lkw, die wegen Staus oft nicht mehr zuverlässig verkehren können – «insbesondere auf der West-Ost-Achse», wie Karin Grundböck, stellvertretende Leiterin Kommunikation von SBB Cargo, gegenüber *kontakt.sev* erklärt.

Ein dem neuen Konzept entsprechender Pilotzug verkehrt seit Anfang Jahr zweimal täglich nach festem Fahrplan zwischen Dietikon in der Nähe von Zürich und Renens bei Lausanne.

Kerngeschäft «Operateur»

Die Nachfrage der Kunden (Strassentransporteure, Spediteure) sei entscheidend für die Entwicklung des inländischen Kombiverkehrsnetzes von SBB Cargo, erklärt Karin Grundböck. Denn SBB Cargo konzentrierte sich beim Binnenkombiverkehr auf die Funktion des Operateurs.

Das heisst, die SBB-Tochter übernimmt Traktion, Umschlag und Disposition, kümmert sich aber nicht selbst um die Akquisition der Endkunden und will auch nicht die Feinverteilung mit eigenen Lkw besorgen.

Acht eigene Terminals

SBB Cargo vernetze vorläufig ihre acht eigenen Umschlagterminals (rote Punkte in der

Betreiber bedienen. So führt die SBB-Tochter schon jetzt Züge nach fixem Fahrplan zwischen den Postverteilzentren, während von dort aus die Feinverteilung der Pakete und Briefe auf der Strasse erfolgt. «Die Post ist unser zweitgrösster Kunde», präzisiert Grundböck.

Neue Terminals für Import und Export

Weiterer Bestandteil der KV-Strategie sind die von SBB Cargo geplanten Grossterminals, *Gateway Limmattal* und *Terminal Basel Nord*. Sie sollen zur Bewältigung der wachsenden Containermenngen im Import- und Exportverkehr dienen. Zur Verteilung der Container in der Schweiz erhalten aber auch sie direkten Anschluss an die dezentralen Terminals für den Binnenkombiverkehr wie auch an das Netz des WLV. Beide werden Zügen von bis zu 750 Metern Länge Platz bieten. *fi*

ERSATZLÖSUNG FÜR ABGEHÄNGTE KUNDEN DES WAGENLADUNGSVERKEHRS?

Das WLV-Netz mit heute rund 500 Zustellbahnhöfen wird von SBB Cargo bekanntlich per 9. Dezember um 128 Bahnhöfe reduziert, womit das Unternehmen ab 2013 jährlich 35 Mio. Franken einsparen hofft. Damit geht allerdings der Verlust von 200 Stellen und von etwa 2 % des Transportvolumens einher.

Kunden, die durch die Reorganisation des WLV ihren Bahnanschluss verlieren, könnten sich über das neue Binnenkombiverkehrskonzept bedienen lassen, erklärte Karin Grundböck, stellvertretende Leiterin Kommunikation von SBB Cargo, auf Anfrage von *kontakt.sev*.

Zwei sich ergänzende Systeme

Grundböck betont, dass SBB Cargo den klassischen WLV auf dem neu dimensionierten Zustellnetz weiterhin anbieten wolle und dass sich die beiden Angebote ergänzen. Denn je nach Gütermenge und Gütertyp sei der WLV oder der kombinierte Verkehr die bessere Lösung. «So eignet sich etwa ein grosses Migros-Verteilzentrum mit eigenem Anschlussgleis und viel Volumen bestens für eine Bedienung im WLV. Für eine kleine Firma mit wenig Transportvolumen in einem entlegenen Tal kann eine kombinierte Lösung von Strasse und Schiene eine Alternative sein oder die Bündelung von Volumen gemeinsam mit anderen Unternehmen in der Region. Denn auf langen Distanzen kann der Güterverkehr seine Stärke ausspielen.»

Typische Güter für den WLV (oder Ganzzüge) seien etwa Stahlrollen, Mineralöl oder Holz. Im kombinierten Verkehr werden diverse Güter in Containern oder Wechselbehältern transportiert (z.B. Textilien), die an einem Terminal für die Feinverteilung auf Lkw verladen werden. *fi*



Terminals des geplanten Kombiverkehrsnetzes «Bahn und Umschlag»: Die Roten gehören der SBB, die Blauen anderen Betreibern. Quelle: SBB Cargo.

KOMMENTAR

Abbau auf Raten? Keine zweite «Swiss»-Panik!

Gut, ganz neu ist es nicht, was nun SBB Cargo der Öffentlichkeit verkauft. Der Ausbau des Kombiverkehrsangebotes mag grundsätzlich *eine*, darf aber nicht die *einzig*e Stossrichtung sein. Die Rivalität zwischen Strasse und Schiene aufzugeben zeigt eines klar: SBB Cargo will die Endverteilung der Strasse überlassen. Die ökologische, bisher teilweise gar vom Bund «bestellte» und abgegoldene Endverteilung (Grundangebot) mittels Wagenladungsverkehr soll schon bald weiter abgebaut werden.

Rückzug zeugt weder von besonderer Innovationskraft noch unternehmerischer Kreativität. Den Kundenkontakt weiter zu reduzieren heisst nichts anderes, als zum Spielball der Spediteure zu werden. Sollte dies der Einfluss der ins Nest geholten und sich ausbreitenden Hupac sein, kommt der Verdacht auf, dass man bereits jetzt kapituliert. Oder ist das Sorgenkind SBB Cargo in den letzten Jahren schlichtweg beim Konzern in Unnade gefallen, obwohl gerade dieser stets einen Teil der Rahmenbedingungen setzte?

Nach der Amputation des internationalen Geschäftes folgt nun also ein weiterer Rückbau. Bereits war aus der VR-Etage des SBB-Konzerns zu hören, dass dies nun die letzte Chance für SBB Cargo sei. Jetzt gilt es zu sichern, dass nach enormen Investitionen und Abgeltungen der vergangenen Jahre durch die Steuerzahlenden das Kind nicht mit dem Bad ausgeschüttet wird wie beim Verkauf der nationalen Fluggesellschaft. Aus Angst beschloss die Politik vor einigen Jahren, die Fluggesellschaft «Swiss» für ein Butterbrot an die Lufthansa (LH) zu verkaufen. Die kleine Perle im LH-Koloss hat nun die Pflicht, beinahe ungeachtet der individuellen Situation ein Sparprogramm zu fahren. Die faktische Auflösung der vor vier Jahren im LH-Konzern «umgesourcten» Swiss Technik ist gerade im Gang. Dabei verlieren rund 200 unserer Kolleginnen und Kollegen ihren Job.

In den kommenden Wochen erwarten wir den Bericht des Bundesrates zum Entwurf zum Schienengüterverkehr in der Schweiz. Das Parlament ist dann gefordert, Mut zu beweisen und auch die SBB wieder zu einer selbstbewussten und nachhaltigen Verkehrspolitik im Güterverkehr zu zwingen. «Swiss»-Ereignisse dürfen sich nicht wiederholen!

Philipp Hadorn, Leiter SEV-Team Cargo und Nationalrat



„Wenn wir in unserem Land, in dem die Bevölkerung immer noch wächst, die Mobilitätsbedürfnisse befriedigen wollen, ist der öffentliche Verkehr zweifellos die effizienteste Antwort.“

Caroline Beglinger, VCS

Caroline Beglinger, Verantwortliche für Verkehrspolitik des Verkehrs-Clubs der Schweiz VCS

Sie kämpft für eine umweltgerechte Mobilität

Wenn es darum geht, auf Bundesebene den Verkehr oder den Umweltschutz zu verteidigen, leisten Caroline Beglinger und ihr Team eine beharrliche und wirksame Sensibilisierungs- und Lobbyarbeit.

kontakt.sev: Welche Bedeutung hat für Sie der VCS-Slogan Für Mensch und Umwelt?

Caroline Beglinger: Wir setzen uns für eine nachhaltige menschen- und umweltgerechte Mobilität ein, die aufhört, zur Klimaerwärmung beizutragen. Mobil sein ist möglich, ohne unserem Planeten, Natur und Mensch zu schaden.

Der letzte Mikrozensus-Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung zeigt, dass sich diese viel fortbewegt. Ist das nicht das Gegenteil dessen, was Sie propagieren?

Die Schweizer Bevölkerung ist tatsächlich sehr mobil. Man kann sicher sagen, dass diese Erscheinung mit der guten Kaufkraft zusammenhängt. Wir haben die Mittel, uns häufige und weite Reisen zu leisten. Der Mikrozensus zeigt die positive Tatsache, dass immer mehr Menschen die Vorteile des öffentlichen Verkehrs schätzen. Aber er zeigt auch, dass das Auto das hauptsächliche Transportmittel in der Schweiz bleibt, was uns mit Sorge erfüllt. Beim VCS setzen wir uns seit mehr als 30 Jahren für eine intelligente Mobilität des Miteinanders und gegen ein zwanghaftes Mobilitätsverhalten ein.

Was verstehen Sie unter einer Mobilität des Miteinanders?

Die aktuelle Werbung der SBB zeigt es sehr gut mit ihrem Slogan «unterwegs zuhause». Der Zug bietet das, was das Auto nie bieten kann, nämlich einen Raum der Begegnung. Man kann vorwärts kommen und während der Zugfahrt mit seinem Computer arbeiten oder spielen, Notizen machen, mit den Kindern schwatzen, essen oder mit Freunden ein Glas trinken.

Und was bedeutet weniger zwanghafte Mobilität?

Mehr als die Hälfte der Wege, die im Auto unternommen werden, sind weniger als fünf Kilometer lang. Viele dieser Wege könnten ge-

nau so gut mit dem Bus oder dem Fahrrad zurückgelegt werden. Jedes Jahr wächst die Zahl der zurückgelegten Kilometer: 2010 hat jede Person in der Schweiz 20 500 Kilometer zurückgelegt, das entspricht einem Mal um die halbe Welt. Da muss man sich doch die Frage stellen, ob wir nicht selbst zu Opfern unserer Hypermobilität geworden sind.

Wie denken Sie über die Tarifierhöhung, die mit dem nächsten Fahrplanwechsel in Kraft tritt?

Wir sind beunruhigt und wehren uns gegen die massiven Erhöhungen. Problematisch ist, dass strassenseitig die Preise gleich bleiben. Je mehr die Preise im öffentlichen Verkehr angehoben werden, umso grösser ist die Gefahr, dass die Leute wieder aufs Auto umsteigen. In unserem Land herrscht bei der Mobilität der freie Markt, die Mehrheit der Bevölkerung hat die Möglichkeit, ihr Transportmittel zu wählen. Also vergleichen die Leute und ändern gegebenenfalls ihre Gewohnheiten.

Würde die Initiative des VCS «Für den öffentlichen Verkehr», die vom SEV aktiv unterstützt wird, nicht unter anderem die Erhöhung der Billettpreise bremsen?

Genau. Wenn wir in unserem Land, in dem die Bevölkerung immer noch

wächst, die Mobilitätsbedürfnisse befriedigen wollen, ist der öffentliche Verkehr zweifellos die effizienteste Antwort. Mit unserer Initiative schlagen wir vor, dass der Bund die Einnahmen aus der Mineralölsteuer gerechter verteilen soll. Dies würde es ermöglichen, die Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr zu stoppen und gleichzeitig die Infrastruktur konsequent zu verbessern. Diese Initiative ist ein klares und deutliches Signal für eine Mobilität, die mehr auf den öffentlichen Verkehr baut.

Die Initiative hat zu einem Gegenentwurf vonseiten des Bundesrates geführt – was halten Sie davon?

Der VCS ist sehr erfreut darüber, dass der Bundesrat die Notwendigkeit einer stabilen und glaubwürdigen Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs anerkennt und einen Gegenentwurf vorlegt. Uns beunruhigt hingegen, dass der Bundesrat gleichzeitig mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs das Nationalstrassennetz massgeblich erweitern will. In einem kleinen Land wie dem unsern, wo jeder Quadratmeter Boden zählt, macht es keinen Sinn, weiterhin Strassen zu bauen und auszubauen, wenn man weiss, dass der Strassenverkehr zehnmal mehr Platz braucht als der Schienenverkehr.

Was halten Sie von der Ankündigung, einen zweiten Strassentunnel durch den Gotthard zu bauen?

Eine klare Missachtung des Volkswillens! Vor acht Jahren haben die Schweizer Bürger/innen den Gegenentwurf zur Avanti-Initiative, der die Möglichkeit eines zweiten Tunnels offenhalten wollte, klar verworfen. Und jetzt kommt dieser Vorschlag wieder auf den Tisch. Es gibt in Kürze bereits einen zweiten Tunnel durch den Gotthard, einen Bahntunnel nämlich, der in weniger als vier Jahren eröffnet werden wird: den Gotthardbasistunnel.

Der Bundesrat hat bekräftigt, dass er die Strassenkapazität mit dem zweiten Strassentunnel nicht erhöhen wolle, dieser habe als primäres Ziel, die Sanierungsmassnahmen zu ermöglichen ...

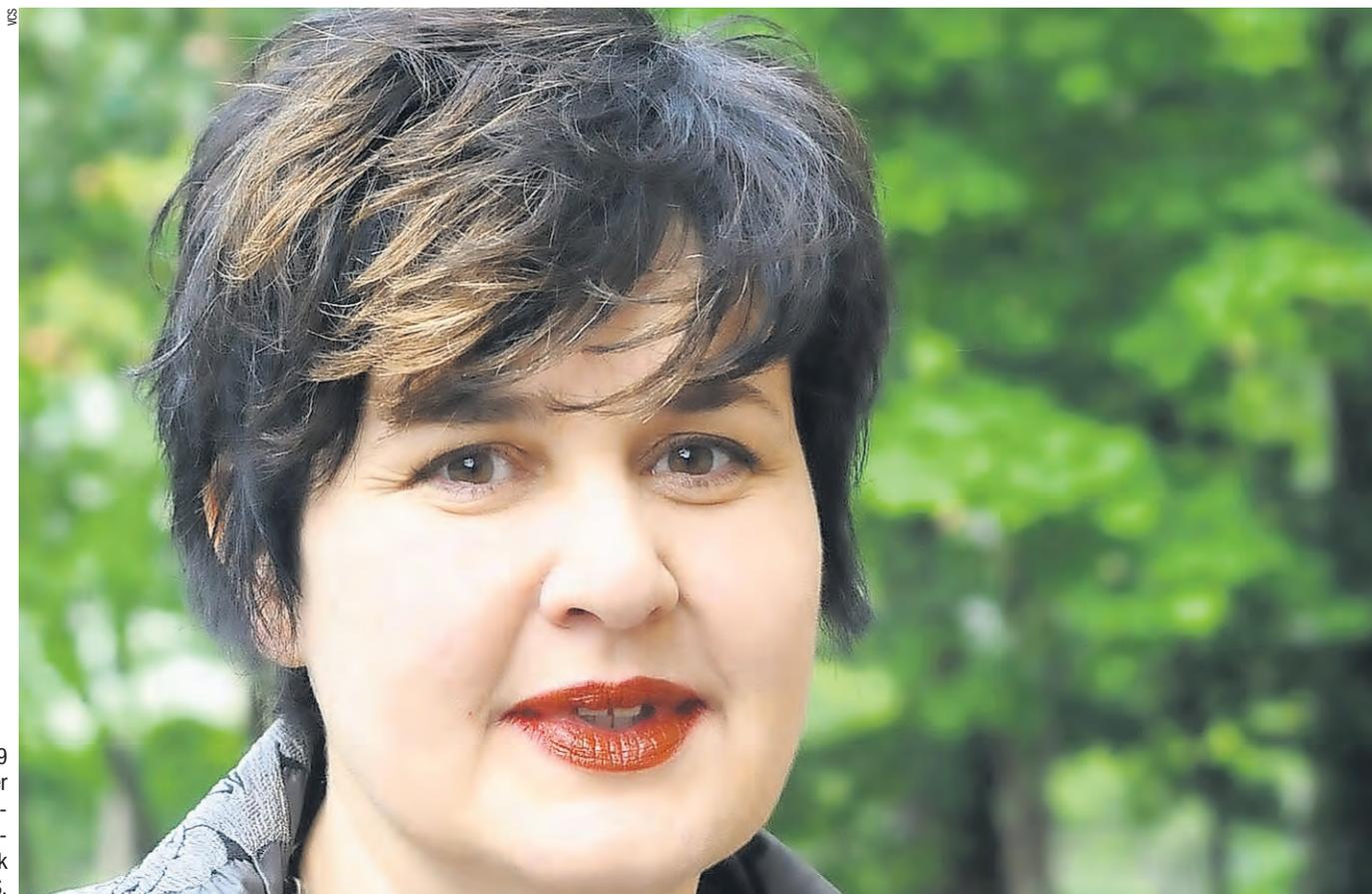
Es ist blauäugig zu glauben, mit der Eröffnung eines zweiten Strassentunnels würde die Kapazität nicht erhöht. Das ist nichts anderes, als dem Volk Sand in die Augen zu streuen. Denn der Druck wird enorm sein, an gewissen Wochenenden oder während der Ferienzeit zusätzlichen Fahrzeugen die Durchfahrt zu erlauben. Man muss schon hier gegen weitere Druckversuche vorgehen, sonst ist der Weg schnell frei.

Sprechen wir vom Güterverkehr. Was halten Sie vom Ziel,

BIO

Caroline Beglinger ist 48-jährig, ausgebildete Geografin und besitzt ein Nachdiplom in nachhaltiger Entwicklung und Ressourcenmanagement. Sie hat auch eine Weiterbildung in Betriebswirtschaft absolviert. Neun Jahre lang arbeitete sie bei den Bieler Verkehrsbetrieben als Marketingchefin, bevor sie am 1. April 2009 als Verantwortliche für Verkehrspolitik beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz anfang. Während des Wintersemesters unterrichtet sie angehende Verkehrsingenieure an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften *zhaw* in Winterthur. Die perfekt zweisprachige Baslerin (deutsch und französisch) wohnt in Biel, wo sie oft englisch spricht – mit ihrem Mann, der aus St. Petersburg stammt.

INTERVIEW



Seit dem 1. April 2009 ist Caroline Beglinger Mitglied der Geschäftsleitung und Verantwortliche für Verkehrspolitik beim VCS.

den Verkehr bis 2018 in unserem Land auf 650 000 Lastwagenfahrten über die Alpen zu beschränken, während doch gegenwärtig doppelt so viele fahren?

Wir sind bei der Erreichung dieses anspruchsvollen Ziels tatsächlich im Rückstand. Auf der andern Seite konnten wir die Zahl der Lastwagen im Alpen transit stabilisieren, was weder in Österreich noch in Frankreich der Fall ist. In der Schweiz beträgt der Anteil der Bahn beim Gütertransport 62%, während er in Frankreich unter 20% liegt und in Österreich bei kaum einem Drittel. Bei uns wird sich die Verteilung mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels noch verbessern. Wir werden noch mehr von den Möglichkeiten für den Bahnverlad profitieren.

Was tut der VCS für ein umweltgerechteres Verhalten seiner 110 000 Mitglieder?

Wenn wir uns politisch ins Zeug legen, um die Gesetz-

gebung zu beeinflussen, verkennen wir die individuelle Verantwortlichkeit nicht – ganz im Gegenteil. Wir betreiben Informations- und Beratungsarbeit für alle Nutzer/innen, beispielsweise veröffentlichen wir die Auto- und Lieferwagenumweltliste, geben die Velokarten der Schweiz heraus, drucken den Führer «Ride & Glide», der zeigt, dass man die Skipisten sehr gut auch mit dem öffentlichen Verkehr erreichen kann, und fördern den sanften Tourismus mit unserem Reisebüro, um nur einige Beispiele zu nennen.

Damit die Mobilität möglichst wenig schädliche Einflüsse auf die Umwelt hat, kann man seine persönlichen Fortbewegungsgewohnheiten ändern. Muss man auch auf dem Gebiet der Raumplanung handeln?

Es gibt tatsächlich einen grossen Zusammenhang zwischen Raumplanung und Entwicklung des Verkehrsvolumens. Die An-

nahme der Zweitwohnungsinitiative von Franz Weber hat eindrücklich gezeigt, dass sich die Schweizer/innen bewusst sind, dass der Boden ein begrenztes Gut ist, eines unserer wertvollsten. Je verdichteter gebaut und gewohnt wird, umso leichter ist es, sich zu Fuss oder mit dem Velo von einem Ort an den andern zu bewegen, und hier ist es auch effizient, ein öffentliches Verkehrsnetz zu betreiben. Es braucht eine gewisse Zahl von Personen, die gleichzeitig in die gleiche Richtung fahren wollen, damit Bahn, Tram und Bus ihre Vorteile voll entfalten können.

Wie ist Ihre Haltung zum Raumplanungsgesetz?

Wir sind sehr zufrieden mit der vom Parlament verabschiedeten Revision des Raumplanungsgesetzes. Es ist ein indirekter Gegenvorschlag zur Initiative, die von den Umweltorganisationen, darunter der VCS,

lanciert wurde. Jetzt wird das Gesetz mit dem Referendum bekämpft. Man sieht sich der gleichen Lobby gegenüber wie beim Gotthardtunnel: der Bau-

„In unserem Land herrscht bei der Mobilität der freie Markt, die Mehrheit der Bevölkerung hat die Möglichkeit, ihr Transportmittel zu wählen.“

lobby. Diese ist sehr aktiv, denn es geht um Milliarden.

Finden Sie nicht auch, dass paradoxerweise Fukushima mehr zum Erlass von Umweltschutzmassnahmen beigetragen hat als internationale Konferenzen wie etwa Rio+20?

Fukushima hat sicher eine wichtige Rolle gespielt beim Entschluss unseres Landes zum Atomausstieg. Dieser Entscheidung von Regierung und Parlament gibt viele Impulse zur Entwicklung erneuerbarer Energien und zu sparsamerem Energieverbrauch. Ich bin überzeugt, dass diese Entscheidung

schliesslich grosse Auswirkungen auf unsere Lebensweise haben wird, insbesondere auf die Mobilität, weil ein Drittel des Energiebedarfs unseres Landes aufs

Konto der Mobilität geht. Die grossen internationalen Konferenzen sind hingegen unverzichtbar zur Mobilisierung der öffentlichen Meinung. Ohne die Forschungsergebnisse, Diskussionen und Expertisen dieser Foren wäre ein solcher Entscheid, wie die Schweiz ihn mutig gefällt hat, unmöglich. Auf Katastrophen zu setzen, um richtige Entscheide für die Umwelt zu fällen, scheint mir jedoch zynisch. Ich zähle auf die Fähigkeit des Menschen, sich zu verändern und den Anforderungen seiner Zeit anzupassen.

Interview: Alberto Cherubini/pan.



GOLDENPASS in Montreux betreibt die Montreux Berner Oberland Bahn (MOB) sowie weitere Bahnen und touristische Anlagen zwischen dem Genfersee und dem Berner Oberland.

Zur Verstärkung des Unterhaltsteams unserer Bahnlinien suchen wir einen engagierten Projektleiter für die Erneuerung und den Unterhalt der Infrastrukturanlagen.

Der/die

Projektleiter(in) Bahnbau

wird folgende Aufgaben betreuen:

- Planen und Ausführen von Erneuerungs- und Unterhaltsarbeiten an Bahnanlagen;
- Ausarbeiten und Ausführen von Erneuerungsprojekten (Kunstabauten, Gleis- und Stationserneuerungen, Gleiskorrekturen usw.).

Der/die Projektleiter(in) ist kompetent in folgenden Bereichen:

- Fähigkeit, allein oder in interdisziplinären Gruppen zu arbeiten;
- Analyse- und Synthesefähigkeit;
- Organisationstalent, weiss Prioritäten zu setzen;
- Beherrschen der Informatik (Bürotik und CAD);
- Muttersprache Deutsch mit guten Französischkenntnissen.

Dienstort: Montreux

Stellenantritt: nach Übereinkunft

Auskunft: Eduard Merz, Leiter Infrastruktur, Tel. 021 989 81 20

Yves Pittet, Leiter Infrastruktur-Anlagen, Tel. 021 989 81 21

Fühlen Sie sich durch dieses Profil angesprochen? Möchten Sie in einer motivierten Gruppe mitarbeiten? Dann senden Sie uns Ihre Stellenbewerbung mit Lebenslauf, Passfoto und den üblichen Unterlagen an: **GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.**



www.goldenpass.ch



Die Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees AG ist das führende Schiffahrtsunternehmen der Schweiz mit mehr als 450 Mitarbeitenden. Als privatwirtschaftliches Transportunternehmen erbringt die SGV in den drei strategischen Geschäftsbereichen Schiffahrt, Schiffstechnik und Gastronomie Leistungen zu Wasser und zu Land.

Für die Abteilung **Planung SFA** suchen wir einen flexiblen und selbstständigen Mitarbeitenden:

Diensteinteiler/in und Fahrdienstmitarbeiter/in 60% / 20%, unbefristet

Die Gruppe Steuerung sorgt dafür, dass jeweils die richtigen Schiffe zur richtigen Zeit am richtigen Ort, im richtigen Zustand und mit der richtigen Besatzung zur Verfügung stehen.

Als Diensteinteiler/in sind Sie somit am Puls des Geschehens. Sie tragen einen wesentlichen Teil dazu bei, dass der tägliche Betrieb reibungslos läuft. Sie stehen in engem Kontakt mit den Mitarbeitenden des Fahrdienstes sowie internen wie externen Anspruchsgruppen.

Ihre Hauptaufgaben:

- Erstellen der Dienstenteilungen (Tages- und Monatseinteilung)
- Erstellen der Fahrordnung
- Erstellen von betrieblichen Weisungen
- Koordinationsaufgaben mit anderen Abteilungen
- Datenpflege im Microsoft Dynamics (NAV)
- Ferien- und Ausgleichsplanung der Fahrdienst-Mitarbeitenden
- Kontrolle der Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes (AZG)
- Mitarbeit bei Planungsarbeiten (Fahrplan, Fahrordnung, Dienstpläne)
- Mitarbeit bei Projekten des Bereiches SFA
- Pikett-Dienst an Abenden und Wochenenden
- Einsätze im Fahrdienst

Unser Anforderungsprofil:

- Kaufmännische Grundausbildung oder vergleichbare Ausbildung
- Disponent/in (Logistik, Verkehr etc.)
- Erfahrung in Planungs- und Dispositionsarbeiten
- Erfahrung in Projektarbeit erwünscht
- gute organisatorische und administrative Fähigkeiten
- sehr gute Anwenderkenntnisse der MS-Office-Applikationen
- gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
- gute mündliche Kenntnisse einer Fremdsprache
- gutes schriftliches Darstellungsvermögen
- exakte und zuverlässige Arbeitsweise
- vernetztes Denken
- gute Kommunikations- und Konfliktfähigkeit
- hohe Sozialkompetenz, Belastbarkeit
- Bereitschaft zur Weiterbildung im Fachgebiet
- Bereitschaft, auch an Abenden/Wochenenden zu arbeiten

Ihre Chance?

Wenn Sie die Anforderungen erfüllen und eine Stelle in einem nicht alltäglichen Umfeld suchen, freuen wir uns auf Ihre vollständigen schriftlichen Unterlagen.

Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees

Stefanie Müller, Assistentin Personal, Wertestrasse 5, Postfach, CH-6002 Luzern, www.lakelucerne.ch



Bei uns finden Sie Zeit...

**Zeit zum Verweilen –
Zeit für Musse – Zeit für sich!**

Eine Oase, eingebettet in einem einzigartigen subtropischen Park (38 000 m²) mit bezaubernder Aussicht auf den Lago Maggiore.

Ihr kleines Paradies...

in dem wir Gastlichkeit «pur» verschenken!

Als SEV-Mitglied erhalten Sie 20% Rabatt

auf Ihre Übernachtungen.

Dies gilt auch für unsere beliebten «Brenscino»-Hits
«7 für 6»

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Tel. 091 786 81 11 • Fax 091 793 40 56
info@brenscino.ch • www.brenscino.ch

Die Genfer «Möwen» (Mouettes Genevoises)

Verkehrsmittel von Ufer zu Ufer

Die Genfer «Möwen» sind gelbe Motorboote, die den untersten Genferseezipfel in allen Richtungen befahren. Sie sind Teil des öffentlichen Verkehrs des Kantons Genf. Die meisten Angestellten dieser Schiffsgesellschaft sind SEV-Mitglieder und froh um ihren GAV (den sie jedoch verbessern möchten...). *kontakt.sev* hat ihren Gewerkschaftsdelegierten Olivier Werly besucht.



«Über das Umfeld hier kann man nicht klagen, es ist wunderbar.»

Die Société Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) transportiert mit ihren zwei Dutzend Mitarbeitenden und sechs Booten jährlich 1,2 Millionen Passagiere. Das Privatunternehmen gehört der Genfer Tarifgemeinschaft Unireso an und hat mit dem Kanton Genf eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Mit demselben Billett kann man daher neben den «Möwen» auch die Genfer Verkehrsbetriebe TPG und die SBB-Regionalzüge benutzen.

«La Mouette, c'est chouette»

Wer sich vom Stress erholen will, sollte in eines der gelben Boote steigen und bei schönem Wetter die Genfer Bucht überqueren. Der Blick auf die Seepromenade, den berühmten Springbrunnen und den Mont Blanc beruhigt. Gelassenheit strahlt auch der 54-jährige Schiffsführer Olivier Werly aus. Er bestätigt: «Über das Umfeld hier kann man nicht klagen,

es ist wunderbar, sogar bei dickem Nebel!»

Kein Wunder, dass auch der Sänger Sarcloret dem Charme der «Möwen» erlag und ihre Poesie besang:

«Moi, je prends la Mouette, c'est chouette

C'est mon côté poète, pouet, pouet

Moi, je prends la Mouette, c'est chouette

Je peux me sentir à Venise. Même les jours de bise.»

Mehr Lohn und mehr Sicherheit

Der GAV ist seit 1. Juni 2008 in Kraft. Bevor er durch die SMGN-Direktion und den SEV unterzeichnet werden konnte, musste das Personal lange hart kämpfen und schliesslich auch noch die Behörden einschalten. «Ich arbeitete noch nicht bei den Möwen, als dieser GAV abgeschlossen wurde», kommentiert Olivier Werly, dem das SMGN-Personal die Funktion des gewerkschaftlichen Vertreters anvertraut hat. «Dank

dem GAV ist vieles besser geworden.»

Doch im nächsten GAV wollen die SMGN-Mitarbeitenden zusammen mit der SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano ihre Lohnskala verbessern. «Wir fordern die gleichen Löhne wie die TPG-Chauffeure», sagt Olivier Werly.

«Zurzeit machen wir uns aber auch Sorgen wegen des Zustands der Boote und der Sicherheit. Im vergangenen Winter ist der See mit den Schiffsrümpfen nicht gerade zärtlich gewesen und auch nicht mit den Stegen. Die Anbindpfähle müssen ausgetauscht werden. Für uns Schiffsführer ist dies eine Frage der Sicherheit.»

Statt über die Ozeane nur noch über die Bucht

Nach seinem Eintritt in die SMGN Ende 2008 ist Olivier Werly sogleich in den SEV eingetreten, «weil ich es sympathisch finde, mit Kollegen

SECHS «MÖWEN»

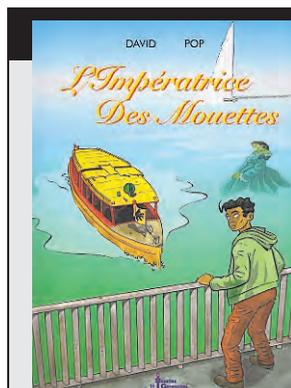
Die SMGN besitzt sechs Boote: zwei aus Glasfasern mit sonnenelektrischem Antrieb, eines aus Metall und drei aus Holz (die Klassiker). Von Letzteren steht eines im Einsatz und zwei bilden die Reserve für Sonderfahrten oder für den Fall, dass eines der anderen Boote ausfällt.

zusammen für unsere Interessen einzustehen». Er lebt heute wieder in Genf, wo er aufgewachsen ist. Vor der Heimkehr hat er ein Vierteljahrhundert lang die Meere und Ozeane befahren. «Die Atlantiküberfahrt habe ich 14-mal gemacht», erzählt der heutige Süswasserkapitän.

Auf die Frage, ob ihn die Katzensprünge mit den kleinen «Möwen» nicht langweilen, winkt er ab: «Keineswegs, es gibt auch hier diese Nähe zum Wasser!» AC/FI



«Ich finde es sympathisch, mit Kollegen für unsere Interessen einzustehen.»



MÖWENCOMIC

Die SMGN feiert dieses Jahr ihren 115. Geburtstag. Bereits vor vier Jahren kam der Comicband «L'Impératrice des Mouettes» heraus. Das Drehbuch schrieb der Radiojournalist Georges Pop, die Zeichnungen sind von David. Die Geschichte dreht sich um Sissi, die eine treue Möwenkundin war, um platonische Liebe und um sonnenelektrische Möwen.

NEWS

JURA WEHRT SICH FÜR BAHNVERKEHR

■ Bis Ende Jahr erarbeiten der Kanton Jura, der Bund und die SBB eine Konvention zur Zukunft des Knotens Delsberg und der Verbindung Basel–Delsberg–Biel. Diese müsse ohne Umsteigen bleiben, fordern im Jura bisher 11 000 Petitionär/innen.

GOTTHARDSPERRE SCHADET HUPAC

■ Der Kombiverkehr-Operateur konnte während der Gotthardsperre zwar dank Zugumleitungen «einen grossen Teil des Verkehrsangebots weiterführen», wie Hupac schreibt. Doch das Verkehrsvolumen sank im Juni um 37 %, was zu einer «gravierenden Unterdeckung der Fixkosten» führte. «Allein die direkten Schäden der Sperrung summieren sich in Millionenhöhe.» Im ganzen ersten Semester sank das Verkehrsvolumen um 11 %. Hupac erklärt dies auch mit weiteren Sperrungen und der Konjunkturlaute.

NEUE EINSPRACHEN GEGEN DIE CEVA

■ Drei Landbesitzer in Genf haben beim Bundesverwaltungsgericht Einspruch gegen die Enteignung ihrer Parzellen für den Bau der Genfer Verbindungsbahn erhoben. Eine davon verzögert den Bau des Tunnels in Champel, was die CEVA-Bauzeit verlängern könnte. Da die Besitzerin bis vor Bundesgericht gehen will, ist nicht vor Herbst mit einem definitiven Urteil zu rechnen. Die anderen beiden Rekurse betreffen Arbeiten, die in der vierjährigen Bauzeit auch später erledigt werden können.

ZU LAUTE ZÜGE

■ Die Stadt Rapperswil hat beim Bundesverwaltungsgericht geklagt, weil SBB und BAV nichts gegen den Nachtlärm unternahmen, den abgestellte Züge mit Klimaanlage, Ventilatoren oder Bremskompressoren verursachen. Vor einem Monat kam das Gericht zum Schluss, dass der Lärm dem Umweltschutzgesetz widerspreche und dass das Problem sofort zu lösen sei. Das BAV hat das Urteil akzeptiert. Nun wird der Lärm gemessen, und die SBB will der Stadt demnächst ihre Pläne vorstellen.



„Inwieweit das Potenzial für eine Verlagerung realisiert werden kann, entscheidet schliesslich jeder für sich mit seinen ganz persönlichen Präferenzen.“

Reto Lorenzi, Chef Sektion Verkehrspolitik im ARE

Immer mehr Mobilität – wo ist die Grenze?

«Hier sein heisst dort sein können»

Zum Menschen und zum Menschsein gehört die Mobilität – nur dank der Mobilität und, mit ihr zusammenhängend, der Anpassungsfähigkeit an veränderte Lebensbedingungen konnte der Mensch zur «Krone der Schöpfung» werden. Wo aber ist das «Ende der Fahnenstange»?

Der «Grütliverein», ein Vorläufer der linken Parteien in der Schweiz, wurde 1838 in Genf gegründet. Anlass war der Empfang einiger Mitglieder der Genfer Appenzeller Gemeinschaft, die nach einem «Heimaturlaub» wieder nach Genf zurückkehrten. Diese weite Reise von gegen 400 Kilometern

war damals, als es keine Eisenbahn gab, ein Ereignis!

Vor 50 Jahren war für einen Berner, eine Zürcherin Paris weit, weit weg, New York eine Stadt, die man auf Kalenderbildern gesehen hatte und die Malediven oder Phuket nicht einmal dem Namen nach bekannt.

Die Mobilität hat in den letzten Jahrzehnten in einem ungeahnten Ausmass zugenommen. In der Freizeit, fürs Berufsleben, in den Ferien legen wir mit dem Flugzeug, der Bahn, dem Bus, dem Auto, dem Motor- und Fahrrad, mit dem Schiff ungeheure Distanzen zurück. Und auch zu Fuss: Die «offiziell» ge-

nannte Zahl von 22 000 Kilometern, die ein Mensch während seines Lebens durchschnittlich zu Fuss zurücklegen soll, scheint mir viel zu tief geschätzt – auch für Leute, die nicht gerne wandern...

Täglich 36,7 Kilometer

Im «Mikrozensus Verkehr» untersucht das Bundesamt für Statistik das «Verkehrsverhalten» der Schweizer Bevölkerung. Die Resultate des Jahres 2010 wurden letzten Mai veröffentlicht: Jede Person (ab 6 Jahren) legt demnach durchschnittlich täglich 36,7 Kilometer im Inland zurück – vier Prozent oder

anderthalb Kilometer mehr als noch im Jahr 2005. Der grösste Teil dieser Gesamtdistanz, nämlich 23,8 km, werden im (Privat-)Auto zurückgelegt, 8,6 km in öffentlichen Verkehrsmitteln, 2,8 km zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Ein schwacher Trost für uns als Verfechter des öffentlichen Verkehrs ist es, dass die mit dem Auto zurückgelegte Distanz gleich geblieben ist, der Anteil des öffentlichen Verkehrs jedoch zugenommen hat. Denn grundsätzlich bleibt die Frage: Wie gut und segensreich ist diese überaus grosse und immer noch steigende Mobilität? Wo ist die Grenze, jenseits

der das Hin-und-her-Fahren ins Absurde kippt? Was nützt es, wenn ich über 30 km fahre und am Ende doch wieder am gleichen Ort bin?

Freizeit verursacht Verkehr

Warum sind wir so viel unterwegs? Die Freizeit ist der wichtigste Grund (Fahrten zu oder als Freizeitaktivitäten), wenn ihr Anteil (bezogen auf die zurückgelegte Distanz) auch von 45% auf 40% abgenommen hat. Der Anteil der Pendlerwege zur und von der Arbeit hat sich auf 24% erhöht, die restlichen Strecken werden für Einkäufe, geschäftliche Tätigkeiten, die Ausbildung sowie Service-



Der Verkehr macht sich breit – der öffentliche wie der private. Gefordert wird ein «energie- und raumsparendes Verkehrsangebot».

DOSSIER

* – oder vom Sinn der Mobilität

und Begleitwege zurückgelegt (unter unseren Lesenden sind die Prozentzahlen anders verteilt: Buschauffeure, Lokführerinnen und Zugbegleiter legen bedeutende Strecken für «geschäftliche Tätigkeiten» zurück).

Reiche, junge Männer vom Land fahren am weitesten

Aber nicht nur die Erwerbstätigkeit ist für unterschiedliche Mobilität verantwortlich: Wie die Untersuchung ergeben hat, legen junge Erwachsene (zwischen 18 und 24 Jahren) die weitesten Distanzen zurück: 49,2 km pro Person und Tag. Männer fahren weiter als Frauen, Gutverdienende weiter als Personen mit niedrigem Einkommen; Leute, die in den «Agglomerationskernen» leben, fahren die kürzesten Strecken.

Aber nicht nur im Inland wird umhergefahren, in der Schweiz wohnhafte Personen fahren auch gern ins Ausland. Da die Distanzen (zum Beispiel bei Flugreisen) pro Reise bedeutend länger sind als bei den täglichen Pendlerstrecken, kommen mit den verhältnismässig wenigen Fahrten bedeutende Strecken zusammen: mit 6900 km mehr als halb soviel wie mit den Inlandstrecken (13 600 km). Entsprechend dem Trend, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtdistanz wächst, ist der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Auto haben, in den letzten fünf Jahren von 81% auf 79% gesunken. Anders ausgedrückt: Ein Fünftel der Haushalte kommt ohne Auto über die Runden! Noch

stärker zurückgegangen ist der Anteil der jungen Erwachsenen, die einen Fahrausweis besitzen: 1994 hatten noch 71% der 18- bis 24-Jährigen das «Billett», 2010 betrug der Anteil nur noch 59%. Bei den 45- bis 64-Jährigen haben 90% den Fahrausweis.

Wachstum ohne Grenzen?

Seit zehn Jahren führt der Kanton Bern jährlich einen «Verkehrstag» durch, an dem verschiedenste Aspekte des Verkehrs von Fachleuten beleuchtet werden. In diesem Jahr steht die Tagung unter dem Titel «Wachstum ohne Grenzen – oder mehr Mobilität mit weniger Verkehr?» (der Verkehrstag findet am 24. August statt, er ist bereits ausgebucht). Auf der Einladung zum Verkehrstag wird

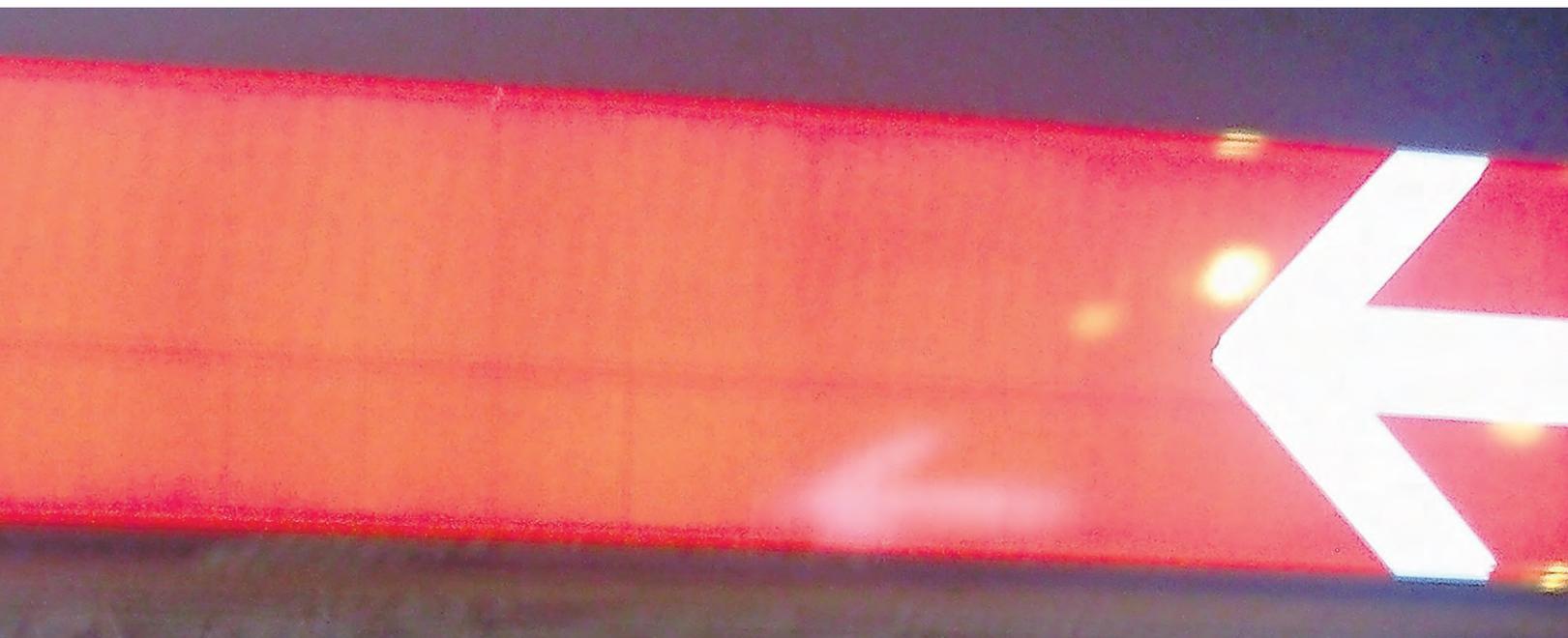
das Thema kurz umrissen: «Die Verkehrsleistung der Schweizer Bevölkerung nimmt Jahr für Jahr zu. Politik und Transportwirtschaft haben es bisher vorwiegend als ihre Aufgabe verstanden, die nötigen Kapazitäten für diese Bedürfnisse zur Verfügung zu stellen. Die Finanzierung der dazu nötigen Infrastrukturen bringt den Staat aber an die Grenzen seiner Möglichkeiten. Gleichzeitig nimmt der Energieverbrauch ungebremst zu und die negativen Nebeneffekte des Verkehrs belasten die Lebensqualität der Bevölkerung. Es ist offensichtlich, dass diese Entwicklung langfristig nicht nachhaltig ist. Müssen wir ein neues Verständnis von Mobilität entwickeln, das sich vom immer schneller und immer mehr verab-

schiedet? Müssen wir Bedürfnisse in Frage stellen oder ist eine Verkehrspolitik möglich, die mit weniger Ressourcenverbrauch zu mehr Lebensqualität führt?»

Möglichkeiten nutzen

Themen der Referate des Verkehrstages werden unter anderem nachhaltige Mobilität, Mobilitätsmanagement und Carsharing sein. Einer der Referenten ist Reto Lorenzi, seit 2008 Chef der Sektion Verkehrspolitik im Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Er befasst sich beruflich mit den verschiedenen Auswirkungen der Mobilität. «Die Zukunft der Mobilität liegt in einem energie- und raumsparenden Verkehrsangebot,

Fortsetzung auf Seite 12



Fortsetzung von Seite 11

das zugleich den wirtschaftlichen und sozialen Erfordernissen des Landes entspricht», lautet der verkehrspolitische Leitgedanke des ARE. Die Verkehrsinfrastruktur sei so auszugestalten, «dass die erforderliche Mobilität wirtschaftlich tragbar und effizient bewältigt wird. Dabei haben im Sinne des Service public alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile Anrecht auf ein funktionierendes Verkehrssystem.» Damit die Mobilität die natürlichen Lebensgrundlagen nicht zerstört und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit koordiniert das ARE in der Verkehrsplati-

tik die Verkehrsämter ASTRA, BAV und BAZL. «Für eine nachhaltige und gesunde Mobilität reicht es leider nicht, lediglich auf die technischen Innovationen zu setzen», sagte Lorenzi in einem Interview mit der «Gesundheitsförderung Schweiz». Er erwähnte die Aktion «bike to work» als «gutes Beispiel aus dem Bereich der Alltagsmobilität, das zeigt, wie man animiert werden kann». Für Lorenzi ist klar: «Das theoretische Potenzial für eine Verlagerung auf das Velo ist jedenfalls gross. Inwieweit es auch tatsächlich realisiert werden kann, [...] entscheidet schliesslich jeder für sich mit seinen ganz persönlichen Präferenzen.» pan.

Der öffentliche und der private Verkehr haben viele positive Auswirkungen – aber auch problematische Seiten. Nicht nur der Modalsplit muss diskutiert werden, sondern die Grenzen der Mobilität ganz allgemein.



FREMDWORT KOSTENWAHRHEIT

Mobilitätskosten: was das Auto und der öffentliche Verkehr kosten und was sie uns wert sein sollten

Bei den Kosten der Mobilität rechnet kaum jemand richtig – weder passionierte Fussgänger/innen noch Autofreaks, weder Velohalbprofis noch das Steueramt. Die meisten Autofahrenden liegen mit ihrer Schätzung völlig falsch: Nicht nur das Benzin kostet, auch die Abschreibungen, die Kapitalverzinsung, die Steuern, die Haftpflicht-, die Kasko- und allenfalls weitere Versicherungen (Verkehrsrechtsschutz, Insassenversicherung usw.), die Parkplatzkosten, die Nebenkosten wie Vignette, ACS/TCS/VCS-Mitgliedschaft, ETI-Schutzbrief usw. und die Fahrzeugpflege. Natürlich

sind diese Kosten höchst individuell, sodass wir hier mit Durchschnittskosten rechnen. Der TCS, der eine unverdächtige Quelle sein dürfte, rechnet mit durchschnittlichen Fixkosten von 6740 Franken jährlich für ein Auto, was höher liegt als der Preis von Generalabonnements für eine vierköpfige Familie (6490 Franken, wenn die Kinder jünger als 16-jährig sind). Fahren die Kinder nicht mit eigenen GA, sondern mit der Junior-Karte, kommt es noch billiger. Beim Auto kämen dann noch die variablen Kosten hinzu: Wertverminderung, Benzin, neue Pneu, Service und

Reparaturen. Der TCS rechnet mit durchschnittlich knapp 30 Rappen pro Kilometer (nur variable Kosten!) oder nochmals über 4300 Franken jährlich bei einer Fahrleistung von 15 000 Kilometern. Somit kommt man auf Autogesamtkosten von über 11 000 Franken jährlich – ein doch sehr stolzer Betrag. Wer im öffentlichen Verkehr nicht mit dem Generalabonnement, sondern mit Einzelbilletten unterwegs ist, muss laut Mobility mit einem Kilometerpreis von 19 Rappen rechnen. Für den Stadtverkehr mit Einzelbilletten ist dieser Preis sicher zu tief angesetzt, für weitere Strecken

eher zu hoch. So kostet etwa eine Fahrt von Bern nach Berlin im Schlafsessel der City Night Line je nach Angebot ab 41 Franken, was für die 964 km lange Strecke einen Kilometerpreis von 4,25 Rappen ergibt ... Für den Stadt-Nahverkehr empfiehlt sich auch aus preislichen Gründen das Rad oder gutes Schuhwerk.

Auch externe Kosten

Was bei dieser ganzen, schon bis hierher recht kompliziert anmutenden Rechnerie noch nicht berücksichtigt wurde, sind die externen Kosten der Mobilität: Umweltkosten, Gesundheitskosten; aber auch der volkswirtschaftliche Nut-

zen der Mobilität wird je nach Interesse der jeweils rechnenden Stelle völlig unterschiedlich angegeben. Was bei der Berechnung ebenfalls nicht berücksichtigt wurde, sind die Zeitkosten: Die Zeit, die für eine bestimmte Fahrt aufgewendet wird, sollte auch berücksichtigt werden. Wer pendelt, wird im Stau stehen und auch dafür einen bestimmten Stundenansatz rechnen müssen, was den Individualverkehr verteuert. Wer dagegen den öffentlichen Verkehr benutzt, kann die Fahrzeit fürs Arbeiten (am Laptop), für die Lektüre oder fürs Entspannen nutzen. pan.

BEWUSST MOBIL SEIN: EINE FRAGE DER HALTUNG – UND DER WERTHALTUNG

Mobilität ist nur selten einfach «gottgegeben» – in den meisten Fällen bestimmen unsere Entschiede im Alltag unser künftiges Mobilitätsverhalten. Wer nicht am selben Ort arbeitet, an dem er wohnt, muss pendeln. Nicht immer können wir den Arbeits- und den Wohnort frei wählen: Wo finden wir eine (bezahlbare, kinderfreundliche) Wohnung? Wo sind wir (und die andern Familienmitglieder) sozial verankert? Wo finden wir einen Arbeitsplatz? Was tun, wenn der Arbeitsplatz verschoben wird, der Wechsel der Wohnung, der Verkauf des eigenen Hauses aber kaum tragbar ist? Der «Drang aufs Land» kommt dazu: Familien finden in der Stadt kaum bezahlbare grosse Wohnungen und ziehen dar-

um ins «Grüne», das je länger je weniger grün ist. Die neusten Zahlen zeigen, dass die Bevölkerung auf dem «Land» schneller wächst als in den Zentren – von entlegenen Bergtälern einmal abgesehen. Viele dieser Neuzuzüger pendeln zur Arbeit in die Zentren und die Subzentren.

Alternativen wählen

Doch trotz solcher «Zwänge» bleibt meistens ein erheblicher Entscheidungsfreiraum. Wer täglich zum Einkaufen fährt, plant zu wenig. Ein anderes Beispiel: Heute gibt es in praktisch jedem Ort Musikkorps, Sportclubs, Schützenvereine: Macht es da wirklich Sinn, fürs wöchentliche Sporttraining eine Autofahrt von vielleicht 30 Kilometern auf sich

zu nehmen, wäre nicht auch der Wechsel des Vereins eine Option, oder das Abonnement in einem andern Fitnessclub? Auch die Wahl des Verkehrsmittels ist häufig ein wenig bewusster Akt: Oft wird das Auto ganz einfach deshalb benutzt, weil es sowieso vor der Tür oder in der Tiefgarage steht und nicht erst organisiert werden muss. Schon wer für seine automobile «Freiheit» statt des eigenen Wagens ein Mobility-Auto wählt, braucht vor der Fahrt mehr Vorlaufzeit, beim Mieten eines Autos ist das Organisieren noch mühsamer und zeitraubender und der einzelne gefahrene Kilometer noch teurer. Deshalb überlegen sich Automobilisten/-innen ohne eigenes Auto meist viel genauer,

ob ein bestimmter Weg wirklich mit dem Auto zurückgelegt werden soll oder muss (beispielsweise, weil die Fahrt irgendwohin geht, wo es wirklich kein öffentliches Verkehrsangebot hat, oder weil der Bus abends nicht fährt). Wer aber schon mit dem eigenen Auto losgefahren ist, fährt selten nur bis zum nächsten (grösseren) Bahnhof, um dann von dort aus mit dem Zug in die Stadt zu fahren. Wer ein GA besitzt, wird lieber den öv wählen, weil ihn dieser «nichts kostet».

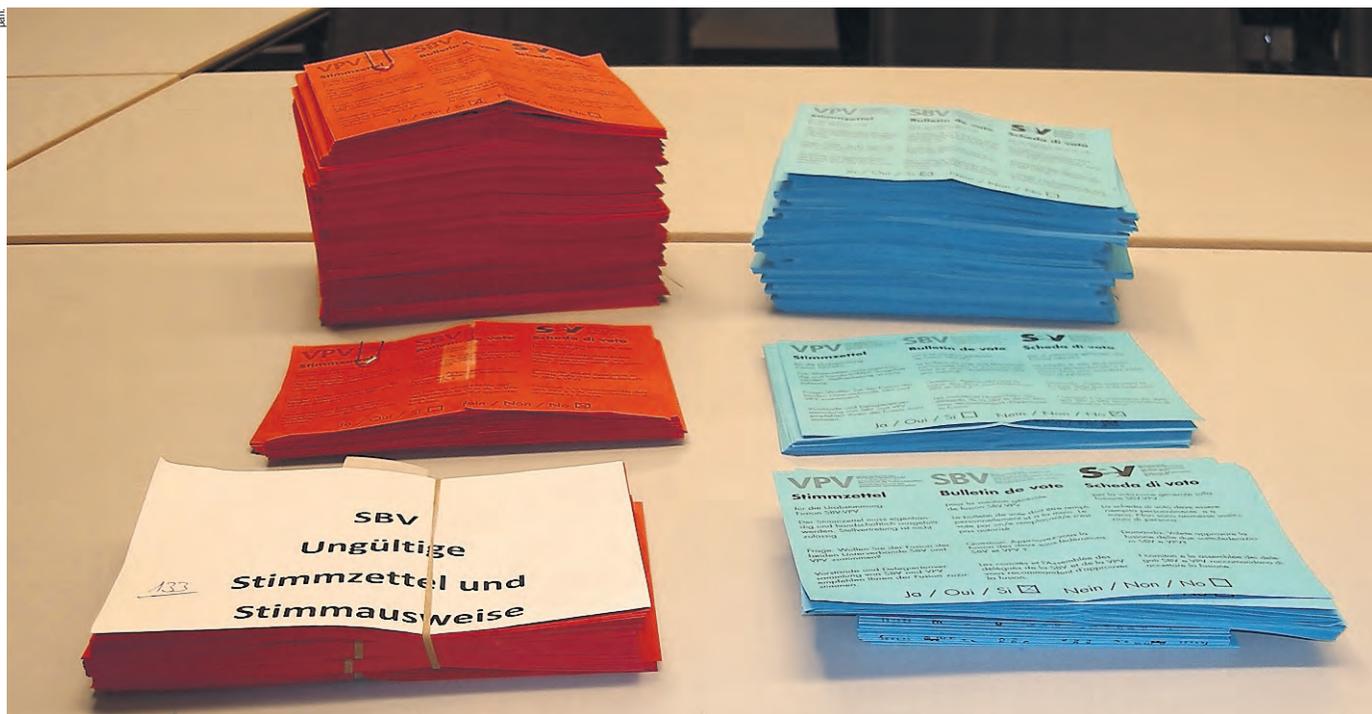
Das Auto: teuer und langsam!

Das Auto hat bei der Wahl des Verkehrsmittels im Vergleich mit den Alternativen öv, Fahrrad und Zu-Fuss-Gehen etliche Vorteile. Fast in jedem Fall wird es jedoch

das teuerste Verkehrsmittel sein, und zwischen Zentren, über weite Strecken sowie im Nahverkehr ist es auch langsamer als der öffentliche Verkehr oder das Fahrrad. So rechnet etwa der TCS-Routenplaner für eine Autofahrt zwischen dem Berner und dem Zürcher Hauptbahnhof mit 1 Stunde 35 Minuten Fahrzeit (auf der schnellsten Route), oder, um ein weniger «extremes» Beispiel zu wählen, vom Berner zum Schaffhauser Bahnhof mit 2 Stunden. Mit dem Zug spart man nach Zürich eine gute halbe Stunde, nach Schaffhausen dauert es je nach Verbindung 1 Std. 52, 2 Std. 03 oder 2 Std. 15; im städtischen Verkehr ist das Fahrrad bis mindestens 3 Kilometer unschlagbar schnell. pan.

Grosse Zustimmung zur Fusion von SBV und VPV

Das «Traumresultat» zeugt vom Vertrauen der Verbandsmitglieder



Die bildliche Verdeutlichung des Abstimmungsresultates: über 90% Ja-Stimmen (Stapel hinten), nur wenige «Nein» (Mitte) und ein Zehntel ungültige (vorne).

Das Fusionsprojekt der beiden Unterverbände SBV und VPV ist einen grossen Schritt vorangekommen: In der Urabstimmung erhielt das Vorhaben grünes Licht.

Die Fusion des Verbandes des Betriebs- und Verkaufspersonals SBV und des Verbandes des Verwaltungspersonals VPV ist von den zuständigen Stellen an der Spitze der beiden Verbände mit Bedacht seit längerer Zeit sorgfältig

vorbereitet worden. Verschiedene Modelle und Varianten wurden erarbeitet. Durch Artikel in der Verbandspresse und durch Informationsveranstaltungen hatten die Mitglieder der beiden Verbände Gelegenheit gehabt, sich detailliert zu informieren. Über verschiedene Zwischenstufen wurde ein Organisationsmodell erarbeitet, das den grössten Nutzen bei vertretbarem Aufwand versprach.

Ein Entscheid der Gewerkschaftsbasis

In gemeinsamen Delegiertenversammlungen konnten sich die Mitglieder der beiden UV in den letzten Jahren gegenseitig «beschnuppern». Im letzten Mai wurden an der DV in einem Abstimmungs-marathon die letzten Beschlüsse gefasst, damit den Mitgliedern das endgültige Fusionsprojekt zur Abstimmung vorgelegt werden konnte. Denn das war von Anfang an klar: Nicht nur die Vorstände und Delegierten, sondern jedes einzelne Mitglied sollte sich zur Fusion äussern können. Und damit die Fusion zustande kommt,

brauchte es nicht nur einfach eine Mehrheit, sondern ein sogenanntes «qualifiziertes Mehr», eine Zweidrittelmehrheit, und zwar getrennt in beiden Unterverbänden.

Am deutlichen Resultat gibt's nicht zu deuteln

Die Abstimmungsunterlagen wurden an 3669 SBV-Mitglieder und an 1914 VPV-Mitglieder versandt. 5583 SEV-Mitglieder hatten also die Gelegenheit, sich mit einem Ja für die Fusion oder mit einem Nein dagegen auszusprechen. Die Stimmbeteiligung betrug beim SBV knapp 33 Prozent, beim VPV knapp 38 Prozent. Das Ergebnis lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: Beim SBV stimmten über 92 Prozent für die Fusion, beim VPV sogar über 94 Prozent. Das nötige Quorum wurde also in beiden Unterverbänden mit Leichtigkeit erreicht. SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini zeigte sich erstaunt über die hohe Zahl von ungültigen Stimmen: Ein Zehntel der Stimmen konnte nicht gewertet werden, meistens, weil der

Stimmausweis fehlte oder nicht unterzeichnet war. Das Ergebnis wäre aber auch mit diesen Stimmen nicht anders ausgefallen, denn auch bei den ungültigen Stimmen sprachen sich über 90 Prozent für eine Fusion aus. «Etlliche Abstimmende haben entweder keine Erfahrung in der brieflichen Abstimmung oder haben die Unterlagen zuwenig studiert», stellt Jacchini fest.

Noch wartet viel Arbeit

Damit ist nun der Weg frei, um die Gründung des neu-

en, vereinigten Unterverbandes an die Hand zu nehmen. Nicht nur die Unterverbände müssen fusionieren, sondern auch die Sektionen müssen sich den neuen Strukturen anpassen. Die bestehenden Sektionen werden ihre bisherige bewährte Zusammenarbeit weiterführen und intensivieren, im nächsten Herbst wird mit der Bestellung der neuen Unterverbandsleitung ein nächster Höhepunkt erreicht werden. Zu diesem Zeitpunkt wird auch der Name des neuen Unterverbandes zu bestimmen sein. *pan.*



Auf blauem Papier stimmten die Mitglieder des VPV ab.



Die Auszählung wurde von den Mitgliedern der GPK im Beisein des Zentralpräsidenten VPV und der Zentralpräsidentin SBV vorgenommen.

■ Männerchor des PV Olten und Umgebung

«Männerchörler» besuchen Kaeserbergbahn KBB



Die Ausflügler vor der RhB-Lok am Eingang zur grössten Modellbahnanlage der Schweiz am Stadtrand von Freiburg.

Eine gut gelaunte Schar «Männerchörler» samt Gattinnen und Freunden bestieg in Trimbach und in Olten den Car zur Männerchorreise. Als Reiseziel stand das Freiburgerland auf dem Programm.

Nach etwa einer Stunde Fahrt erreichte die Gruppe das Restaurant Schiff in Murten, wo ihr Kaffee und Gipfeli serviert wurden. Danach blieb sogar noch Zeit für einen Spaziergang dem See entlang. Weiter ging die Fahrt via Courtepin nach Granges-Paccot zum Eisenbahnmuseum Kaeserberg. In einem modernen Gebäude der Stiftung «Chemins de fer du Kaeserberg» befindet sich

eine Modelleisenbahnanlage im Massstab 1:87 mit total 2045 m Geleisen! Hier werden die Schweizer Bahnen während der 1990er Jahre mit den drei Bahnunternehmen SBB, RhB und «KBB» gezeigt. Ein Erlebnis der besonderen Art, das wirklich alle begeisterte.

Nach der Weiterfahrt über Hauterive und Bulle erreichten die Ausflügler/innen pünktlich zur Mittagszeit das Tagesziel Greyerz. Im Restaurant Les Remparts mitten im historischen Städtchen genossen sie ein vorzügliches Mittagessen. Auch ein Spaziergang rund ums Schloss Greyerz durfte nicht fehlen.

Zum Abschied gab der Männerchor auf dem Dorfplatz, von applaudierenden Touristen umrahmt, ein spontanes Konzert.

Anschliessend fuhr die Gruppe über den Jaunpass, durchs Simmen- und Stockental nach Belp zum Restaurant La Campagna. Dort genoss sie den letzten «Trinkhalt», bevor es nach Olten und Trimbach zurück ging. Es war ein schöner Tag, reich an Eindrücken und von Reiseleiter Hans Schweizer sehr gut organisiert.

Am 14. August startet der Chor im Mühlemattsaal in Trimbach wieder mit dem Probenbetrieb. *Josef Elsener*

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Infos zur S-Bahn Schaffhausen und zur PK SBB

Präsident Ernst Schefer begrüsst alle, und der PV-Chor erfreute mit den Liedern «Bella Bimba» und «Quel mazzolin di fiori».

Hansueli Holzer, Leiter BF Bahnhof Schaffhausen, stellte die Projekte der S-Bahn Schaffhausen vor. Die sieben Massnahmen im Überblick: Ausbau Bahnhof Schaffhausen, Elektrifizierung und Doppelspurusbau DB-Strecke Schaffhausen-Erzingen, neue Bahnhaltstelle Beringerfeld, Wendegleis Jestetten, Ausbau Bahnhof Thayngen, Aufwertung Station Herblingen, Ausbau Neuhausen und neue Bahnstation Neuhausen Zentrum mit Lift. Es war interessant, zu erfahren, was bis 2018 alles gebaut und erneuert wird. Zudem erläuterte der Referent das geplante

Fahrplanangebot von SBB, Thurbo und DB AG.

Nach der Pause hörte die Versammlung die Lieder «Das verlorene Paradies» und «Siloballen Blues».

Bei den Mitteilungen ging es um den Geschäftsbericht der Pensionskasse SBB. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass sich der Bestand an Pensionierten um etwa 400 Personen vermindert und bei den Aktiven in etwa um die gleiche Anzahl erhöht hat. Aber aufgrund des derzeitigen finanziellen Standes der PK lässt ein Teuerungsausgleich an die Pensionierten noch lange auf sich warten.

Gemäss Aussage der SBB wurden im vergangenen Jahr 170 000 FVP-Gutscheine eingelöst. Dies entspricht einem

Betrag von 1,7 Mio. Franken. Die Sektion sucht immer noch dringend ein neues Vorstandsmitglied. Die Sektionsreise wurde von allen als schön und gemütlich gelobt. Was der Vorstand nicht schön findet, ist, dass sich immer wieder Mitreisende «auf Französisch» verabschieden. Es ist doch nicht schwer, sich beim Reiseleiter kurz abzumelden.

Der Vorstand wünscht allen einen angenehmen Sommer und freut sich, alle am 22. Oktober im Hotel Römer in Oberwinterthur begrüssen zu dürfen. Dann sind Erneuerungswahlen für die nächste Amtsperiode 2013 bis 2016. Anschliessend findet das Herbstkonzert des Musikkorps «Alte Garde» statt. *Nelli Zingg*

■ PV Luzern

Gipfelstürmer verfehlen den Himmel

Am 11. Juli brachen 50 Ausflügler und Wanderlustige zur Exkursion nach Malbun auf. Nach der Zugfahrt bis Sargans führte sie ein Extrabus direkt zum Ziel im Fürstentum Liechtenstein.

Dunkle Wolken und ein kühler Wind trieben die meisten sofort an den Mittagstisch im Hotel. Nur eine Handvoll Unentwegter stieg mit Wanderleiter Franz Bühler auf die Höhe von Sareis. Er hatte dazu animiert mit der prächtigen Aussicht auf das Naturschutzgebiet «Nenzinger Himmel», das an der Grenze zum Bundesland Vorarlberg liegt. Kurze sonnige Abschnitte verhiessen, dass sich der Aufstieg hierfür lohnen könnte. Auf dem

Grat hüllte der Nebel die Gruppe jedoch wie Watte ein. Vom «Nenzinger Himmel» war weit und breit nichts zu erkennen! Ein warmer Imbiss im Bergrestaurant entschädigte für das ausgefallene Picknick. Mit dem Sessellift kehrten die Wanderer nach Malbun zurück, wo sie sich mit den Ausflüglern vereinten. Das trübe Wetter hat den Reisespass ins «Ländle» nur leicht vermiest. Zum Ausgleich stand genügend Zeit zur Verfügung für lebhafte Gespräche zur Pflege der Kameradschaft.

Herzlichen Dank an das Wanderleiterteam für die Organisation und Betreuung.

Otto Fuchs

■ SVSE Golf

Schweizer siegen beim Eurogolf



Hansruedi Brügger beim Abschlag.

Am Eurogolf 2012 nehmen traditionsgemäss sieben Länder aus Westeuropa teil. Dieses Jahr fand das Eurogolf Ende Juni in Stromberg (Deutschland) statt. Die Schweiz war mit 16 Teilnehmenden vertreten.

Unerwartet konnte die Schweiz sowohl die Länder- wie auch die Einzelwertung (bestes Zweierteam) für sich entscheiden und siegte mit grossem Vorsprung auf Titelverteidiger Deutschland. Auf dem schwierigen Platz in Stromberg fanden sich die

Schweizer am besten zurecht, weil sie wohl einfach gewohnt sind, in den Bergen zu spielen! Am zweiten Tag konnten mehrere Eidgenossen mit ihren internationalen Spielpartnern in den verschiedenen Kategorien einige Medaillen sammeln. Insgesamt war das ein sehr erfolgreiches Wochenende für den Schweizer Eisenbahner Golf-sport.

Das nächste Eurogolf findet im Juni 2013 in Southampton (England) statt. Let's do it again! *Brigitte Winkelmann*

SEV und Unterverbände

20. August
15.30 Uhr,
Bern, Eingang
Seilpark

■ **SEV Jugend**
www.sev-young.ch

Seilpark Bern

Wir absolvieren den Kletterparcours und werden mit Adrenalin, Schweiß und vielleicht auch ein bisschen Angst jede Menge Spass haben. Anschliessend gemütlicher Abend mit Grillplausch im Seilpark. Eintritt und Getränke übernimmt der SEV, Fleisch zum Grillieren bitte selbst mitbringen. Anmeldungen bitte bis 3. August an beatrice.benamara@sev-online.ch.

Sektionen

7. August
15 Uhr, Basel,
St. Jakob,
Clubhütte
FC Polizei
(oberhalb
Gartenbad)

■ **ZIPV Basel**

Sommernachtsplausch/
Plauschmatch

Getränke können im Klubhaus bezogen werden. Zur Verfügung stehen Grill, gedeckter Aussenplatz, Aufenthaltsraum und WC-Anlagen. Grilladen bitte selbst mitbringen; Salate und Kuchen sind vorhanden. Eingeladen sind alle Mitglieder, Nichtmitglieder, Freunde/-innen, Kinder und Pensionierten.

Sektionen VPT

8. August
Verschiebe-
datum:
15. August

■ **VPT RBS, Pensionierte**

Wanderung Kleine Emme
Wolhusen-Entlebuch-
Hasle LU

Erlebnisreiche Flusswanderung entlang der Kleinen Emme; +240/-140m. Wanderstöcke sind empfehlenswert. Bern ab 8.12 Uhr; Solothurn ab 7.18 Uhr; Worb ab 7.30 Uhr. Rückreise ab Hasle LU 15.28 oder 15.56 Uhr. Anmeldung bis 6. August bei Ruedi Rufer, 031 761 26 44.

18. August
6.45 Uhr, Basel,
Bahnhof SBB,
Schalterhalle

■ **VPT BLT**

Aktivenbummel

Ausflug auf den Ballenberg. Anmeldung und weitere Informationen in den Depots.

21. August
(kein Ver-
schiebedatum)

■ **VPT BLS, Gruppe
Pensionierte**

Sommerwanderung über
den Tessenberg an den
Bielersee

Wanderung von Prêles nach La Neuveville mit steilem Abstieg durch die Combe du Pilouvi; zirka 3 Stunden. Wanderausrüstung; Rucksackverpflegung. Bern ab 8.13 Uhr, Biel ab 8.52 Uhr, Ligerz ab 9.04 (mit Vinifuni), Prêles an 9.10 Uhr. La Neuveville ab 14.52 Uhr über Biel, Bern an 15.47 Uhr oder mit Schiff bis Biel. La Neuveville ab 15.25 Uhr, Bern an 17.17 Uhr. Auskunft über Durchführung am Vorabend ab 18 Uhr bei Peter Senn, 031 721 48 24 oder 076 373 76 90.

3. September
20 Uhr, Thun
(Allmendingen)
Restaurant
Kreuz

■ **VPT STI**
www.sev-sti.ch

Herbstversammlung

Wir diskutieren und beschliessen die Begehren an die Unternehmensleitung.

20. September

■ **VPT BLS, Gruppe
Pensionierte**

Leichte Bergwanderung
Männlichen-Kleine
Scheidegg (Durchführung
bei jeder Witterung)

Bern ab 8.04 Uhr, Interlaken Ost ab 9.05 Uhr, Grindelwald ab 9.47 Uhr, Grindelwald Grund an 9.55 Uhr. Männlichenbahn ab 10.15 Uhr, Bergstation an 10.45 Uhr. Wanderung nach Kleine Scheidegg, zirka 1½ Stunden. Rucksackverpflegung oder Restaurant. Rückfahrt alle 30 Minuten. Fahrausweise selbst besorgen. Auskunft: Bruno Friedli, 079 337 23 75.

**18. Oktober und
22. November**
7.30 Uhr, Thun,
Bahnhof,
Expressbuffet

■ **VPT STI**
www.sev-sti.ch

Sektionsausflug

Der Ausflug findet an zwei Daten statt. Am Morgen besuchen wir jeweils die Bernmobil und nach einem feinen Zmittag geht es ins AKW Mühleberg.

Der Beitritt zum SEV lohnt sich: viele Leistungen für einen bescheidenen Beitrag!

- Der SEV kämpft für bessere Arbeits- und Einstellungsbedingungen.
- Der SEV verhandelt Gesamtarbeitsverträge.
- Der SEV berät dich bei Problemen am Arbeitsplatz.
- Der SEV bietet dir Berufsrechtsschutz.
- Der SEV vertritt deine Anliegen in der Politik.
- Im SEV triffst du Gleichgesinnte.
- Im SEV kannst du dich engagieren.
- Dank dem SEV machst du günstiger Ferien.
- Der SEV fördert dich, indem er dir Kurse für die fachliche und berufliche Weiterbildung anbietet.
- Der SEV informiert dich über kontakt.sev und www.sev-online.ch.
- Der SEV hilft dir in Notlagen mit Darlehen und Krediten.
- Der SEV macht dein Leben günstiger, denn er bietet dir vergünstigte Versicherungen: Privatrechtsschutz, Zusatzversicherungen zur Krankenkasse, 3. Säule.

Zusatzangebot: SEV-Multirechtsschutz im Wert von Fr. 78.- 1 Jahr gratis!

Alle SEV-Neumitglieder, die im Jahr 2012 eintreten, erhalten den Multirechtsschutz während 12 Monaten auf Wunsch gratis!



Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch auch das Abonnement von kontakt.sev.
Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

Name/Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Das Kleingedruckte zur Aktion 12.12.12:

- An der Werbeaktion 12.12.12 können alle SEV-Mitglieder teilnehmen mit Ausnahme der Angestellten des SEV.
- Die Werbeaktion dauert vom 1. Januar 2012 bis und mit 12. Dezember 2012.
- Am 12. Dezember 2012 ermittelt das Zentralsekretariat die Werbezahlen für alle Werberinnen und Werber. Die Berechtigten erhalten einen Brief, mit dem sie aufgefordert werden, ihre Prämienwahl anzugeben, und der sie zur Übergabefeier einlädt. Die Kumulation der Preise ist ausgeschlossen.
- Erfolgreichen Werberinnen und Werbern winken folgende Preise: Für vier geworbene Mitglieder gibt es ein DAB-Radio «Pure one classic» oder ein Paar Kopfhörer «Urbanears Plattan». Wer acht Mitglieder wirbt, erhält eine Lederfreizeittasche im exklusiven Design «SEV by Anyway Solutions». Für zwölf geworbene Mitglieder hat man Anrecht auf einen Kaffeevollautomaten Jura ENA 7 oder wahlweise den brandneuen iPad 3.
- Ein Elektrovelo Flyer wird unter allen SEV-Mitgliedern verlost, die vom 1. Januar 2012 bis zum 12. Dezember 2012 mindestens ein Neumitglied geworben haben.
- Die Werbepremien werden an einer gemeinsamen Feier am 26. Januar 2013 übergeben.



Geworben durch:

Name/Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

IBAN (Kontonummer): _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Für alle weiteren Informationen nehmen wir mit dir Kontakt auf! Danke für dein Interesse!

Talon einsenden an: Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, oder faxen an 031 357 57 58.

Pensionierte

August	<p>■ Pensioniertes Zugpersonal Brugg</p> <p>Ausfall der Wanderungen und Treffs</p>	Die Wanderungen und Treffs im August fallen aus. Die nächste ganztägige Wanderung findet am 20. September von Rheinau zum Rheinfall statt.
7. August 15 Uhr, Basel, St. Jakob, Clubhütte FC Polizei (statt Restaurant Bundesbahn)	<p>■ Pensioniertes Zugpersonal Basel</p> <p>Sommernachtsplausch mit dem ZPV Basel und Plauschmatch</p>	Getränke können vor Ort gekauft werden. Grill vorhanden, Grilladen bitte selbst mitbringen; Salate, Brot und Kuchen werden offeriert.
8. August	<p>■ PV Luzern</p> <p>Wanderung</p>	Wanderung durch den Windrädliweg im Toggenburg. Luzern ab 8.35 Uhr. Wanderzeit zirka 2½ Stunden. Mittagessen im Restaurant Frohe Aussicht. Luzern an 19.20 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 3. August bei Franz Bühler, 041 252 10 82.
16. und 22. August	<p>PV Luzern</p> <p>Jubiläumsausflug nach Murten</p>	Der Jubiläumsausflug, 100 Jahre PV Luzern, vom 22. August ist ausgebucht! Neu zusätzliches Reisedatum: 16. August. Anmeldung durch Einzahlung von 25 Franken bis spätestens 8. August mit zugestellten Einzahlungsschein, Vermerk «Sektionsausflug» und Datum 16. August. Platzzahl beschränkt. Berücksichtigung in der Reihenfolge der Einzahlungen. Für beide Reisetage gilt das zugestellte Programm. Teilnehmende besorgen den Fahrausweis selbst. GA und Tageskarte gültig auf der ganzen Route. Weitere Auskunft bei Präsident Peter Grütter, 041 420 21 17.
22. August	<p>■ PV Jura</p> <p>Jahresausflug Gruyere-Jaun</p>	Porrentruy Ziggurat Park ab 7.15 Uhr. Delémont ab 7.45 Uhr. Kaffee und Gipfeli werden im Car serviert. 10.30 Uhr Besuch des Informationszentrums für Energie (Electrobroc), anschliessend Apéro. Mittagessen im Restaurant zum Wasserfall in Jaun, Kaffeepause im «Campagna» in Belp. Delémont an zirka 19 Uhr; Porrentruy an zirka 19.30 Uhr. Kosten: 60 Franken. Anmeldung bis 17. August an Pierre Ackermann, 032 422 48 35, oder Oscar Schaub, 032 422 67 76.
23. August 8.30 Uhr, Olten (Gleis 11)	<p>■ PV Olten und Umgebung</p> <p>Reise in den Jura</p>	Olten ab 8.48 Uhr (S3) nach Glovelier und weiter mit den Chemins de fer du Jura (CJ) nach Saignelégier. Mittagessen im Hotel de la Gare. Tageskarten zum Halbtax-Abo und GA sind gültig. Kosten: 40 Franken (wird auf der Reise einkassiert). Anmeldung mit der grünen Karte bis 15. August.
28. August Monts de Marsens, Chalet Gros Prarys	<p>■ PV Fribourg</p> <p>Picknick</p>	Mit Bus: Fribourg ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr. Mit Privatauto: Treffpunkt 11.55 Uhr vor der Metzgerei in Marsens. Ab dort Mitfahrmöglichkeit für öV-Anreisende. Marsens ab 16.26 oder 17.19 Uhr, Fribourg an 17.20 oder 18.00 Uhr. «Soupe de chalet» und Kaffee sind offeriert, Picknick bitte selbst mitbringen. Getränke sind im Chalet erhältlich. Anmeldungen (Transportmittel angeben) bis spätestens 25. August bei Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch oder bei Jacques Zulauff, jzulauff@hotmail.com, 026 668 21 37.

Sport und Kultur

5. August 7.30 Uhr, Biel, Bahnhof; 8.45 Uhr, Moléson Village	<p>■ TC Biel</p> <p>Klettersteig Moléson</p>	Mit der Seilbahn bis Plan Francey. Zwei Sportklettersteige mit unterschiedlichen Anforderungen stehen zur Auswahl: Voie du Pilier (K3-K4) oder Voie Hohl (K4-K5). Nach dem Klettersteig Abstieg mit Bahn oder zu Fuss. Infos und Anmeldung (sofort) bei Regula Meier, 079 865 46 59.
9. August	<p>■ Bergklub Flügelrad Bern</p> <p>Leichte Sommerwanderung</p>	Von Bremgarten AG der Reuss entlang nach Stetten; Marschzeit zirka 3 Stunden. Billett: Bern-Bremgarten AG und Rückfahrt ab Stetten AG Künsterstrasse via Baden-Bern. Anmeldung bitte bis 7. August bei Gerhard Niklaus, 031 911 39 47.
11. August 13.30 bis 15.30 Uhr, Gossau, Kleinkaliberschiesstand Espel	<p>■ EWF Herisau</p> <p>www.ewf-herisau.ch</p> <p>Plauschschiesen</p>	Vorkenntnisse im Schiesssport nicht erforderlich. Rangverlesen ab 15.30 Uhr in der Festwirtschaft. Keine Voranmeldung nötig. Weitere Details siehe Website.
11. und 12. August 5.52 Uhr, Biel, Bahnhof	<p>■ TC Biel</p> <p>Wanderung Lötschenpass-Höckhorn-Restipass-Leukerbad</p>	Konditionell anspruchsvolle Tour. 1. Tag: Selden, Lötschenpass, Höckhorn, Lötschenpass; 6¾ Stunden, +1200/-600m. 2. Tag: Lötschenpass, Restipass, Rinderhütte (mit Seilbahn nach Leukerbad); 5¼ Stunden, +850/-1200m, mit Variationsmöglichkeiten. Auskunft und Anmeldung bis 5. August bei Ueli Habegger, 079 632 77 39 oder 032 331 36 30.
15. August 9.38 Uhr, Olten, Bahnhof	<p>■ EWF Herisau</p> <p>www.ewf-herisau.ch</p> <p>Wanderung Wisenberg (BL)</p>	Olten ab 10.02 Uhr nach Sommerau. Aufstieg zum Wisenberg und Abstieg nach Läuelfingen. Wanderzeit 3½ Stunden (+630/-530m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 14. August an Ernst Egli, 071 277 72 36.
18. August 9 Uhr, Biel, Bahnhof	<p>■ TC Biel</p> <p>Mont Vully</p>	Wanderung von Sugiez auf den Mont Vully, Abstieg nach Môtier, Schifffahrt nach Murten. Wanderzeit zirka 3 Stunden, Heimreise über Neuenburg. Biel an 18.08 Uhr. Rucksackverpflegung. Auskunft und Anmeldung bei Berti Burri, 032 341 77 85.
19. und 20. August	<p>■ ESC Winterthur</p> <p>www.escw.ch</p> <p>Biketour Engadin</p>	Zürich ab 7.37 Uhr, Celerina an 10.53 Uhr; weiter mit der Gondelbahn nach Marguns. Anschliessend 25 km auf technisch schwierigen Trails über den Suvrettapass hinunter nach Spinas. Übernachtung und Halbpension im Gasthaus Spinas; Kosten 75 Franken; 2. Tag: Fahrt via Samedan hinauf zur Alp Muntatsch, hinüber mitten ins Skigebiet von Trais Flors, weiter zur Corviglia und hinab nach St. Moritz, zirka 1500 Höhenmeter Aufstieg und etwas mehr Abstieg. Anmeldung bis 1. August an Hansruedi Zahnd, 052 232 46 46, hrz@gmx.ch.
19. und 20. August	<p>■ ESV Rheintal-Walensee</p> <p>www.esv-rhw.ch</p> <p>Weisstannental</p>	1. Tag: Nachmittagswanderung von Weisstannen nach Alp Vorsiez (Übernachtung). 2. Tag: Drei-Pässe-Wanderung mit Möglichkeit zur Besteigung des einen oder anderen Gipfels am Wegrand. Infos und Anmeldung bei Christian Haupt, 078 674 23 73 oder christian.haupt@sunrise.ch.

<p>19. und 20. August 11.55 Uhr, Bristen, Talstation Golzern-Seilbahn</p>	<p>■ EFW Herisau www.ewf-herisau.ch</p> <p>Leichte bis mittlere Bergtour</p>	<p>1. Tag: Aufstieg ab Golzern (1395 m) zur Windgällenhütte (Halbpension). 2. Tag: Besteigung Chli Windgällen (2986m) mit leichter Kletterei (T5, 2. Grad) und Abstieg nach Golzern. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 16. August an Ruedi Flachmüller, 052 222 26 71.</p>	<p>27. bis 29. August</p>	<p>■ EFW Herisau www.ewf-herisau.ch</p> <p>Bergwanderung Les Plans-sur-Bex-Ovronnaz</p>	<p>Maximale Tagesleistungen 4½ bis 6½ Stunden (+1200/-1800 m), leichtere Varianten möglich. Halbpension in gut ausgebauten Hütten. Auskunft und Anmeldung bis 15. August bei Rolf Vogt, rolf_vogt@hotmail.com, 027 346 11 94. Details siehe Website.</p>
<p>25. August</p>	<p>■ ESV Luzern www.esv-luzern.ch</p> <p>Bergwanderung Hahnen</p>	<p>Abfahrt in Luzern um 7.06 Uhr. Route: Brunnibahn, Ober Zieblen, Hahnen, Furggi, Hinter Horbis, Engelberg; zirka 8 Stunden. Rucksackverpflegung. Trittsicherheit und Schwindelfreiheit, sehr gute Kondition erforderlich. Anmeldung bitte bis 20. August bei Tourenleiter Guido Kälin, 079 383 46 52, oder auf der Website.</p>	<p>2. und 3. September 10.40 Uhr, Gelterkinden, Postauto</p>	<p>■ ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus</p> <p>Gemeinschaftstour mit EWF Herisau, TC Biel, ESV Brugg-Windisch</p>	<p>Basel ab 10.01 Uhr. Wanderung Zegligen-Froburg-Trimbach-Rumpel Naturfreundehaus, zirka 4 Stunden. Übernachtung mit Halbpension (Massenlager) 50 Franken (Schlafsack erforderlich). 2. Tag: Rumpelhöchi-Hombergglücke-Belchenflue-Allerheiligenberg-Teufelsschlucht-Hägendorf zirka 4¼ Stunden. Mittagessen an beiden Tagen aus dem Rucksack. Auskunft und Anmeldung bis 15. August bei Max Leuenberger, 061 311 75 19, max.leuenberger@teleport.ch.</p>
<p>27. und 28. August</p>	<p>■ ESC Winterthur www.esw.ch</p> <p>Bergwanderung Trift-Guttannen</p>	<p>1. Tag: Aufstieg ab Fuhren über Schafellaui-Triftbrücke zur Windeggghütte SAC in zirka 4½ Stunden, +850m. 2. Tag: Wanderung zum Furtwängsattel und Abstieg nach Guttannen, zirka 5 Stunden, +750/-1500m. Übernachtung/Halbpension in der Windeggghütte. Zwischenverpflegung aus dem Rucksack. Winterthur ab 6.28 Uhr, Zürich ab 7.04 Uhr. Winterthur an 19.33 Uhr. Anmeldung bitte bis 24. August an Hansruedi Aebersold, 052 242 59 80, 079 794 38 19 oder hr.aebersold@hispeed.ch.</p>	<p>2. und 3. September 10.40 Uhr ab Gelterkinden (PTT) nach Zegligen</p>	<p>■ EFW Herisau www.ewf-herisau.ch</p> <p>Gemeinschaftstour mit ESV Brugg-Windisch, TC Biel, ESC Basel</p>	<p>Wanderzeit pro Tag zirka 4 Stunden, auch Kurzvariante möglich. Halbpension im Naturfreundehaus Rumpel. Rückreise ab Hägendorf. Rucksackverpflegung. EWF-Anmeldungen bis 12. August an Beat Frei, 071 352 61 67, touren@ewf-herisau.ch. Weitere Details siehe Website.</p>
<p>27. und 28. August</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee www.esv-rhw.ch</p> <p>Bergtour Winterhorn und Gross Muttenhorn</p>	<p>1. Tag: Anreise auf den Gotthardpass. Aufstieg am Lago d'Orsino vorbei aufs Winterhorn (2660m). Dem Grat entlang zur Gatscholalücke und Abstieg nach Realp. Wanderzeit 6 bis 7 Stunden; +1100/-1300m (T4). Übernachtung in Realp. 2. Tag: Ab Realp über das Deierenälpli oder das Tal von Mutten zum Ausläufer des Muttenhorn Ostgrat und hinauf aufs Muttenhorn (3099 m, T5-); Abstieg über den Muttengletscher (leichte Steigeisen nötig) oder mit Überschreitung des Tällistockes zum Furkapass (T4). Anmeldung bis 19. August bei Dänu Kaiser, daniel.kaiser@bluemail.ch oder 079 937 86 92..</p>	<p>2. und 3. September 9.15 Uhr, Biel, Bahnhof</p>	<p>■ TC Biel</p> <p>Gemeinschaftstour mit ESC Basel, EWF Herisau und ESV Brugg-Windisch</p>	<p>1. Tag: Wanderung von Zelgli via Froburg, Trimbach nach Rumpelhöchi, Übernachtung im Naturfreundehaus. 2. Tag: Wanderung von Rumpelhöchi via Hombergglücke, Belchenflue, Allerheiligenberg, Teufelsschlucht nach Hägendorf. Auskunft und Anmeldung bis 10. August bei Regula Meier, 079 865 46 59. Versand Detailprogramm erfolgt nach Anmeldung.</p>
			<p>5. und 6. Oktober Zuchwil</p>	<p>■ SVSE Schiessen www.svse.ch</p> <p>Schweizerische Eisenbahner Schiessmeisterschaft 2012</p>	<p>Sektionsdoppel, 30 Franken, und Gruppendoppel, je 20 Franken, im voraus einzahlen aufs Festkonto: Schweizerischer Sportverband öffentlicher Verkehr (SVSE) Zürich, PC 87-53370-8, IBAN: CH28 0900 0000 8705 3370 8. Schiessplan unter www.svse.ch. Anmeldung bei Franz Hurschler, Via Carona 33, 6815 Melide, 091 649 84 62.</p>

TOTENTAFEL

Auf der Maur Walter, pensionierter Spezialhandwerker, Wallisellen; gestorben im 82. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Bader Max, pensionierter Rangierdisponent, Basel; gestorben im 90. Altersjahr. PV Basel.

Becker Laurette, Witwe des Bernard, Biel; gestorben im 91. Altersjahr. PV Biel.

Bichsel Ernst, pensionierter Stellwerkmeister, Thun; gestorben im 96. Altersjahr. PV Bern.

Fäh Hans, pens. Zugführer, Zürich; gestorben im 75. Altersjahr. PV Zürich.

Frischknecht Max, pens. Güterverwalter-Stellvertreter, Winterthur; gestorben im 92. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Genilloud Sylvia, Witwe des André, Sion; gestorben im 86. Altersjahr. PV Wallis.

Gurtner Walter, pensionierter Geleisemonteur, Brüttelen; gestorben im 84. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Haas Otto, pensionierter Lokomotivführer, Huttwil; gestorben im 106. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Höfliger Josefine, Witwe des Karl, Zürich; gestorben im 94. Altersjahr. PV Zürich.

Kägi Elisabeth, Witwe des Walter, Richterswil; gestorben im 78. Altersjahr. PV Zürich.

Keller Fritz, pensionierter Bahnhofvorstand, Pfäffikon ZH; gestorben im 88. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Küffer Rosalie, Witwe des Hans, Täuffelen; gestorben im 95. Altersjahr. PV Biel.

Liechti Annemarie, Witwe des Rudolf, Nidau; gestorben im 86. Altersjahr. PV Biel.

Losser Lukas, pensionierter Fachmeister-Stellvertreter, Niederurnen; gestorben im 85. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Mangisch Frieda, Witwe des Heinrich, Glis; gestorben im 92. Altersjahr. PV Wallis.

Maurer Ernst, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Kaiseraugst; gestorben im 82. Altersjahr. PV Basel.

Maurer Milka, Witwe des Robert, Courtelary; gestorben im 86. Altersjahr. PV Biel.

Minnig Dionys, pensionierter Rangierbahnhofvorstand, Glis; gestorben im 90. Altersjahr. PV Wallis.

Perriard Paul, pensionierter Sektionschef, Münchenstein; gestorben im 87. Altersjahr. PV Basel.

Schirmer Elsa, Witwe des Josef, Zürich; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.

Spittler Hugo, pensionierter Dienstchef, Bern; gestorben im 79. Altersjahr. PV Bern.

Tröhler Ernst, pensionierter Spezialhandwerker, Trimbach; gestorben im 95. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Walder Ernst, pensionierter Stationsvorstand, Steffisburg; gestorben im 79. Altersjahr. PV Bern.

Wegner Waldemar, pensionierter Betriebssekretär, Waldshut-Tiengen; gestorben im 68. Altersjahr. PV Zürich.

Werthmüller-Hirschi Frieda, Witwe des Hans, Luzern; gestorben im 90. Altersjahr. PV Luzern.

Wyss Ernst, pensionierter Stationsvorstand, Egerkingen; gestorben im 88. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Link zum Recht

Gesuche der etwas speziellen Art

Zuweilen erreichen das SEV-Rechtsschutzteam kuriose Anfragen.

Bereits berichtet haben wir vom Kollegen, der wollte, dass der SEV seinem misstrauenden Sohn mitteilt, dass er ihn enterben will. Aber auch weniger krasse Fragen geben öfters einmal Anlass zum Schmunzeln.

Die Sippenmitgliedschaft

Ein langjähriges Mitglied meldet ein arbeitsrechtliches Problem seiner Frau, die nicht in der Branche des öffentlichen Verkehrs arbeitet, und verlangt für sie einen Anwalt. Mit grosser Verwunderung nimmt er zur Kenntnis, dass die SEV-Mitgliedschaft nicht automatisch die ganze Familie einschliesst.

Immerhin können wir ihm so auch noch den Hinweis geben, dass der gemeinsame Sohn, der als Lokführer arbeitet, ebenfalls keinen Rechtsschutz beanspruchen kann, wenn er nicht eine eigene Mitgliedschaft beim SEV hat.

Der Trottel

Ein Kollege meldet sich beim SEV und verlangt, die Gewerkschaft solle einen Brief an seinen Arbeitgeber schicken mit der Forderung, seinen direkten Vorgesetzten zu entlassen. Auf die Frage, warum dieser Mann denn entlassen werden sollte, kommt die kurze, bündige Antwort: «Weil er ein Trottel

ist.» Weitere Begründungen gibt er keine.

Es versteht sich von selbst, dass der SEV diesen Brief nicht geschrieben hat.

Der «Gebosste»

Und wenn wir gerade bei Vorgesetzten sind: Es gibt darunter ja auch einige SEV-Mitglieder.

Nicht beim SEV organisiert war allerdings jener Chef, der dem SEV ein dickes Dossier mit teilweise sehr vertraulichen E-Mails zustellte, das nachweisen sollte, dass hier ein klarer Fall von Bossing vorlag. Bossing nennt man das Mobben eines Vorgesetzten. Wie beim Mobbing gibt es zuweilen

Unklarheiten, was darunter zu zählen ist.

Ein aufgebrachtes, aber im Ton anständig gehaltenes E-Mail an den direkten Chef erachtete der SEV nicht als Bossing. Das Dossier landete im Aktenvernichter und der nichtorganisierte Vorgesetzte ist auch heute noch nicht SEV-Mitglied.

Flötentöne

Und dann war da noch jene Kollegin, die mit ihrem abgeschlossenen Rechtsschutzfall sehr zufrieden war und extra nochmals anrief, um sich für die gute Unterstützung zu bedanken. Dabei betonte sie mehrfach, wie ausdrucksstark der für sie zuständige

Gewerkschaftssekretär in seiner Formulierungsgabe gewesen sei, was diesem natürlich schmeichelte.

Nur so ist zu erklären, dass das kleine, zum Schluss noch vorgebrachte Anliegen, ob er nicht eventuell der Hausverwaltung der Kollegin einen ebenso toll formulierten Brief mit der Bitte um eine neue Waschmaschine schreiben könne, mindestens teilweise Gehör fand: Der formulierungsstarke Gewerkschaftssekretär bot der Kollegin nämlich an, einen Text am Telefon zu diktieren. Ob sie daraufhin eine neue Waschmaschine erhielt, hat er allerdings nie erfahren.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Halbtax-Abo gibts seit 1890

«Leserbrief «Das Halbtax: Wer hats erfunden?» von Hans-Ueli Michel in *kontakt.sev* 14/12 und «Meine Meinung» von Helmut Hubacher in *kontakt.sev* 11/12

Herr Schlegel oder Herr Michel mögen den Anstoss zum Halbtax-Abonnement heutiger Art – anfänglicher «Borromini» = 100 Franken, 1986 – gegeben haben, aber das Abonnement haben beide nicht erfunden.

Denn das «Erfindungsdatum» ist schlichtweg ein Tarif-Geburtsdatum: der 1. Juli 1890, zu finden im Buch «10000 Auskünfte über die Schweizerischen Eisenbahnen», Bern, 1949, verfasst von E. Mathys, alt Bibliothekar SBB, und H. Mathys, alt Tarifbeamter SBB.

Durch die Einführung des Generalabonnements am 1. Juni 1898 wurde dieses Abonnement gemäss Herrn Pfund wieder abgeschafft, aber am 10. Juni 1918 wieder eingeführt – als «provisorischer Tarif für die Beförderung von Personen mit Abonnements zum Bezüge halber Billette».

Im *Kursbuch 1981* sind folgende *Halbpreis-Abonnements* vermerkt:

- *Junior (16–26 Jahre)*: 12 Monate 160 Franken, 1 Monat 27 Franken. Die heutige Altersgrenze Schweiz ist übrigens 25 Jahre;
- *Elite (damals 26–62/65 Jahre)*: 12 Monate 300, 3 Monate 120, 1 Monat 60 und 15 Tage 45 Franken.
- *Senior (ab 62/65 Jahre) und Reisende mit Behinderung*: 12 Monate 90 Franken.

Zu diesen Abonnements mussten damals Bestellscheine ausgefüllt werden. War ein Abonnement aber schon vorhanden, wurde ein Erneuerungszettel, eine Art Kleber, über die alte Gültigkeit geklebt. Das Ende der Gültigkeit wurde darauf gestempelt.

Dazu gab es Tageskartensets zu 4 oder 10 Stück, anfänglich 3, 5 oder 10 Stück, in Couponform. Gekauft wurden diese oft von Senioren.

Zur Erinnerung:

- Das Abonnement für Senioren nannte man damals «Altersabonnement». Machte man als Schalterbeamter einer jüngeren Person den Vorschlag, doch ein «Halbtax-Abi» zu kaufen, ertete man nicht selten die etwas böse Antwort: «He, Sie, ich bin noch nicht so alt!» Vor der Einführung des «Borromini-Halbtax-Abos» war der Preis von 360 Franken eine Hemmschwelle.
- Ging ein Abonnement verloren, musste man die wertvolle Kundschaft fragen, wie lange es etwa gültig gewesen sei, und – zumindest in Bern – stieg dann der Chef Einnahmerei (oder sonst jemand) in seinem Büro auf die Leiter und holte von zuoberst die Bestellscheine herunter, durchforstete sie nach dem gewünschten und gab nach Auffinden die Bewilligung zum Ersatz des betreffenden Abonnements.

Martin Rüeegger, Bern

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454.

Auflage: 31 368 Ex. (Gesamtauflage 46 039 Ex.), WEMF-beglaubigt 6.12.2011.

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

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini, 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, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Tel. 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; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG

Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 16. August 2012.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 9. August 2012, 8 Uhr

Inserateschluss: 6. August 2012, 10 Uhr

Lucerne University of
Applied Sciences and Arts

HOCHSCHULE
LUZERN

Wirtschaft

CAS Öffentlicher Verkehr für Quereinsteiger

Der effiziente Weg, das System ÖV zu verstehen
und die Akteure zu kennen.

Kursbeginn: 7. September 2012

www.hslu.ch/c236

FH Zentralschweiz

Auf dem Gürbetaler Höhenweg von Kehrsatz nach Mühlethurnen

Hoch über dem Tal den Alpen entgegen



Jörg Matter, der Webverantwortliche des SEV, schlägt uns eine fünfstündige Höhenwanderung vor. Diese führt vor der prächtigen Kulisse der Berner Alpen durch eine grossartige Landschaft mit etlichen Sehenswürdigkeiten.

Ausgangspunkt ist die S-Bahn-Station Kehrsatz. Der Weg steigt zum Altersheim Kühlewil auf und biegt scharf nach links Richtung Englisberg ab. Bis hierhin ist es einigermaßen anstrengend, müssen auf dieser kurzen Strecke doch rund 250 Höhenmeter überwunden werden. Danach ist der gut ausgeschilderte Höhenweg leicht zu bewältigen, es geht hoch über dem Gürbetal nur noch moderat auf und ab. Der Weg führt praktisch di-

rekt auf Eiger, Mönch und Jungfrau zu, die bei klarem Wetter eine eindrückliche Kulisse abgeben.

Meist auf Naturwegen wandern wir durch eine weitgehend intakte, von Landwirtschaft geprägte Landschaft, vorbei an prächtigen Bauernhäusern über Äcker, Wiesen und durch lichte Wälder.

Zu den besonderen Sehenswürdigkeiten unterwegs gehört der *Weiler Falebach*, einer der besterhaltenen auf dem Längenberg. Etwa einen Kilometer weiter südlich beim Hof Oberfeld (Punkt 851) vereinigt sich unser Weg mit jenem von Niedermuhlern her. Auf dem Abstieg nach Guetebrünne (mit Restaurant, Mo/Di geschlossen, 031 809 15 21) kann man das «Pfaffenloch» besichtigen, eine Höhle in einer Sandsteinfluh. Hier sollen im Jahre 1072 die beiden Gründer des Cluniazenserklusters von Rüeggis-

Wanderzeit: 5 Stunden

Höhenmeter: 660 m

Die **Abegg-Stiftung** ist vom 29. April bis 11. November 2012 täglich von 14.00 bis 17.30 Uhr geöffnet.

www.abeggstiftung.ch



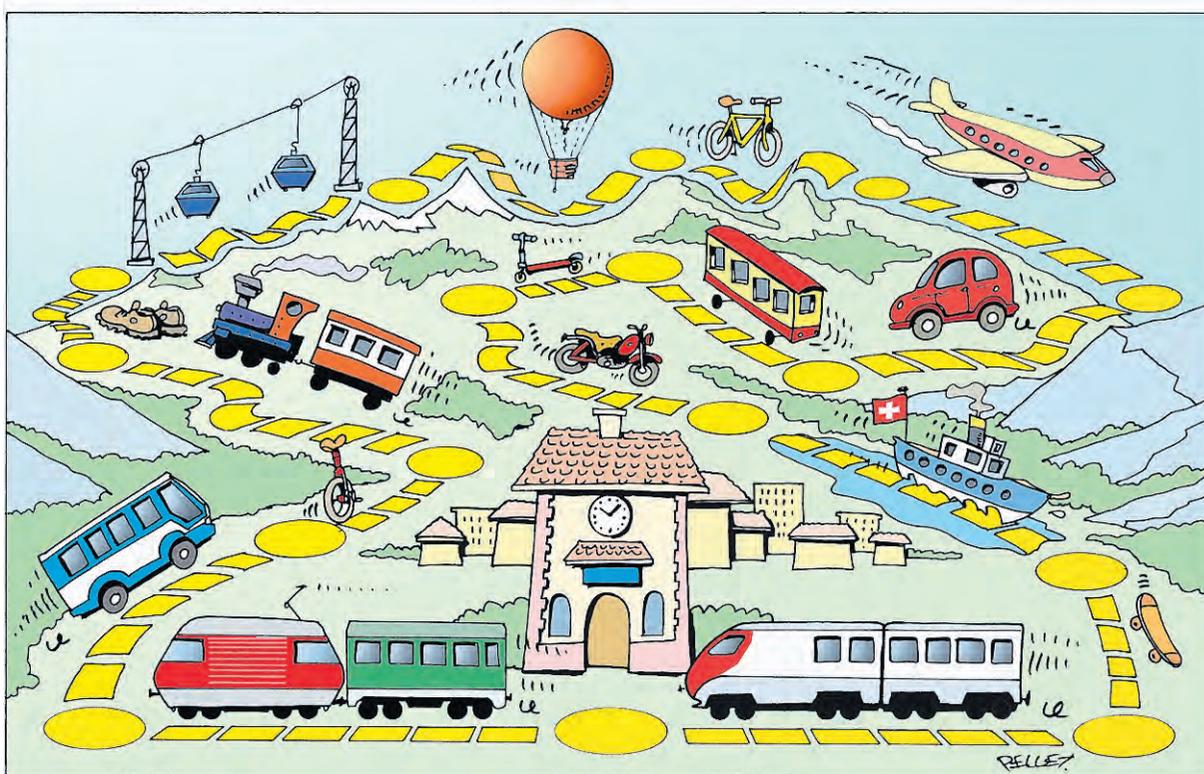
berg gelebt haben, die Mönche Ulrich und Cuno.

Kurz vor Riggisberg öffnet sich der Blick zum in der Ferne liegenden Thunersee – auch dies ein kalenderbildmässiger Anblick. Der Höhenweg führt nun direkt an der *Abegg-Stiftung* vorbei, die man keinesfalls links liegen lassen sollte, denn das Museum, Restaurations- und Forschungszentrum für Textilien geniesst Weltruhm. Im kürzlich renovierten Museum gibt es eine Sammlung von Tapisseries, Kleidern und anderen Geweben zu sehen, im Sommer 2012 zudem eine Sonderausstellung zur textilen Bildkunst des Mittelalters.

Der weitere Weg führt uns bis zum Mühlebach, dem entlang wir nach Mühlethurnen absteigen zur S-Bahn-Station, wo die Wanderung zu Ende ist. Wer sich diesen Abstieg ersparen möchte, kann in Riggisberg das Postauto nehmen.

Jörg Matter

ICH BIN HIER, WO BIST DU?



Ob Monopoly oder «Leiterispieler»: Unser Zeichner Pellet ist mit allen möglichen Verkehrsmitteln mobil (siehe auch Dossier).

VOR 50 JAHREN

Hundert Jahre Bahnstation Jungfrauoch

Rund 100 Jahre nach der am 3. August 1811 durch die Gebrüder Meyer aus Aarau erfolgten Erstbesteigung der 4158 m hohen Jungfrau flammte auf dem Jungfrauoch erstmals ein Höhenfeuer auf: am 1. August 1912, am Abend jenes denkwürdigen Tages, da in der Mittagsstunde auf dem Aussichtsplateau die eidgenössische Fahne gehisst und die nach 16-jähriger Bauzeit vollendete Jungfrauochbahn eingeweiht werden konnte. Das Riesenwerk war geschaffen, mit einem Aufwand von rund 16 Millionen Franken und nach Überwindung gewaltiger, naturbedingter, technischer und finanzieller Schwierigkeiten. Abgetrotzt war nach hartem Hochgebirgskampf dem nun schützenden eisenharten Gneis auf 3454 m die höchstgelegene Zahnradbahnstation Europas.

«Der Eisenbahner» vom 10. August 1962 (gekürzt)

Damit andere sicher Zug fahren können, ist Raphaël Vonlanthen zu Fuss auf der Strecke unterwegs

Stundenlang im Schwellenschritt

Ein sicheres Schienennetz braucht Unterhalt. Und Kontrolle. Beides ist das Gebiet von Streckenwärter Raphaël Vonlanthen.

Man hatte mich gewarnt: «Ohne orange Kleidung und Stahlkappenschuhe kommst du nicht aufs Gleis!» Als ich aber so ausgerüstet im Bahnhof Bern Raphaël Vonlanthen treffe, reicht das nicht: Ich muss zusätzlich einen (ebenfalls orangen) Helm fassen. Weil es Vorschrift ist. Die grösste Gefahr für den Streckenwärter kommt nicht von oben, sondern von hinten. Das weiss Kollege Raphaël so gut wie ich. Trotzdem: Der Helm wird getragen, von ihm wie von mir. Nicht gegen jede Vorschrift macht eine Rebellion wirklich Sinn.

Raphaël Vonlanthen zeigt mir zuerst sein Büro, das er mit einem Kollegen teilt – ein kahler Raum an einem «Unort»: Im Bahnhof Bern gibt es einige Räume, die in den Hügeln unter der Stadtbachstrasse und dem Obergericht gebaut sind. Man muss wissen, wie man hierher kommt. Raphaël dient mir als Führer. Im Büro steht ein Pult, darauf ein Computer. Rapporte schreiben gehört auch zum Aufgabenbereich. Auf die Sonne wartet man hier vergebens.

Die Sonne scheint nur draussen – wenn sie scheint

Viel Sonne hat Raphaël Vonlanthen dafür am Aussenarbeitsplatz – wenn sie denn scheint. Sein Reich ist das Schienennetz rund um Bern. Dorthin nimmt er mich jetzt mit: Mit der S-Bahn fahren wir eine Station weit bis «Bern Ausserholligen SBB». Bis hier wäre die normale Sichtkontrolle der Gleise zu gefährlich, auf dem Gewirr von Schienen, Weichen und Kreuzungen könnte der Streckenwärter einem Zug nicht schnell genug ausweichen. Dieser Abschnitt kann nur kontrolliert werden, wenn er für den Bahnverkehr gesperrt ist. Auf dem Gleis, auf dem wir heute marschieren, fahren aber Züge.



Auf der Strecke durchs Wangental zwischen Bern und Thörishaus. Streckenwärter müssen wetterfest sein, etwas vom Gleisbau verstehen und selbstständig handeln. Ihr Arbeitsplatz ist ein Schienen-, kein Wanderweg.

Ein Sicherheitsanruf

Bevor wir starten, ruft Raphaël per Handy den Fahrdienstleiter an. Da in der Schweiz die Bahnen links fahren, gehen wir auf dem rechten Gleis. So kommen uns die Züge entgegen. Raphaël teilt dem Fahrdienstleiter mit, dass wir nun in Richtung Bümpliz Süd unterwegs sind. Damit ist sichergestellt, dass nicht ein Zug aus irgendeinem Grund aufs rechte Gleis umgeleitet wird und uns von hinten überraschen könnte.

Denn die Züge fahren schnell. Der Blick des Streckenwärters kann nicht aufs Gleis gerichtet bleiben, immer wieder muss er schauen, ob sich ein Zug nähert. Wenn eine S-Bahn, ein IR, IC oder ein Güterzug am Horizont auftaucht, muss das Gleisfeld schnell verlassen werden. Die Gewerbebauten neben dem Gleis, vor allem aber die Autobahn sorgen für viel Lärm – bis wir einen Zug hören, ist er schon bei uns. In Kurven, wo man kein langes Gleisstück überblickt, geht Raphaël Vonlanthen sicherheitshalber lieber neben dem Gleis.

Er weiss, wo die kritischen Stellen sind: Weichenzungen können abgenutzt sein, bei Schweissnähten können sich Risse bilden. Wird der Riss zu gross, muss das Gleisstück neu geschweisst werden. In diesem Fall schreibt Raphaël ein Schadenprotokoll, sodass ein Bautrupp den Schaden beheben kann. Kleinere Schäden kann Raphaël selbst reparieren, schliesslich ist er Gleismonteur. Als wir ein vorstehendes Blechteil entdecken, merkt er sich die Stelle. Am Nachmittag kommt er mit dem grossen Schraubenschlüssel hierher zurück und befördert mit ein paar geschickten Handgriffen jedes Teil an seinen Ort zurück.

Im «Schwellenschritt» gehen

In Bümpliz Süd angekommen, meldet sich Raphaël beim Fahrdienstleiter ab. Wir sind schon ein ordentliches Stück im berühmten «Schwellenschritt» gegangen und machen jetzt Kaffeepause in der nahen Beiz. An allen Nebentischen sitzen Handwerker im «Übergändli».

Vielfältige Kontrollen

Bevor wir wieder aufs Gleis gehen, meldet sich Raphaël wieder an. Unterwegs kontrolliert er die Haltestellen: Sind die Fahrpläne noch zu lesen, sind Monitore oder Glasscheiben eingeschlagen, zerkratzt oder mit Taggs verunziert? Wenn er entsprechende Schäden feststellt, gibt es eine Schadenmeldung, damit die Haltestellen immer in einem ordentlichen Zustand sind. Um den genauen Schaden zu dokumentieren, macht Raphaël schnell ein digitales Foto, das er mit dem Schadenformular mailen kann.

Nach ein paar Stunden kommen wir nach Thörishaus, wo wir auf den Regionalzug Richtung Bern warten. Raphaël Vonlanthen ist nicht etwa ein wortkarger Eigenbrötler, im Gegenteil, ich habe einen sympathischen Kollegen kennengelernt. Auf den rund 50 Kilometern, die er wöchentlich mit dem Abmarschieren der Gleise zubringt, macht er sich seine Gedanken über Gott und, vor allem, über die Welt und ihre Bewohner/innen. pan.

BIO

Raphaël Vonlanthen, der heute seinen 52. Geburtstag feiert (herzlichen Glückwunsch!), wohnt in Schmittlen FR. Nach der obligatorischen Schulzeit arbeitete er zuerst auf dem Bau, dann bei Heizungsfirmen. 1991 kam er als Rangierarbeiter zur Bahn, dann wechselte er zum Gleisbau. Neben der Arbeit als Streckenwärter leistet er auch Einsätze als Sicherheitswärter. In der Freizeit bastelt er gern an einem PC, im Winter läuft er Ski. Dass er neben seinem Beruf nicht oft wandert, versteht man sicher gut. Er ist geschieden und hat eine erwachsene Tochter. Bei der Bahn gebe es relativ viele Geschiedene, sagt er, das sei wohl eine Folge der Schichtarbeit, die das Familienleben belastet. Schon lange ist er im SEV, den Privatrechtsschutz und die Angebote für die 3. Säule der SEV-Versicherungen findet er eine patente Sache.