

Exklusives Mitgliederangebot: privaLex®

Profitieren Sie jetzt von 50% Rabatt bei privaLex®, der Global-Rechtsschutzversicherung für Privatpersonen und Familien!



Spezial-Rabatt 50%!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Ein Rechtsschutz-Volltreffer.

Egal, ob Sie als Konsument, Verkehrsteilnehmer, Urlauber, Arbeitnehmer, Patient, Sportler oder sonst wie zu Ihrem Recht kommen wollen:

privaLex® setzt Ihre Interessen weltweit durch.



privaLex® wirkt umfassend.

Damit Sie nicht nur Recht haben, sondern auch Recht bekommen: CAP hilft Ihnen schnell und effizient! Und erst noch ohne dass Sie tausende von Franken für Anwälte, Gerichtskosten und Expertisen aufs Spiel setzen müssen.

Günstiger kommen Sie nirgends zu Ihrem Recht!

privaLex® trägt die anfallenden

- Anwaltshonorare
- Expertisenkosten
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Prozessentschädigungen
- Strafkautionen
- Mediationskosten.

Meine Anmeldung.

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) auf www.cap.ch gelesen, bin Mitglied von VSLF (Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter) und schliesse den Global-Rechtsschutz ab für:

Mieter Familie CHF 173.30 statt CHF 346.50 Eigentümer Familie CHF 227.90 statt CHF 455.70
Mieter Einzel CHF 144.90 statt CHF 289.80 Eigentümer Einzel CHF 199.50 statt CHF 399.00

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher, stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird.

Zahlbar: Jährlich im Voraus

Gültig ab: _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)

Name/Vorname: _____

Adresse/PLZ/Ort: _____

Telefon/Mobile: _____ **Geburtsdatum:** _____

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

Ort, Datum: _____ **Unterschrift:** _____

Einsenden direkt an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Baslerstrasse 52, 8048 Zürich, Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex®, Global-Rechtsschutz für Mieter/Eigentümer, Ausgabe 06.2009. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit des Verbandes VSLF wird ausschliesslich über die Grunddeckung von VSLF gewährt.

Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten oder im Dossier abgelegten Daten.

Editorial

Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio

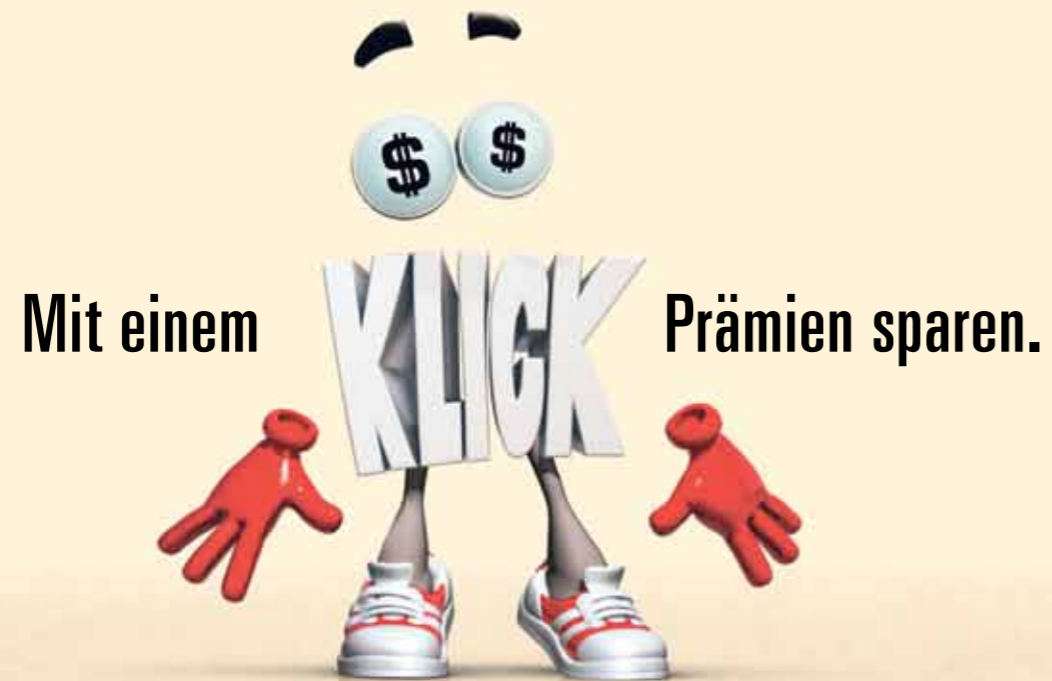


Ein Editorial soll meiner Meinung nach auch einen Rückblick auf den Zeitabschnitt umfassen, der seit dem Erscheinen der vorherigen Ausgabe vergangen ist. Dieser Rückblick umfasst diesmal das wohl schlimmstmögliche Ereignis. Wir mussten von einem jungen Berufs- und Verbandskollegen Abschied nehmen, der während des Dienstes sein Leben verloren hat. Schlagartig wurde mir bewusst, dass es für einen Lokführer keine Selbstverständlichkeit ist, das Dienstende gesund und heil zu erreichen, und dass jeder von uns an Jonathan hätte zu Grabe getragen werden können. Wir wollen Jonathan nicht vergessen, wenn wir uns im Namen des VSLF unermüdlich für Verbesserungen bei der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb einsetzen und dabei mehr als oft unbequem sind und als ewiger Stachel im Fleisch der Eisenbahnternehmungen in Erscheinung treten. Wir wollen aber auch den Arbeitskollegen nicht vergessen, dem der verhängnisvolle Fehler in Granges-Marnand unterlaufen ist, bei Halt zeigendem Ausfahrtsignal abzufahren, und der nun einer möglichen

Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung entgegenseht. Uns ist zu sehr bewusst, dass niemand vom Lokpersonal gegen das gleiche Schicksal gefeit ist. Der Spruch, dass der Lokführer mit einem Bein im Grab und mit dem anderen im Gefängnis steht, hat sich in Granges-Marnand auf schreckliche Weise bewahrheitet. Bereits verurteilt wurde der Lokführerkollege von der BLS, dem das Gericht vorwirft, in Wimmis mit offenen Türen abgefahren zu sein, sodass eine Reisende schwer verletzt wurde. Nicht angeklagt wurde dagegen die BLS, die mit der Planung eines Zuges, der länger als der Perron gewesen ist, mit dem Verzicht auf die Anordnung einer Zugbegleitung oder Wagenabschliessung und der Ausserbetriebnahme der werkseitig eingebauten Abfahrtsperre die Voraussetzungen für den Unfall schuf. Deren Geschäftsleitungsmitglieder hielten sich während des Verfahrens vornehm zurück – oder darf man «vornehm» in diesem Fall durch ein anderes Wort ersetzen? Die Aufsichtsbehörde BAV ist ohnehin grundsätzlich unantastbar.

Auch in dieser Ausgabe beschäftigen wir uns mit praxisfremden Projekten, Vorschriften, Weisungen und anderen Widrigkeiten des Lokführeralltags. Auch die an Fanatismus grenzenden Produktivitätssteigerungsmanien, mit denen das Lokpersonal konfrontiert ist, hinterlassen ihre Spuren in diesem Heft. Es ist immer wieder erstaunlich, dass in dieser Hinsicht beim Zugpersonal – wie sich bei einem Blick in das «Briefing-Tool» immer wieder feststellen lässt – offenbar ganz andere Massstäbe gelten. Liegt das an der Tatsache, dass es sich beim Leiter des für das Zugpersonal zuständigen Geschäftsbereichs Verkehrsmanagement um einen Eisenbahner und Patron alter Schule und einen der letzten Kenner seiner Materie handelt? Wer setzt sich bei den Bahnen eigentlich noch für die berechtigten Belange des Lokpersonals ein? Gibt es auch Positives zu berichten? Ja klar, LEA 3 ist eine wirklich tolle Sache – vielen Dank. Ich wünsche euch allezeit eine gute Fahrt.





Mit einem **KLICK** Prämien sparen.

Gut, sind Sie Mitglied des VSLF. Denn Sie erhalten über 25 % Rabatt bei den Zusatzversicherungen der KPT und profitieren von den vielen weiteren Vorteilen der führenden Online-Krankenkasse mit persönlicher Beratung. Jetzt Offerte anfordern über www.vslf.kpt.ch oder Tel. 058 310 98 70.



Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF



Im letzten halben Jahr hat sich in der Eisenbahnwelt wiederum viel ereignet. Mit dem Tod unseres jungen Berufskollegen Jonathan und den weiteren, zum Teil glimpflich verlaufenen Unfällen haben die Ereignisse aber eine neue Dimension erreicht.

Was nun? Professionelle Untersuchungen und externe Abklärungen wurden in Auftrag gegeben. Die Resultate werden dieser Tage präsentiert. Von kurzfristigen Kurzschlussaktionen sind wir dennoch nur teilweise verschont worden. Der Lokführer, der diese Ereignisse an vorderster Front miterlebt, ist nicht besonders erstaunt: Mehr Signale, höhere Geschwindigkeiten, grösserer Zeitdruck, mehr Monotonie, extremere Arbeitszeiten, kürzere Pausen und Erholungszeiten – und die Belastung für den Lokomotivführer wird weiter steigen. Auch wenn wir mit der neuen BAR SBB P die Lenkzeit von 5 Stunden endlich auf 4,5 Stunden senken konnten, so wird dieser Effekt durch die Produktivitätssteigerung im Zusammenhang mit der neuen Durchmesserlinie in Zürich sofort wieder neutralisiert. Dass die vereinbarten 4,5 Stunden Lenkzeit in der Planung als Empfehlung

interpretiert werden und die der SBB zugestandene Ausnahmemöglichkeit von 5 Stunden als Regelfall ausgelegt wird, ist aufgrund der Produktivitätsvorgaben nicht erstaunlich.

Wie weiter? Mit sozialpartnerschaftlichen Regelungen und konstruktiven Vorschlägen zur Verhinderung von nicht durchgedachten Projekten kann offenbar nicht einmal mehr das Schlimmste verhindert werden. Der juristische Weg mittels Aufsichtsbeschwerden und Schiedsgerichtsverfahren ist langwierig und oftmals reine Lotterie. Aus der Not heraus geborene Konsequenzen sind immer legitim, im Interesse der Sicherheit der Eisenbahn ehrenhaft und mit Rücksicht auf die eigene Gesundheit unbestritten. Wir sind Angestellte, die eigenverantwortlich eine sehr wichtige Funktion bei den Eisenbahnunternehmungen ausüben: Wir bewegen Züge. Die negativen Folgen einer Fehlscheidung sind gravierend – nicht nur für uns, sondern auch für die Eisenbahnunternehmung. Um keine Negativschlagzeilen zu generieren, müssen wir ausgeruht, fit, überlegt und konzentriert arbeiten. Nicht

umsonst wird bei jeder Einvernahme als Erstes die Frage gestellt: «Wie fühlten Sie sich bei Arbeitsantritt?»

Der Fahrplan und die Zeitvorgaben dürfen die sichere Zugführung nicht negativ beeinflussen: So pünktlich wie möglich, aber immer sicher. Das Schweizerische Obligationenrecht sagt im Artikel 321a 1dazu: «Der Arbeitnehmer hat die ihm übertragene Arbeit sorgfältig auszuführen und die berechtigten Interessen des Arbeitgebers in guten Treuen zu wahren.»

Keine professionelle Unternehmung wird Angestellte, die sicherheitsrelevante Aufgaben auszuführen haben, unter zeitlichen Druck setzen. Und erst recht nicht, wenn sie die Arbeit alleine und unter Beobachtung durch Kunden und diverse Kontrollsysteme ausführen. Die Konzernziele der SBB sehen dies ebenfalls so vor; sie müssten nur eingehalten und gelebt werden. Erfolgt individueller Druck, werden wir reagieren und stehen für euch ein – nachhaltig.

Immer sichere und ruhige Fahrt wünscht euch

Hubert Giger

Neue Bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen (BAR)

Im August 2013 konnten die neu verhandelten BAR für das Lokpersonal von SBB P unterzeichnet werden, sodass sie mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2013 erstmals zur Anwendung gelangen. Was ändert sich? *Daniel Ruf und Benjamin Jelk, Vorstand VSLF*



Am 8. August 2012 forderte der VSLF bei der Abteilung Zugführung Verhandlungen über die BAR des Lokpersonals von SBB Personenverkehr ein, wobei sich die anderen Verbände diesem Begehren nachträglich auch angeschlossen haben. Der Zeitpunkt schien ideal, wurde doch nur kurz zuvor die BAR für das Zugpersonal neu ausgehandelt, die durch das Lokpersonal gerne als Vergleich beigezogen wird. Wohl gerade wegen dieses Vergleichs und der daraus entstandenen Forderungen seitens des Lokpersonals hatte die Geschäftsleitung Personenverkehr eher verhalten reagiert und ihrem Verhandlungsleiter erst im Frühjahr 2013 das notwendige Mandat erteilt.

Nach acht Verhandlungsrunden konnten im August 2013 die neuen BAR schliesslich unterzeichnet werden, sodass diese ab dem 15. Dezember 2013 erstmals zur Anwendung gelangen und für das Lokpersonal von SBB Personenverkehr nicht unwesentliche Änderungen mit sich bringen werden:

1. Geltungsbereich

Die BAR gilt neu für das gesamte Lokpersonal von P-OP-ZF. Für die Kollegen der Kategorie B100 bedeutet dies eine längere Anpassung.

2. Vorbereitungszeit

Als Ersatz für die wegfallende NA (Nebenarbeitszeit) wird zu Beginn jeder Tour eine Vorbereitungszeit von acht Minuten eingeteilt und im Dienst gezeichnet. Sie dient dem Lokpersonal zur Vorbereitung des Dienstes und umfasst:

- Bereitschaftsmeldung
- Konsultation der verschiedenen Informationstools
- Beschaffung von Zirkularen
- Erstellen von ESI-/ERZU-Meldungen
- Kundenservice (Abgabe Fundgegenstände, Auskunft)

Diese Vorbereitungszeit verkürzt die durchgehende Arbeitszeit und ist – im Gegensatz zur heutigen NA – zulagenberechtig.

3. Durchgehende Arbeitszeit

Die durchgehende Arbeitszeit beträgt neu 4,5 Stunden.

4. Pausen

Pausen sind neu bereits ab 30 Minuten unbezahlt, jedoch ist die Gesamtsumme der unbezahlten Pausen pro Arbeitsschicht auf 60 Minuten beschränkt. Bei mehreren Pausen gelten immer die ersten 60 Minuten als unbezahlt. Für das Lokpersonal bedeutet dies das Ende der ungeliebten langen Pausen und somit eine Verkürzung der Arbeitsschichten. Damit unterscheiden sich die Länge der Arbeitsschicht und die bezahlte Arbeitszeit um höchstens eine Stunde.

Neu finden die Pausen (und Arbeitsunterbrechungen, sofern sie der Verpflegung dienen) in einem Pausenraum statt, der durch die Personalkommission (PeKo) definiert wird und minimalen Anforderungen genügen muss.

Vor und nach jeder Pause wird zudem neu eine Wegzeit eingeteilt. Dies garantiert, dass die effektiven Pausenzeiten auch als

solche genutzt werden können, und verkürzt zudem die durchgehende Arbeitszeit.

5. Arbeitsübergabe

Für die Arbeitsübergabe erhält der übergebende Lokführer vier Minuten nach dem Referenzzeitpunkt. Als Referenzzeitpunkt gilt grundsätzlich die Ankunftszeit des Zugs. Wird der Referenzzeitpunkt, z. B. aus planerischen Gründen, auf die Abfahrtszeit verschoben, erhält der übernehmende Lokführer die vier Minuten.

6. Nachtzeitzuschlag

Dank einer Umverteilung der Nachtzeitzuschläge erfahren die immer strenger werdenden Frühdienste eine spürbare Aufwertung: Zusätzlich zum gesetzlich vorgeschriebenen Nachtzeitzuschlag wird neu für die Arbeit von 00:00 Uhr bis 06:00 Uhr ein Zeitzuschlag von 10% gewährt.

7. Sonn- und Feiertagsarbeit

Mit der neuen BAR ist ein Abstand von 28 Tagen zwischen zwei arbeitsfreien Sonntagen möglich. Dies ist insofern verknüpfbar, als die von RP zugeteilten RT4-Tage oftmals ohnehin nicht dem Wunsch des betroffenen Personals entsprochen haben.

Mindestens alle vier Wochen wird dem Lokpersonal ein arbeitsfreies Wochenende (Samstag und Sonntag) eingeteilt. Auf Wunsch des Personals, z. B. zur Vermeidung von Einzelfreitag in der Rotation, kann mit einer 2/3-Mehrheit der betroffenen Gruppe von dieser Bestimmung abgewichen werden.

Problematische Umsetzung der neuen BAR bei SBB P

VSLF Newsletter Nr. 425,
2. November 2013 DR/BJ

Die Ergebnisse aus den Verhandlungen der neuen Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) für das Lokpersonal bei SBB Personenverkehr dürfen bei beiden Parteien – Arbeitnehmer wie Arbeitgeber – als gleichwertig betrachtet werden, da auf beiden Seiten gleichermassen Zugeständnisse gemacht wurden. Mit der aktuellen Umsetzung der neuen BAR in den Dienstplänen offenbaren sich aber problematische Konstellationen:

- Aufgrund der vereinbarten Einteilung von einem arbeitsfreien Wochenende (Samstag und Sonntag) alle vier Wochen wurden diverse Einzelrasttage eingeteilt. SBB-P plant, 118 arbeitsfreie Tage zu gewähren.
- Die Arbeitstage wurden zu Blöcken von bis zu sieben Tagen geplant, teilweise in Kombination mit einzelnen arbeitsfreien Tagen (z.B. 6/1/6 oder 6/1/7).
- Die Lenkzeit von grundsätzlich max. 4,5 Stunden wurde in diversen geplanten Diensten überschritten.

Mit Hinweis auf GAV Art. 51 (durchgehende Fünf-Tage-Woche) hat die PeKo LP kein Einverständnis zur Einteilung von einzelnen arbeitsfreien Tagen gegeben. Bisher ist die Leitung ZF jedoch nicht bereit, auf Einzelrasttage zu verzichten oder zumindest auf ein Minimum zu senken. Mittlerweile wird aber auf 7 aneinander folgende Arbeitstage verzichtet.

Die Arbeitsplankommission (APK) der Depots und Gruppen hat die Entwürfe der Dienstpläne zu prüfen und ermöglichen durch ihre Zusagen Ausnahmen bei den Lenkzeiten. Je nach Belastung kann ein geringfügiges Überschreiten der 4,5 Stunden sogar sinnvoll sein.

Der Verweis der SBB, dass ohne diese Massnahmen die Umsetzung der neuen BAR unmöglich sei, ist unangebracht, denn es ist davon auszugehen, dass die SBB die praktische Planbarkeit bei den Verhandlungen berücksichtigt hat.

Der VSLF bleibt mit P-OP-ZF im Gespräch. Gleichzeitig hofft er aber auch, dass die örtlichen Arbeitsplankommissionen sämtliche BAR-widrigen Rotations- und Tourenentwürfe zurückweisen.

Wurde im Vorjahr an allen Weihnachtstagen (24., 25. und 26.12.) gearbeitet, wird auf Wunsch des Mitarbeitenden an einem dieser Tage des Folgejahrs ein arbeitsfreier Tag eingeteilt.

Verhandlung und Umsetzung

Wie bereits in der Vergangenheit hat der VSLF auch hier nach der Devise «Hart, aber fair» verhandelt. Hart einerseits, weil es die begründeten Anliegen und Forderungen des Lokpersonals zu erreichen galt. Und fair auf der anderen Seite, da der VSLF nichts gefordert hat, was in der Praxis nicht auch irgendwie umsetzbar ist. Auf den sprichwörtlichen Griff nach den Sternen wurde bewusst verzichtet, denn oftmals lösen auf den ersten Blick plausible Forderungen negative Konsequenzen aus, sei es auch nur für einen Teil des Lokpersonals. So wäre beispielsweise die Regulierung des Dienstendes vor sowie des Dienstantritts nach arbeitsfreien Tagen, analog der Regelung Zugpersonal, erstens in kleinen Depots schlichtweg nicht umsetzbar, da diese nur über wenige Mitteltouren verfügen, und zweitens würden die vom Lokpersonal eingegebenen Dienstende- bzw. Dienstantrittsge-suche so künftig abgelehnt, da die Übergangstouren zweckgebunden eingeteilt werden müssen.

Die Verhandlung von Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen ist das eine, deren Umsetzung durch die Ressourcenplanung in Zusammenarbeit mit den Arbeitsplankommissionen (APK) das andere. Gerade bei der Umsetzung der neu ausgehandelten Pausenzeiten wird vermutet, dass sich einige APK – mit dem Argument der systembedingten Einschränkungen des Programms PIPER – zu grosszügigen Zugeständnissen haben hinreissen lassen. Zu ihrer Verteidigung muss hier aber auch erwähnt werden, dass diese Stellen unter enormem, durch die Verhandlungsgemeinschaft zu verantwortenden Zeitdruck zu handeln hatten. Während die zuständigen Stellen der SBB und der Vorstand des VSLF bereits zwei Wochen nach der letzten Verhandlungsrunde grünes Licht für die neuen BAR gegeben hatten, brauchte ein Partnerverband beinahe zwei Monate länger. Bis zur eigentlichen Vertragsunterzeichnung verstrich somit wertvolle Zeit, die beispielsweise für eine seriöse Aufarbeitung der Wegzeitproblematik dringend nötig gewesen wäre.

Die Auswirkungen der neuen BAR-Regelungen sind wegen ihrer Komplexität für die neue Tourengestaltung noch nicht abschätzbar. Der VSLF geht aber davon aus, dass sich diese Neuerungen, gesamthaft und schweizweit betrachtet, positiv auf das Lokpersonal auswirken werden. ➔

Umsetzung der neuen BAR SBB-P durch die APKs

VSLF Newsletter Nr. 426,
8. November 2013 DR/BJ

Ab Dezember 2013 gelten für das Lokpersonal von SBB Personenverkehr die neuen Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR). Aufgrund der immer stärkeren Belastung während den Diensten konnten die Sozialpartner mit der Reduktion der durchgehenden Arbeitszeit von 5 Stunden auf 4,5 Stunden eine seit Jahren fällige Verbesserung für das Lokpersonal erreichen. Ausserdem hat sich die PeKo LP, ebenfalls unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes, für zeitgerechte Rotationsmodelle eingesetzt, so dass sich der Leiter P-OP-ZF, Mani Haller, schliesslich gegen siebentägige Arbeitswochen ausgesprochen hat.

Mit Erstaunen und Enttäuschung nimmt der VSLF davon Kenntnis, dass die Arbeitsplankommissionen (APK) einiger Depotstandorte von diesen Errungenschaften zu Gunsten des Personals abweichen und beispielsweise Dienste mit einer ununterbrochenen Arbeitszeit von über 4,5 Stunden oder Rotationsmodelle mit siebentägigen Arbeitswochen fördern. Die Tatsache, dass ein möglicher Ausbau des Einsatzrayons auf Kosten des Gesundheitsschutzes der einzelnen Mitarbeitenden angestrebt wird, wirft Fragen auf.

Der VSLF verweist für alle Beanstandungen, welche Abweichungen zu den ausgehandelten BAR in den Touren betreffen, an die örtlichen APKs. Gleichzeitig wird der Vorstand seine Strategie zu arbeitszeitrechtlichen Fragen überprüfen.



Reaktionen auf die Presseartikel VSLF im Juli/August 2013

Das Interview zur Kultur der Meldeprozesse von Beinahe-Unfällen und unsicheren Handlungen bei der SBB in der Luzerner Zeitung entwickelte eine Eigendynamik um meinen Namen und meine Funktion, die ich unterschätzt habe. Die vielen Folgeartikel mit Teilaussagen strapazierten das Image der SBB zum Thema Sicherheit. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

(Alle abgedruckten Texte werden mit dem Einverständnis der Verfasser veröffentlicht)

Ciao Hubi,
Top Wortmeldung deinerseits in der NZZ!
Gruäss
Hanspeter von Zb

(...) Aber bis bald und Chapeau für deine klaren und differenzierten Äusserungen gegenüber der Presse.
Esther

Sali Hubi
Lass dich nicht unterkriegen... Diese Führungspolitik wird nicht von Dauer sein. Alles Gute und herzliche Grüsse
Jürg Meili, Vizepräsident Sektion Bern

Sali Hübi
Ganz tolle Öffentlichkeitsarbeit von dir als VSLF-Präsi. Anhand der Kommentare z. B. Tagi-Online hast du bei den meisten Lesern ins Schwarze getroffen, weiter so!
Gruss Florian Fassbind

Guten Tag Hubert
Seit dem tragischen Tod unseres Arbeitskollegen sind erst einige Tage vergangen. Jedoch vergeht kein Tag ohne die mediale Dauerpräsenz des VSLF-Präsidenten. Sicherheitssysteme, Halteorte, Ausbildungsdauer .. kein Thema wird ausgelassen. Eigentlich könnte es mir egal sein, da ich nicht mehr VSLF-Mitglied bin. Da du aber bei deinen Auftritten als «Lokführer-Präsident» bezeichnet wirst, nimmst du ja offensichtlich für dich in Anspruch, für alle Lokführer zu sprechen. Dass du dann im Namen aller Lokführer den Tod des Lokführerkollegen auf diese Art und Weise für ein mediales Dauerbombardement gegen deinen Arbeitgeber ausschlastest, zeugt von einem extrem schlechten Stil und wird von mir ganz klar verurteilt.
Genau dieser Stil war es schliesslich, der mich und auch andere Lokführer aus Aarau damals bewogen hat, den VSLF zu verlassen. Ich möchte deshalb noch mal in aller Deutlichkeit klarstellen, dass du nicht für mich sprichst, genauso wie du nicht für alle Lokführer sprichst!
Auf jeden Fall wäre es angebracht, aus Trauer über den Verlust unseres Kollegen die Angriffe über die Medien ein wenig abzuschwächen. So viel von mir.
Mfg Nicola Fuhrer
Lokführer Depot Aarau

Salut Hubert
«Chapeau» für den Mut. Merci
Meilleures salutations
David Fattebert
Leiter Lokpersonaleinsatzplanung

Saletti Hubert
Supi, deine Beiträge in der «Sonntagszeitung». Nur leider kann ich nicht nachvollziehen, weshalb unser CEO Andreas Meyer von einem ausgeglichenen Personalbestand bei den Lokführern erzählt. Wir suchen ja täglich im Schnitt 10 Mitarbeiter, an einzelnen Tagen ja sogar über 20 Lokführer. (Siehe Personalsituation nach der Monatseinteilung Aug. 13) Ich oder wir verstehen nicht, wieso dies mit der Personalsituation so heruntergespielt wird. Bei unserer Geschäftsstelle heisst dies immer, dies sei «hausgemacht», was wir nicht glauben können.
Ich freue mich immer über deine guten Berichte und wünsch dir weiterhin viel Erfolg und Durchhaltewillen.
Äs grüsst
Dä Charly
Fachspezialist Steuerung Lokpersonal
Zürich AP Zue/Ost
Personalunterbestände vom 1.8.-31.8.2013:
-7/-15/0/-10/-6/-10/-17/-15/-20/-10/-15/-12/-13/-6/0/-22/-10/-20/-8/-12/-13/-10/-15/0/-10/-10/-6/-15/-16/-25/-10

Guten Tag Herr Giger
Ich habe langsam extrem Mühe mit Ihren Aussagen in den Medien. Man könnte meinen, die SBB seien absolut rückständig und arbeiteten völlig gegen die Mitarbeitenden. Die Aussage zur Fehlerkultur empfinde ich als absolut inakzeptabel. Grundsätzlich kann ich die Kultur nur aus der Sicht eines Zugverkehrsleiters/Fahrdienstleiters beurteilen. Bei uns herrscht seit längerer Zeit eine sehr offene und glaubwürdige Fehlerkultur. Oft sind natürlich auch Lokführer betroffen, wenn es zu Störungen kommt. Meine Erfahrung zeigt, dass sich viele Lokführer extrem schnell angegriffen fühlen, wenn man sie auf einen gefährlichen Umstand aufmerksam macht. Viele begreifen nicht, dass wir nur Probleme aufzeigen möchten und es uns nie darum geht, jemand anzuschwärzen. Dies benötigt das Vertrauen jedes Einzelnen und ich habe das Gefühl, dies ist leider bei sehr vielen Lokführern noch nicht angekommen. Die SBB selbst bieten wenigstens an meinem Arbeitsort die perfekte Plattform für den

offenen Umgang mit Fehlern. Wir arbeiten praktisch nur noch mit Lessons Learned und ich kann mich nicht an einen negativen Vorfall erinnern, bei dem jemand angegriffen wurde. Selbstverständlich müssen aber Fehler im Sicherheitsbereich aufgezeigt und besprochen werden. Auch bei uns hat es einige Zeit gedauert, aber meistens liegt es nicht an den SBB, wenn jemand sich angeschwärzt fühlt, sondern an der Person selber.

Abgesehen davon, was ist beim Projekt PEKABA so tragisch? Soweit ich informiert bin, werden längerfristig im LEA der Halteort bzw. der Sektor und die 25-m-Abschnitte angezeigt. Ist es effektiv nicht möglich, diese zu beachten? Ich würde mich über Argumente freuen, ich kenne mich zu wenig aus, was beim Fahren das Problem ist. Dadurch kann ich allenfalls auch Verständnis dafür aufbringen.
Ich habe mit diversen Lokführern gesprochen und ich werde das Gefühl nicht los, dass Sie offenen und teilweise auch jüngeren Mitarbeitern den Boden unter den Füßen wegziehen, während Sie dem Personal, das resigniert hat und sich grundsätzlich querstellt, in die Hände spielen. Dies finde ich schade.
Freundliche Grüsse
Florian Mösch
Zugverkehrsleiter Basel (schreibe als Privatperson)

Guten Tag Herr Mösch / Hallo Florian
Danke für das Mail. Gerne gehe ich auf deine interessanten Inputs ein. Ein Gespräch ist immer erbauender als grosser Mailverkehr. Hast du einmal Zeit für ein Telefongespräch? Merci.
Gruss Hubert

Hallo Leute!
Wieder einmal ein Text, der mein Blut in Wallung bringt! Diese Herren (darunter ein ehemaliger Leiter P-OP) haben nun wirklich noch nichts begriffen, herzlichen Dank für eure klare Stellungnahme! Auch frage ich mich langsam, ob ein PEX nicht andere Aufgaben hätte, als die Angst beim Lokpersonal noch mehr zu schüren...?
Ich werde eure Meinung mit aller Energie unterstützen und weiterkommunizieren.
Ich bin stolz auf euch, ihr macht einen super Job, BRAVO und weiter so!
Liebe Grüsse
Ulrich Senn
Lokführer JO

Das Originalinterview in der Luzerner Zeitung

Vorwurf: Bei den SBB herrscht «Angstkultur»

ZUGSICHERHEIT Während im Gesundheitswesen oder in der Luftfahrt Fehler anonym gemeldet werden können, müssen sich SBB-Mitarbeiter direkt an Vorgesetzte wenden. Viele lassen es deshalb lieber bleiben.

... 1800 Meldungen rund um Fehler, Probleme und Unregelmässigkeiten gehen allein im Kantonsspital St. Gallen jedes Jahr ein - und zwar von eigenen Mitarbeitern. Diese städtische Zahl ist durchaus erwünscht, denn wie in St. Gallen setzen schweizweit viele Spitäler auf ein internes Meldesystem. Es soll dazu dienen, auf Mängel aufmerksam zu machen und entsprechend reagieren zu können. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang das Erfassen von «Beinahe-Schadensereignissen» - Fehlhandlungen also, die glimpflich ausgegangen sind, unter Umständen aber verheerende Konsequenzen hätten haben können.

SBB hinken hinterher
Auch bei der Fluggesellschaft Swiss setzt man auf ein Fehlermeldesystem, das es Mitarbeitern erlaubt, anonym auf Mängel im Betrieb hinzuweisen. Ganz anders bei den SBB, deren Sicherheitssysteme nach dem Zugunglück Ende Juli in Granges-près-Marnand für Diskussionen sorgen. Zwar kann man Fehler oder Pannen melden, man muss sich dafür aber an Vorgesetzte wenden. Die Folge: Meldungen sind rar, viele bleiben lieber untätig, als sich selber oder andere in ein schlechtes Licht zu rücken. Ein Lokführer berichtet gar von einer «Angstkultur» bei den SBB. **Kommentar 5. Spalte**

SBB sda. Trotz mehrerer Unfälle in jüngster Vergangenheit weist SBB-Chef Andreas Meyer ein generelles Sicherheitsproblem zurück. «Wir haben kein grosses Sicherheitsproblem», sagt er. Meyer räumt aber ein, dass das Unglück in der Westschweiz mit jenem vom 10. Januar in Neuhausen SH vergleichbar sei. Auch da hatte ein Lokführer ein Signal missachtet und war mit einem anderen Zug zusammengestoßen. Derzeit laufe eine externe Prüfung zur Zugsicherung. Erwartet werden die Ergebnisse laut Meyer in den nächsten Monaten.

Wie gehen die SBB mit Fehlern um?

Hubert Giger, in der Luftfahrt und in den Spitälern hat man realisiert, dass eine Sicherheitskultur unter den Angestellten fatale Fehler verhindern kann. Wie geht man bei den SBB mit Fehlern um?
Hubert Giger: Das ist eine diffizile Frage. Eine Sicherheits- oder Fehlerkultur wird nicht bewusst gelebt. Fehler werden administrativ gehandelt und so erledigt.

Die Luftfahrt hat Meldesysteme installiert. Sie geben den Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre Fehler anonym zu melden, ohne dass sie Sanktionen befürchten müssen.

Giger: Früher haben sich die Lokführer untereinander rege über solche Fragen ausgetauscht. Denn wir sind uns ja der Verantwortung, die wir tragen, bewusst und möchten am liebsten selbstverständlich auch keine Fehler begehen. Via Milchkühe machte man sich auf Probleme aufmerksam, so wurde ein Lerneffekt erzielt. Früher waren die Vorgesetzten Ingenieure, die ein fundiertes Wissen über die Technik und die Abläufe hatten und vor allem unter keinerlei Druck standen und grosse Kompetenzen im Betrieb hatten. Das war ein Garant für Qualität, auch im Bereich Sicherheit.

Sie sprechen von früher. Wie ist es denn heute? Gibt es ein Meldesystem, wo Lokführer Vorfälle freiwillig und anonym melden können?

Giger: Früher war die «Beamtentzeit». Heute ist die Angelegenheit eher chaotisch. Es wurden neue Vorgesetzte eingesetzt, die zum Teil gar nicht Lokführer sind. Vor einem Jahr wurde ein vertrauliches Meldesystem eingeführt, in Anlehnung an jenes der Luftfahrt und der Medizin.

Funktioniert es?
Giger: Nicht wirklich. Es wird nur wenig genutzt und zum Teil als Demütigungsinstrument gegen Kollegen missbraucht.

Warum harzt es so?
Giger: Die Kultur hat sich nicht etabliert. Grundsätzlich braucht es ja Vertrauen in die Vorgesetzten, in die Firma. Solange dieses Klima nicht herrscht, nützt ein vertrauliches Meldesystem nichts. Zudem muss ein solches Bestreben echt sein

und vom ganzen Unternehmen gelebt werden. Aktuell wird eine Sicherheitskultur heute torpediert von etlichen diametral wirkenden Massnahmen.

Wie zum Beispiel?
Giger: Es darf doch nicht sein, dass man kurz nach einem Unfall, wie jenem in Granges, neue Halteorte mit komplexester Anordnung einführt. So prasseln ständig neue Richtlinien, Anweisungen und Neuerungen mit zum Teil sehr fragwürdigem Nutzen auf die Lokführer ein.

Sie sprechen das fehlende Vertrauen an...

Giger: Ja, wir haben immer noch eine Bestrafungskultur, wo Lokführer, die Fehler machen, sanktioniert werden - auch wenn nichts und niemand zu Schaden kam. Gleichzeitig sind wir gehalten, Fehler zu melden. Das ist doch paradox und wird nie Vertrauen fördern.

Sehen Sie Handlungsbedarf?

Giger: So lange man das Lokpersonal und unsere Sorgen und berechtigten Forderungen nicht ernst nimmt, ist es mühsig über ein solches Meldesystem zu sprechen. Eine solche Sicherheitskultur muss über Jahre wachsen. Zudem muss man bemerken, dass ein Lokführer, im Gegensatz zu Piloten, die zu zweit im Cockpit sitzen, immer alleine ist. Er ist somit auch immer alleine verantwortlich. Deshalb ist es ungleich schwieriger, eine Sicherheitskultur zu etablieren. Nehmen Sie als Beispiel den tragischen Unfall von Granges in der Westschweiz. Am Schluss wird einzig der Lokführer auf der Anklagebank sitzen. Wer durch das System ebenfalls mitverantwortlich ist, kommt in jedem Fall davon.

Gibt es bei den SBB eine Meldepflicht für Vorfälle?

Giger: Ja, selbstverständlich. Wir sind verpflichtet, alles zu melden, was sicherheitsrelevant ist.



Darum möchte ich mich für deinen Einsatz im VSLF und für uns SBB-Lokführer einmal ganz herzlich bedanken! Mach einfach weiter so und ich hoffe, dass du noch lange für uns Lokführer präsent bist! Die Sekretärin von Mani Haller sagte mir letztes Mal beim Abendessen im Forum Wildegg 2012, dass du ihnen das Leben schwer machst. Da war mir wieder mal klar, wie wertvoll deine Arbeit mit unseren Kollegen ist! Nochmals herzlichen Dank!

Beste Grüsse
Beat Barmettler

Hoi Hubi,
Du hast genau das gesagt, was ich auch denke, Thema Bestrafungskultur bei den SBB, ich habe in letzter Zeit vermehrt das Gefühl, dass meine Denkweise immer falsch ist, so wird es auf jeden Fall von meinem CLP moniert. Vielleicht müssen noch mehr tragische Unfälle passieren, ehe man die Probleme des Lokpersonals ernst nimmt.
E schöne Tag
Andy Luck

Herzliche Gratulation zum Pressebeitrag betreffend Lokführer und Vertrauen in unsere Chefs. Das trifft den Nagel auf den Kopf. Endlich wird es ausgesprochen und ich dachte schon, ich wäre der Einzige mit dieser Meinung.
Gruss, Rolf Winzenried
Lokführer

Hoi Hubert
Danke für die Antwort und deinen/euren Einsatz, das muss auch mal gesagt werden! Auch dir allzeit gute Fahrt.
Gruss, Peter Erdin

Lieber Hubi,
Im Allgemeinen schätze ich deine Arbeit als Präsi des VSLF sehr und ich begrüsse, dass der VSLF sich nicht scheut, Missstände beim Namen zu nennen, während der LPV für meine Begriffe manchmal etwas zu zahm ist (ich bin im LPV organisiert). Deine Ausführungen zum Klima bei den SBB (mit der Konzernspitze kann man zusammenarbeiten, das Problem sind die kleinen «Königreiche» und ihre Despoten in der Fläche) in einem der letzten Loco Folio fand ich genial. Merci!
Die mediale Aufbereitung des tragischen Unfalls in der Westschweiz mit dir als VSLF-Präsident an vorderster Front finde ich nun gelinde gesagt sehr unglücklich und kontraproduktiv. Ich bin in dieser Sache auch mit «meinem» Präsidenten nicht einverstanden: die Diskussionen, was jetzt zu tun ist, muss meiner Meinung nach zuerst verbandintern erfolgen. Dann kann man, wenn nötig, die Presse einschalten und so Druck erzeugen. Diese Häufung von Zei-

tungsberichten und Interviews führt aber dazu, dass wir irgendwann nicht mehr gehört werden, dass das sonst scharfe Schwert der Presse stumpf wird und wir als ein Haufen Nörgler dargestellt werden. In den Kommentaren in Foren und Reaktionen auf Zeitungsberichten sind solche Bemerkungen vermehrt zu lesen. Ich nehme an, dass es auch dem VSLF um die Sache geht, aber von aussen kann man schon langsam den Eindruck erhalten, dass es dem Verband auch darum geht, sich zu profilieren.

Nun, der VSLF mit dir als Präsi kann natürlich machen, was er bzw. seine Mitglieder will/wollen, in unserem Land herrscht Rede und Pressefreiheit und leider wird man immer Journis finden, die mit solchen Berichten und Interviews ihr Ansehen und die Auflage steigern wollen. Man nennt das Thesenjournalismus und dieser nützt Unglücksfälle schamlos und skrupellos aus, um die eigenen Interessen zu vertreten. Der Sache, in unserem Fall die Erhöhung der Sicherheit, dient dieser Journalismus nicht.

Aber wenn du dich interviewen lässt, dann möchte ich dich dringend bitten, nicht als Lokführer-Präsident titulierte zu werden, denn das bist du nicht. Der VSLF vertritt immer noch eine Minderheit der Lokführer. Wenn ich so wie heute im E-Bund lese: «Lokführer-Präsident: Es herrscht eine Bestrafungskultur», dann ärgert mich das masslos. Ich bin mit deinen Aussagen überhaupt nicht einverstanden und du bist nicht mein Präsident. Wenn der Journalist diesen Titel selber gewählt hat, dann würde ich dir dringend raten, die Artikel gegenzulesen, bevor das Gut-zum-Druck erteilt wird. Es ist dies nicht das erste Mal, dass du als «Lokführer-Präsident» Auskunft gibst; deshalb habe ich in die Tasten gegriffen. Ich nehme an, dass du momentan sehr engagiert und beschäftigt bist, deshalb erwarte ich keine schnelle Antwort.

Ich wünsche dir stets gute Fahrt und grüsse dich kollegial

Urs Müller,
Lokführer Bern

Hallo Urs
vielen Dank für dein Mail und deine ehrlichen Worte.

Die ganze Pressesache ist mir entglitten, es gab einen riesigen Sog auf meinen Namen und meine Funktion. Das ist mein Fehler, die Presse nimmt EINEN Satz, der auch gesagt wurde, und bastelt einen fetten Titel darüber. Ich gebe dir Recht, dass es zu viel war. Ich kann dir versichern, dass ich kein Egozentriker bin, der sein Gesicht und seinen Namen in der Presse sehen will, ich mache es in der Funktion, die ich habe. Die Titulierung als «Lokführer-

er-Chef» macht die Presse, darauf habe ich keinen Einfluss. Wir vertreten bei den SBB aktuell 1100 LF, die Zahlen des LPV kenne ich nicht.

Bezüglich Bestrafungskultur ist es so, dass keine positive Lernkultur herrscht, also herrscht eine ...? Wenn das ZUB nicht neutral für den Lerneffekt ausgelesen wird, ist das aber eine Strafkultur. Und wenn nun mit grossem Druck der Finger auf die Abfahrprozesse gelegt wird, so ist dies, da keine weiteren Massnahmen aus dem Unfall ergriffen wurden, auch eine «Strafkultur» für eine Berufskategorie, die nicht absichtlich bei Rot abfährt.

Dass du mir schreibst, du erwartest keine schnelle Antwort, zeigt mir deine grosse Kompetenz, was dich ehrt und dir bei mir Respekt verschafft. Gerne können wir auch ein Telefongespräch führen, es kommen wieder ruhigere Zeiten.

Auch dir immer gut Profil und Grüsse
Hubert

Salü Hubert,

zuerst muss ich dir gratulieren zu deiner Arbeit nach dem Zugunfall.

Ich habe den besagten Bericht im Walliser Bote gelesen (SAD) und ich muss sagen, er stimmt. Seit den letzten Jahren erlebe ich genau die geschilderten Fakten. Wenn unser Chef Hr. Meyer so reagiert, dann ist das für mich ein weiteres Armutzeugnis. Er stellt sich vor die Hierarchie und nicht zur Sache, darum werden die angeprangerten Sachen auch nie richtig aufgearbeitet. Zum Glück hat sich BR Leuthard Doris zu Wort gemeldet und das nicht schlecht für die Lokführer. Sehen wir, wie die SBB reagiert. Was dieser Mediensprecher von sich gibt, ist eine verdammte Frechheit. Das ist wieder einer der sogenannten Lokführerhaser, die es seit der Reform 2000 und danach immer mehr gibt. Wenn er morgen nicht zur Arbeit kommt, merkt das keiner im Betrieb, er der den Kunden Halbwahrheiten und Lügen aufischt. Er soll mal auf eine Tour mitgehen, dann kann er ein bisschen mitreden.

Ich hoffe, dass du stark genug bist und dem Druck Stand hältst. Du bist auf dem richtigen Weg und es ist jetzt Zeit, die Dinge beim Namen zu nennen. Entschuldige dich nicht, du hast die Wahrheit gesagt.

Gruss Urs Amacker

Tu as tout mon soutien.

Jean-Luc Gremaud

Danke für den Newsletter. Er war sehr gut und wohl auch notwendig in der aktuellen Situation. Als du mich am Montag angerufen hast, habe ich das Ausmass der Situation noch nicht wirklich erkannt. Sorry. In der Tat, die Sache ist voll und ganz ausser Kontrolle geraten. Leider. Ich

Medienpräsenz VSLF

In eigener Sache

VSLF Newsletter Nr. 414,
14. August 2013 HG

Nach dem Eisenbahnunfall von Granges-Marnand am 29. Juli 2013 versendete der VSLF unter anderem auch Medienmitteilungen zum Projekt PEKABA (Versuch der Halteort-Optimierung an fünf Bahnhöfen im Laufental). Zudem gab ich in meiner Funktion als Präsident VSLF folgende Interviews:

Radio SRF 1: Interview zur Integration der Lokführerausbildung von Login zur SBB. Darin äusserte ich mich positiv über die Rückkehr der Lokführerausbildung zur SBB und attestierte zudem, dass die Ausbildungsdauer wieder verlängert wurde. Ich verwies ausserdem auf die Arbeitsgruppe unter der Leitung der SBB, welche die Berufsanerkennung für das Lokpersonal verfolgt (BBT/SBFI Anerkennung als Zweitausbildung).

Luzerner Zeitung: Interview zur Kultur der Meldeprozesse von Beinahe-Unfällen und unsicheren Handlungen bei der SBB.

Aus diesen Interviews haben die Medien einzelne Sätze zitiert und Aussagen zum Teil aus dem Zusammenhang wiedergegeben. Innert kurzer Zeit hat sich durch diese Fokussierung auf Teilaussagen eine massive Eigendynamik um meinen Namen und meine Funktion entwickelt, die in dieser Form weder beabsichtigt noch erwünscht war und ich unterschätzt habe.

In meiner Arbeit für den VSLF geht es mir immer um das Lokpersonal, um die hohe Kompetenz des Eisenbahnfachwissens und somit um die Verbesserung der Sicherheit. Kurz: Mir liegt das Wohl des Eisenbahnverkehrs am Herzen.

Die publizierten Teilaussagen in den Medien strapazierten das Image der SBB zum Thema Sicherheit zu Unrecht. Dafür muss ich die Verantwortung übernehmen und bitte meine Kolleginnen und Kollegen bei der SBB um Entschuldigung.

Hubert Giger
Präsident VSLF

muss dich ja nicht belehren. Das werden wohl andere schon zu Genüge tun. Und ganz nebenbei hast du es auch nicht nötig. Du weisst ja selber, dass der Schuss daneben ging. Nun, es ist passiert und deine Schadensbegrenzung hast du gut gemacht. Die Realität zeigt, dass die Leute auch wieder schnell vergessen, was war. Bei der SBB wird das ganze sicher noch länger anhalten. Dies wird die Arbeit für den VSLF wohl noch einige Zeit erschweren. Aber auch das geht mal vorüber. Du bist wohl der engagierteste Präsident, den der VSLF je hatte. Dies ist alles andere als selbstverständlich. Nun ist die Zeit, in welcher du wohl viele kritische Stimmen hörst. Sicher zum Teil auch zu recht. Du hast einen Fehler gemacht, das machen wir alle mal. Dennoch finde ich, es ist auch die Zeit, um dir zu danken. Ein enormes hast du in den vergangenen Jahren für den Verband geleistet. Viel Gutes, eigentlich nur Gutes. Klar ging auch mal nicht alles nur optimal. Aber im Grossen und Ganzen hast du eine tolle Arbeit geleistet. Diese Arbeit und der Dank dafür dürfen nach meiner Ansicht nun nicht vergessen gehen. Ich glaube, dass dies auch vielen Kollegen bewusst ist. Nun hoffe ich, du gibst nicht auf bei deinem Engagement als unser Präsident - wenn auch mit medialer Zurückhaltung. Falls du nun fest an der aktuellen Situation nagst, dann sollst du wissen, dass du einige Kollegen um dich herum hast, welche dir zur Verfügung stehen. Ich bin nicht der einzige! Melde dich einfach, wenn ich dich unterstützen kann. Und ja, versuch doch auch mal richtig abzuschalten. Du hast es zum einen nötig und zum anderen auch mehr als verdient. Das hat jeder einmal nötig...

Lg und melde dich ungeniert wenn was ist.

Felix

Lieber Hubi

An dieser Stelle möchte ich mich bei dir einmal für deinen unermüdlichen Einsatz im Namen der Schweizerischen Bundesbahnen bedanken. Durch deine Identifikation mit unserer Firma sowie dein stetiges Bemühen, unserer Situation und Lage als Lokführer eine zum Teil wichtige, aber auch kritische Stimme zu verleihen, dienst du unserer gesamten Belegschaft. Durch deinen Einsatz können wir auf uns aufmerksam machen und gehört werden.

Vielen von uns ist es ein Anliegen, die Schweizer Bevölkerung auf unsere verantwortungsvolle Funktion als Lokführer hinzuweisen. Sind wir doch immer im (meist stillen) Einsatz für unsere Kunden unterwegs, ganz im Sinne des Service public. Wir alle geben vollen Einsatz, sind uns aber auch gewisser Risiken bewusst. In wirklich wichtigen Fällen darauf hinzuweisen, hier

breites Gehör zu verschaffen, gelingt dir über deinen Einsatz über die Printmedien. Beachtung erhältst du selbst aus dem Departement unserer Bundesrätin Doris Leuthard. Dies ist nicht zu unterschätzen. Ein Zeichen, dass sich dein Einsatz lohnt. Insbesondere für deine spontane Organisation des Pfeifkonzerts für unseren verstorbenen Kollegen, das eine sehr bewegende Resonanz erhielt, nochmals vielen Dank.

Beste Grüsse
Philipp Frommenwiler

Es ist schon gut, dass die Presse von Hubi informiert wurde. So gelangen auch Informationen aus der Sicht des Lokpersonals ins richtige Licht. Ich bin gespannt, wie die SBB auf den schweren Bahnunfall reagieren. Vermutlich mit noch mehr der aufgeblähten Betreuung der Lokführer durch eine von der Personalleitung überbewertete Berufsgruppe. Oder ist das ein Grund, den Bestand an Betreuern nochmals aufzustocken?

Anlässlich der LEA-3-Instruktion wurde ein Film über Sicherheit gezeigt. Was mir vor allem auffiel:

Es haben alle beteiligten Darsteller ihre Sprüchlein aufgesagt, wie in der Fernsehwerbung eines Brillenanbieters. Feststellung: Die Sicherheit beginnt bei der Warnweste etc., aber zuletzt bei der Signalüberwachung.

Hubi, du hast ins Schwarze getroffen.

Ernst Thumm, LF Zürich

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen
Die Verbände des Lokpersonals, insbesondere der VSLF, waren in den letzten Wochen in den Medien omnipräsent. Der tragische Unfall in Granges-près-Marnand mit tödlichem Ausgang, die daraus entstandene, hitzige Debatte über die Sicherheit im Bahnverkehr, über die diversen (und äusserst peinlichen) Pannen bei der Infrastruktur bis hin zum Projekt PEKABA (Personenkapazität Bahnhöfe) füllten das Sommerloch von Radio, TV und Presse wunderbar aus. Mir persönlich waren Auseinandersetzungen über interne Probleme eines Betriebes via Presse schon immer ein Graus. Deshalb nahm ich die

Berichterstattung der Vorkommnisse mit gemischten Gefühlen zur Kenntnis. Besonders das Studium der Online-Medien ermöglicht eine Einsicht in das Verständnis der Bevölkerung.

Während der «Lokpiff» zum Gedenken unseres verstorbenen Kollegen (den auch ich sehr gerne unterstützt habe) in den Kommentaren der Onlineberichte (Blick, Blick am Abend, 20min usw.) mit überwältigender Mehrheit positiv aufgenommen wurde, kippte die Stimmung wenige Tage später in den Debatten um die Sicherheit massiv gegen unseren Berufsstand. Der Grund scheint mir einfach. Die Bevölkerung

ist nicht in der Lage, derart komplizierte Zusammenhänge nach der Lektüre eines kurzen, bestenfalls mittellangen Zeitungsartikels zu verstehen. Das Kernproblem liegt auf der Hand. Ich als Fachmann habe den Sinn der Formulierungen der Auskunft gebenden Person (z. B. Hubert Giger) längst verstanden. Der Journalist hingegen versteht lediglich einen Teil und verpackt diesen in einfache Worte, sodass der normale Leser

gar nichts mehr verstehen kann. Es können noch so gute Auskunftspersonen, noch so gut gemeinte Aussagen tätigen, schlussendlich bleibt die Wahrheit grösstenteils auf der Strecke. Im Übrigen ist zu bemerken, dass dies nicht nur auf unserer Seite, sondern, im verstärkten Masse auch auf die teilweise äusserst peinlichen Auftritte der Geschäftsleitung oder Mediensprecher SBB zu münzen ist.

Ich plädiere deshalb dringend an alle Verbände, sich wieder auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren. Die ständige Wachsamkeit über die Entscheidungen der Geschäftsleitung, die zähen Verhandlungen und das stetige Rühren in den Wunden des Betriebs sind gewiss anstrengender, zeitintensiver und nervenaufreibender, werden aber längerfristig gewiss zu besseren Resultaten führen. Denn, und das haben die Medienberichte trotz allem klar gezeigt, Probleme in der Frage der Sicherheit, der immer höher werdenden Belastungen des Lokpersonals und die steigende Verantwortung unseres Berufsstands sind in vielfacher Form vorhanden und müssen auch auf



Europäische Reaktionen auf Granges-Marnand

Lieber Hubert,
an diesen für die europäische Eisenbahn so tragischen Tagen möchte ich Dir unsere aufrichtige Teilnahme und Solidarität nach dem traurigen Unfall von gestern in Granges-près-Marnand übermitteln, an dessen Folgen leider unser Lokomotivführerkollege gestorben ist.
Wir möchten auch unseren Wunsch nach einer baldigen Genesung aller beim Unfall Verletzten zum Ausdruck bringen. Bei ALE und allen Mitgliedsorganisationen werden wir uns weiterhin dafür einsetzen, dass so unglückliche Zwischenfälle möglichst nicht mehr geschehen.
Mit kollegialem Gruß und solidarischer Teilnahme
Juan Jesús García Fraile
SEMAF-Generalsekretär, Spanien
ALE-Präsident

Lieber Hubert
wir möchten Dir unser tiefstes Beileid im Namen von allen Lokführern der ZZM aussprechen, wegen des gestrigen Bahnunglücks. Wie wir gehört haben gab es ein Todesopfer und es handelt sich bedauerlicherweise um einen der Lokführer, die auch in den meisten Fällen zu den Opfern gehören und am meistens gefährdet sind.
Mit kollegialem Gruss
Leszek Miętek,
Präsident ZZM, Polen, Vizepräsident ALE

Wir von der PEPE Möchten unser herzliches Beileid und unser tiefes Mitgefühl zum Todesfall unseres Kollegen zum Ausdruck bringen. In tiefer Verbundenheit
Nikos Ballas
Präsident P.E.P.E. Griechenland



Sehr geehrter Herr Giger, bester Hubert,
Mit Entsetzen haben wir Kenntnis genommen von dem Zugunglück in der Schweiz. Unsere Gedanken sind bei der Familie des verstorbenen Lokomotivführers. Unsere Gedanken sind auch bei die Familien der verletzten Passagiere. Wir wünschen unseren Kollegen viel Kraft bei der Verarbeitung dieses Unfalls.
Mit kollegialen Grüßen
Rob de Groot
Präsident VVMC, Niederlande

Lieber Hubert
nach ein paar Tage nach Santiago d.C. wieder schreckliche Nachrichten, jetzt aus deinem Heimatland. Im Auftrag des FS SR-Präsidenten möchte ich allen schweizerischen Kollegen unsere Anteilnahme aussprechen. Wir trauen über den verstorbenen Kollegen und wünschen allen Verletzten balde Besserung.
Peter Dubovský.
Predseda Rady FS SR Bratislava, Slovakei

Wir haben aus der internationalen Presse vom tragischen Eisenbahnunglück im Kanton Waadt erfahren, bei dem ein Lokführerkollege ums Leben kam. Tief berührt, möchten wir den Angehörigen des Verstorbenen unser aufrichtiges Mitgefühl und unsere Anteilnahme aussprechen, sowie unsere Solidarität für die tief betroffenen Eisenbahnkollegen.
Die Kollegen von FAST FerroVie Italia
Pietro Serbassi
Präsident FAST FerroVie

Lieber Hubert,
liebe Schweizer Kollegen.
Erlaubt uns in Namen aller Eisenbahner der Tschechischen Republik unsere tiefe Anteilnahme an dem Verlust Eures jungen Kollegen Lokführer, der bei dem Zugunglück in Granges-près-Marnand ums Leben gekommen ist, auszusprechen.
Es ist immer sehr schlecht zu begreifen, und aber auch sehr Traurig, wen so etwas vorkommt. Wir fühlen den Schmerz der Angehörigen und Zurückgebliebenen.
Unsere Gedanken sind bei Ihnen, dem Verletzten und allen, die durch dieses Unglück betroffen sind. Wir wünschen Euch allen sehr viel Kraft und Standhaftigkeit in

dieser sehr schwierigen Zeit. Mit kollegialen Grüßen
i.A.v. Jindrich Hlas, Präsident FSCR
Jindrich Telin, Dolmetscher der FSCR

Dear friends, dear Hubert,
We are sorry and sad to hear about the train accident that happened last week at Granges-pres-Marnand in which one of the train drivers has lost his life. We would like to offer our deep condolences and compassion to the family of our colleague and to express the hope that the passengers injured in the accident will have a complete and quick recovery.
The fact that this accident comes less than a week since the tragedy in Spain, rises our concern towards the fact that there is still much to be done about improving the railway safety standards.
Sincerely yours,
Iulică Măntescu
FML President

Lieber Hubert
Im Namen aller Mitarbeitenden des Bereichs Öffentliche Sicherheit spreche ich den Angehörigen des verstorbenen Lokführers unser Beileid und dem gesamten Lokpersonal unser tiefes Mitgefühl aus. Wir sind schockiert und traurig.
Kollegiale Grüsse
Simon Jungo
Leiter P-OES



Danke an alle Lokomotivführerinnen und Lokführer in der ganzen Schweiz für die Unterstützung zum Pfiff zum letzten Gruss unseres verstorbenen Kollegen Jonathan. Es war eine eindrückliche und schöne Geste für ihn und seine Angehörigen.

Führungsebene endlich Gehör finden! Die Argumentation des VSLF in vielen Fragen, gerade aktuell z. B. das Projekt PEKABA, ist klar, verständlich, so weit möglich objektiv und lösungsorientiert. Ich empfinde die Arbeit des Verbands gerade in solchen Fragen wie PEKABA, die die Sicherheit gefährden, indem sie die Mehrbelastung des Lokpersonals in unverantwortlicher und unnützer Art steigern, als enorm wichtig. Es bleibt zu hoffen, dass die starke Medienpräsenz wenigstens bei den verantwortlichen Führungskräften ein Umdenken bewirkt hat und die Mitarbeiter an der Basis, die weiterhin pflichtbewusst, motiviert und besorgt ihren Dienst tun, ernst genommen werden.
Mit kollegialem Gruss
Thomas Lerche
Lokomotivführer Zürich

Hallo Hübi
Vielen Dank für diesen Aushang, ich hab ihn soeben im Depot aufgehängt.
Was ich in den letzten Tagen in den Medien las, war oft nicht erfreulich. Natürlich war dies ein tragischer Unfall und tote Arbeitskollegen will niemand haben. Von unseren Mitgliedern, Arbeitskollegen sowie auch im privaten Umfeld wurde ich oft und negativ auf die Äusserungen unseres Verbands angesprochen und konnte meinem Gegenüber keine befriedigende Antwort geben. Klar soll auf bestehende Sicherheitsrisiken eingegangen werden, der Gang zur Presse muss jedoch schlau gewählt werden, da dies ansonsten sehr kontraproduktiv wirken kann, wie in unseren Beispielen, aber auch denen vom LPV zu sehen war.
Ich hoffe, dass die mediale Präsenz unserem Arbeitgeber und Lohnzahler als auch unseren Verbänden nicht zu sehr geschadet hat und dass in Zukunft der Gang zur Presse überlegter angegangen wird.
Liebe Grüsse
Roger Gryzlak
VSLF Depot Aarau

Sali Hübi,
«Wie man in den Wald ruft, so schallt es heraus» ... du hast geschrien und wurdest gehört. Es wäre schön, wenn mehr Kollegen unseres Berufsstands den Mund aufmachen würden. Solange die Aussicht auf kleine interne «Jöbli» und bilaterale Abmachungen die Sicht vernebeln, dürfte dies nur ein Wunsch bleiben. Nicht gut fand ich, dass die Presse uns quasi als Deppen hinstellte, die nicht einmal zusätzlich in den Fahrplan schauen können, geschweige denn am richtigen Ort anhalten.
Du hast Ecken und Kanten und tief in dir innen weisst du, dass du richtig gehandelt hast. Nun hast du wahrscheinlich eine Ecke etwas abgerundet. Solange du

nicht kugelrund wirst und vom Stapel der Probleme runterfällst, vertrau ich auf deinen Einsatz und deine Fähigkeiten. Mach weiter!
Grüess Rüedu
Sektionspräsident Basel

FACEBOOK
Lieber Hubi. In diesen Zeiten ist es ganz wichtig, dir zu sagen, dass das Lokpersonal dir sehr viel zu verdanken hat!
Vielen Dank!
Thomas Thurnheer

Da schliesse ich mich an!
Danke. Peter Rubin

Salut Hubi,
Maintenant que le calme est presque revenu, j'aimerais te remercier pour ton soutien que tu as offert à toute la section Romandie pendant la phase aiguë et critique juste après l'évènement, mais aussi pour la gestion de la communication par la suite.
Tes analyses et critiques sont justes, certes pas toujours dans le ton du «politiquement correct», mais reflètent la réalité sur le terrain. Je te remercie au nom de tous les collègues romands et t'assure de notre confiance.
Amicalement, Markus

Betreff: Neue Halteortstrategie
Es tut mir leid, doch auf solche Ideen kann nur jemand kommen, der weit entfernt von der Praxis seinen Bürostuhl hütet. Tausende von Zughalten werden täglich an der richtigen Stelle vollzogen. Die weiseren Halteorttafeln, die man während des Einfahrens schon von weitem sehen kann, helfen dem Lokführer, die Verzögerung zu optimieren, und haben sich bestens bewährt. Wie wäre es zum Beispiel, wenn man alle diese Tafeln an die richtige Stelle und gut sichtbar aufhängen oder stellen würde? Dazu müsste man nicht eine halbe Million Franken verprassen und es wäre allen gedient. Wie stellen sich diese Herren das vor bei schlechter Witterung, wenn die Perrons glänzen, oder im Winter, wenn die Perronkanten mit Flugschnee bedeckt sind? Oder wenn ein DPZ falsch herum verkehrt oder «ausnahmsweise» ein Dispozug verkehrt? Dann stehen auch alle Passagiere am falschen Ort! Ist es wirklich so gewollt, dass man mit 5 km/h am gebogenen Perron entlangschleichen muss, um seinen richtigen Halteortstrich zu suchen, und dabei vergisst oder übersieht, dass das Ausfahrtsignal eigentlich «Halt» zeigt? Ich könnte mit Aufzählungen unendlich weiterfahren! Meines Erachtens ist das weit entfernt von jeder vernünftigen Praxis und kann eigentlich nur von einem Schreibtischtäter stammen! Und sonst soll mir mal einer von diesen Herren vor-

zeigen, wie er einen 700-t-Zug zügig und mit schönem Halt so präzise an die richtige Stelle setzt, wie das mit dem bewährten System heute möglich ist!
Freundliche Grüsse
LF Bruno Marti, Zürich

Lieber Hübi
Ich fand deine Auftritte in der Presse nach dem tragischen Bahnunglück in der Westschweiz sehr gut und wichtig! Es war und ist wichtig, dass unsere Sicht und unsere Probleme im Gespräch bleiben. Leider ist es eine Tatsache, dass die Presse gerne Aussagen aus dem Zusammenhang nimmt und neue Storys generiert, so was lässt sich leider kaum verhindern. Ich finde aber, dass du einen super Job machst! Danke!
Christina Engler
Lokführerin Zentralbahn

Hallo
Für die meines Erachtens berechtigten Anliegen, die der VSLF in den letzten Wochen veröffentlicht hat, möchte ich mich bedanken. Lange ist nichts geschehen. Vieles wurde wohl noch unter den Teppich gekehrt oder ausgesessen, dann kommt es unweigerlich und mit Kraft an die Oberfläche.
Weiter so.
Guido Brumann

Nach dem Unfall von Granges-Marnand zeigte der VSLF, insbesondere Hubi, eine sehr gute Medienpräsenz. Auch wurde einmal öffentlich auf einige Missstände, die das Verhalten der Führung von SBB Personenverkehr gegenüber dem Lokpersonal betreffen, angeprangert. Danke! Ich habe nicht explizit in den Medien gesucht, aber fand ich etwas, habe ich es natürlich gelesen. Ich konnte immer voll und ganz hinter den Aussagen des VSLF stehen. 2011 hatte ich als SBB-P-Lokführer Krach mit der SBB-Führung bekommen, ich war der Meinung, es brauche technische Hilfsmittel und nicht fachlich ungenügende Checklisten wie z.B. die damaligen 11-Punkte-«Gestes métier». Auch sind die Gestes métier falsch aufgebaut, denn es braucht eine «Erinnerung» oder «Schutzschaltung», die man aufschalten kann, wenn man am Warnung zeigenden Signal vorbeifährt, denn einen Standard-Abfahrprozess gibt es nicht, da die Anlagen zu vielfältig sind (Haltestelle ohne Signal, Bahnhöfe wie Granges-Marnand mit Gruppensignal – da reicht es nicht, wenn die Gestes métier sagen «Signal zeigt Fahrt» –, Bahnhöfe ohne Sicht auf das Signal usw.). Zu schnell schleichen sich Fehler ein. Ein Abfahrablauf bei Haltestellen kann tödlich enden, wenn er in einem Bahnhof wie Granges-Marnand versehentlich angewendet wird. Prima, gibt

es den Lokführer, so hat man immer sofort den Schuldigen nach dem Prinzip «Hätte er nach den Gestes métier gehandelt, wäre das nicht passiert»

Tom Gerber
Lokführer Crossrail

Hallo Hübi

100 Lokführer, 101 Meinungen ... Für die einen bist du zu weit gegangen, für andere hättest du noch viel weiter gehen können. Ich persönlich habe grössten Respekt vor deinem Einsatz für den VSLF und für alle Lokführer(innen) der Schweiz. Es ist bewundernswert, wie viel Zeit und Kraft du nach wie vor für unser Vorwärtskommen aufbringst. Dafür danke ich dir herzlich!
Beste Grüsse Rahel

Granges-Marnand

D: Lieber Kollege

Seit dem tragischen Unfall scheint auf verschiedenen Seiten (Medien, Politik, Öffentlichkeit) der Wille, die Situation des Lokpersonals zu verbessern, vorhanden zu sein. Beim Lokpersonal besteht der dringende Wunsch nach abwechslungsreichen und ausgeglichenen Diensten, wie sie früher zu Zeiten des unbeschränkt verwendbaren Lokführers üblich gewesen sind.

Ich möchte meiner tiefen Überzeugung Ausdruck geben, dass entweder **jetzt oder nie** die Gelegenheit für den Versuch, das Lokpersonal von Personenverkehr und Cargo zum Wohl und für die Sicherheit aller wieder zusammenzuführen, gekommen ist. Für eure Bemühungen in diese Richtung danke ich jetzt schon, denn mir scheinen diese für die Zukunft des Lokpersonals wichtig zu sein.

XX (seit mehreren Jahrzehnten SBB-LF)

PS: Ich ziehe die Anonymität vor, um mir die vielen zu erwartenden Schikanen zu ersparen.

F: Cher collègue,

Suite à cet accident tragique, il semble qu'une volonté (média, politique, public, etc...) d'améliorer la situation des mécaniciens de locomotives soit présente. Un désir profond des mécaniciens serait d'avoir des prestations variées et équilibrées comme lors d'époque du mécanicien universel. Je voudrais juste t'exprimer ma profonde conviction **que c'est maintenant ou jamais** d'essayer de faire fusionner les services cargo et voyageurs pour le bien et la sécurité de tout le monde. Merci d'avance d'agir dans ce sens, ce qui me paraît important pour notre avenir.

XX, mécanicien de locomotives depuis plusieurs dizaines d'années aux CFF

PS: je préfère rester anonyme pour éviter multiples et probables tracasseries.

Sono ancora sotto l'effetto del brusco risveglio a seguito del bombardamento me-

diatico causato dall'interpretazione delle considerazioni sulla sicurezza viste sotto la luce del presidente dell'associazione di categoria dei macchinisti ed aspiranti.

Fortunatamente la direzione mi ha rassicurato negando un uso punitivo della sorveglianza dell'errore con conseguente definizione degli obiettivi esclusivamente personali. Anche il dubbio dell'esistenza di problemi sistemici con conseguenze sulla sicurezza è stato prontamente risolto. Malgrado ciò la sorte non è sempre dalla nostra parte, quindi il quieto torpore del «viaggio in treno, viaggio sereno» può venir smentito dalla realtà, che non asseconda le intenzioni di chi imperterrito vuole veicolare «il mezzo più sicuro e miglior ferrovia del mondo».

Questo messaggio inappellabile è infatti rivolto non solo verso il cliente, ma pure a chi si ritrova suo malgrado, a garantire l'ultimo anello della sicurezza.

Finché i rimedi di sicurezza passiva saranno attivati solo a ripetuti fatti inequivocabilmente avvenuti, consiglio a chi ancora ha il coraggio di sollevare un dubbio sul rispetto della cultura professionale impartita (sicurezza, puntualità e comfort/economia) e priorità negli obiettivi aziendali (9 pittogrammi), di scusarsi già sin d'ora, o magari di dirlo sottovoce.

Sennò che si giri semplicemente dall'altra parte in modo che riesca a prender sonno, cullato dalle affermazioni ufficiali, con l'incubo che il miglior mestiere al mondo possa finire in maniera così improvvisa.

Chi invece ne è responsabilmente competente, non ha bisogno di rassicurazioni, continui secondo abitudine. Se già poteva dormire tranquillo.

Roberto Kraschitz
Macchinista traffico regionale

Suite à l'accident de Granges-Marnand qui nous a tous choqués et qui a soulevé une énorme émotion dans tout le pays, Hubert Giger a été soumis à une intense pression médiatique et certains de ses propos ont été sortis de leur contexte et mal interprétés. Afin de le soutenir, je fais ci-dessous un aperçu de déclarations faites dans les médias par divers acteurs, anonymement ou pas, d'autres entendues dans les dépôts, et d'autres encore ayant déjà été signalées en plusieurs occasions à notre hiérarchie.

Bien sûr, et dans le désordre:

- que le système d'annonces confidentielles ne fonctionne pas, à ce jour 6 annonces dont 1 dénonciation

- qu'il existe un déficit de confiance

- qu'il existe de nombreux points et situations dangereux mal sécurisés

- que l'ETCS 2 ne convient pas aux lignes autres que LBS ou NBS

- qu'il existe une forme de culture, si ce n'est de punition, mais à tout le moins de menaces (avec documents écrits)

- que des pédales de sécurité provoquent fatigue, crampes et mal de dos

- que des examens périodiques démentiels sont toujours pratiqués

- que des examens de conduite sont échoués pour des raisons discutables

- que des examens de conduite sont annulés par l'OFT

- des personnes ne disposent pas des compétences nécessaires à leur fonction

- que des règlements internes ne sont pas respectés

- que l'on est pas toujours traités avec le respect qui nous est dû

- que les salaires ont stagné, voire diminué en termes de pouvoir d'achat

- que des mécaniciens se trouvent dans des situations de fatigue extrême

- que l'on travaille de plus en plus

- certains tours de service et de rotations sont à la limite du supportable

- que des erreurs sont faites, on ne les reconnaît pas, on s'excuse encore moins, on ne les corrige pas et en plus, on les reproduit

- que l'on use et abuse de la disponibilité et de la méconnaissance des jeunes mécaniciens

- que si l'on veut présenter une situation dangereuse, on nous demande les noms

- que les Dominos sont des machines à ennuis

- que nos tours sont modifiés sans notre accord et sans prévenir

- qu'il existe une peur des examens médicaux

- qu'il existe une crainte des examens périodiques

- qu'il manque des mécaniciens

- que l'on reçoit quasi quotidiennement des sms pour nous demander de venir travailler

- que des lettres recommandées ont été envoyées afin d'obliger les agents à rendre des congés

- que l'on flirte parfois avec les limites de la légalité

- bien sûr que la motivation, la disponibilité et la flexibilité sont en baisse

- que l'on a parfois à peine 15 minutes réelles pour seule pause

- etc., etc., etc...

En tant que membre de la Cope mécaniciens, je garantis que tout ce qui est écrit ci-dessus est totalement exact.

En tous cas, une chose est sûre: il faut aimer passionnément notre métier et notre entreprise CFF pour accepter ces désagréments et j'espère que les nouvelles BAR résoudront quelques-uns de ces problèmes.

Je remercie Hubert Giger pour son engagement et son courage à mettre encore et encore les nombreux problèmes sur la ta-

ble. Même si nous sommes quelquefois en désaccord, je loue sa disponibilité, son ouverture et sa ténacité infatigables. A sa décharge, quand on est autant sollicité par les médias, il arrive que des propos soient sortis de leur contexte et prêtent à polémique, même si le problème soulevé est bel et bien réel. Son rôle de président revient à se mettre en avant afin de dire tout haut ce que les membres du VSLF et tous les mécaniciens vivent quotidiennement. Je souhaite qu'il continue et persévère dans son engagement.

Jean-Luc Gremaud

Délégué Cope mécaniciens Lausanne

Sehr geehrter Herr Giger

Ich möchte dem VSLF von Herzen zum Tode Ihres Kollegen bei Granges-Marnand kondolieren. Der Unfall hat mich sehr betroffen. Ich wurde am Dienstag dieser Woche vom SRF um eine Stellungnahme zum Unfall in Granges-Marnand gebeten. Ein Teil des Gespräches mit Frau Bossart wurde im gleichen 10 vor 10 wie Ihr Interview gesendet.

Ich bin schockiert über die Art, in der Andreas Meyer jede Verantwortung für den Unfall ablehnt und die ganze Schuld auf den Lokführer des Regionalzuges schiebt. "Es gibt kein Sicherheitsproblem bei den SBB". Ich arbeite seit bald 20 Jahren als Hochschullehrer im Bereich Eisenbahnsystemtechnik in England und verstehe nicht, wie irgend jemand die Bahnhofsanlage von Granges Marnand als fit-for-purpose für fahrplanmässige Kreuzungen betrachten kann. Und dazu kam der schwache Führerstands Bereich des Regionalexpresses.

Wenn ich die Situation vom Google Earth Satellitenbild richtig beurteile, hat es beim Ausfahrtsignal keine Signumeinrichtung und der Gefahrenpunkt ist ca. 80 m vor dem Ausfahrtsignal, das bereits auf der Strecke steht. Das Vorsignal war, so nehme ich an, auf Doppelgelb and damit für den Führer eine ‚Erlaubnis‘ bis zum Hauptsignal vorzurücken. Der Führer hat einen Fehler gemacht, das System hat in aber so wenig unterstützt wie im Falle des Führers in Spanien – dort war das (aktive) Versagen der leitenden Stellen allerdings noch viel schlimmer als in der Schweiz.

Wenn dies für den VSLF von Interesse sein sollte, wäre ich gerne bereit, die Sicht aus Grossbritannien in die Diskussion einzubringen, wo solche Gefahrenpunkte um einiges besser geschützt sind. Ich bin zur Zeit in Les Diablerets in den Ferien und per e-mail und Handy erreichbar.

Mit freundlichen Grüssen,

Ihr Felix Schmid.

Dipl. Ing. ETH, PhD, FIMechE, FIRSE
Centre for Railway Research and Education
Birmingham, West Midlands B15 2TT ➤

Jedem seine eigene Sicherheitsphilosophie

Seit der teilweisen Inbetriebnahme der schweizerischen Signalisation auf einem Teil der Strecke Genf–La Plaine haben mir zahlreiche Lokomotivführer ihre Besorgnis in Bezug auf die Sicherheit und die Anwendung der Vorschriften mitgeteilt. *André Alder, Präsident der Sektion Genf*



Diese Probleme sind durch den gleichzeitigen Gebrauch von drei Sicherheitssystemen verursacht: ZUB, Eurobalisen und das französische KVB. Je nach eingesetztem Fahrzeugtyp und dem Ort, wo ein Ereignis auftritt, unterscheidet sich die Handlungs- und Arbeitsweise auf dieser nur 14 Kilometer langen Strecke. Die grösste Besorgnis löst die Tatsache aus, dass die Zugsicherung keine Warnungsimpulse mehr auf die Bem 550 überträgt, weil diese Fahrzeuge keine Eurobalisen erkennen können und die «Krokodil»-Magnet der französischen Zugsicherung entfernt wurden. Wir können diese Situation, solange die Umbauarbeiten auf dieser Strecke andauern, nachvollziehen, aber es wäre wünschenswert, wenn in Zukunft die ZUB zusammen mit den schweizerischen Signalen auf der ganzen Strecke zwischen Genf und La Plaine installiert würde. Das weitgehende Fehlen des Systems «KVB intégral» beeinträchtigt das Einhalten der «Gestes métier», weil die Vorbeifahrt

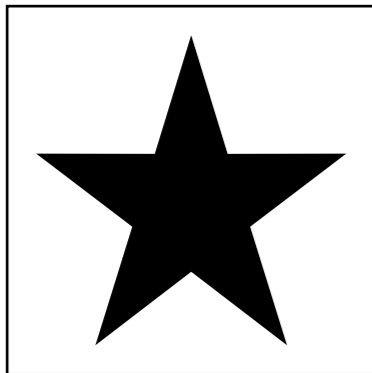
an einem Warnung zeigenden Signal nicht mehr quittiert wird. Auch zeigt das Anzeigegerät keine Überwachungsdaten an.

Falls das integrale KVB eingeführt würde, würden die Lokführer mit einem Zwitter-system bestehend aus schweizerischer Signalisation und französischem Zugsicherungssystem konfrontiert. Dies würde einen gefährlichen Präzedenzfall auf einer Strecke schaffen, die gegenwärtig in Bezug auf die Infrastruktur schweizerischen Normen angeglichen wird. In diesem Fall müssten drei Viertel des Lokpersonals von Genf für die Funktionsweise und die Störungsbehebung des Systems «KVB intégral» instruiert und ein spezifisches Anleitungsheft für den Störfall erstellt werden, was weitere Zahlungen ans Ausland zur Folge hätte.

Es wäre deshalb aus Gründen der Sicherheit wünschenswert, die schweizerischen Signale mit schweizerischen Zugsicherungssystemen auszurüsten. ➤

Das Meeting wurde wegen des Unglücks in Granges-Marnand kurzfristig nach Payerne verlegt, um allen Teilnehmern die Möglichkeit zu geben, die Unfallstelle zu besichtigen. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

2.3. Handtafel "Ankündigung Abfahrerlaubnis durch den Fdl" Ergänzung zu R 300.2 Ziffer 5.6.2



Begriff Ankündigung Abfahrerlaubnis durch den Fahrdienstleiter

Bedeutung Die Abfahrerlaubnis erfolgt durch den Fahrdienstleiter

Im Weiteren wurde den Teilnehmenden an den verschiedenen sogenannten Marktständen die Möglichkeit geboten, Informationen zu den Themen Zugbeeinflussung, Bauen und Unterhalten sowie zum Fahrplan zu erhalten und mit den Referenten darüber zu diskutieren.

Dass sich das Kader von SBB Infrastruktur mit Zugsicherungssystemen im Allgemeinen und mit alten Anlagen wie in Granges im Besonderen beschäftigt, ist als äusserst positiv zu werten. Eine Besichtigung solcher Anlagen ist, besonders nach einer Frontalkollision, wertvoll und vertieft das theoretische Wissen nachhaltig. Da SBB Infrastruktur in keiner Form für den Unfall mitverantwortlich ist, wie dies durch Aussagen des Bundesamts für Verkehr (BAV), der SBB und der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) bestätigt wurde, sind vertiefende Kenntnisse umso wertvoller.

Die Lösung zur Verbesserung der Sicherheit auf Stationen wie Granges-Marnand wurde denn auch unter der Leitung von SBB Infrastruktur ausgearbeitet. Trotz der Aufforderung des BAV vom 21. August 2013 an die Bahnen, dem Lokpersonal beim Abfahrprozess keine Zusatzaufgaben aufzuerlegen, kreierte man eine neue netzweite Vorschrift mit noch nie dagewesenen Abläufen und einer neuen Signaltafel. Die Kosten für neue Sicherheitsmassnahmen beschränken sich somit auf die Erstellung und Verteilung der neuen Vorschrift I-B 25/13 «Massnahmen im Abfahrprozess» sowie auf die Herstellung der «Schneeflöcklitafeln». Erweiterte Bahnhofbesetzungszeiten an den sieben Stationen wären

eben zu teuer und so viel ist den SBB die Sicherheit dann doch nicht wert. Immerhin ist nunmehr die Infrastruktur teilweise in die Verantwortung beim Abfahrprozess eingebunden und das ist gut so.

Hier noch die Rückmeldung eines Lokführers:

Im Laufe dieser Woche hatte ich Gelegenheit, die Strecke Yverdon-Payerne zu befahren, auf der der neue Abfahrprozess bei Kreuzungen angewendet wird. Dabei sind mir einige Probleme bei der praktischen Anwendung dieser neuen Vorschrift aufgefallen:

Für die Züge, die eine Abfahrerlaubnis benötigen, erfolgt die Information während der Einfahrt in den Bahnhof entweder mit der entsprechenden Tafel oder mündlich (hauptsächlich über den Zugfunk). Sowohl im einen als auch im anderen Fall muss die Information quittiert werden, es sei denn, wir fahren bei der Einfahrt in den Bahnhof auf ein Halt zeigendes Signal: Dann richtet sich unsere uneingeschränkte Aufmerksamkeit auf den Halt vor dem Signal. Es ist uns untersagt, den Prozess für die Annäherung an ein Halt zeigendes Signal zu unterbrechen, und so ist es uns weder möglich, die entsprechende Information am Zugfunk entgegenzunehmen noch das Perron nach dem Fahrdienstleiter mit seiner Tafel abzusuchen; und noch weniger ist es uns möglich, die erhaltene Information zu quittieren. Noch gefährlicher ist die Situation in Estavayer, wo der Schienenzustand in dieser Jahreszeit wegen der im Broyetal herrschenden meteorologischen Bedingungen in der Regel sehr schlecht ist und

jeweils gegen ein Halt zeigendes Signal, das unmittelbar vor einem Bahnübergang steht, eingefahren werden muss.

Im Fall einer Verspätung des ersteinfahrenden Zuges – eine Situation, die in dieser Jahreszeit wegen der schlechten Adhäsionsbedingungen regelmässig auftritt – und wenn es dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist, den Lokführer über die erforderliche Abfahrerlaubnis zu verständigen, weil er wegen Auskunftserteilung an die Reisenden, Schalterbedienung, Telefonanrufen usw. verhindert ist, erinnert den Lokführer nichts an den zu beachtenden Abfahrprozess, und nichts kann verhindern, dass ihm der gleiche Irrtum unterläuft wie beim Unfall in Granges-Marnand. Vor allem wenn sich der Lokführer bemüht, eine Verspätung aufzuholen, und er sich in erster Linie auf den Fahrgastwechsel konzentriert, besteht die Gefahr, dass er abfährt, ohne dass der Fahrdienstleiter dies überhaupt bemerkt. Meine persönliche Meinung ist: Wir haben bereits jetzt schon auf etliche Punkte zu achten und eine grosse Verantwortung wahrzunehmen, insbesondere im Fall von Estavayer mit der Einfahrt gegen einen offenen Bahnübergang (hinzu kommt noch die immer noch mittelmässige und unzuverlässige Bremswirkung der Domino-Züge). Dieser neue Abfahrprozess hat für uns eine noch grössere Verantwortung zur Folge und verlangt von uns, noch mehr betriebliche Aspekte zu beachten, ohne dass er zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheit beiträgt. Die neue Situation ist meiner Meinung nach nicht sicherer, sondern noch gefährlicher geworden.

Zürich HB–Zürich-Hardbrücke: Wenn die Prozessbeherrschung nicht gegeben ist und die Kommunikation das Gegenteil von dem bewirkt, was gewollt ist, dann erscheint man im Loco Folio. *Technikgruppe VSLF*

VAR Info

17.7.2013

Zürich HB–Zürich-Hardbrücke: Sensibilisierung zur Langsamfahrstelle Gleis 602

Aufgrund des schlechten Schienenzustands besteht auf dem Gleis 602 Zürich HB–Zürich-Hardbrücke von km 2.560 bis km 2.740 = 180 m eine Langsamfahrstelle mit Vmax 40km/h.

Wir bitten Sie, einer optimalen Fahrweise mit höchstzulässiger Geschwindigkeit und, damit verbunden, einer schnellen Beschleunigung nach der Langsamfahrstelle besondere Beachtung zu schenken.

Auswirkungen auf den Betrieb können wir so in Grenzen halten und einen Beitrag zur Kundenzufriedenheit leisten.

Egon Eisenring
Leiter Bahnproduktion
Region Zürich

1. Akt: Die Gleise zwischen Zürich und Hardbrücke sind offenbar so schlecht, dass eine Langsamfahrstelle mit Vmax 40 km/h eingerichtet werden muss.

2. Akt: Die Verständigung an das Lokpersonal funktioniert nicht wie in den Fahrdienstvorschriften (FDV) vorgesehen (ob der Fehler bei Infrastruktur oder Personenverkehr liegt, ist uns nicht bekannt).

3. Akt: Die Langsamfahrstelle wird nicht korrekt nach Fahrdienstvorschriften aufgestellt.

4. Akt: Trotzdem bitten die SBB das Lokpersonal mit einer «Sensibilisierung» um eine «optimale» Fahrweise und rasche Beschleunigung nach der Langsamfahrstelle, obwohl keine Klarheit über die Länge des mit 40 km/h zu befahrenden Abschnitts besteht.

5. Akt: Und zu guter Letzt wird, nachdem die Langsamfahrstelle mit Vmax 40 km/h seit über 14 Tagen besteht, aufgrund zahlreicher Reaktionen bezüglich der Signalisierung der Langsamfahrstelle eine Mitteilung an das Lokpersonal versendet mit dem hilflosen Hinweis: «Die beschriebene Situation kann aber nicht anders dargestellt werden, weil sie im FDV nicht vorgesehen ist.»

Mittlerweile ist zwischen Zürich und Altstetten auf der alten Stammlinie wieder Frieden und Klarheit eingekehrt. Die Langsamfahrstelle 40 km/h gibt es nicht mehr. Doch die Gefahr von neuen Langsamfahrstellen ist realistisch.

From: lea@sbb.ch
Sent: Monday, July 15
To: ESI@noreply.ch
Subject: 0715ESI
Nachname: Schaniel
Vorname: Antje-Katrin
Störungsdatum: 15.07.2013
Bahnhof: ZHDB
Zug: 1967

Hergang:
Die LAFA 40km/h in Zürich-Hardbrücke ist noch nicht im LEA vorhanden. Es wurde auch kein Sammelformular Befehle abgegeben.

Von: lea@sbb.ch
Datum: 17. Juli 2013
An: ESI@noreply.ch
Betrifft: 0717ESI
Nachname: Hurter
Vorname: Daniel
Störungsdatum: 17.07.2013
Bahnhof: ZUE
Gleis: 600–603
Zug: 9210

Hergang:
Auf der Fahrt traf ich nacheinander ein Vorsignal Langsamfahrstelle 40, ein Anfangssignal Langsamfahrstelle 80, ein Vorsignal Langsamfahrstelle 80, ein Anfangssignal Langsamfahrstelle und schliesslich ein Endsignal Langsamfahrstelle an. Mir war deshalb nicht klar, an welcher Stelle die Langsamfahrstelle 40 aufhörte und wo die Langsamfahrstelle 80 begann.

SBB CFF FFS

Erklärung Langsamfahrstelle Zürich Hardbrücke – Altstetten.

Geschätztes Lokpersonal, wir erhalten zahlreiche Reaktionen auf die Langsamfahrstelle Hardbrücke – Altstetten. Kritisiert wird, dass die Tafeln falsch aufgestellt seien bzw. im linken Gleis eine Tafel zu viel aufgestellt wäre. Dies trifft nicht zu.

Situation (nur Fahrrichtung Hardbrücke – Altstetten dargestellt, nicht massstäblich):

V_{max} = 40 km/h V_{max} = 120 km/h (theoretisch, aber wegen Bremsweg nur V_{max} = 80 km/h) V_{max} = 80 km/h

Erklärung:
Die Gleisanlage auf dem linken Gleis ist, rein technisch gesehen, zur Zeit folgendermassen befahrbar:

- 40 km/h (km 2,56 – km 2,75)
- 120 km/h (km 2,75 – km 3,11)
- 80 km/h (km 3,11 – km 3,35)

Freundliche Grüsse

Andreas Oberholzer Gerhard Sidler
Chef Lokpersonal Prüfungsexperte

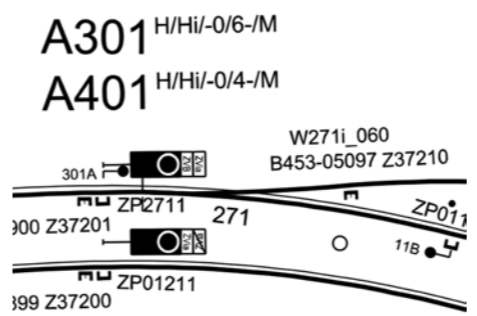
Wenn nun ein Zug vom rechten Gleis aufs linke Gleis wechselt, braucht es für diesen Zug eine Anfangstafel bei km 3,11. Diese ist aus Sicht des Lokpersonals auf dem linken Gleis überflüssig. Die beschriebene Situation kann aber nicht anders dargestellt werden, weil sie im FDV nicht vorgesehen ist.



Rangiergrenzen

Mit dem neuen (Dienst-)Bahnhof Zürich Viadukt in Richtung Wipkingen hat SBB Infrastruktur eine bis anhin noch nie da gewesene Unklarheit in der Signalisierung konstruiert. In der Dokumentation D 31026 von SBB Infrastruktur an das Lokpersonal wird die neue Signalisierung beschrieben.
 Hubert Giger, Präsident VSLF

Die Einfahrsignale und somit die Rangiergrenze von Zürich Viadukt Seite Wipkingen mit mehreren Signalstaffeln sind jedoch weder beschrieben noch an der Signalisierung zu erkennen und folglich dem Lokpersonal nicht bekannt. Wipkingen ist als Bahnhof signalisiert, dies im Gegensatz zum Bahnhof Viadukt. Ob Rangierfahrten von Viadukt nach Wipkingen erlaubt sind, ist dem Lokpersonal nicht bekannt. Gleichzeitig ist es Seite Zürich nun so weit, dass bei parallel aufgestellten Einfahrsignalen auf derselben Höhe eines als Rangiergrenze gilt, das andere jedoch von Rangierbewegungen überfahren werden kann. Folglich wird die Links-Rechts-Aufstellung der Bahnhofendtafeln unerlässlich, um einen sicheren Eisenbahnverkehr zu gewährleisten und Zusammenstöße zu verhindern. Die korrekte Links-Rechts-Aufstellung dieser Signale ist aber trotz Intervention des VSLF an höchsten Stellen bei SBB Infrastruktur und Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht gelöst.



Das Einfahrsignal A301 Zürich Viadukt ist gleichzeitig das Einfahrsignal Zürich Vorbahnhof und dürfte als Rangierbewegung Richtung Zürich Vorbahnhof überfahren werden. Die am Signal A401 montierte Bahnhofendtafel links dieser Fahrt verbietet dies jedoch dem Lokführer gemäss Fahrdienstvorschriften (links aufgestellt).

Zu beachtende Vorschriften:

Fahrdienstvorschriften FDV R 300.2 1.1.2

Aufstellung der Signale
 Ortsfeste Signale befinden sich links vom Gleis. Auf einspurigen Strecken können sie zur besseren Sichtbarkeit auch rechts aufgestellt sein. Auf mehrspurigen Strecken und in Bahnhöfen können die Signale des rechten äussersten Gleises auf dessen rechter Seite aufgestellt sein. Die Bezeichnungen links und rechts gelten im Sinne der Fahrrichtung.

Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung AB-EBV (AB 39.3.b Signalisierung)

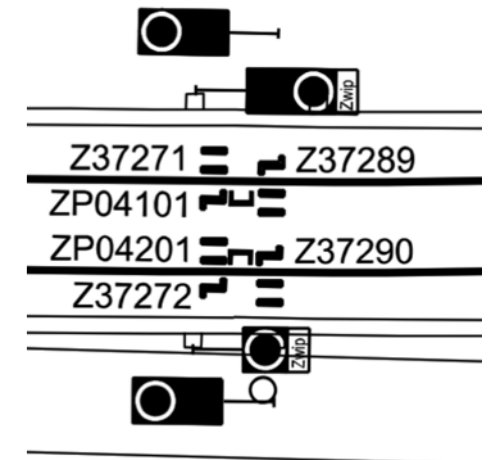
- 2 Projektierung ortsfester Signale
- 2.1 Ortsfeste Signale sind auf der linken Seite des Gleises aufzustellen.
 - 2.1.1 Auf einspurigen Strecken können sie zur besseren Sichtbarkeit auch rechts (?) aufgestellt werden.
 - 2.1.2 Auf mehrspurigen Abschnitten können die Signale des äussersten rechten Gleises auf dessen rechter Seite aufgestellt werden.
 - 2.1.3 Die Bezeichnungen links und rechts gelten im Sinne der Fahrrichtung.

Regelwerk Technik Eisenbahn RTE R RTE 25010

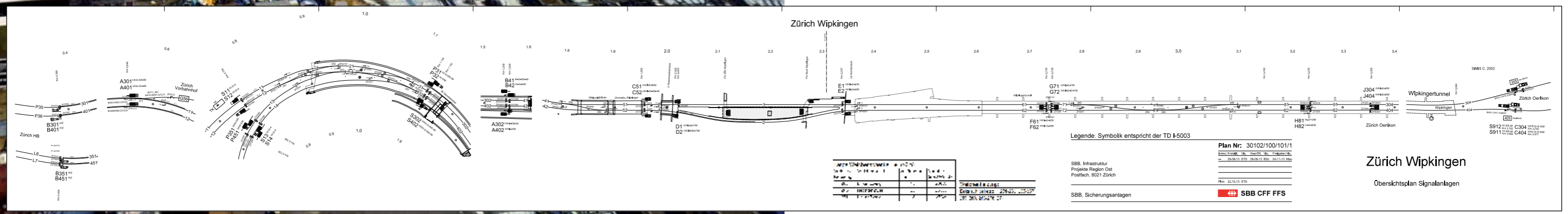
... Ist am Ende eines Bahnhofes, Spurwechsels, Streckenverzweigung die Sicht auf den Rücken des Einfahr- beziehungsweise Blocksignals nicht möglich, so kann das Bezeichnungsschild Bahnhofende auch separat aufgestellt oder an einem Fahrleitungsmast angebracht werden.

In der Not wurden bisher wie zum Beispiel in Oerlikon Rangierhalttafeln angebracht, um wenigstens etwas Klarheit zu schaffen und das unerlaubte Überfahren von Rangiergrenzen zu verhindern. In der extrem komplexen Anlage Zürich Viadukt (mit Einbindung des Bahnhofes Zürich Vorbahnhof in dieselbe Anlage) wurden nicht einmal die Bahnhofendtafeln konsequent montiert, so wie es im Reglement vorgesehen wäre. Es ist davon auszugehen, dass die Anlage durch das BAV abgenommen wurde. Folglich ist auch dort das Wissen über die reglementkonforme Signalisierung für einen sicheren Bahnverkehr nicht mehr vorhanden.

Die Spielregeln zwischen Anlagen (Infrastruktur) und Fahrpersonal (EVU, d.h. Kunden der Infrastruktur) sind in den Fahrdienstvorschriften geregelt. Das BAV hat das Einhalten der Spielregeln zu überprüfen. Wenn diese Regeln von der Infrastruktur, wie in der neuen Anlage Zürich Viadukt, nicht eingehalten werden, wird es gefährlich – von der Demotivation des korrekt arbeitenden Fahrpersonals ganz zu schweigen.



Im Plan wurden die Bahnhoftafeln «ZWip» falsch eingezeichnet (sie stehen auf dem Kopf).



Weniger Monotonie für die Lokführer

Gudela Grote, ordentliche Professorin für Arbeits- und Organisationspsychologie an der ETH, plädiert dafür, zur Verbesserung der Sicherheit bei der Eisenbahn nicht nur bei den Maschinen, sondern auch bei den Menschen anzusetzen.

Daniel Hurter, Redaktion Loco Folio



Im Bahnbetrieb sei seit Jahren eine Verlagerung der Entscheidungskompetenzen vom fahrenden zum stationären Personal zu beobachten, vor allem zu den Fahrdienstleitern. Lokomotivführer würden zunehmend zu «Lückenbüßern» für die noch nicht automatisierbaren Funktionen in einem immer weniger von ihnen selber (mit)gesteuerten System. Auf den Führerständen lösten sich Phasen von tendenzieller Unter- und Überforderung ab. Das Risiko von Unfällen, so Grote, steige insbesondere dann, wenn Routine nur gelegentlich durchbrochen werde, etwa durch kurzfristige Änderungen des Fahrplans. Ein Mittel, um Routine dauerhaft zu reduzieren, sieht Grote in der Rückkehr zu einem vielfältigeren Einsatz des Lokomotivpersonals. Wer mit unterschiedlichen Zügen und auf unterschiedlichen Strecken unterwegs sei, dessen Aufmerksamkeit sei in der Regel höher. Einen Mangel macht die ETH-Professorin, die sich schon mehrfach intensiv mit Eisenbahnern beschäftigt hat, bei den Lokomotivführern in Bezug auf den gegenseitigen Austausch aus. Die Isolierung als Einzelkämpfer auf den Führerständen sei zu durchbrechen – zum Beispiel durch regelmässige, in den Arbeitsablauf integrierte Anlässe für den persönlichen Erfahrungsaustausch.

(Quelle: Paul Schneeberger, NZZ vom 24. August 2013, Seite 13)

Der VSLF vertritt diese These schon seit vielen Jahren und ist erfreut darüber, dass diese nun auch von einer Fachperson unterstützt wird. Er macht sich jedoch keine Illusionen darüber, dass diese Aussagen

bei den SBB auf offene Ohren stossen. Gerade auch Zugführung Personenverkehr verhält sich in dieser Hinsicht absolut stur, wie das nachfolgende Beispiel zeigt:

Schlussbericht Arbeitsgruppe Aarau/Beinwil

Montag, 5. August 2013, von Martin Herger
Gerne informieren wir Sie mit diesem Schlussbericht über das Projekt Aarau/Beinwil.

Im Rahmen von Wandel ZF und der Schattenplanung wurden die verschiedenen Lokpersonalstandorte auf ihre Produktivität und Attraktivität hin untersucht. Die Mitarbeitenden der Standorte Aarau und Beinwil wurden am 3. September 2012 durch die Leitung Zugführung informiert und eingeladen, am Folgeprojekt «Überprüfung der Standorte Aarau und Beinwil» mitzuarbeiten. Darauf wurde eine Arbeitsgruppe mit Mitgliedern aus beiden Standorten, RP und der PEKO gebildet:

Martin Herger, CLP Aarau, Projektleiter / **Gery Sigrist**, CLP Luzern/Beinwil, Projektleiter-Stellvertreter / **Mathieu Tanja**, Zürich, Ressourcenplanung / **Altorfer Oliver**, Olten, Personalkommission Aarau / **Aregger Hanspeter**, Luzern, Personalkommission Beinwil / **Gloor Peter**, Arbeitsplankommission, Beinwil / **Rohr Dominik**, Arbeitsplankommission, Aarau / **Hunziker Sacha**, Lokführer, Aarau / **Wittmer Michel**, Lokführer, Aarau / **Lemmenmeier Irene**, Lokführerin, Beinwil / **Wassmer Christian**, Lokführer, Beinwil.

Der Start dieser Arbeitsgruppe erfolgte im September 2012. An acht Sitzungen wurden Ideen und Varianten geprüft, eine Umfrage erstellt, Abklärungen getroffen und mögliche Touren gezeichnet. Die Projektgruppe einigte sich auf folgende Lösung: Pro Tag wird in Lenzburg zwei Mal von Aarau- auf Beinwiler-touren und umgekehrt gewechselt. Mit dieser Möglichkeit erhalten beide Standorte mehr Abwechslung mit dem Befahren von zusätzlichen Strecken, Standort Beinwil bedient zusätzlich den FLIRT. Die Leitungssitzung Zugführung (LS ZF) lehnt den Vorschlag ab. Die LS ZF hat diesen Antrag mit nachstehender Begründung abgelehnt:

Die Produktivität sinkt über beide Depots um 2,5 Prozent. Dies löst jährliche Folgekosten in der Höhe von CHF 220 000 aus. Das Störungsmanagement wird erschwert, weil das Lokpersonal der beiden Standorte bei Störungen nur beschränkt eingesetzt werden kann. Die Lösung entspricht einer Rayonerweiterung. Rayonerweiterungen sind normalerweise die Folge einer Angebotsveränderung, was bei der vorgeschlagenen Lösung nicht der Fall ist. Alternative Modelle mit flexiblem Einsatz für alle wurden geprüft, haben aber laut Umfrage unter den Mitarbeitenden keine Mehrheit gefunden. Die LS ZF erteilte den Auftrag, weitere Möglichkeiten zu suchen, um die Attraktivität des Standorts Beinwil zu heben. Federführend bei diesem neuen Projekt wird die Filiale Zentralschweiz-Ticino sein. Dazu wird es Ende Jahr ein Fol-

geprojekt geben, an dem der Standort Aarau mitarbeiten wird.

Die LS ZF verdankt die gute Arbeit der Projektgruppe Aarau/Beinwil.

Martin Herger
Projektleiter, CLP Aarau

Die zu erwartenden Kosten von CHF 220 000 verhindern also aus Sicht der Leitung von Zugführung Personenverkehr einen etwas vielfältigeren Einsatz des Lokpersonals von Aarau und Beinwil oder anders ausgedrückt, die dauernd geäusserte Aussage von SBB-Führungsleuten, dass für die Verbesserung der Sicherheit keine Kosten und Anstrengungen gescheut werden, erweist sich einmal mehr als Schall und Rauch. Dagegen spielen Kosten keine Rolle, wenn es die Schaffung weiterer Stellen im bereits sehr aufgeblähten Zugführungs-Verwaltungsapparat betrifft. Beispielsweise wurde für einen CLP aus Luzern, der angeblich ein Burnout erlitten hatte und nicht mehr am angestammten Arbeitsort arbeiten konnte, flugs bei Ausbildung, Projekte und Prozesse (AKP) eine neue Stelle geschaffen:

Markus Rossi: neu bei Ausbildung, Projekte und Prozesse (AKP).

Donnerstag, 21. Februar 2013, von Karin Gröbli
Geschätzte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Markus Rossi, bisheriger Chef Lokpersonal in Luzern, wird sich ab 1. April 2013 bei AKP im Bereich der Ausbildung engagieren. Bei AKP wird er weiterhin die neue Lokführerausbildung begleiten, bei deren Entwicklung er schon wertvolle Arbeit geleistet hat. Markus Rossi wird sich zudem bei zukünftigen Projekten in der Aus- und Weiterbildung beteiligen. Er wird seine neue Stelle am 1. April 2013 in Bern antreten. Ich freue mich auf weiterhin gute Zusammenarbeit und heisse Markus im AKP-Team herzlich willkommen. Freundliche Grüsse

Karin Gröbli
Leiterin Ausbildung,
Projekte und Prozesse

Wir können davon ausgehen, dass die jährlichen Kosten für diese neue Stelle nicht viel weniger als die CHF 220 000 betragen, die der Leitung von Zugführung Personenverkehr für einen abwechslungsreichen Einsatz der Lokführer von Aarau und Beinwil zu viel waren. Dass die dauernden Zwangsversetzungen von jungen Lokführern in das so unattraktive Depot Beinwil vermehrte – kostspielige – Fluktuationen auslösen, scheint das Vorstellungsvermögen der Leitung von Zugführung Personenverkehr ohnehin zu übersteigen.

Verminderung der Belastung des Lokpersonals

Die Aufforderung des BAV an die EVU, zusätzliche Aufgaben an das Lokpersonal zu vermeiden oder sogar zu reduzieren ist notwendig und überfällig.

Hubert Giger, Präsident VSLF

Seit Jahren werden zusätzliche technische wie auch betriebliche Aufgaben dem Lokpersonal vorgeschrieben, ohne dass dafür adäquate Entlastungen stattgefunden hätten. Im Gegenteil ist die Belastung durch die laufende Produktivitätssteigerung, kürzere Fahrzeiten, höhere Geschwindigkeiten, grössere Beschleunigung, massiv höhere Signaldichte und kürzere Wende- und Inbetriebnahme Zeiten parallel dazu angestiegen.

Neue Halteortvorgaben, wie im Projekt PEKABA der SBB angedacht, stellt zweifellos eine zusätzliche Aufgabe beim Lokpersonal dar. Durch zusätzliche Beachtung der Elektronik Assistent LEA während der Fahrt und die Speicherung der unter-

schiedlichen Information bei jedem Halt stellen eine erhebliche Mehrbelastung dar. Dies ohne Mehrwert für die Unternehmung.

Die von der SBB geplante Einführung der adaptiven Zuglenkung ADL mit automatischen Geschwindigkeitsinformationen an den Lokführer während der Fahrt stellt genauso eine Mehrbelastung dar. Dem vom BAV vorgegebene Ziel, dass sich die Lokführer noch besser auf die Signale und damit die Zugführung konzentrieren können, ist folge zu leisten. Von den Akteuren bei der SBB geplanten, zusätzliche Aufgaben an das Lokpersonal während der Fahrt in den Projekten PEKABA und ADL ist abzusehen.

Medieninformationen Bundesamt für Verkehr BAV

Wie die sichere Abfahrt von Zügen gewährleistet wird

Ende Juli kollidierten im Bahnhof von Granges-Marnand zwei Züge, weil ein Regionalzug trotz Halt zeigendem Gruppensignal losfuhr. Der Abfahrtsprozess von Zügen findet täglich tausende Male in der Schweiz statt. Doch was genau ist eigentlich erforderlich, damit sich ein Zug in Bewegung setzen darf? Die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) regeln das entsprechende Vorgehen. Teilweise werden die Lokführer zudem durch Zugbeeinflussungssysteme unterstützt.

Die Rollen des Lokführers und der Zugbeeinflussungssysteme
Bei begleiteten Zügen wird der Lokführer als ausgebildeter Fachmann bei der Abfahrt auch heute noch durch den Zugbegleiter unterstützt. In bestimmten Einzelfällen - wenn die Signalisation des Bahnhofes keine eindeutige Zuordnung der Zustimmung zur Fahrt zulässt - erteilt der Fahrdienstleiter dem Lokführer zusätzlich zur Zustimmung zur Fahrt überdies eine Abfahrterlaubnis.

Die Überprüfung, ob die Voraussetzungen für das Abfahren erfüllt sind, konzentriert sich aber stärker als früher beim Lokführer. Zudem sind in den letzten Jahrzehnten die allgemeinen Anforderungen an die Lokführer gestiegen, z.B. auf Grund höherer Geschwindigkeiten, optimierter Fahrzeiten, der dichten Folge von Signalen und natürlich auch des Verkehrszuwachses generell.

Daher ist es für einen sicheren Bahnbetrieb zentral, dass der Lokführer während der Fahrt und insbesondere bei der Abfahrt keine zusätzlichen Aufgaben wahrnehmen muss. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Eisenbahnunternehmen im August mittels Schreiben aufgefordert, die Abfahrten auf mögliche Risiken zu überprüfen. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf das Umfeld und die mögliche Reduktion allfälliger zusätzlicher Aufgaben beim Lokführer gelegt werden.

Dies mit dem Ziel, dass sich die Lokführer noch besser auf die Signale und damit die Zugführung konzentrieren können.

BAV-News Nr. 13 September 2013



PEKABA – nur ein Placebo-Test?

Im Juli 2013 erhielt ich zum ersten Mal Informationen über einen bevorstehenden Test betreffend Massnahmen in Bezug auf die Personenflusskapazitäten im Laufental. Die Haltegenauigkeit der Züge am Perron und die Prozesse am Zug sollen zu Gunsten eines effizienten Fahrgastwechsels verbessert werden, basierend auf den Erfahrungen aus den Reisen des SBB-Managements nach China und Japan! *Ruedi Gfeller, Präsident Sektion Basel*

Innerhalb der kurzfristig umsetzbaren Ideen erscheint die Optimierung der Haltegenauigkeit der Züge am Perron als Erstes in der To-do-Liste. Nicht nur mir, sondern vielen anderen Kollegen erscheint dieser Versuch suspekt. Warum das Laufental, warum Stationen wie Aesch, Duggingen (Haltestelle), Grellingen, Zwingen, Laufen? Warum wird das Lokpersonal in den Medien an vorderster Stelle als Garant für das Gelingen des Projekts erwähnt? Sind wir direkt verantwortlich, dass sich Kunden täglich gegenseitig beim Ein- und Ausstieg behindern? Sind wir direkt verantwortlich, dass SBB Infrastruktur die Halteorttafeln kostengünstig, aber nicht optimal aufgestellt hat?

Als Antwort auf die e-News vom Juli 2013 betreffend PEKABA folgten zwölf mehr oder weniger negative Intranet-Einträge von verschiedensten Stellen, die prompt mit viel Aufwand relativiert, kommentiert bzw. negiert wurden, darunter auch mein Eintrag. So monierte ich das fehlende intelligente Einstiegsverhalten unserer

Kundschaft. Die Ausstiegswege werden meist durch Einsteiger verengt oder sogar blockiert. Auch mir wurde geantwortet, dass das japanische System nicht kopiert werden solle. Aha ... «basierend auf den Erfahrungen aus Japan- und China-Reisen des Managements der SB»! Das Rad wird neu erfunden, oder so ähnlich... Im August meldete sich der Leiter von Zugführung Personenverkehr, Manfred Haller, auch aufgrund eines Frontalangriffs seitens unseres Präsidenten Hubert Giger zu Wort. Der Eintrag in den e-News hatte dann 13 weitere Kommentare zur Folge.

Am 17. August 2013 hatte ich meine persönlich erste S-Bahn-Fahrt Richtung Laufen seit dem Start des Projekts PEKABA. Tags zuvor diskutierten wir im Reservezimmer die (neuen) Halteorte und wie die Angaben im LEA und in der Regelwerk I-B 12/13 auszuführen seien. Kernaussage: «Halte dort, wo du immer gehalten hast, und du liegst nicht falsch!» Aesch ist die erste angepasste Station gemäss PEKABA. Eintrag im LEA: «Flirt 1-teilig D, Flirt 2-teilig D, Flirt 3-teilig

D.» Wo heute der Sektor D ist, gab es früher eine Tafel mit einem grossen H oder anders ausgedrückt: keine Änderung des Halteorts. Die Haltestelle Duggingen in den Test einzubeziehen, zeugt von Unkenntnissen im Bereich Bedarf Personenflusskapazität. Repräsentativ kann eine Haltestelle mit wenig bis geringem Personenverkehr wohl kaum sein. Es offenbart sich mir die Schwierigkeit, die 25-Meter-Sektoren – gekennzeichnet mit einem weissen Strich an der vertikalen Perronkante – zu erkennen. Dies ist ausser in Zwingen (Fahrrichtung Laufen) und Aesch (Fahrrichtung Basel) auf der ganzen Teststrecke so. Komme ich nach Grellingen, so steht da erneut «Flirt 1- bis 3-teilig, Halteort Sektor D». Nur kann man in Grellingen, genauso wie in Aesch, nicht anders anhalten, will man von den Reisenden keinen Vogel gezeigt bekommen. Weiter geht es nach Zwingen, Angabe im LEA: «Halteort Sektor F.» Oh, in Zwingen gibt es keinen Sektor F, also sind meine alten Kenntnisse gefragt. Offenbar ein Fehleintrag, er galt ursprünglich für

die Station Laufen, wobei meine Fahrordnung in Laufen endete. Sinnvoll? Nötig? Etwas zur Station Laufen: Im Gleis 2 (Regelgleis Richtung Delémont–Basel) wurden zur Kennzeichnung der 25-Meter-Sektoren eigens LED-Leuchten an der vertikalen Perronkante montiert. Richtung Delémont leuchten sie bläulich, Richtung Basel leuchten sie weiss – sinnvoll und nötig für einen Testbetrieb? Auf der Rückfahrt Richtung Basel konnte ich keine Verbesserung der Halteorte erkennen, ausser einem weiteren Fehleintrag im LEA. Wenn schon das Laufental, stellvertretend für andere Linien, zur Lösung der beschriebenen Probleme beitragen soll, warum wurde dann die wichtige Haltestelle Dornach-Arlesheim nicht in den Versuch einbezogen? Regelmässig stehen dort die Kunden in beiden Richtungen falsch zur Eisenbahnlandschaft. Eine kurze Zeit für den Publikumsverkehr nicht relevante Haltestelle (Duggingen) ist wichtig genug für einen Einbezug in den Feldtest, dagegen wird eine Haltestelle mit hohem Publikumsaufkommen (Dornach-Arlesheim) ausgeblendet. Stellt sich die Frage nach der Genauigkeit der Abklärungen. Offenbar war die minimale Anzahl an eingesetzten Fahrzeugtypen auf der Teststrecke der massgebende Faktor für den Praxistest. Mein persönliches Resümee nach der ersten Fahrt: Von zehn Halten erbringen 50% keinen Beitrag zur Lösung von Kapazitätsproblemen.

Am 19. August 2013 wollte der Leiter der Zugführungsfiliale Nordwestschweiz wissen, wie ich den Versuch und meine Fahrt empfunden hatte. Meine Antwort lautete: Keine relevanten Änderungen erkennbar, teilweise falsche Einträge im LEA, keine klar erkennbare 25-Meter-Sektorenkennzeichnung. Im anschliessenden weiteren Gespräch wurde versichert, Verbesserungen seien bereits im Gange. Mein Eintrag in der Intranet-Kommentarliste wurde nicht weniger als drei Mal erwähnt, ich lasse es einmal offen, ob kritisch oder nicht. Nur so viel: Kritik ist nicht wirklich gefragt. Am 26. August 2013 melden die SBB in den News einen erfolgreichen Projektstart, darauf folgt am 4. September 2013 auf SRF DRS ein ziemlich ernüchternder Beitrag über Pendler, die kaum eine Verbesserung im Laufental spüren. Unsere Unternehmung beschwichtigt, es sei noch zu früh, um Schlussfolgerungen zu ziehen. Das nächste Sauwetter kommt bestimmt, genauso der nächste Winter. Hoffen wir, dass die versprochene bessere Kennzeichnung der 25-Meter-Sektoren erfolgt und diese auch zur Verbesserung der Personenflusskapazitäten beiträgt. Ich möchte mich jedenfalls nicht als Lokführer in der Zeitung wiederfinden und (mit)verantwortlich sein, wenn das SBB-Viagra für unsere Kunden nicht wirkt. ➤

PEKABA – für wen?

Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio

In den ersten Monaten dieses Jahres überfuhr ein Regionalzug ein Halt zeigendes Blocksignal. In der Ereignisanalyse wurde festgestellt, dass sich der Lokführer von verschiedenen Faktoren (Blick in LEA, Tätigkeiten neben den Gleisen) hatte ablenken lassen. Das neue Halteortssystem PEKABA soll mit verfeinerter Sektorenteilung den Personenfluss auf den Perrons verbessern. Neu muss sich das Lokpersonal mittels LEA vor jedem Bahnhof über den genauen Halteort informieren (Blick in LEA) und sich dann bei der Einfahrt an Markierungen an der Perronkante oder an blauen Sektorentafeln orientieren (Signalisierungen neben den Gleisen). Was im einen Fall verpönt ist, wird im anderen dem Lokpersonal vorgeschrieben, und schon ist möglicherweise ein am Perron befindliches ausnahmsweise Halt zeigendes Gleisabschnittssignal überfahren. Solche gibt es z. B. in Genève, Lausanne, Fribourg, Bern, Basel, Olten, Palézieux, Baden, Frick, Oberwinterthur, Horgen Oberdorf, Brugg AG, Wil SG, Gossau SG, Chur, Thalwil; sie sind also gar nicht so selten. Der VSLF wehrt sich deshalb vehement gegen das Projekt «Personenkapazitäten Bahnhöfe Schweiz» (PEKABA).

Trotzdem wurde das Projekt PEKABA, in dessen Projektgruppe kein einziger Lokführer Einsitz hatte, unter Mithilfe von Vertretern von Zugführung Personenverkehr durchgeboxt, und so ist es nicht erstaunlich, dass die Informationsstelle von Zugführung bereits zehn Tage später einen erfolgreichen Projektstart vermelden konnte. Anders sahen dies allerdings die eigentlichen Adressaten des Projekts PEKABA – die Reisenden. Radio SRF meldete nämlich:

«Pendler in Laufen spüren kaum Verbesserung durch mehr Sektoren.»

«Es ist nicht wirklich anders als vorher, habe ich das Gefühl», so das Fazit eines jungen Pendlers gegenüber dem Regionaljournal Basel von Radio SRF. Ähnlich klingen die meisten Antworten der Pendler am Bahnhof Laufen auf die Frage nach einem ersten Fazit zum Pilotversuch der SBB.

Wenn PEKABA weder den Reisenden noch dem Lokpersonal dient, für wen ist es dann sonst gedacht? Möglicherweise für die Beschäftigung offensichtlich fachfremder Projektleiter, denn mit PEKABA werden wie selbstverständlich die Fahrdienstvorschriften (FDV) nicht eingehalten. Gemäss R 300.2 Artikel 1.1.1 sind ausschliesslich die in den FDV beschriebenen und dargestellten Signale

und Signalbilder anzuwenden unter Vorbehalt besonderer Betriebsvorschriften für Versuche und besondere örtliche Verhältnisse. Dass dieser Vorbehalt kundendienstliche Sektorentafeln, irgendwelche schlecht sichtbare Perronmarkierungen und düstere LED-Leuchten umfasst, ist kaum anzunehmen.

Um es klarzustellen – jede Lokführerin und jeder Lokführer kennt das Problem mit den zunehmenden Haltezeitüberschreitungen an Bahnhöfen und Haltestellen von seiner täglichen Arbeit und ist überzeugt, dass diesen Einhalt geboten werden muss. Die effektiven Gründe dafür sind Fahrzeuge mit defekten und abgetrennten Türen, die oftmals tagelang in diesem Zustand verkehren, umgekehrt gereichte S-Bahn-Einheiten, ein zeitraubendes Abfertigungssystem bei begleiteten Zügen, sehr langsam schliessende Türen bei den Doppelstock-Pendelzügen (DPZ) der Zürcher-S-Bahn, falsch angebrachte, an irgendwelche Masten montierte, Halteortstafeln usw. Vor allem aber die Tatsache, dass sich das Schliessen der Türen mit geringem Kraftaufwand verhindern lässt, sorgt für die meisten Haltezeitüberschreitungen (wie eine effiziente Türschliessung funktioniert, lässt sich übrigens bei der Metro in Paris beobachten ...).

Das Fazit ist: PEKABA löst alle diese Probleme nicht, schafft aber etliche – einige davon nicht ungefährlich! – neue. Und es ist anzunehmen, dass das Projekt ohnehin an den zu grossen Kosten scheitern wird, denn für das Lokpersonal mittels LED einigermassen gut sichtbare Sektorentafeln und Perronmarkierungen sind schlicht unbezahlbar.

Nachtrag

Zu eigentlichen Experten in Bezug auf die Haltegenauigkeit von Zügen entwickelten sich im Laufe des Projekts PEKABA der Leiter von Zugführung Personenverkehr sowie der Leiter der ZF-Filiale Nordwestschweiz – beide haben noch nie selber einen Zug geführt. So liessen sie verlauten, dass das Lokpersonal auf fünf Meter genau anhalten könne. An dieser Stelle können wir es verraten: Das Lokpersonal kann sogar zentimetergenau anhalten, nämlich dann, wenn an voraufgestellte Fahrzeuge angefahren wird. Allerdings beträgt in diesem Fall die Geschwindigkeit lediglich 1–2 km/h, was zu entsprechenden Fahrzeitverlusten führt – genau wie beim Projekt PEKABA. ➤

PEKABA – die Kreisdirektion 2 weiss es besser

Das Halteort-System 1/2/3/4/H funktioniert hervorragend im Bereich der Zürcher S-Bahn; es ist flexibel, günstig und absolut störungsfrei. Aber eben, es kommt aus Zürich.

Stephan Gut, Sektionspräsident Ostschweiz

Das prognostizierte Wachstum der Reisen ist so hoch, dass die SBB beschlossen haben, mit einem ersten Projekt kurzfristige messbare Massnahmen zu evaluieren, sogenannte quick wins. Nun liegt, wie gewöhnlich, der Teufel im Detail. Eine Reise nach Japan garantiert noch keine Umsetzbarkeit in der Schweiz, vor allem dann nicht, wenn nur Teile übernommen werden. Fehlt die Grundstruktur, wie einheitliches Wagenmaterial oder viele Türen für einen beschleunigten Personenaustausch, werden sämtliche Massnahmen kaum mehr als einen Projekt-Placebo-Effekt auslösen.

Das Problem der fehlenden vergleichbaren Grundstruktur scheint auch den Projektverantwortlichen bewusst zu sein, denn nicht umsonst wurden die fünf Pilotbahnhöfe unter folgendem Kriterium ausgesucht: *Die Strecke eignet sich, da hier im Fern- und Regionalverkehr einheitliches Rollmaterial verkehrt.*

Trotzdem müssen Lösungen für die Erhöhung der Personenkapazitäten gefunden werden, und zwar für die ganze Schweiz, da diese als Vorgaben für die Anlagestrategie der baulichen Massnahmen der Bahnhöfe dienen.

Zwei Kriterien sind grundsätzlich zu unterscheiden: erstens die Lenkung des Personenflusses mittels Sektorentafeln und zweitens die Signalisation des Halteorts für das Lokpersonal. Momentan werden beide Faktoren miteinander vermischt; das heisst, die Lokführer sollen sich an den gleichen Halteortpunkten wie die Kunden orientieren. Was auf den ersten Blick effizient erscheint, wird in der Praxis aber zum Problem: Da der Halteort nicht mit einer logischen 1/2/3-Signalisation (100 m/200 m/300 m) angezeigt wird, muss der Lokführer den Halteort bei jedem Bahnhof aus dem LEA ersehen (z. B. Halt bei Sektorentafel H-25). Dies führt zu folgenden Problemen: Der Lokführer wird während der Einfahrt im Bremsprozess unterbrochen – was bestimmt kein Plus betreffend Sicherheit darstellt –, und die Einfahrt erfolgt dementsprechend langsam, was wiederum der Pünktlichkeit schadet und somit das Ziel des Projekts neutralisiert. Denn Bahnhofkundigkeit in Ehren, aber wer glaubt, dass ein Lokführer mit täglich wechselnden Diensten bei 300 Bahnhöfen mit je drei verschiedenen Zuglängen (= Halteorte) zu jeder Zeit auswendig am richtigen Buchstaben anhalten kann, darf uns das gerne beweisen. Zudem sind die

Halteorte zwischen den Sektorentafeln, markiert mit einem weissen Strich oder mit LED-Leuchten, völlig unzulänglich: In einer Linkskurve mit dem Perron auf der linken Seite sind diese Halteorte erst auf den letzten Metern sichtbar (siehe: Pünktlichkeit). Auch auf geraden oder «richtig gebogenen» Bahnhöfen wird die Identifikation eines solchen potenziellen Halteorts schwierig, vor allem bei Nacht, wenn einem bei der Einfahrt Dutzende kleine Lichtquellen entgegenleuchten. Wird heute mit ca. 60 km/h anfangs Bahnhofperron eingefahren, wird diese Geschwindigkeit künftig massiv nach unten korrigiert werden müssen.

Ein weiterer Unsicherheits- und Kostenfaktor ist die Programmierung des LEA. Jeder Zug erhält aufgrund seiner Länge einen eigenen Halteort. Für jeden kurz- bis mittelfristig eingesetzten Ersatzzug mit anderer Länge, für jeden verkehrt fahrenden DPZ (Lok plus drei Wagen) und für jede doppelt statt einfach geführte (oder umgekehrt) Komposition steht im LEA der falsche Halteort – ohne Chance für den Lokführer, den richtigen zu eruieren.

Fazit

Für den Kunden ist die neue Signalisierung der Sektorentafeln ein erster richtiger Schritt. Mit den beidseitig beschrifteten Tafeln am Ende des jeweiligen Sektors kann sich der Kunde auf dem Perron mit den links und rechts identischen Sektorenbuchstaben besser orientieren. Der Halteort für das Lokpersonal soll mit logischen, LEA- und kompositionsunabhängigen Tafeln signalisiert werden, also 1/2/3/4/H. Bei Strecken mit Standardkompositionen von 75 m kann das «1» so aufgestellt werden, dass der Flirt richtig, und eine 100-m-Komposition immer noch ganz am Perron steht. Bei 150-m-Einheiten wird zwischen dem «1» und «2» angehalten usw. Dieses System funktioniert hervorragend im Bereich der Zürcher S-Bahn; es ist flexibel, günstig und absolut störungsfrei. Die einzige Verbesserung zu diesem bestehenden System wären eine einheitliche Aufstellung der Tafeln (wenigstens pro Bahnhof) und deren Beleuchtung für eine zügige, aber entspannte Einfahrt. Abschliessend möchte ich mich beim projektverantwortlichen Filialleiter Fabian Rippstein für seine Zeit und das offene und spannende Streitgespräch vor Ort bedanken.

Sicherheit

Gedanken zur Sicherheit und den vermehrten Signalfällen bei den SBB.

Ueli Amrein, Präsident Sektion Luzern



Wöchentlich kann man über neue Signalfälle lesen; in den E-News und an den Instruktionstagen wird darüber berichtet. Was kann man tun, um solche zu verhindern? Wo liegt das Problem? Die Schlussfolgerung ist meistens «menschliches Versagen». Wie kommt es so weit?

Es liegt in der menschlichen Natur, Fehler zu machen, doch die Gründe und Vorgesichten werden zu wenig ernst genommen. Oft geht vergessen, dass wir Lokomotivführer auch nur Menschen sind und keine Maschinen, denn diese gehen kaputt, wenn man sie überlastet und nicht richtig wartet!

Immer mehr Vorschriften, Informationen, Richtlinien, Weisungen, E-News, VAR, E-Mail, SMS, Neuerungen im Ablauf der Periodischen Prüfung, 18-poliger Betrieb usw. machen einem zu schaffen. Auch das private Umfeld spielt eine grosse Rolle. Aus 24-jähriger Erfahrung als Lokführer kann ich sagen, dies alles mit unseren unregelmässigen Arbeitszeiten und Freitagen unter einen Hut zu bringen, erfordert immer wieder eine grosse Organisation.

Am 15. Dezember 2013 treten die neuen BAR fürs Lokpersonal im Personenverkehr in Kraft, und schon müssen wir uns wieder für unsere Arbeitsbedingungen wie anständige Arbeits- und Freitagfolgen und 4,5 Stunden Lenkzeit zur Wehr setzen. Im Güterverkehr herrscht ein riesiges Chaos; was heute gilt, ist morgen schon wieder überholt.

Genau hier müssten sich unsere Vorgesetzten ins Spiel bringen, um das Lokpersonal nicht zusätzlich zu belasten. Doch leider ist meistens das Gegenteil der Fall. Es kann also munter so weitergehen, und man wird sich wieder x-mal fragen:

«Wieso hat schon wieder ein Lokführer ein Signal bei Rot überfahren?»

Kontrolle

Fragwürdiger Test eines CLP während dem Abfahrprozess.

Jens Meyer, Lokführer SBB P

Nach dem normalen Halt in Arth-Goldau klingelte mein Diensttelefon. Mein Chef Lokpersonal (CLP) war am Apparat. Da ich im Abfahrprozess war, habe ich ihn weggedrückt. Kurz darauf kam folgendes SMS: «Hallo Jens. Das hast du gut gemacht. Sich bei dem Abfahrprozess nicht ablenken lassen. Lg CLP»

In Luzern angekommen habe ich ihn zurückgerufen und er erklärte mir, dass er im Café gesessen und mich beobachtet habe. Er wollte wissen, ob ich mich beim Abfahrprozess ablenken liesse. Man könne nämlich auch mal den Chef wegdrücken. Ob das so o.k. für mich sei.

Dies ist nicht o.k. für mich. Ich erachte es als nicht sinnvoll, gefährlich und auch respektlos, den Lokführer vorsätzlich während des Diensts zu «testen».

Gerade von den CLP, die auf den Gestes métier beharren, verlange ich diesbezüglich mehr Fingerspitzengefühl.

Und noch etwas: Diese Situation hat mich irgendwie den ganzen Tag beschäftigt, was bei der heutigen Belastung in unserem Job schnell gefährlich werden kann. Was wäre wohl geschehen, wenn ich in Arth-Goldau ans Telefon gegangen wäre?



Wunschzettel

Technische Herausforderungen auf dem Niveau eines Citroën 2CV.

Andreas Rittiner, Lokführer SBB-Cargo Brig



Liebes Christkind, als ich vor mehr als 30 Jahren als Führerhilfe bei der SBB anfang, hat Lokführer B gesagt: «Jeder Citroën 2CV (deux chevaux) hat ein rotes Lämpchen, wenn die Handbremse angezogen ist, aber die viel teureren Re4/4 II und die Re 6/6 haben nichts.»

30 Jahre später bekamen im letzten Winter die Re 420 und die Re 620 alle zwei schöne leuchtend gelbe Fahnen, die die Lok zielen, unabhängig davon, ob die Handbremse angezogen ist oder nicht.

Und dann kam der Sommer und die Sonnenstoren wurden heruntergelassen (immer im Sommer funktionieren mindestens 30% der Klimaanlage ja nicht) und siehe da, man sah die schlaun Fähnchen entweder im Führerstand oder von aussen. Und so fuhren die Loks mit wehenden Fahnen umher. Also erfindet man etwas Neues und meldet dem Lokführer nun mit einer Erinnerung auf das LEA, dass er die Handbremsen kontrollieren solle, aber leider ist das immer noch keine 100%ige Sicherheit, dass die Handbremsen gelöst sind. Was kommt wohl als Nächstes? Vielleicht ein App aufs iPad?

Hätte man vor 30 Jahren begonnen, an jedem Arbeitstag einen Führerstand mit einem Lämpchen à la 2CV auszurüsten, hätten seit 25 Jahren alle Re 420 und alle Re 620 eine gute Überwachung der Handbremsen – und wir weniger verschliffene Lokomotiven. Lokführer B (Gott hab ihn selig) hat die technischen Herausforderung, die Ausführung seines Vorschlags, leider nicht mehr erlebt. Ich frage mich, ob ich es vielleicht erlebe oder ob die Lok verschrottet werden ohne rotes Lämpchen und mit Flachstellen.

Liebes, liebes Christkind, schenk doch bitte endlich jeder Lok 2 rote Lämpchen, die helle leuchten, wenn eine Handbremse angezogen ist. Liebe Grüess.

Promotoren bei SBB

Vor über fünf Jahren wurde bei SBB P-ZF das System der Promotoren eingeführt.

Hubert Giger, Präsident VSLF

Mittlerweile ist es überall in den Divisionen Personenverkehr und Infrastruktur eingeführt. Originaltext 2006: «Botschafter/Promotor = Leute mit Zivilcourage und Esprit. Gelassenheit und Zivilcourage sind wichtige Wegbegleiter, wenn du bereit bist, dich je nach Situation ein wenig zu exponieren. Die Rolle der Promotors ist es, Informationsempfänger bzw. –geber zu sein, als Botschafter positive Geschichten und Beispiele glaubwürdig weiterzugeben und als Querdenker aktiv Vorschläge direkt an die Linie weiterzugeben.»

Die SBB hielten trotz Bedenken des VSLF am System der Promotor fest, haben aber nach Komplikationen beim Start des Projekts den Namen auf Forum geändert.

Der VSLF ist jeweils auch zu den Forumtreffen eingeladen, verzichtet aber im Gegensatz zu den Partnerverbänden und der Personalkommission jeweils auf die Teilnahme. Die Begründung des VSLF lautet: «Der VSLF distanziert sich vom System Forum/Promotor und verweist auf den SBB-GAV Anhang 10/11 (Betriebliche Mitwirkung) und die Info des VSLF Nr. 92 vom 1. November 2006.

Bei SBB Zugführung Personenverkehr findet jährlich ein Forumtreffen während zweier Tage statt. Eingeladen sind neben der Leitung (10 Personen) jeweils ca. 40 Lokführer plus Übersetzer. Die Kosten setzten sich zusammen aus 100 Arbeitstagen sowie den Aufwendungen für die Organisation und den Tagungsort mit Übernachtung.

Arbeitstage 100 × 435.– : CHF 43500.–
Tagungsort: ca. CHF 10000.–
Übernachtungen: ca. CHF 10000.–
Total min.: CHF 63500.–

Arbeitszeit der teilnehmenden Lokführer: 40 × 492 Min. × 2: 39360 Min.
39360 Min./2300 Lokführer: 17,1 Min.
Folglich arbeitet jeder Lokführer und jede Lokführerin jährlich über eine Viertelstunde zugunsten des Forums.

Ein Forumteilnehmer bestätigt, dass zwar die Themen langsam rar werden, aber dafür die Geselligkeit umso wichtiger sei. Geselligkeit war auch wichtig beim Projektabschluss LEA 3 mit einer Fahrt auf einem Extraschiff auf dem Vierwaldstättersee; und vermutlich zur Stärkung des Teamgeistes besichtigte gleichentags eine HR-Abteilung der SBB die NEAT. Solange die Öffentlichkeit solche Anlässe in Form von Billettpreisen, Frachten, Steuern, LSVA, Mehrwertsteuerzuschlägen usw. bezahlt, ist das alles nett und erfreulich.

Wimmis, und jetzt?

Am 4. Juni 2009 ereignete sich im Bahnhof Wimmis auf der Strecke zwischen Spiez und Zweisimmen bei der Abfahrt eines Regionalzuges ein tragischer Unfall. Was war passiert? Heiko Bruno, Co-Vizepräsident Sektion BLS



Eine sich im hinteren Zugteil befindende Frau wollte den Zug verlassen. Da jedoch die Zugskomposition, bestehend aus zwei «Lötschbergern», zu lang für das Perron des besagten Bahnhofs war, fiel sie beim Versuch, zumindest sitzend den Schotter zu erreichen, aus dem anfahrenen Zug. Eindeutig erwiesen ist, der Zug fuhr bei geöffneter Tür ab. Ob, wie der Lokführer stets beteuert, die Türkontrolllampen kurz vor Abfahrt des Zugs dunkel waren, kann nicht zu 100% gesagt werden. Der Kollege war, wie wir Lokführer meistens, allein im Führerstand und hatte also keinen Augenzeugen.

In der ersten Instanz, vor dem Regionalgericht Oberland in Thun, wurde der Lokführer als alleiniger Schuldiger zu einer empfindlichen Strafe verurteilt. Die mehr als widrigen, nicht gesetzeskonformen Rahmenbedingungen spielten dabei keine Rolle. Ermittlungen wurden offensichtlich nur in eine Richtung geführt. Für das Urteil ausschlaggebend war die Aussage des geladenen Sachverständigen, es sei unmöglich, dass die Türkontrolllampen im Führerstand bei noch geöffneten Türen erloschen sein könnten.

Wir – der Vorstand der VSLF-Sektion BLS, der betroffene Kollege und die Verteidigung – schätzten die Aussichten vor dem ersten Prozess falsch ein. Da der Kollege stets aussagte, die Türkontrolllampen seien vor dem Sich-In-Bewegung-Setzen des Zuges dunkel, und dies aus unserer Sicht nicht zweifelsfrei zu widerlegen war, meinten wir, das Urteil falle im Zweifel zu-

gunsten des Angeklagten aus. So traf das Urteil alle Beteiligten unerwartet hart. Es war sofort klar, es muss eine Berufungsverhandlung geben. Der Vorstand unserer Sektion beauftragte mich mit der Koordination der Hilfe für unser Mitglied. In der Folgezeit ergaben sich Informationen, die neue Hoffnung auf einen Erfolg in der zweiten Instanz nährten. Wir sammelten Fakten und beschäftigten uns intensiv mit so vielen gesetzlichen und technischen Details wie möglich, die für diesen Fall von Bedeutung sein konnten. Wir waren auf Sachverhalte gestossen, die die Aussage des Sachverständigen klar widerlegten. Zum einen gibt es Fälle, die mittels Führermeldung beschrieben sind (mit Zeugen), bei denen die Türkontrolllampen trotz offener Türen dunkel waren, und zum anderen fand in der ersten Verhandlung der im Türrahmen befindliche und leicht zugängliche Abtrennschalter überhaupt keine Erwähnung. Weshalb nicht, darüber kann nur spekuliert werden. Nach dem Einreichen unserer neuen Erkenntnisse zu-



Händen des Gerichts wurde der auf den 12. Februar 2013 festgelegte Verhandlungstermin zwecks Beweisprüfung durch einen anderen Sachverständigen verschoben. In dieser Phase kam von Seiten der BLS das Angebot, uns einen Techniker zur Seite stellen. Dieses wurde vom angeklagten Kollegen und seinem Anwalt abgelehnt. Weshalb, muss man nicht näher erläutern. Ich möchte klar und deutlich darauf hinweisen, meine Aufgabe bestand nicht im Suchen nach neuen möglichen Schuldigen, sondern in der Unterstützung unseres Kollegen. Unsere Recherchen haben dann haarsträubende Fehlleistungen bei der Planung der zu langen Züge zu Tage gebracht, die die Möglichkeit eines solchen Unfalls mehr als begünstigten. Man hatte dem Lokpersonal, erwiesenermassen ohne die erforderliche Genehmigung einzuholen und ohne die in solchen Fällen erforderlichen Massnahmen zu treffen, den Auftrag erteilt, mit diesen Zügen zu fahren. Wichtig ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass es sich hierbei nicht um ein Versehen oder um Nichtwissen handelte, nein, dies geschah in voller Kenntnis der Tatsachen. Es wurde also vorsätzlich vorschriftenwidrig gehandelt.

Mit einem guten Gefühl ging also der betroffene Kollege mit seinem Anwalt und über 20 Lokführern als stillen Beobachtern am 24. September 2013 in die von Oberrichter Fritz Aebi geleitete Verhandlung am Obergericht in Bern. Wir rechneten uns gute Chancen aus, dieses Mal ein besseres Ergebnis für unseren Kollegen zu errei-

chen. Alle zahlreich erschienenen Kollegen waren zum ersten Mal an einem Prozess, was zusätzlich für ein wenig Aufregtheit bei ihnen gesorgt hatte. In meiner persönlichen Nachbetrachtung muss ich sagen, dass alle Beteiligten, also die Richter, die Staatsanwaltschaft und die Verteidigung, um eine konstruktive und respektvolle Atmosphäre bemüht waren. Ich erlaube mir an dieser Stelle eine sehr persönliche Bemerkung. Herr Oberrichter Aebi hat mich mit seiner ruhigen und überlegten Art, den Prozess zu führen, sehr beeindruckt.

Das gesprochene Urteil bestätigte zwar die Schuld des Kollegen, aber anders als im ersten Prozess mit einem erheblich geringeren Strafmass. Das Gericht machte sämtliche möglichen mildernden Umstände geltend, die für den angeklagten Lokführer sprachen. Heute wird unsere Welt in allen Lebensbereichen von Technik bestimmt. Unbestritten ist, es gibt keine hundertprozentige Sicherheit bei technischen Anlagen, nicht bei AKW, nicht bei Flugzeugen, nicht bei Lokomotiven und auch nicht bei Waschmaschinen. So hielt das Gericht einen technischen Fehler für nicht ganz ausgeschlossen, war aber dennoch der Auffassung, dass es sich in diesem Fall um menschliches Versagen seitens des Lokführers gehandelt habe.

Nach dem nun einige Zeit vergangen ist, nimmt bei allen Beteiligten die Überzeugung zu, dass das gesprochene Urteil ein gutes Ergebnis für unseren Kollegen ist. Die Urteilsbegründung ist für mich, aus der Sicht des Gerichtes gesehen, schlüssig, weist auf alle widrigen Umstände des Unfalls hin und sagt klar und deutlich, dass der Lokführer nach Überzeugung des Gerichts zwar schuldig zu sprechen ist, aber gleichwohl die BLS eine nicht unerhebliche Mitschuld hat. Somit fanden einige der Argumente der Verteidigung, anders als noch im ersten Prozess, nicht nur bei den Richtern, sondern sogar bei der Staatsanwaltschaft Anerkennung.

Mit «Wimmis, und jetzt?» habe ich diesen Artikel begonnen. Was bleibt nach dem Urteilsspruch noch zu sagen? Ich bin mit der Aussage, die BLS könne sich nicht aus der Verantwortung stehlen, nicht so ganz einverstanden. Warum nicht? ((Bitte abklären, was mit diesen Sätzen gemeint ist. Korrekturvorschlag: Ich bin mit der Aussage, die BLS dürfe sich nicht aus der Verantwortung stehlen, einverstanden. Warum?)) Ein Kollege kommentierte das Urteil mit den Worten: «Wie immer, die Grossen lässt man laufen, die Kleinen hängt man auf.» Die BLS hat weit über 2000 Mitarbeiter, von denen die wenigsten mit diesem Vorfall etwas zu tun hatten. Es kann doch nicht sein, dass die Leute an der Front, z. B. Fahrdienstleiter, Lokführer oder Zugbegleiter, stets in persona für gemachte Feh-

ler einstehen müssen, während sich mittlere und höhere Kader in der Anonymität hinter dem Namen eines Unternehmens verstecken können. Es müssen klar Ross und Reiter genannt werden. Die Kader erhalten einen hohen Lohn, das finde ich auch richtig so. Dieser Lohn wird mit der höheren Verantwortung begründet. Diese Verantwortung müssen sie dann auch tragen. Wenn nicht, geht das Vertrauen der Basis in die Führung verloren. Ich bin nicht für eine Bestrafungskultur bei der Analyse von gemachten Fehlern, eine Lernkultur bringt der Unternehmung und dem jeweils betroffenen Angestellten mehr. Dieser tragische Unfall ist kein Einzelfall, bei dem Meldungen von Lokführern im Vorfeld nicht immer ernst genug genommen wurden. ((Bitte abklären, was mit diesem Satz gemeint ist. Korrekturvorschlag: Die-

ser tragische Unfall ist nicht ganz zufällig, denn Meldungen von Lokführern wurden im Vorfeld nicht immer ernst genug genommen.)) Dies muss sich in naher Zukunft ändern, das heisst, die abgegebenen Führermeldungen müssen endlich auch zeitnah und fachlich hochwertiger beantwortet werden. Es muss sichergestellt werden, dass der Bearbeiter der Führermeldungen auch die nötige Fachkompetenz besitzt, um sich ergebende Konsequenzen ableiten und diese dann auch einfordern zu können. Das Ignorieren von häufig auftretender Kritik an technischen Einrichtungen bestimmter Fahrzeuge sorgt beim Lokpersonal für extremen Frust; dies müsste nicht sein. Eine Verbesserung dieser Situation könnte schon einfach nur durch das Ernstnehmen dieser Kritik erreicht werden. >>

Gerichtsurteil zum Fall Wimmis

VSLF Newsletter Nr. 420,
25. September 2013 AJ/HG

Am 24. Sept. 2013 fand vor dem Obergericht des Kantons Bern die zweitinstanzliche Gerichtsverhandlung gegen den Lokführer des Unfallzuges vom 4. Juni 2009 in Wimmis, bei welchem eine Reisende verletzt wurde, statt.

Auch das Obergericht befand den Lokführer der einfachen, leichtfahrlässigen Körperverletzung für schuldig. Das Strafmass fiel mit einer bedingten Geldstrafe deutlich geringer aus als in der Vorinstanz des Regionalgerichts Berner Oberland. Auf eine Busse wurde sogar ganz verzichtet.

Der Oberrichter begründete das Urteil damit, dass technische Mängel rein theoretisch nicht ganz auszuschliessen seien. Genauso gut sei es aber auch möglich, dass das Versagen im menschlichen Bereich liege. Nach den umfassenden Abklärungen zum Unfall stand diese Variante klar im Vordergrund.

Die, mit Unterstützung des VSLF erarbeiteten, technischen Beweisanträge, dass die Türkontrolllampen im Führerstand durchaus erloschen sein konnten, wurden vom Gericht wie auch von der Staatsanwaltschaft anerkannt.

So wurde vom Gericht die fehlende Abfahrtsperre als mitursächlich bezeichnet. Die Lokführermeldungen über Türstörungen, auch im Zusammenhang mit der immer als sicheren bezeichneten Grünschlaufe, lassen gemäss Gericht aufhören.

Der Oberrichter betonte, dass auch die BLS mit ihrem Betriebskonzept im Berner Oberland ohne Zweifel eine Mitschuld trägt.

Würdigung des Urteils durch den VSLF

Trotz klaren Verfehlungen der BLS AG, welche gemäss der Eidgenössischen Unfalluntersuchungsstelle SUST hauptsächlich für den Unfall sind, wurde die BLS AG nicht angeklagt. Ebenso hat auch die Aufsichtsbehörde BAV das reglementwidrige Betriebskonzept der BLS AG erst nach dem Unfall beanstandet und folglich ihre Verantwortung für einen sicheren Eisenbahnverkehr nicht wahrgenommen.

Die Verantwortung und die Last der Verurteilung trägt im Fall Wimmis einzig der Lokomotivführer.

Vergangene Woche wurde nach dem Unfall in Neuhausen von Anfangs Jahr der Lokführer wegen fahrlässiger Körperverletzung und fahrlässiger Störung des Eisenbahnverkehrs verurteilt. Es darf davon ausgegangen werden, dass nach dem Unfall in Granges-près-Marnand ebenfalls einzig der Lokführer angeklagt wird.

Das Urteil bestätigt, dass die letztendliche Entscheidung zur Fahrt mit allen Konsequenzen immer beim zugführenden Lokführer liegt. Die Folgerungen auf die tägliche Arbeit ist jedem Lokführer/in überlassen.

Was können wir Lokführenden aus diesem Urteil des Obergerichts mitnehmen? Der Lokführer ist die letzte Instanz, die eine Gefahr abwenden kann. Die Aussage «Sicherheit geht vor Pünktlichkeit» ist nicht nur eine Floskel; nein, wer den Prozess mitverfolgt hat, weiss um die Bedeutung dieses Satzes. Immer mehr Verantwortung wird durch die laufenden Änderungen in den Vorschriften auf das fahrende Personal übertragen. Über vier Jahre quälende Ungewissheit hat der betroffene Kollege hinter sich gebracht, das wünsche ich niemanden. Deshalb heisst es die Vorschriften genau kennen, speziell vor der Abfahrt lieber noch zwei Sekunden auf die Türkontrolllampe schauen, Missstände schriftlich melden und bei Problemen mit euren Verbandsvertretern in Kontakt treten. Wir lassen niemanden im Regen stehen. Das haben wir in diesem Fall eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Ein ganz grosses Dankeschön an alle, die mitgeholfen haben, dass dieses gute Ergebnis zustande kommen konnte. ➔

Merci

Ich möchte mich auf diesem Weg bei allen Kollegen herzlich für die Unterstützung bei meinem schweren Weg durch die gerichtlichen Instanzen bedanken.

Ob Führermeldungen, organisieren von Vorschriften, sammeln jeglicher Beweismittel oder moralischer Zuspruch, alles hat mir sehr geholfen. Vielen Dank dafür!

Ohne die Unterstützung durch unseren Verband, den VSLF, hätte das Ende des Prozesses sicher ein schlechteres Resultat für mich ergeben können. Präsident Hubert Giger hat grossen Anteil an meiner Verteidigung, er erarbeitete mit hohem Aufwand eine nahezu lückenlose Argumentation. Vielen Dank Hübi! Das zahlreiche Erscheinen von Arbeitskollegen verschiedener EVU bei Gericht war ebenfalls sehr hilfreich. Meine Sektion VSLF BLS hat mich in jeglicher Art und Weise unterstützt. Gut zu wissen, die Solidarität unter uns Lokführern lebt.

Mir bleibt nur zu versuchen, meine Dankbarkeit gegenüber allen Helfern auszudrücken.

Besonders wünsche ich allen Berufskollegen, niemals in eine solche Situation zu geraten.

Allzeit gute Fahrt für Euch alle

Jörg

Zeitsammelaktion des VSLF für einen Lokführer-Kollegen

Ein BLS-Lokführer-Kollege des Depots Erstfeld hat aufgrund gesundheitlicher Probleme in seiner Familie und daraus folgender Betreuungszeit im Zeitraum vom 1. Mai 2011 bis 31. Dezember 2012 beim Arbeitszeitkonto grosse Minuszeiten angehäuft. *Thomas Krebs, Vorstandsmitglied Sektion BLS*

Hierzu möchte ich aufzeigen, wie eine solche Situation zustande kommen kann und welche zusätzlichen Belastungen ein so grosses Minussaldo für den betroffenen Mitarbeiter auslöst.

Der 20. Mai 2011 ist der Tag, an dem für die betroffene Familie alles anders wurde. Die schwere Krankheit seiner Frau ist unvermittelt ausgebrochen! Alles wurde nun auf den Kopf gestellt. Der Mitarbeiter informierte umgehend seinen Vorgesetzten über die Situation, an ein Arbeiten im sicherheitsrelevanten Bereich war im Moment nicht mehr zu denken. Es folgten Spitalaufenthalte, Abklärungen, Diagnosen, Prognosen, dies alles zwischen Hoffen und Bangen. Seinen Vorgesetzten hat er immer auf dem Laufenden gehalten.

Nachdem der erste Schock überwunden war und sich alle wieder etwas gefunden hatten, war an eine Rückkehr in den Arbeitsprozess zu denken. Dabei war der direkte Vorgesetzte behilflich und der Mitarbeiter konnte zuerst zwei Wochen lang Arbeiten ausserhalb des Fahrdienstes erledigen. Anschliessend an diese Zeit begann der Mitarbeiter, wieder als Lokführer zu arbeiten, vorerst leistete er «nur» Tagesdienste. Nachtdienst konnte er keinen leisten, denn seine Frau brauchte vor allem in der Nacht direkte Überwachung. In der Folge musste sie laufend zu weiteren Untersuchungen und Spitalaufenthalten, was zusätzlicher Freitage bedurfte. Auf Anraten seines Vorgesetzten hatte der Mitarbeiter dazu jeweils Gesuche um Verschiebung von Freitagen eingegeben sowie sämtliche Freitags- und Ferienguthaben zur Bewältigung dieser Situation eingesetzt.

Dabei ist der Saldo seines Arbeitszeitkontos in gut einem Jahr auf ein Minus von über 50 Tagen angewachsen. Ein Verschieben der Freitage war fast in keinem Fall möglich gewesen und so hat der Mitarbeiter vor allem zu viele Freitage bezogen. Der Wegfall der Nachtdienste und der entsprechenden Zulagen verschärfte das Problem weiter, dieses tritt vor allem an Standorten mit ausschliesslich Cargoleistungen auf. Innerhalb der BLS reagierte niemand und der Mitarbeiter war mit seiner privaten Situation derart gefordert, dass er über seine Zeitkonten keinen Überblick mehr hatte. Er hatte sich da vertrauensvoll auf seinen Vorgesetzten verlassen! Sein Arbeitsort Erstfeld war dann noch von zwei Felsstürzen betroffen, die

zum Teil längere Streckenunterbrüche zur Folge hatten. Dies wiederum generierte weitere Fehlzeiten. Diese Fehlzeiten werden hier nicht weiter kommentiert, weil dieses Thema an separaten Sozialpartnergesprächen verhandelt wird.

Die BLS reagierte erst, als sich auch die Arbeitszeitkonten von anderen Mitarbeitern als Folge der felssturzbedingten Dienstaussfälle verschlechterten. Die vorgesetzten Stellen wurden erst jetzt auf das enorm grosse Minussaldo des erwähnten Mitarbeiters aufmerksam. Nun wurde plötzlich nach Lösungen gesucht, vor allem zu Lasten des Mitarbeiters, und es wurde Druck auf ihn ausgeübt, die Fehlzeiten wieder aufzuarbeiten oder finanziell, mittels Lohnverzicht, zu auszugleichen.

Dies war der Zeitpunkt, wo sich der Mitarbeiter an den VSLF gewendet hatte. Im vorliegenden Fall kontaktierte er mich, da ich im Vorstand das Ressort Arbeitszeit betreue. Ein erstes Telefongespräch fand im August 2012 zwischen mir und dem Mitarbeiter statt. Von da an informierte er mich laufend und offen, damit ich mir ein Bild von seiner Situation machen konnte. Zu seinem Vorteil hatte er alle Zeitabrechnungen des betreffenden Zeitraums sorgfältig archiviert und mit allen nötigen Angaben versehen, sodass sich das Entstehen des Minussaldos gut nachvollziehen liess. Sämtliche Gesuche waren vorhanden und die Chronologie der Krankheit konnte gut nachgestellt werden.

Als nächsten Schritt empfahl ich ihm, den Berufsschutz der CAP zu kontaktieren und seinen Fall dort anzumelden. Somit war ein allfälliger Rechtsbeistand gewährleistet. Rechtsbeistand kann, wie im vorliegenden Fall, nur das Mitglied selber verlangen und nicht etwa der VSLF-Vorstand. Einen Fall bei der CAP anzumelden, heisst nicht, dass gleich mit einem Anwalt bei der BLS vorgefahren wird. Dies dient vielmehr dazu, sich Tipps zu holen und die rechtliche Situation abzuklären. Es ist sowieso besser, bilaterale Lösungen anzustreben, als sich auf langwierige Rechtsstreitigkeiten mit ungewissem Ausgang einzulassen. Wir haben von der CAP wichtige Informationen erhalten, die uns in den Verhandlungen weitergeholfen haben.

Nach einer langwierigen Terminsuche trafen wir uns, Mitarbeiter, Vertreter VSLF, Vorgesetzter und HR-Berater, am 14. De-

zember 2012 zu einem ersten Gespräch. Resultat dieses Gesprächs war, dass wir unsere Sicht der Gründe darlegen konnten, die zu diesem extremen Minussaldo geführt hatten. Alles konnten wir genau belegen. Die BLS-Vertreter wiederum machten uns klar, dass sie grundsätzlich nichts übernehmen wollten, und waren sich ihrer Mitverantwortung nicht bewusst. Im Gegenteil, sie fanden, es sei genug, den betroffenen Mitarbeiter für die nötigen Termine freizustellen, was sie auch gemacht hätten. Sie berücksichtigten aber nicht, dass dieser gar keine andere Wahl hatte. Die Betreuung von Frau und Familie ist seine Pflicht und nicht immer delegierbar!

Wir brachten von unserer Seite noch das Obligationenrecht (OR) ins Spiel, denn dieses regelt das Verhältnis Arbeitgeber-Arbeitnehmer immer dann, wenn der GAV nichts vorsieht. Der OR Artikel 324a regelt genau diesen Fall. Die BLS wollte dies nun eingehend prüfen, wozu wir ihr alle von uns zusammengestellten Daten zur Verfügung stellten. Ich erhielt den Eindruck, dass es trotz des schon lange anschwellenden Minussaldos noch niemand bei der BLS für nötig gehalten hatte, dieses genauer unter die Lupe zu nehmen und rechtliche Folgen abzuklären. So trennten wir uns ohne Ergebnis, aber mit dem Willen, uns ein weiteres Mal zu treffen.

Das zweite Treffen fand am 30. Januar 2013 in Erstfeld statt. Neu war, anstelle des HR-Beraters, der Leiter BZL mit am Tisch. Hier deponierten wir die Erwartung an die BLS, dass sie gemäss OR sämtliche im direkten Zusammenhang mit der Erkrankung der Ehefrau stehenden Fehlzeiten zu übernehmen hätte. Die Vertreter der BLS zeigten sich auch einverstanden und machten uns ein Angebot, das wir nach eingehender Prüfung annahmen. Die so zugesprochene Zeit setzt sich aus der im BLS-GAV Anh. 5.2 Art. 2.1 Absatz 3 5b «Abwesenheit aus familiären Gründen», umschriebene Pflege der Kinder und dem OR-Artikel 324a zusammen. Gemäss diesen Grundlagen hat ein Mitarbeiter aus dem BLS-GAV einen Anspruch auf 5 Tage und das OR geht von mindestens drei Wochen aus, dies jeweils pro Jahr. Hierzu gibt es in der Schweiz drei verschiedene Listen, auf denen der

Anspruch beschrieben ist. Im Kanton Bern spricht man hier von der sogenannten «Berner Skala».

Nach diesem Gespräch hatte der Mitarbeiter endlich etwas mehr Gewissheit, wie es mit der Sanierung seines Arbeitszeitkontos weitergehen werde. Die Verhandlungsdetails sind dem beigefügten Kasten zu entnehmen und wurden auch in einem Aushang an allen BLS-Standorten veröffentlicht.

Parallel dazu machten wir uns im Vorstand weitere Gedanken, wie wir diesem Mitarbeiter schnell und unkompliziert helfen könnten. Dazu stellte ich einen Antrag an den Solidaritätsfonds des VSLF, der auch umgehend bewilligt wurde. Dieser Fonds ist explizit für solche Fälle gedacht. Weiter



hatte der Vorstand der VSLF-Sektion BLS an der letztjährigen Generalversammlung zu einer Solidaritäts-Zeitsammelaktion aufgerufen. Das Feedback auf diese Aktion war überwältigend! Im Detail sieht die Lösung folgendermassen aus:

- Angesichts des dramatischen Einschnitts, den es in der Familie des Kollegen gegeben hat, hat sich die BLS entschlossen, total 34 Tage zurückzuerstatten.
- Aus der Solidaritätsaktion des VSLF werden dem Konto des Kollegen 10 Tage gutgeschrieben.
- Der Kollege hat einen namhaften Beitrag aus dem VSLF-Solidaritätsfonds erhalten.
- Den Rest muss er selber aufarbeiten, dazu wird ihm genügend Zeit gegeben.

- Minuszeiten, die sich aufgrund der verschiedenen Felsstürze am Gotthard ergaben, wurden hier bewusst nicht berücksichtigt, dies ist Sache der Sozialpartnergespräche zwischen der Verhandlungsgemeinschaft und der BLS. Dies ist auch im Sinne der Gleichbehandlung aller Lokführer nötig.

Nun möchte ich im Namen des Kollegen und des gesamten Vorstands allen, die sich an dieser Aktion beteiligt und einen Teil ihrer Arbeitszeit gespendet haben, auch noch ein grosses Dankeschön aussprechen! Ein weiteres grosses Dankeschön geht an alle Lokführer des Standorts Erstfeld, die sich immer wieder sehr zuvorkommend und flexibel gezeigt haben, damit unser Kollege Tagesdienste leisten konnte.

Die entsprechenden Stellen der BLS haben sich so weit fair verhalten und so waren konstruktive und lösungsorientierte Gespräche möglich, die in diesem Fall in für alle Seiten positive Resultate mündeten. Der hier erwähnte Mitarbeiter wird die BLS auf eigenen Wunsch hin verlassen. Abzuwarten bleibt, ob die entsprechenden Stellen der BLS es schaffen, bis zu seinem Austritt sein Arbeitszeitkonto entsprechend den gültigen Abmachungen abzurechnen. Der Mitarbeiter hat sich auf alle Fälle darum bemüht, dies zu tun. Dieser Fall zeigte auch, dass der BLS-GAV zusammen mit dem Obligationenrecht (OR) der richtige Weg ist, um arbeitsrechtliche Belange zu regeln. Es ist

auch in Zukunft wichtig, dass der BLS-GAV mittels Verhandlungen weiterentwickelt wird.

Ausserordentlich erfreulich ist die hier gelebte, immer wieder totgesagte Solidarität unter dem Lokpersonal! Darauf zählen zu können, gibt Sicherheit und ist auch heute noch aktuell. Und es zeigt die Möglichkeiten und die Notwendigkeit unseres Berufsverbands. Für mich ist heute klar, dass sich solche oder ähnliche Fälle in Zukunft häufen werden! Der Druck auf das Lokpersonal wird auch in arbeitszeitlichen Belangen zunehmen und die EVU werden versuchen, uns auf ihre Verkehre abgestimmt einzusetzen und daraus entstehende Fehlzeiten uns anzulasten. Unserem Kollegen und seiner Familie wünschen wir alles Gute für die Zukunft. ➔

18-poliger Betrieb oder der Irrsinn der SBB-Bürokratie

Bis anhin verkehrten die lokbespannten Züge im 13-poligen Betrieb, das heisst mit einer automatischen Türschliesseinrichtung, aber ohne Türkontrollleinrichtung und seitenselektive Türfreigabe. *Daniel Hurter, Redaktion Loco Folio*

Das Lokpersonal hatte somit keine Übersicht, ob bei der Abfahrt des Zuges alle Türen geschlossen waren, keine Möglichkeit, bei einem Halt in einem Bahnhof die Türen auf der perronabgewandten Seite verriegelt zu belassen oder bei einem ausserordentlichen Halt auf der Strecke das Öffnen der Türen zu verhindern. Auf Druck des Bundesamts für Verkehr (BAV) mussten die SBB diesen nicht mehr zeitgemässen Zustand ändern und auch bei den lokbespannten Zügen den sogenannten 18-poligen Betrieb einführen, wie er bei den IC-2000- und EW-IV-Pendelzügen schon seit vielen Jahren besteht.

Gleichzeitig sollte auch die Notbremsanforderung (NBA), die dem Lokführer erlaubt, mit einem Zug, bei dem die Notbremse betätigt wurde, erst nach dem Befahren von Tunnels oder Brücken anzuhalten, auch auf den lokbespannten Zügen einzug halten.

Was dann im Laufe des Sommers 2013 geschah, war leider einmal mehr ein Beispiel dafür, wie eine sinnvolle und notwendige Massnahme in den Mühlen der riesigen SBB-Bürokratie zu einer unbrauchbaren, dilettantischen und ärgerlichen Karikatur zerrieben wurde.

Dem Lokpersonal wurden innert kurzer Zeit die folgenden Dokumente zum Selbststudium abgegeben:

- P 20002011, Lokbespannte Züge mit Re 420/421, Ergänzung zu Türsteuerung 18-poliger UIC-Betrieb, gültig ab 9. September 2013, 6 Seiten

- P 20002012, NBA ep für lokbespannte Züge mit Re 460 sowie Re 420/421, gültig ab 9. September 2013, 8 Seiten

- P 20034956, Betriebsvorschrift SBB-Verkehr, Ergänzende Angaben für die Notbremsanforderung, gültig ab 9. September 2013, 14 Seiten

- P 20054260, Betriebsvorschrift SBB-Verkehr, Türstörungen im 18-poligen UIC-Betrieb, gültig ab 1. August 2013, 6 Seiten

- P 20056882, Betriebsvorschrift SBB-Verkehr, Zusätzliche Erlasse zu Zugbildung, Fahrzeuge, gültig ab 1. August 2013, 4 Seiten

Nicht in direktem Zusammenhang mit der Einführung des 18-poligen UIC-Betriebs und der NBA auf lokbespannten Zügen, aber gleichzeitig musste sich das Lokpersonal noch mit dem Dokument

- P 20051184, Rollmaterialheft Pendelzüge, Re 460-Pendelzüge, Tabellen und Handlungsabläufe, gültig ab 1. August 2013, 14 Seiten

auseinandersetzen. Wir möchten festhalten, dass die einzelnen Dokumente an sich absolut korrekt abgefasst sind. Aber ihre Konzeption und ihre Menge führen dazu, dass ihre Anwendung in der Praxis unmöglich ist. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob das System mit dem «Virtuellen Anschlagraum»



(VAR) nicht an seine Grenzen stösst, wenn innert kurzer Zeit eine Fülle an neuen Vorschriften aufgeschaltet wird und dann das Lokpersonal mit deren Interpretation und Umsetzung alleingelassen wird. Um dem Lokpersonal die Chance zu geben, diesen Vorschriften-Wirrwarr wenigstens einigermaßen überblicken zu können, hat der VSLF eine Checkliste «Zugbildung/Fahrzeuge im 18-poligen UIC-Betrieb» erstellt, die mittlerweile auch von den Prüfungsexperten und Chefs Lokpersonal verwendet wird.

Offenbar war dieser unhaltbare Zustand den SBB ebenfalls nicht ganz geheuer und so wurde, wie in solchen Fällen üblich, eine Arbeitsgruppe gebildet, bestehend aus Vertretern von Zugführung Personverkehr (ZF), der Personalkommission sowie von den Personalverbänden mit dem Ziel «die aktuelle Situation zu klären und die Dokumente zu überarbeiten/reviewen» (Zitat ZF). Auch «Sofortmassnahmen: Alle haben die Dringlichkeit der Klärung betont. Wir haben scheinbar Dokumente in Kraft, die gar nicht eingehalten werden können (z. B. Re420 in P 20002012). Hier braucht es eine rasche Kommunikation an das Lokpersonal, was sie tun sollen ... oder allenfalls die widersprüchlichen Dokumente bis zur Klärung ausser Kraft setzen? Bitte über-

legt Euch doch, wie wir nebst der inhaltlichen Klärung / Aufarbeitung rasch erste Massnahmen zur Klärung für das gesamte Lokpersonal ergreifen können. Wir helfen dabei gerne, wo möglich.» (Zitat ZF) wurden in Betracht gezogen.

Passiert ist bis zum Redaktionsschluss des Loco Folio leider nichts, die unbrauchbaren Vorschriften sind nach wie vor gültig, der offensichtlich überforderte Leiter Betriebsvorschriften sieht sich ausserstande, diese innert nützlicher Frist zu überarbeiten oder andere zweckmässige Massnahmen zu treffen. Übrigens, einer der Führungsgrundsätze der SBB lautet «Bahn Know-how». Es wäre sehr zu wünschen, wenn diesem im sicherheitsrelevanten Bereich der Vorschriftenerstellung nachgelebt würde – nötigenfalls auch mit entsprechenden personellen Massnahmen.

Gemildert werden die Auswirkungen auf die Praxis dadurch, dass in den Zugbildungsbahnhöfen zwecks Vermeidung von zeitraubenden Türstörungen im 18-poligen Betrieb offenbar darauf geachtet wird, in jeder Komposition möglichst einen Wagen ohne 18-polige Türsteuerung einzureihen. Somit können Türstörungen, die ansonsten in der Regel spätestens im zweiten Haltebahnhof (z. B. in Sissach oder Bad Ragaz) auftreten, verhindert werden.

Nachtrag

Ein weiterer Hinweis darauf, dass bei den SBB das nötige Fachwissen zur Vorschriftenerstellung nicht mehr vorhanden ist, findet sich in der Tatsache, dass die Vorschriften «Rollmaterialheft Pendelzüge, Re 460-Pendelzüge, Tabellen und Handlungsabläufe», «Betriebsvorschrift SBB-Verkehr, Türstörungen im 18-poligen UIC-Betrieb» und «Betriebsvorschrift SBB-Verkehr, Zusätzliche Erlasse zu Zugbildung, Fahrzeuge» von einer externen Person freigegeben wurden. Gemäss SBB-Telefonbuch handelt es sich beim Freigeber dieser Vorschriften (UE59878) um Frau Regula Kaspar von der Firma «Kompetenz in Logistik».

Im «Moneyhouse» liest man über diese Firma: «Regula Kaspar Kompetenz in Logistik, in Bern, Weissenbühlweg 29c, 3007 Bern, Einzelfirma, Zweck: Kompetente Beratung, Schulung und Coaching in Materialwirtschaft/Einkauf, SCM, Logistik, Prozessmanagement, Führung und Team-Entwicklung».

Wer bleibt übrig: der Lokführer

Selbstverständlich lassen sich die Vorgaben der Fahrdienstvorschriften (FDV) innerhalb der Eisenbahnverkehrsunternehmung (EVU) durch die Ausführungsbestimmungen auch anders organisieren. *Hubert Giger, Präsident VSLF*



Guten Tag

Mit Interesse habe ich eure Information im VAR gelesen. Aufgrund von welchem Prozess ist begründbar, dass der Lokführer ein seit längerem gemeldetes und sogar mit Karten bekannt gegebenes Fahren ohne Neigetechnik melden muss?

Die Meldungen sind innerhalb P-OP diversen Stellen bekannt und es erstaunt, dass ausgerechnet der Lokführer, der zum Teil erst 4 Minuten vor Abfahrt auf den Führerstand kommt und sich auf die Abfahrt und die Fahrt konzentrieren sollte, diese Aufgabe übernehmen soll. Bei korrekter Befolgung der Vorgabe sind Abfahrverspätungen vorauszusehen, umso mehr als bei Fahrt ohne Reihe N zusätzliche Manipulationen zu tätigen sind und die Fahrt erhöhte Aufmerksamkeit erfordert. Darf

ich um eine offizielle Stellungnahme zur Veröffentlichung bitten? Danke.

Freundliche Grüsse

Hubert Giger
Präsident VSLF

Eine offizielle Stellungnahme erhielt ich nicht, jedoch wurde ich zu einem Gespräch eingeladen. Begründet wurde die durch den Lokführer zu erfolgende Meldung der Einschränkung, die wohlverstanden diversen Stellen und auch der Infrastruktur bekannt ist, mit FDV R 300.5 Art. 4.8 Angaben für die Zugführung: Jede Änderung der Angaben für die Zugführung ist dem Lokführer durch den Zugvorbereiter zu melden, insbesondere wenn:

- der Zug nicht nach der vorgeschriebenen Zug- und Bremsreihe verkehren kann

- die Angaben von den in den Betriebsvorschriften aufgeführten Dauerlastzetteln abweichen

- die Angaben unterwegs ändern.

- Geschwindigkeitsverminderungen sind dem Lokführer protokollpflichtig bekannt zu geben und der Fahrdienstleiter ist zu informieren.

Da Neigezüge Triebzüge sind, ist der Lokführer zugleich der Zugvorbereiter. Selbstverständlich lassen sich die Vorgaben der Fahrdienstvorschriften (FDV) innerhalb der Eisenbahnverkehrsunternehmung (EVU) durch die Ausführungsbestimmungen auch anders organisieren. Dazu benötigt es allerdings einen Willen, eine Organisation, die Möglichkeit, Prozesse einzuführen und zu beherrschen, und jemanden, der sich notwendiger Belange und der Vorgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) annimmt. Da dies alles offenbar nicht vorhanden ist, sind wir Berufsverbände die Einzigen, die – wenn auch erfolglos – auf die wichtigen Aspekte hinweisen. Immerhin hat das BAV mit Schreiben vom 21. August 2013 nach dem Unfall in Granges-Marnand verlangt, dass die Belastung des Lokpersonals und die Abfahrprozesse auf mögliche Risiken hin zu überprüfen sind.

Es geht hier einmal mehr nur um das Abschieben von Zuständigkeiten. Und wer bleibt übrig, wenn niemand die Arbeit machen will: der Lokführer.

Die Konsequenz für das Lokpersonal ist einmal mehr: die Arbeit gewissenhaft und ohne Zeitdruck ausführen und folglich Verspätungen bewusst in Kauf nehmen – im Interesse der Sicherheit. Den Vorgesetzten und den Prüfungsexperten (PEX) ist es leider nicht möglich, uns zu unterstützen. Unsere Kunden werden es nicht schätzen, doch die Unternehmung scheint dies nicht zu kümmern.

Information an das Lokpersonal vom 2. August 2013:

Neigezüge:

Einschränkungen der Zugskategorie Fahrdienstleiter bzw. CER, BZ melden.

Neigezüge verkehren in der Regel nach Kategorie N. Im Störfall, wenn die Neigetechnik ausfällt bzw. ausgeschaltet ist, meldet der Lokführer die Einschränkung gemäss FDV 300.13 Ziff. 4.1 dem Fahrdienstleiter.

Die Meldung, dass ein Neigezug (ICN, ETR 470 oder ETR 610) nicht nach Kategorie N fahren kann, gelangt nicht immer bis zu den Disponenten in der BZ bzw. CER Bellinzona. Für sie sind solche Informationen wichtig, um die Züge optimal zu disponieren. Häufig folgt in Blockdistanz ein weiterer Zug, der Kategorie N fahren kann.

Ein mehrere Tage alter Eintrag im Bordbuch oder Einträge über mehrere Tage, eine rote Karte im Führerstand oder ein Wenden an der Endstation bedeuten nicht, dass die Einschränkung der Zugskategorie gemeldet ist. Wir bitten das Lokpersonal, eine Einschränkung der Zugskategorie Reihe R, A statt N ab Abgangsstation bzw. bei einem Ausfall unterwegs immer dem Fahrdienstleiter zu melden. Wir danken für ein konsequentes Melden diesbezüglich. Unsere Kunden werden es schätzen.

CLP Zürich



VAR – Virtueller AnschlagRaum oder Verwirrung Auf Raten?

Einst bot die reale Anschlagwand nur beschränkt Platz, heute hat VAR unendlich Raum für Zirkulare, Weisungen, Erlasse aller Art. Auch Schnellschüsse finden darin Platz. Sollte sich ein Konstrukt als allzu unbrauchbar erweisen, ist es rasch wieder entfernt – oder korrigiert.

Der geneigte VAR-Leser / die geneigte VAR-Leserin – zum «Zur Kenntnis nehmen» und «Quittieren» angehalten – findet sich einigermassen verwirrt: Was noch gilt, was bereits überholt oder korrigiert ist – kaum jemand hat noch den Überblick! Im Gegensatz zum unendlich aufnahmefähigen VAR ist unpassenderweise die Zielgruppe dieser Datenflut nur in beschränktem Masse fähig, alle diese Informationen zu verarbeiten und einzuordnen. Dies sollte künftig bei Auswahl und Dosierung der meist sicherheitsrelevanten Nachrichten berücksichtigt werden.

Für umfangreiche Neuerungen empfiehlt sich zudem nach wie vor die herkömmliche, aber bewährte Form der Wissensvermittlung, nämlich die Aus- und Weiterbildung («Instruktion»). Sie hat den Vorteil, dass offene Fragen besprochen und geklärt werden können und danach alle Mitarbeitenden auf einem angemessenen und einheitlichen Informationsstand sind. Komplexe, umfangreiche Themen mit vielen Beteiligten wie z. B. «Türsteuerung im 18-poligen-Betrieb» und «NBA/NBÜ» sollten mit Vorteil auf diesem Wege vermittelt werden. Ein überstürztes Vorgehen durch Einführung auf dem Zirkularweg (bzw. «VAR-Weg») fördert – wie Figura zeigt – Verunsicherung, chaotische Zustände und schliesslich Gleichgültigkeit bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Dies kann kaum im Interesse unserer Bahnunternehmung sein.

ZF Info Intranet

Info vom Chef:

Sicherheit, Fahrplanwechsel und Rekrutierung; vom 22. Oktober 2013, von Manfred Haller:

Aktuell (17. 10. 2013) verzeichnen wir 35 Hauptsignalfälle. Jeder ist ein GAU für den Verursacher; jeder ist definitiv ungewollt.

(...) Nun ist es wichtig, dass wir alle bei ZF die Hilfsmittel auch anwenden.

Auch bei den Arbeitsschuhen sollten Kontrollen überflüssig werden.

Mani Haller
Leiter Zugführung

Um Signalfälle zu verhindern, setzt man offensichtlich weiterhin auf Kontrollen bei den Arbeitsschuhen. Arbeitsschuhe sind folglich auch Hilfsmittel, um Signalfälle zu verhindern. Wer diesen inneren Zusammenhang nicht versteht, kennt die komplexen Sicherheitskonzepte der SBB nicht. Die Kontrollen bei den Arbeitsschuhen sollten nicht erst in Zukunft überflüssig werden, sie sind es schon seit bald 15 Jahren. Ein Lokomotivführer, dem tagtäglich die Verantwortung für Fahrzeug und Reisende anvertraut wird, hat sicher auch die soziale Kompetenz (Soft Skills), um die richtigen Schuhe anzuziehen. Es sei denn, es geht bei diesen Kontrollen um eine interne Arbeitsbeschaffung für ansonsten überflüssige Stellen, deren Kosten die Allgemeinheit zu tragen hat.

Herbst

SMS an das Lokpersonal von SBB Personenverkehr vom 27. Oktober 2013:

Gemäss Informationen OCP bläst der Wind zurzeit erheblich Laub auf die Schienen, was teilweise zu Adhäsionsproblemen führt. Bitte tragen Sie diesem Umstand beim Bremsen Rechnung.

I.A. Leiter ZF

Dass dem Lokpersonal während der Fahrt mitgeteilt wird, dass die Blätter im Wind tanzen, ist verdankenswert. Analog könnte auch bei Sonnenaufgang via SMS darauf hingewiesen werden, dass die Sonne blendet und die Sonnenblende benutzt werden soll. Sollte die Ausbildung oder die Allgemeinbildung des Lokpersonals für die Erklärung des Phänomens «Schlechter Schienenzustand bei Laubfall» nicht genügen, hier zusätzliche instruktive Erklärungen dazu: Wikipedia: Laub (Botanik), Laubfall: In Jahreszeiten mit geringer Wasserversorgung werfen viele Laubbäume ihre Blätter ab, um den Wasserverlust durch Verdunstung über die Blattoberfläche zu verringern. Dies ist in den gemässigten Klimazonen im Winter der Fall. Wenn sich in den Herbstnächten der Boden zunehmend abkühlt, nehmen die Wurzeln immer weniger Wasser auf. Nahe dem Gefrierpunkt wird schliesslich die Wasseraufnahme ganz eingestellt. Zwischen Blatt und Baum verkorkt sich eine Schicht, die sogenannte Korksicht. Dadurch kann das Blatt nicht mehr versorgt werden und fällt ab.



Frühstück mit der Leitung von SBB Personenverkehr

Sehr geehrte Frau Pilloud
Leider kann ich Ihrer Einladung zum Frühstück mit der Leitung Personenverkehr nicht Folge leisten. Ich nutze deshalb die Gelegenheit, Ihnen auf diesem Weg mitzuteilen, was ich Ihnen gerne während eines Kaffees gesagt hätte.

Personalplanung

Erst vor zwei oder drei Jahren waren wir mit einem grossen Lokführermangel, mit der damit einhergehenden grossen Zahl an abgelehnten Freitagsgesuchen, mit beträchtlichen Überzeitguthaben und sogar mit Zugsausfällen konfrontiert. Die in der letzten Zeit unternommenen Anstrengungen, neues Lokpersonal anzustellen, haben dann endlich eine Entspannung der Situation und einen Abbau der Überzeitguthaben erlaubt.

Nun scheint sich aber die frühere Situation zu wiederholen. Viele von der Ressourcenplanung verschickte SMS mit Anfragen für Rasttageeinbussen, abgelehnte Freitagsgesuche sowie eine grosse Anzahl an Tourenänderungen zeugen von einer von neuem angespannten Situation. Die Aussage des SBB-Pressesprechers (Clivaz?) am Radio fasst den gegenwärtigen Zustand sehr gut zusammen: Dank der Solidarität des Lokpersonals fahren die Züge ...!

Ist es richtig, dass genau die Personalkategorien, die wegen ihrer unregelmässigen Arbeitszeiten ohnehin Schwierigkeiten haben, ihr Familienleben zu organisieren, wiederum die Zeche für eine an kurzfristigen Zielen orientierte Personalplanung zahlen müssen? Es könnte vielleicht passieren, dass das Lokpersonal plötzlich keine Lust mehr hat, seine Solidarität mit den SBB zu zeigen!

Lohneinbussen des Personals im Aufstieg

Obwohl verschiedene Artikel im Gesamtarbeitsvertrag die Löhne für das Personal im Aufstieg regeln, entsprechen dessen Lohnanpassungen während der letzten drei Jahre nicht im Entferntesten den dort aufgeführten Bestimmungen.

Dies ist deshalb umso erstaunlicher, weil es scheint, dass es zunehmend schwieriger wird, Nachwuchskräfte für Berufe mit unregelmässiger Arbeitszeit zu begeistern. Ausbildungsklassen lassen sich nur noch mit Mühe füllen und wenn, dann vor allem dank Grenzgängern. Man kann dies auch indirektes Lohndumping nennen. Statt den Lokführerberuf für mittelständische Schweizer finanziell attraktiver zu machen, schöpft man in grossem Stil aus



dem Arbeitskräftereservoir von Ländern, wo das Lohnniveau tiefer als das schweizerische ist. Es ist illusorisch zu glauben, dass sich unter diesen Umständen das Vertrauen in das Unternehmen und die Personalzufriedenheit verbessern. Für ein Unternehmen, das zum Ziel hat, auf dem Arbeitsmarkt in Bezug auf die Attraktivität die Nummer eins zu werden (Aussage des Leiters HR M. Jordi), ist das schade.

Arbeitsumgebung

Die übertriebene Produktivität, die von uns verlangt wird und die dazu führt, dass wir über einzelne Minuten beim Arbeitsbeginn, bei den Pausen, bei den Fahrleistungen und bei den Ruhezeiten diskutieren, belastet die Mitarbeiter. Sie sind öfter krank und verunfallen häufiger, was dazu führt, dass der Druck auf das arbeitsfähige Lokpersonal noch grösser wird.

Wir haben deshalb den Eindruck, dass ein immer grösserer Unterschied zwischen den operativen Bereichen, wo alles quantifizier- und kalkulierbar ist, und den administrativen Bereichen und der Verwaltung besteht, wo nicht einmal eine Arbeitszeit-

terfassung existiert. Einige Lokführer, die für gewisse Projekte in anderen Bereichen gearbeitet haben, erlebten eine entspannte und coole Arbeitsumgebung! Also genau das komplette Gegenteil von den Arbeitsbedingungen, mit denen das Lokpersonal leben muss.

Ich will in Ihren Augen nicht nur als Nörgler erscheinen. Die SBB haben auch grosse Fortschritte gemacht und bieten uns Entwicklungsmöglichkeiten an, die in unserem Beruf früher nicht bestanden. Das Unternehmen ist transparenter und die Vorgesetzten sind zugänglicher für die Anliegen und Bedürfnisse der Mitarbeiter geworden. Der Beweis dafür ist, dass ich Ihnen schreiben kann. Und unsere Arbeitsmittel wurden moderner und ergonomischer, vielen Dank!
In der Hoffnung, dass der Kaffee beim Lesen dieser Zeilen heiss und das Gipfeli knusprig bleibt, danke ich Ihnen für die Aufmerksamkeit und grüsse Sie freundlich.

Markus Heer
Lokomotivführer in Lausanne

Fresszettel als Signal

Anja Bösch, Lokführerin Altstetten

Seit mehr als einem Monat suche ich das Signal «Merktafel für Änderung der Höchstgeschwindigkeit» in der Dienststation Hürlistein. Wo ist nur dieser ominöse Kilometer 18, der so schön im RADN erwähnt wird? Die Kilometrierung um Effretikon-Hürlistein ist an sich schon komplex und die neuen Kilometerangaben an den Fahrleitungsmasten sind eh unbrauchbar. Doch siehe da, seit ein paar Tagen hängt da jetzt so ein A4-Blatt (Papier!) am Mast, das für das Lokpersonal offensichtlich als Signal gelten soll. Möchten mich die SBB auf den Arm nehmen? Erlassen sie jetzt in den Ausführungsbestimmungen,



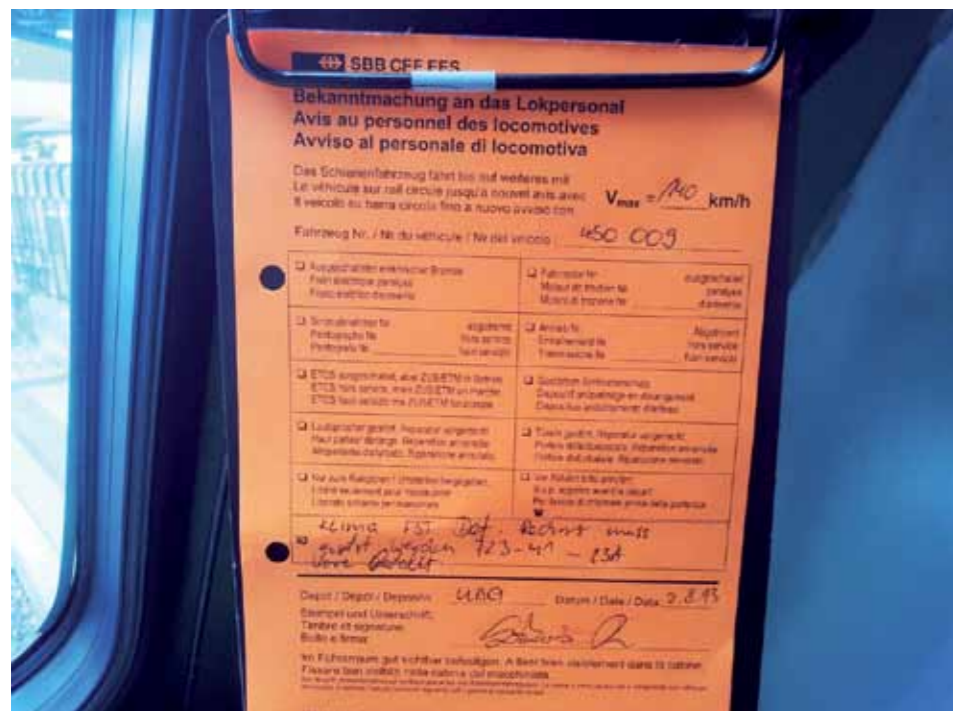
dass neu auch Fresszettel als Signal akzeptiert werden müssen? Nachdem ich mir dann beim Prüfungsexperten PEX den Ärger von der Seele reden konnte, möchte ich nicht hören, «wir haben ein Qualitätsproblem in der Infrastruktur». Ich sehe es selber, dass wir ein Problem haben, wo ist die Lösung? Eigentlich finde ich dies einfach nur tragisch und traurig. Wir übernehmen tagtäglich Verantwortung für viele Menschenleben und geben das Beste, um keine Fehler zu machen. Und weil wir so exakt arbeiten, dürfen wir auch exakte Signale gemäss Fahrdienstvorschriften verlangen.

Bekanntmachung Lokpersonal

Technikgruppe VSLF

Die als rote (oder braune) Karte bezeichnete Bekanntmachung an das Lokpersonal in den Führerständen dient zur Bekanntgabe von Restriktionen beim Einsatz und der Bedienung des Triebfahrzeugs. Heute wird die Karte für Informationen aller Art missbraucht. Die aktuelle Qualität

der Karten zeigt die im Bild angegebene Vmax von 140 km/h. Zu beachten ist, dass die zulässige Vmax der Re 450 009 130 km/h beträgt... Eine Verbindung mit der Aktion «Jede Sekunde zählt» ist nicht von der Hand zu weisen.



Wahlen Stiftungsrat PK

Richard Widmer, Lokführer SBB P Zürich



Wahlen für den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB: Wahlabstinz 85,67%
14,33% – das war die kümmerliche Beteiligung anlässlich der Wahl der Versicherungsververtretung im Stiftungsrat der PKSBB. Nur jedes siebte PK-Mitglied fühlte sich also bemüsstigt, an der Wahl teilzunehmen. Dies gibt zu denken. An der Bedeutung der Entscheidungen, über welche die Gewählten in der Vergangenheit mitbestimmen und auch in Zukunft noch mitbestimmen werden, kann es wohl nicht liegen: Sanierungsmassnahmen, tiefere Verzinsung, Senkung des Umwandlungssatzes (und damit der Renten), «Wackelrente» – dies sind nur einige Stichworte. Und immer geht es um viel Geld, um unser Geld! Der Stiftungsrat bestimmt, was in Sachen Pensionskasse SBB (PKSBB) läuft. Das Gremium hat also die Finger am Drücker, was unser Vorsorgekapital anbelangt. Von den 12 Stiftungsräten sind deren 6 Vertreter der Versicherten. Sie sitzen demnach im Rat, um unsere Interessen zu wahren. Warum also dieses offensichtliche Desinteresse der Versicherten (Wahlberechtigten)? Ist die Abstinz Ausdruck blinden Vertrauens im Sinne von «mein Vorsorgegeld ist bei der PKSBB in guten Händen» oder von Resignation («die machen ja doch was sie wollen»)? Die Kandidatinnen und Kandidaten haben sich vor der Wahl im Intranet – mehr oder weniger aussagekräftig – präsentiert. Es war zudem möglich, sie im Vorfeld der Wahl über ihre Ziele zu befragen. Wir können sie auch im Laufe ihrer «Amtszeit» auf ihre Entscheidungen ansprechen. Schliesslich sind es «unsere Leute», die über unser Geld mitbestimmen. Etwas mehr Engagement von unten – und sei es nur durch die Teilnahme an einer Wahl – kann bestimmt nicht schaden!

Mangelhafte Wagenbeschriftungen

Marcel Hämmerli, Lokführer SBB Personenverkehr

Heute werden immer wieder Wagen von SBB Personenverkehr mit neuen Zeichen beschriftet. Das Dokument (P 20004675) Fahrzeuganschriften, habe ich bei der Ausbildung erhalten. Dort sind viele Wagenanschriften und Zeichen erklärt, jedoch gibt es mittlerweile einige, die im Dokument nicht enthalten sind oder solche die zwischenzeitlich eine andere oder zweite Bedeutung erhalten haben. Mir ist auch nicht bekannt, ob das Dokument noch gepflegt wird. Mein Exemplar wurde am 31. August 2009 ausgegeben und trat am 13. Dezember 2009 in Kraft. So ist zum Beispiel der gelbe runde Punkt (Bpm 51) im Dokument nicht enthalten [1]. Mir ist auch aufgefallen, dass bei den IC-Doppelstockwagen neu das internationale metrische Einheitssystem angeschrieben wurde. Bei den Bremsgewichten steht neu ein grosses «T» anstelle des kleinen «t». Wenn man nun das internationale metrische Einheitssystem anwendet, bedeuten diese beiden Buchstaben folgendes:
«T» = Weg
«t» = Tonnen

Leider habe ich allerdings noch nicht herausgefunden, wie viel «Weg» einer Tonne entspricht. Meiner Meinung nach verkehren deshalb unsere IC-Doppelstockzüge mit Wagen die 0t Bremsgewicht haben und wir so zu hohe Bremsverhältnisse erhalten. Dies nur weil man offenbar nicht einmal mehr physikalische Grössen kennt. Natürlich habe ich auch hier Beispiele [2]: oben: IC Doppelstockwagen mit 81 «Weg» R-Bremsgewicht; [3], unten: IC-Doppelstockwagen mit 81 Tonnen Bremsgewicht). Zu meinem Erstaunen musste ich feststellen, dass ich auch thermische Triebfahrzeuge fahren darf. Das wusste ich nicht, mindestens wurde ich nie dafür geprüft. Aber ich denke, nicht viele Lokführer wissen, dass unsere ICN-Züge auch Traktoren sind. Man kann also neben dem internationalen metrischen Einheitssystem, auch noch die UIC-Normen ändern. Ein ICN besteht aus Bt, B, AD, A, WRA, B und Bt und für den gesamten Zug lautet die Bezeichnung RABDe 500. Zur Zeichenerläuterung: R = Lokomotive mit erhöhter Kurvengeschwindigkeit gegenüber A und mindestens 110km/h
T = Traktor, feuerlose Dampflokomotive

- A = Sitzwagen 1. Klasse
- B = Sitzwagen 2. Klasse
- D = Gepäckwagen
- WR = Speisewagen
- e = Elektrisch
- t = Steuerwagen

Zurück zum thermischen ICN: Hier als Beispiel der ICN-BT, B für 2.Klasse und T für Traktor [3]. Natürlich sind fehlende oder unvollständige Anschriften dem Reglement zu entnehmen, jedoch steht nichts von falschen Anschriften. Aus meiner Sicht finde ich dies traurig und schade. Einerseits will man die beste Bahn sein, immer pünktlich fahren usw., führt Kaizen und KVP ein, kann aber andererseits nicht einmal mehr die Fahrzeuge richtig beschriften. Was mich betrifft, für mich ist die SBB die beste Bahn der Welt. Von was dagegen abzusehen wäre, ist die gegenwärtige Art und Weise wie mit dem Personal umgegangen wird und solche erwähnten peinlichen Fehler. Mein Wunsch ist es, dass man auf das Know-how des Personals vertrauen und es richtig ausbilden würde.

Symbol	Einrichtung	Fahrzeuge
Yellow diamond	Einsatz im EW IV-Pendelzug zugelassen	EW IV mit Vmax 160 km/h
Yellow triangle	13-polige Steuerleitung mit Fernsteuerung der Beleuchtung und der Türschliessung	Ältere EW I / II und D
White triangle	Wagen mit Sprechstelle	EW IV
Blue circle	Tauglich für v _{max} 200 km/h und für NBS-Strecken	EW IV, WR IV Apm, Bpm
Blue diamond	Tauglich für v _{max} 160 km/h und für NBS-Strecken	EW IV, WR IV Apm, Bpm
Red diamond	Behinderten - WC	Bpm
Red triangle	Eigenspannungsarme Vollräder und Kunststoff-Bremssohlen	EW I / II EW I / II NPZ Bpm
White circle	Nicht zugelassen in Pendelzügen (nicht voll kompatibel UIC-Steuerleitung)	Einzelne B, Bp



Subjektive und objektive Wahrnehmung von Sicherheit

Wir erinnern uns: Am 24. Juli 2013 fanden in Spanien bei einem grossen Zugunfall 79 Personen auf tragische Weise ihren Tod. *Roman Isler, Lokführer P Brugg*



Der Lokführer fuhr dabei mit «über 180 km/h» in eine Kurve, bei der bloss 80 km/h erlaubt gewesen wären. Es waren keine technischen Systeme installiert, die dieses Unglück hätten verhindern können! Landauf, landab begannen nun die Spekulationen darüber, ob so etwas auch in der Schweiz geschehen könnte. Im Nachgang zum Tod unseres Lokführerkollegen am 29. Juli 2013 in Granges-Marnand unterliess es die SBB-Führungsetage keine Minute, neben ihrer tiefen Betroffenheit auch der Tatsache darüber Ausdruck zu verleihen, dass auf dem hiesigen Netz grosse Infrastruktur-Investitionen getätigt würden und die Sicherheit dabei stets an erster Stelle stehe.

Wir Lokführerinnen und Lokführer wissen aus unserem Berufsalltag: Alles leere Worte – bestenfalls gut für die Presse und die breite Masse mit wenig technischem Sachverstand – doch nicht den Tatsachen entsprechend. Ich bin mir sicher: Jeder Lokführer kann aus seinem Arbeitsalltag mindestens ein Beispiel nennen, bei dem er die Sicherheit als nicht vollständig gegeben erachtet, und jede Lokführerin weiss zu berichten, dass sie Missstände auf dem ordentlichen Meldeweg gemeldet hat, ohne dass dabei etwas geschehen wäre. Im besten Fall kommt eine Antwort wie «Die Anlage wurde vom BAV so abgenommen» oder aber «Die interne Sicherheitsanalyse kam zum Schluss, dass dieses Risiko vernachlässigbar klein ist»; meist aber erachtet man es nicht als notwendig, überhaupt zu antworten.

Doch kommen wir zurück zur eingangs gestellten Frage: Wäre so ein Unglück auch in der Schweiz möglich? Die traurige Antwort: Ja. Jeden einzelnen Tag gleich in

mehrfacher Ausführung! Sie glauben mir nicht? Nun, hier die konkrete Situation: Die halbstündlich verkehrende S-Bahn fährt von Siggenthal-Würenlingen in Richtung Turgi (umfangreich umgebauter Bahnhof, Signalsystem N). Erlaubte Streckengeschwindigkeit: 110 km/h. Das Einfahrtsignal von Turgi wird der Kurven- und Gleislage wegen Ausführung 40 km/h anzeigen. Wird zu schnell in diese Kurve gefahren, verlässt der Zug der Physik folgend das Gleis und donnert frontal in die gegenüberliegende Beton-Hangverbauung. Verkehren die Züge nach Fahrplan, kracht kurz darauf ein IR auf seiner Fahrt von Baden nach Brugg in die S-Bahn. Was denken Sie: Ist diese gefährliche Situation durch technische Hilfsmittel entschärft? Nein! Die Streckenhöchstgeschwindigkeit ist – wie auf der grossen Mehrheit des Schweizer Schienennetzes – nicht überwacht. Auch die Reduktion auf die vorgeschriebenen 40 km/h wird nicht überwacht. Der Zug würde erst auf Höhe des Einfahrtsignals von Turgi gestoppt, da ab hier die 40 km/h überwacht werden; das Signal steht unmittelbar vor der Kurve! Wir rechnen kurz: Eine Reduktion von 110 auf 40 km/h entspricht 64%, von 180 auf 80 km/h «nur» 56% ...

Solche und ähnliche Anlagesituationen bestehen in der Schweiz hundertfach und werden von den zuständigen Stellen als «vertretbares Risiko» aufgefasst! Als Reisende bleibt Ihnen einzig die Hoffnung, dass der Lokführer seine grosse Verantwortung jederzeit vollständig wahrnimmt, immer hochkonzentriert fährt und sich niemals durch nichts und niemanden – auch nicht für den Bruchteil einer Sekunde – ablenken lässt. ➤

Lohnrelevant

«Lohnrelevante» Kompetenzen für das Lokpersonal. *Roman Isler, Lokführer P Brugg*

Wir konnten es an Plakatwänden und in den Zügen lesen: Lidl – ein ausländischer Konzern – erhöhte in der Schweiz für alle Mitarbeiterinnen den Mindestlohn auf einen für die Detailhandelsbranche beachtlichen Wert. Wer das Kleingedruckte las, erfuhr Interessantes über eine differenzierte Abgrenzung der Mindestlöhne – je nachdem, ob jemand ungelernt, gelernt, mit langer oder kurzer Ausbildung und in Abhängigkeit seines Alters einsteigt. Ich erlaube mir an dieser Stelle den Vergleich mit den SBB, einem Schweizer Grosskonzern, und stelle mir die Frage, wie stark wohl «unser» Bundesbahnen beim Lohn des Lokführers differenzieren?

Ein Lokführer erhält zwei Jahre nach dem Ende seiner (Zweit-)Ausbildung den Tiefstwert der Lokführer-Lohnstufe G. Doch was ist es den SBB wert, wenn dieser Lokführer nicht bloss die minimal geforderte 3-jährige Lehre hinter sich hat, sondern eine 4-jährige? Nichts! Und was, wenn dieser junge Lokführer vielleicht bereits eine tertiäre Ausbildung genossen hat, beispielsweise als Primarlehrer? Wieder nichts! Ein erfolgreich abgeschlossenes Studium an einer Fachhochschule sollte aber schon etwas bringen, oder? Nicht bei den SBB ... Was, wenn eine Lokführerin neben ihrer Lehre die Berufsmaturität im Sack hat? Keinen Rappen mehr! Eventuell hilft eine Lehre im technisch-elektronischen Bereich – die für Lokführer nicht (mehr) Voraussetzung ist? Leider nein ... Vielleicht hilft aber eine über 10-jährige Berufserfahrung im mechanisch-elektrischen Bereich? Doch auch hier: Fehlanzeige! Wie verhält es sich, wenn das Fremdsprachenniveau nicht bloss dem minimal geforderten Niveau A1 entspricht, sondern dem bestmöglichen C2? Auch hier: keine Verbesserung des Lohns. Und wenn gar eine dritte Amtssprache beherrscht wird? Vergebens gelernt... Als letzte Hoffnung: Eine SBB-eigene Ausbildung zum Reisezugbegleiter oder Zugverkehrsleiter – also Profis in Kundenorientierung und Fahrdienstvorschriften – sollte doch sicher für einen kleinen zusätzlichen Batzen reichen? Ihr ahnt die Antwort bereits: Nicht bei den SBB!

Aus formalen Gründen muss ich hier erwähnen, dass der Lohn gemäss GAV «ausgehandelt» wird. «Aushandeln» bedeutet bei Lokführern heutzutage, dass man das von HR bereits vor dem Bewerbungsgespräch festgesetzte Salär entweder akzeptiert – oder eben nicht Lokführer wird... Lidl lohnt sich – Lokführerin sein eher weniger ... ➤

Defekte Klimaanlage – und keine Antworten

Im superheissen Sommer 2003 hat die damalige SBB-Führung in mehreren Interviews, auch am Fernsehen, dem Lokpersonal öffentlich versprochen, dass alle Loks mit Klimaanlage ausgerüstet werden. Jetzt, zehn Jahre später, ist dieses Versprechen noch nicht umgesetzt. *Fredy Oertel, Lokführer SBB Cargo RBL*



ESI-Meldung

Nachname: Oertel
Vorname: Alfred
Personal-Nr.: U137091
Tour: 34
Störungsdatum: 04.09.2013, 17:41
Bahnhof: SG
Zug: 62978
Fahrzeugdaten: Re 4/4; Nr.: 11313
Streifendatum: 04.09.2013, 00:00

Hergang:

Klimaanlage defekt seit 20.06.13 – BUR, angeblich kein Ersatz vorhanden.

Dazu hätte ich ein paar Fragen, die ich gerne beantwortet hätte:

- Warum dauert die Reparatur so lang?
- Welchen Stellenwert hat die Sicherheit hier eigentlich? Genügen Sicherheitschuhe und ein Helm, um gegen zu hohe Temperaturen auf der Lok geschützt zu sein?
- Darf ich einen Zug stehen lassen, wenn die Temperatur auf der Lok 35 °C überschreitet? (Gemäss internationalen Studien entsprechen 35 °C in etwa einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille, was Konzentrationsfähigkeit und Sehvermögen angeht)
- Ab welchem Zeitpunkt darf das Lokpersonal davon ausgehen, eine Lok mit funktionierender Klimaanlage zu erhalten? 2014? 2015? 2016? ...

Wie schon gesagt, diese Fragen hätte ich gerne kompetent beantwortet.

Feedbackwunsch

Feedbackgrund: Es wird Zeit, die Klimaanlage mit der Sicherheit zu verknüpfen.
Feedbacktelefon: 079 505 08 65

Zitat aus der Antwort zu 1003ESI:

Bei der letzten Meldung habe ich die Antwort erhalten, dass die Meldung gelöscht worden

sei (Klima, keine Reaktionen auf emotional geprägte Meldungen). Du wirst also darauf keine Antwort mehr erhalten.

Da fühlt man sich als Lokführer so richtig ernst genommen! Seit wann sind unbequeme Fragen Emotionen?

In jeder auf Reparaturen spezialisierten Werkstatt ist es üblich, die häufig gebrauchten Teile in Reserve zu halten, um dem Kunden eine schnelle Reparatur anbieten zu können. Seit vielen Jahren ist der Bordnetzrichter (BUR) ein Teil, das regelmässig ausfällt. Und dennoch vergehen mehrere Monate, in denen die Lok nicht repariert wird. Dies im Hochsommer, mit den entsprechenden Temperaturen auf dem Führerstand. Die Sicherheit ist damit massiv eingeschränkt, Konzentrationsfehler werden stark begünstigt. Die Frage, warum die Lok nicht schneller repariert wird, ist mehr als berechtigt und unbequem, legt sie doch nicht funktionierende Prozesse offen. Sie ist aber nicht emotional.

Der Stellenwert der Sicherheit müsste hier gar nicht begründet werden. Laut diversen Meinungsäusserungen unserer Geschäftsleitung geniesst sie höchste Priorität. Die sarkastische Verknüpfung mit den Sicherheitsschuhen legt nur die Diskrepanz im Verhalten von SBB Cargo offen. Während bei den Schuhen null Toleranz herrscht (Aussage Herr Büchi), wartet der Lokführer seit Jahren auf funktionierende Klimaanlage, kämpft sich auf 40–50 °C heissen Führerständen ans Ziel, immer in der Hoffnung, keinen gravierenden Fahrfehler zu begehen, denn sicheres Arbeiten ist bei diesen Temperaturen nicht mehr garantiert. Das belegen mehrere, auch internationale, wissenschaftliche Studien. Und da der Körper einen Grossteil seines Temperaturengleichs über die Extremitäten regelt, verschärfen die Sicherheitsschuhe in

diesem Moment noch das Problem. Diese Frage ist mehr als gerechtfertigt, trotz des Sarkasmus. Womit wir wohl beim Hauptproblem sind. Diese Frage lässt sich auch umgekehrt formulieren, macht so sogar noch mehr Sinn. Ab welcher Temperatur darf ein Lokführer das Auswechseln einer Lok verlangen oder aber den Zug stehen lassen, wenn dies nicht möglich ist? Wo ist hier die Grenze?

Diese Frage ist sicherheitsrelevant, sicher höchst unbequem, aber nicht emotional!

Hier eine kleine Rückblende:

Im superheissen Sommer 2003 hat die damalige SBB-Führung in mehreren Interviews, auch am Fernsehen, dem Lokpersonal öffentlich versprochen, dass alle Loks mit Klimaanlage ausgerüstet werden. Jetzt, zehn Jahre später, ist dieses Versprechen noch nicht umgesetzt. Es fahren immer noch einzelne Loks ohne Klimaanlage herum. Wie es auch immer noch Loks gibt, bei denen die Lärm- und Temperaturanierungen (erste Lok 1994) nicht ausgeführt sind. Interessanterweise gibt es auch einzelne Loks, die zwar eine Klimaanlage haben, aber keine Temperaturanierung. Und bei vielen der ausgerüsteten Loks funktionieren die Anlagen nicht. Spätestens seit 2007 ist klar, dass dringend etwas unternommen werden muss. Im Winter/ Frühljahr dann grosser Jubel, endlich (?) weiss man, warum die BUR aussteigen. Und im Sommer funktionieren die Klimaanlage wieder nicht. Auch wenn der BUR-Fehler nicht mehr ganz so häufig ist wie auch schon. Ein indianisches Sprichwort besagt: Wenn du auf einem toten Gaul reitest, so steige ab.

Wann sind die SBB/SBB Cargo bereit, dem Lokpersonal funktionierende Klimaanlage zur Verfügung zu stellen? Ob mit einem Effort die alten saniert werden oder man sich für ein funktionierendes Produkt aus der Wirtschaft entscheidet, ist nicht wirklich wichtig. Funktionieren müssen sie einfach. Schliesslich bauen wir seit Jahrzehnten Kühlschränke, eine Klimaanlage ist nicht wirklich etwas anderes. Die Frage nach dem Wann ist zwar sarkastisch formuliert, aber mehr als berechtigt.

Warum also ist diese ESI-Meldung gelöscht worden? Waren es wirklich die kleinen sarkastischen Elemente? Oder wollte hier jemand die unbequemen Fragen nicht beantworten?

Wie schon in der ESI-Meldung geschrieben, ich erwarte Antworten. ➤

Zustandsbericht SBB Cargo

Schon bald gehört das Jahr 2013 der Vergangenheit an. Eine kurze Rückschau auf die letzten Monate sei hier erlaubt.

Philipp Maurer, Vorstand VSLF



Die Temperaturen sinken, das Licht wird weicher und die Nächte länger, ein untrügliches Zeichen, dass es schon bald Winter wird. Dies wird auch durch den Klima-Gott bestätigt! Hiess es noch bis vor wenigen Wochen: Unsere tägliche Kühlung gib uns heute, möge dein BUR gesegnet sein und von funktionstüchtigen Schaltkreisen und elektronischen Bauteilen begleitet werden, wenn du im dunkeln Elektromog-Tal wandelst. Die Tage mit bis zu 58 Grad Celsius auf dem Führerstand bei Dienstantritt sind wieder vorbei. Die Un-Funktions-tüchtigkeit wurde erneut bestätigt und mit einem Höchststand an defekten Anlagen unterstrichen. Neu ist dieses Jahr dazugekommen, dass auch die Anlagen auf den Re610 ihren Dienst reihenweise quittiert haben. Wie gesagt, dies ist nun vorbei! Die Temperaturen fallen wieder und die Klimaanlagen erhöhen wie von Geisterhand ihre Funktionstüchtigkeit.

Jedoch machen sich bereits die anderen temperaturbedingten Probleme bemerkbar. Bereits hatten wir Nächte um den Gefrierpunkt und hätten wir es nicht schon gehaut: ZUGLUFT? Endlich ein laues Lüftchen? Fertig mit Schwitzen? Nein, jetzt ist Frieren angesagt! Die Tischheizungen wirken bei den umgebauten Re610 entweder ungenügend

oder sie wurden schlicht noch tiefer eingestellt. Die Klimaanlage leistet ihren Beitrag zur Auskühlung des Führerstands durch die offenen Klappen des Abluftkanals, die einen starken Einfall an eiskalter Luft in den Führerraum bewirken. Dies bekommen alle Kollegen zu spüren, die auf der rechten Seite sitzen dürfen. O du mein täglicher Temperaturbegleiter, wann, wann nur schaffen wir es, in den Genuss von menschenwürdigen Raumtemperaturen zu kommen?

Bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen (BAR) SBB Cargo

Die BAR sind erst seit zwei Jahren in Kraft und die Umsetzung ist mangelhaft. Die Verständigung gemäss BAR wird zusehends schlechter, das heisst, die BAR werden nicht eingehalten! Die zuständigen Leiter Lokpersonal (LLP) (einige wenige ausgenommen) geben dann immer zu bedenken: «Es ist halt nicht so einfach und das Lokpersonal hat auch extrem grosse Ansprüche. Ihr müsst verstehen, dass es nicht immer möglich ist, nach Vorschrift und den Wünschen des Lokpersonals (die BAR werden von vielen LLP als eine Wunschliste angeschaut) zu handeln.» Mit solchen Aussagen disqualifizieren sich diese LLP selber. Wenn sie ihre Aufgabe, die

Einhaltung von Vorgaben (ja, dies ist eine eurer Aufgaben!) nicht wahrnehmen oder die Problemlösung auf die endlose Bank geschoben wird, ist die Frage nach der Legitimation dieser Kostenstelle (LLP!) berechtigt.

Auch bekommen wir vermehrt zu hören, dass Mitarbeiter von (ganz wenigen, auserlesenen) LLP gar unter Druck gesetzt werden. So kann es durchaus vorkommen, dass LLP Lokführer darauf hinweisen, dass sie Massnahmen ergreifen werden, wenn sie herausfinden, wer den Sozialpartnern unzumutbare Zustände und Verstösse gegen Gesetze und GAV meldet. Ein Hinweis an die betreffenden Vorgesetzten: Schnüffelstaat und Unterdrückung sind Vergangenheit! Auch der vor 20 Jahren gelebte HSG-Führungsstil (es ist uns schleierhaft, woher die LLP diesen überhaupt kennen) hat im Unternehmen SBB Cargo keinen Platz mehr!

In der letzten Ausgabe des VSLF-GV-Hefts habe ich im Geschäftsbericht erwähnt, dass bei der Gruppe Bülach im Jahr 2011/2012 verschiedenste Vorschriften wie auch Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes (AZG) verletzt wurden und aus diesem Grund die Gruppe Bülach den Beobachtungsschwerpunkt des Jahres 2013 bilden werde. Dies ist dem betreffenden LLP jedoch so sauer

aufgestossen, dass ich zweimal vorgeladen wurde. Ich wurde mehrmals darauf hingewiesen, dass das Einteilungsbüro in Bülach keinerlei Fehler mache und die BAR sowie die Gesetze ausnahmslos eingehalten werden und die Fehler ausschliesslich durch die Planung im Elsässer Tor gemacht werden. Dies habe ich so zur Kenntnis genommen. Wir haben positive Rückmeldungen von Lokführern erhalten, dass sich die Verständigung merklich verbessert habe! Wir bedanken uns bei den mit der Einteilung betrauten Mitarbeitern. Unglücklicherweise wurde dann kurz darauf eine Tour erstellt, die massiv gegen das AZG verstossen hat. Trotz vieler Meldungen von Lokführern an die zuständigen Stellen hat sich lange nichts getan. Später wurde die Tour angepasst, war dann aber trotzdem immer noch nicht AZG-konform. Das Problem löste sich erst mit der Aufhebung der Tour. Schade! Chance verpasst! Der Beobachtungsschwerpunkt bleibt auch 2014 bestehen.

Lausanne Triage

Aufgrund vieler Meldungen des Lokpersonals mit dem Hinweis auf die Tatsachen, dass der Arbeitsanfall zu gross, 4-5 Stellen nicht besetzt und die Arbeitszeitkonten massiv zu hoch sind, hat sich SBB Cargo entschieden, Abhilfe zu schaffen. In Zusammenarbeit mit SBB Personenverkehr (im Depot Lausanne hat es offiziell zu wenig Arbeit) kann nun die Situation für beide Seiten entschärft werden. Bis in Lausanne Triage genügend Stellen offen sind, um eine Ausbildungsklasse zu starten, wird diese Zusammenarbeit fortgeführt. Aufgrund der Altersstruktur und der Fluktuation rechnet man mit zwei Jahren, bis eine Klasse gebildet werden kann. Nach deren Ausbildungsende wird die an SBB Personenverkehr übertragene Arbeit wieder von Cargo übernommen. Wir erachten

diese Lösung als zukunftsweisend. Noch im letzten Jahr war es nicht möglich, Arbeitsleistungen innerhalb des Konzerns zu verschieben. Wir bedanken uns für diese konstruktive Lösung.

Cargo International

Den Sozialpartnern wurde die Strategie bezüglich der Depotstandorte von SBB Cargo International vorgestellt. Da diese Strategie von den zuständigen Gremien von SBB Cargo und SBB Cargo International noch nicht abschliessend genehmigt wurde, unterliegt die Information über die Standortfrage noch einer Sperrfrist. Somit können wir leider bis zum Redaktionsschluss keine entsprechenden Informationen zur Verfügung stellen. Nur so viel kann gesagt werden: Der VSLF hat in dieser Hinsicht mit seiner Vorhersage eine 99-prozentige Punktlandung erzielt.

Aufgrund diverser offener Fragen die Depotstrategie betreffend haben die Sozialpartner eine Vernehmlassung gemäss Leitfaden verlangt. Hier werden Informationen von SBB Cargo/International verlangt und ausgewertet sowie im Anschluss daran entsprechende Massnahmen zusammen mit der Unternehmung definiert. Beim Erscheinen des nächsten Loco Folio werden die definitiven Standorte bereits bekannt und die Vorgehensweise bezüglich der Personalüberführung bereits geregelt und kommuniziert sein. Wir werden entsprechend mit Newslettern und Aushängen informieren.

Allgemein

Wir dürfen auch vermelden, dass wir vorsichtig optimistisch sind, dass es SBB Cargo nun nach Jahren des «Versuchsbetriebs» gelungen ist, die rote Farbe aus den Druckern der Finanzabteilung zu entfernen. Wir gehen davon aus, dass weitere Heraus-

forderungen auf SBB Cargo warten (meist von aussen diktiert), um nachhaltig in der schwarzen Zone verbleiben zu können. Von unserer Seite sei SBB Cargo versichert: Wir werden den Weg der Gesundung aktiv begleiten, doch nicht alles einfach hinnehmen. Wir wünschen SBB Cargo einen zufriedenstellenden und positiv ausfallenden Jahresabschluss.

Die Zusammenarbeit im Bereich Sauberkeit und Ergonomie auf den Führerständen wird weiter vertieft, die Lösungen, die wir heute haben, sind betreffend Sauberkeit, Klimatechnik und Wintertauglichkeit unbefriedigend oder gar unzumutbar. Da das Asset-Management jedoch intensiv an der Lösung der Probleme arbeitet – leider ist davon auf unserem Arbeitsplatz im Führerstand oftmals nicht viel zu spüren –, werden wir unterstützend eingreifen.

Aussichten und Herausforderungen für 2014

Es werden voraussichtlich GAV-Verhandlungen und damit verbunden BAR-Verhandlungen anstehen.

Die Ablösung des Piper durch CAROS und die damit verbesserte Planung und Effizienz werden uns definitiv noch viel Arbeit bescheren, damit entsprechende flankierende Massnahmen definiert werden können. Die Überwachung der Einhaltung von Regelungen sowie die Umsetzung von AZG/AZGV und Arbeitsrecht werden zunehmend an Bedeutung gewinnen (Einteilungen und Pausenmöglichkeiten). Auch der Umgang der untersten Führungsschicht mit den Mitarbeitern wird uns im Jahr 2014 weiter beschäftigen.

Es bleibt viel zu tun! Für eure Unterstützung und euer Vertrauen in unsere Arbeit möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Mit kollegialen Grüssen und allzeit profilfreier Fahrt. ➤

SOUTHERN AFRICAN RAIL STEAM TOURS

GENIESSE DIE ENTSPANNENDE ART DES REISENS MIT DEM DAMPFZUG

Willkommen an Bord unserer Südafrika Dampftouren

Die atemberaubende Landschaft. Fotohalte und Scheinfahrten werden Sie hungrig machen. Die Afrikanische Küche unseres Küchenchefs wird Sie begeistern und im Barwagen servieren wir Ihnen Südafrikas beste Whiskeys, Brandys, Weine und eine erlesene Auswahl an Qualitäts-Bieren von lokalen Kleinbrauereien.



Tour 1: 12. - 22. April 2014

Johannesburg Int. Flughafen – Germiston Dampf Depot – Bethlehem – Ficksburg – Kommandonek – Stars of Sandstone 2014 – 3 Tage Dampf auf der Freestate Line (täglich zwei verschiedene Dampfzüge) – Kommandonek – Bethlehem – Germiston – Transfer zum Flughafen O.R. Tambo.
Preise: Economy ab CHF 3753.- / Silver Abteil ab CHF 4653.- / Gold Class ab CHF 5353.-

Tour 2: 17. - 21. April 2014

Germiston Dampf Depot – Bethlehem – Ficksburg – Kommandonek – 3 Tage Dampf auf der Freestate Line (täglich zwei verschiedene Dampfzüge) – Bethlehem – Germiston. Dieser Zug führt nur Abteile in Economy.
Preis: ab CHF 2100.-

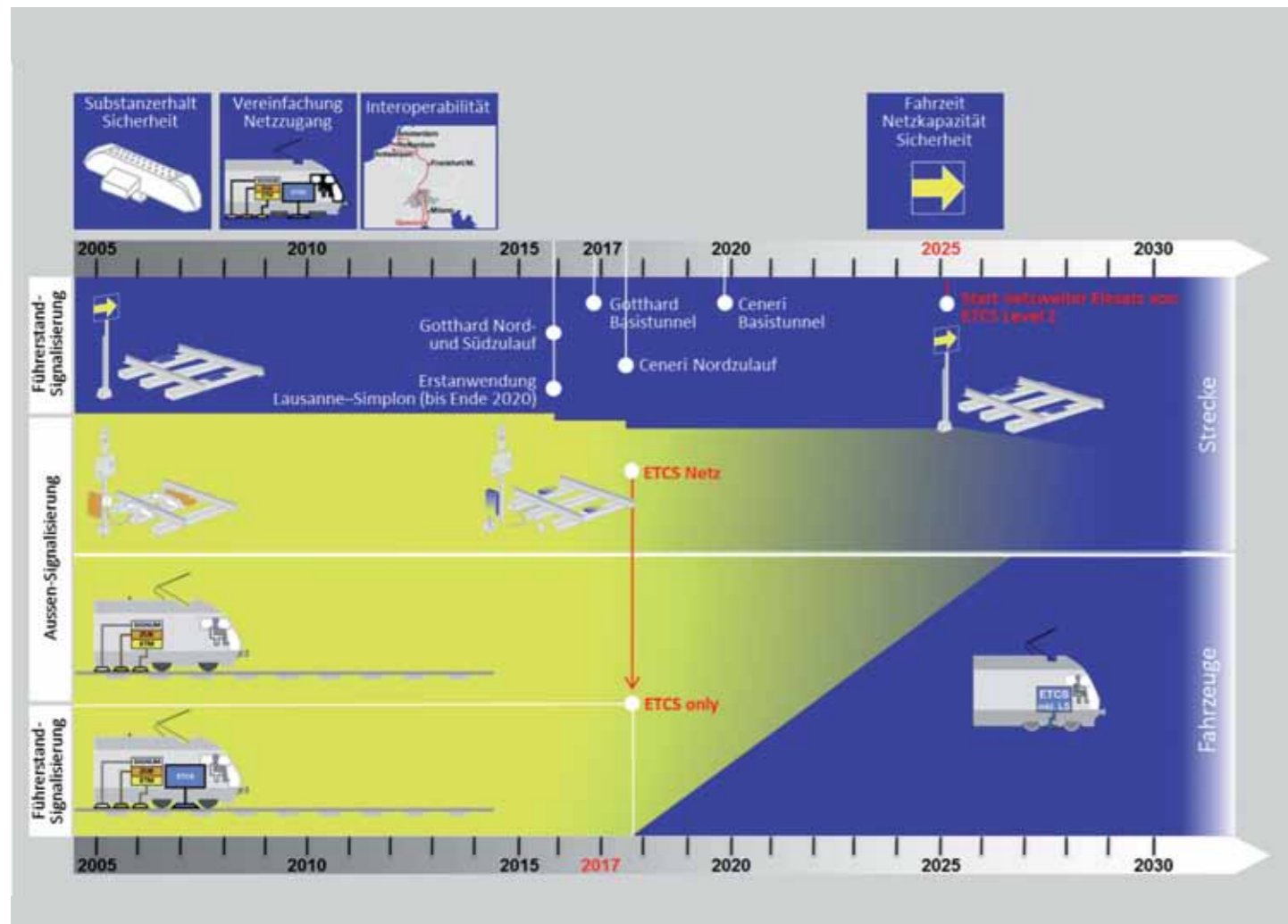
Die Preise beinhalten: Unterkunft, Mahlzeiten, Frühstücksbuffet, (Tour1: inkl. Transfer und Sandstone)
VSLF Mitgliedern gewähren wir 10% Rabatt auf die regulären Preise

www.sarsteamtours.com

tours@sarsteamtours.com

ETCS in der Schweiz – Schritt für Schritt zum Ziel

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Jahr 2000 entschieden, dass ETCS (European Train Control System) in der Schweiz das Zugbeeinflussungssystem der Zukunft sein wird. Damit werden die Systeme SIGNUM und ZUB ersetzt, die im schweizerischen Normalspurnetz seit 1930 bzw. 1992 in Einsatz stehen. Dr. Stefan Sommer, Leiter ZUB SBB I



Mit ETCS sollen zudem die historisch gewachsene Systemvielfalt auf Seiten der Fahrzeuge minimiert, ein den zukünftigen Sicherheits- und Mobilitätsbedürfnissen genügendes System eingeführt und die Anforderungen an die Interoperabilität im grenzüberschreitenden Verkehr erfüllt werden. Nachdem die SBB ETCS Level 2 auf den Neubaustrecken erfolgreich umgesetzt haben, stellen sie in einem nächsten Schritt bis Ende 2017 das gesamte Normalspurnetz der Schweiz mit der ETCS-Technologie und der Betriebsart Level 1 Limited Supervision (ETCS L1 LS) aus. Danach folgt sukzessive die netzweite Migration auf ETCS Level 2. Damit verfolgen die SBB konsequent das vom BAV formulierte Langfristziel.

Erfahrungen mit ETCS Level 2

Da die Züge auf den Strecken Mattstetten–Rothrist sowie in den alpenquerenden Tunnels Lötschberg und Gotthard/Ceneri mit höheren Geschwindigkeiten als 160 km/h

fahren, musste ein System zur Führerstandsignalisierung evaluiert und eingeführt werden. Dabei haben die SBB auch das im Jahr 2000 noch in Entwicklung stehende ERTMS/ETCS in die Evaluation einbezogen. Aufgrund verschiedener Systemvorteile und im Hinblick auf die europäische Interoperabilität hat das BAV entschieden, ETCS Level 2 in der Schweiz bei Geschwindigkeiten über 160 km/h einzuführen. Die beiden unter ETCS Level 2 betriebenen Strecken Mattstetten–Rothrist und die Lötschberg-Basislinie sind wichtige Fernverkehrsstrecken im Personenverkehr und Transitrouten für den alpenquerenden Güterverkehr. Daher sind die Anforderungen an die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit sehr hoch. Nach mittlerweile mehr als sechs Jahren Betrieb kann zu ETCS Level 2 ein positives Fazit gezogen werden:

- Die hohen Anforderungen an die Kapazität und Sicherheit werden betrieblich einwandfrei erfüllt. Täglich befahren rund

280 Züge die Strecke Mattstetten–Rothrist. Die Personenzüge verkehren bei einer Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h mit einer Zugfolgezeit von zwei Minuten. Im teilweise einspurigen Lötschberg-Basistunnel sind es rund 110 Züge pro Tag mit einer Zugfolgezeit von drei Minuten und Geschwindigkeiten von 200 km/h (bis zu 250 km/h wären möglich).

- Im Vergleich zu ähnlich belasteten Bahnstrecken in der Schweiz, die mit konventionellen Signalisierungssystemen ausgerüstet sind, schneiden die beiden ETCS-Strecken bezüglich systembedingter Verspätungen besser ab.

- Der gemeinsam zwischen den SBB und dem BAV entwickelte Zulassungsprozess für Strecken und Fahrzeuge ist transparent und bewährt sich. Mittlerweile verfügen rund 650 Fahrzeuge von unterschiedlichen Betreibern über eine Betriebsbewilligung für den Zugang zu den ETCS-Level-2-Strecken.

ETCS Strategie der Schweiz

Die Entwicklung geht weiter. In den nächsten Jahrzehnten setzt die Schweiz immer stärker auf ETCS. Die folgenden Ausführungen zeigen auf, wie die SBB die ETCS-Strategie Schritt für Schritt umsetzen und dadurch ebenfalls die Sicherheit in ihrem Netz noch einmal erhöhen.

Schritt 1: Schnelle Migration zu ETCS Level 1 Limited Supervision

Aufgrund der historischen Entwicklung müssen Fahrzeuge heute für den Netzzugang in der Schweiz mit bis zu vier Zugbeeinflussungssystemen ausgerüstet sein (SIGNUM, ZUB, ETM und ETCS). Das BAV hat deshalb bereits im Jahr 2000 festgelegt, dass die bestehenden Zugbeeinflussungssysteme durch ETCS ersetzt werden sollen. Da die Systeme SIGNUM und ZUB zudem am Ende ihrer Lebensdauer angelangt sind und die Anforderungen an die Interoperabilität nicht erfüllen, ist eine Ablösung dieser Systeme auch im Interesse der SBB. Es hat sich gezeigt, dass ETCS L1 in der Betriebsart Limited Supervision (ETCS L1 LS) als einfache und wirtschaftlich optimale Lösung für eine rasche und netzweite Einführung von ETCS geeignet ist.

Die Vergabe des Auftrags an die Industrie für die Umsetzung der netzweiten Migration auf ETCS-Komponenten erfolgte im Herbst 2011. Der Rollout läuft seit Juli 2012 und befindet sich auf Kurs. Wie mit den europäischen Verkehrsministern vereinbart, erfolgt die Umsetzung so, dass die Güterkorridore durch die Schweiz bis Ende 2015 vollständig mit ETCS ausgerüstet sind. Das restliche Schweizer Normalspurnetz wird bis Ende 2017 ausgerüstet. Ab diesem Zeitpunkt können in der Schweiz Fahrzeuge verkehren, die einzig über ein ETCS-Gerät verfügen (ETCS only). Diese Systemreduktion auf nur ein Zusicherungsgerät ist für die Fahrzeugbesitzer interessant. Damit müssen die Züge bei zukünftigen Beschaffungen oder Ersatz nur noch mit einem System ausgerüstet werden. Zudem haben die bisherigen Erfahrungen gezeigt, dass sich die Preise für eine ETCS-Fahrzeugausrüstung den bisherigen Preisen für ZUB und SIGNUM annähern.

- Basierend auf einem Entscheid der SBB von Ende 2011 werden gleichzeitig mit diesem Programm noch einmal rund 1700 Signale zusätzlich mit einer Geschwindigkeitsüberwachung nachgerüstet. Damit kann das bestehende Restrisiko im Netz um mehr als den Faktor 2 gesenkt werden.

Schritt 2: Netzweiter Einsatz von ETCS Level 2 ab 2025

Aufgrund der Möglichkeit, ab 2018 Fahrzeuge nur noch mit ETCS auszurüsten, wird sich die Anzahl mit ETCS ausgerüsteter Fahrzeuge ab diesem Termin stetig

erhöhen. Sowohl neue Fahrzeuge wie auch Fahrzeuge mit bestehenden Zugbeeinflussungssystemen, die am Ende der Lebensdauer angelangt sind, werden von diesem Umstand profitieren. Unter anderem aufgrund dieses Umstands hat das BAV im August 2011 entschieden, dass ETCS Level 2 ab 2025 im Rahmen von Substanzerhaltungs- und Erweiterungsprojekten standardmässig auf dem ganzen Normalspurnetz der SBB eingesetzt werden soll. Mit der Umsetzung dieser Strategie und dem flächendeckenden Einsatz der Führerstandsignalisierung kann folgender Nutzen generiert und damit die Konkurrenzfähigkeit der Bahn weiter gesteigert werden:

- Steigerung der Sicherheit, da mit ETCS Level 2 die Geschwindigkeitsüberwachung der Züge permanent über die ganze Strecke erfolgt.
- Erhöhung der Kapazität, da viele Restriktionen der optischen Signalisierung mit ETCS Level 2 wegfallen. So kann bei einer mit Güter- und Personenverkehr gemischt genutzten Strecke die Kapazität um bis zu 15 Prozent gesteigert werden.
- Im Gleisbereich muss weniger Elektronik verbaut und müssen weniger Kabel verlegt werden, was insbesondere für die Instandhaltung und die Verfügbarkeit grosse Vorteile bringt.

Zwischenschritt: Erarbeitung der nötigen Grundlagen

Mittlerweile läuft die Planung für die Umsetzung des BAV-Entscheids bei den SBB auf Hochtouren. Da ETCS Level 2 bis heute ausschliesslich bei Neubaustrecken eingeführt wurde, liegt der infrastrukturseitige Fokus in der Erarbeitung der Grundlagen für den Einsatz der Technologie auf bereits bestehenden Strecken mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h und in Bahnhöfen. Dabei fallen insbesondere noch Entwicklungsschritte bei den Stellwerken, der Leittechnik und den IT-basierten Umsystemen an, um die entsprechenden fahrdienstlichen Prozesse weiter zu automatisieren. An der ETCS-Spezifikation selber sind dafür keine Anpassungen mehr notwendig. Als weitere Herausforderungen werden die übergeordneten Störungskonzepte, die GSM-R-Weiterentwicklungen sowie die Migrationsszenarien angesehen.

Als Vorbereitung für den netzweiten Einsatz ab 2025 werden nun die notwendigen Anwendungsfälle auf ihre Betriebstauglichkeit überprüft. Dazu nutzen die SBB die Strecke Lausanne–Simplon als sogenannte «Erstanwendung im konventionellen Netz». Momentan stehen in diesem Perimeter viele Stellwerkersatz- und Automatisierungsprojekte an, was eine kostenneutrale Einführung von ETCS Level 2 ermöglicht. Die Ausrüstung dieser Strecke mit ETCS Level 2 löst zudem nur eine begrenzte vor-

zeitige Nachrüstung von Fahrzeugen mit entsprechenden Geräten aus.

Auf dem Abschnitt Pully–Villeneuve, der Anfang November 2015 komplett mit ETCS Level 2 in Betrieb genommen wird, setzen die SBB die Funktionen «Vereinigen», «Trennen» und «Wenden» von Zügen unter ETCS Level 2 erstmals kommerziell ein. Im vorgesehenen Fahrplan werden Züge in Vevey und Villeneuve diese Funktionen benutzen.

Im Abschnitt Sion–Sierre wird ab Oktober 2016 erstmals eine ETCS-Level-2-Lösung des Lieferanten Siemens in der Schweiz in Betrieb genommen. Für diese Anwendung erweitert Siemens unter anderem die Funktionalität ihrer elektronischen Stellwerke. Bei der Verlängerung des Level-2-Abschnitts in Richtung Salgesch–Leuk wird der Upgrade von bereits bestehenden, neueren elektronischen Stellwerken auf Level 2 geplant. Auf der Seite Ardon prüfen die SBB zudem, ob ein relaisbasiertes Stellwerk des Typs Domino 67 auf Level 2 gehoben werden kann.

Die weiteren Ausbauten betreffen später die Abschnitte Roche–Vernayaz und Brig–Simplon. Mit der Umrüstung von Brig–Simplon ab 2020 rüsten die SBB zum ersten Mal einen grösseren Bahnhof mit ETCS Level 2 aus. Da zu diesem Zeitpunkt bereits Grossbahnhöfe in Kopenhagen, London und Oslo mit ETCS Level 2 ausgerüstet sein werden, sollten die SBB hier bereits auf wichtige Erfahrungen vom Ausland zurückgreifen können.

Vor den Inbetriebnahmen im Rhonetal wird am Gotthard ETCS Level 2 Realität. In der Nacht vom 15. auf den 16. August 2015 werden das neue Stellwerk Altdorf und das neue Stellwerk der Überholgleisanlage Rynächt in Betrieb genommen, die höchste Anforderungen an die Kapazität erfüllen müssen. Damit wird der erste Teil der neuen Gotthardachse ab Flüelen bis Rynächt mit ETCS Level 2 betrieben.

Die ETCS-Strategie der Schweiz wird von vielen Nachbarbahnen als sehr gut bewertet und als wirtschaftlich angesehen. Zudem haben sich verschiedenen Cargo-Unternehmer positiv über die Strategie bezüglich der schnellen und konsequenten Umsetzung von ETCS Level 1 LS geäussert. Dadurch könne schon bald auf die nationalen Systeme verzichtet werden, was dazu beiträgt, dass kostengünstiger produziert werden kann. ➔

Autorenangaben

Dr. Stefan Sommer, Diplomphysiker, Leiter Zugbeeinflussung bei SBB Infrastruktur, Anlagen und Technologie, Brückfeldstrasse 16, 3000 Bern, stefan.sommer@sbb.ch

ETCS in Europa – Schritt für Schritt ins Ungewisse

An dieser Stelle haben wir schon viel über das European Train Control System (ETCS) geschrieben. Die Würfel sind längst gefallen und wohl keine Macht der Erde kann die schleppende, komplizierte und kostspielige Einführung verschiedenster Versionen von ETCS in Europa stoppen.

Hubert Giger, Präsident VSLF

ETCS Level 2

Die Brown Boveri & Cie. (BBC) war zusammen mit den SBB in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts führend in der Entwicklung der Linienzugbeeinflussung (LZB) mittels des Linienleiters. Fahrt auf elektronische Sicht und somit eine maximale physikalische Ausnutzung der Gleiskapazität waren auf den Versuchsstrecken in der Schweiz möglich. Heute betreiben die Eisenbahnen in Deutschland, Österreich und Spanien über 6000 Kilometer erfolgreich mit Linienleiter – auch im S-Bahn Verkehr.

Die Behauptung, dass bei Geschwindigkeiten über 160 km/h die Signalbeobachtung durch das Lokpersonal nicht möglich ist und deshalb eine Führerstandssignalisierung benötigt wird, lässt sich nicht aufrechterhalten, denn in Frankreich wird mit Aussensignalen gefahrlos 220 km/h gefahren. Die Mär, dass sich mit der Einführung von ETCS Level 2 die Streckenkapazitäten erhöhen lassen, wird durch beharrliches Wiederholen nicht wahrer. Die Handhabung von ETCS Level 2 im komplexen Betrieb mit Bahnhöfen – ausserhalb

der Neubaustrecke (NBS) Mattstetten–Rothrist, der Ausbaustrecke (ABS) Wanzwil–Solothurn, des Lötschbergbasis- (LBT) und des Gotthardbasistunnels (GBT) – wird die Geduld unserer Kundinnen und Kunden und unsere Nerven noch nachhaltig strapazieren. Ein Fahrtrichtungswechsel im Störfall innert weniger Minuten wird zukünftig nicht mehr möglich sein. Bezüglich der Kosten von ETCS hatte ich diesen Sommer einen inoffiziellen Gedankenaustausch mit dem BAV. Die sukzessive Einführung von ETCS Level 2 und die Einsparungen durch den Wegfall von Aussensignalen im Wallis ab 2015 ergeben eine Mischrechnung, die es verunmöglicht, Kostenvergleiche mit anderen Systemen oder anderen Vorgehensweisen bei der Einführung von ETCS anzustellen. Die offiziellen Zahlen des BAV sind untenstehend aufgeführt.

Eine Tatsache ist, dass sich die Industrie eine goldene Nase an den Eisenbahnen verdient. Der erhoffte freie Markt durch die Interoperabilität hat bisher eher Ärger und Kosten verursacht, als grosse Einsparungen erbracht. So steht beispielsweise

im Instruktionshandbuch für die Re486 der BLS: «Die Spezifikation SRS 2.2.2 liess Interpretationsspielraum offen, was dazu führt, dass die Interoperabilität nicht gewährleistet werden kann.» So können auch die neuen TGV POS und Duplex – natürlich mit ETCS ausgerüstet – nicht über die NBS nach Bern fahren und bei den ersten Fahrten dieser Fahrzeuge nach Brig wurden beim Befahren von diversen ETCS-Balisen Schnellbremsungen ausgelöst. Probleme mit ETCS im Ausland füllen seit Jahren die Spalten der Fachpresse. Und zu guter Letzt ist diesen Sommer ein spanischer Hochgeschwindigkeitszug mit Baujahr 2012 auf einer 2011 eröffneten Strecke mit 200 km/h in eine für 80 km/h zugelassene Kurve gefahren, ohne dass eine Sicherheitseinrichtung eingegriffen hätte. Die Strecke wie auch das Fahrzeug waren mit ETCS ausgerüstet, das aber offenbar nicht funktionstüchtig war.

ETCS Level 1 LS

Die Tatsache, dass ETCS Level 1 LS im Vergleich zu den heute in der Schweiz verwendeten Systemen ZUB und Signum

einen Verlust an Sicherheit mit sich bringt, dringt langsam an die Öffentlichkeit. Bei ETCS Level 1 LS erfolgt die Geschwindigkeitsüberwachung punktförmig und gegenüber der heute verwendeten Zugbeeinflussung (ZUB) werden keine zusätzlichen Abschnitte überwacht. Im Weiteren wird der Lokführer bei ETCS Level 1 bei einer Geschwindigkeit von weniger als 40 km/h aus der Geschwindigkeitsüberwachung entlassen und muss im Gegensatz zur ZUB keinen Freigabeschalter betätigen. Im ETCS-Standbericht 2012 des BAV wird dies so beschrieben: «Mit der Umsetzung von ETCS L1 LS wird gleichzeitig eine aktive Fehleroffenbarung des Systems realisiert, mit der ein Systemausfall oder eine Störung rasch geortet und behoben werden kann. Durch diese Verfügbarkeitssteigerung kann auch die Sicherheit gegenüber den Altsystemen SIGNUM und ZUB gesteigert werden.»

Auf die Erklärungen der verantwortlichen Stellen, wenn sich mit ETCS Level 1 LS ein Unglück ereignet, darf man gespannt sein.

Zusammenfassung

Am Traum vom flächendeckenden ETCS Level 2 wird festgehalten, wobei hinzuzufügen ist, dass wir Eisenbahner aus Erfahrung «flächendeckend» so verstehen, dass nach einer Teileinführung des Systems die Übung abgebrochen wird. Bis zu diesem Übungsabbruch begnügt man sich mit einer Schweizer Version von ETCS, die das jetzige Sicherheitsniveau nicht aufrechterhalten kann – ausgenommen wenn zusätzliche Kosten für die lückenlose Programmierung der ETCS-Balisen mit Geschwindigkeitsinformationen und die vollständige Ausrüstung mit Euro-Loops in Kauf genommen werden.

Es muss die Frage gestellt werden, ob es mit der heutigen Rechnertechnik nicht möglich wäre, auf ein und derselben Lok die Informationen von verschiedenen europäischen Zugsicherungssystemen zu verarbeiten, ohne dass gleich das halbe Stellwerk in Form des European Vital Computers (EVC) auf der Lok mitfährt. Nebenbei wäre es so auch möglich, weiterhin historisches Rollmaterial zur Freude von Gross und Klein zu betreiben.

Die vom Bund im Sinne einer Anschubfinanzierung für die Einführung von ETCS übernommenen Kosten in der Zeit von 2003–2007 sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst (Erläuterungen siehe nachfolgend, Angaben in Mio. Franken, Endkosten gerundet). Nicht darin enthalten, weil nicht bekannt, sind die von den in- und ausländischen EVU selbst getragenen Kosten für die ETCS-Ausrüstung ihrer bestehenden oder neu in Betrieb gesetzten Fahrzeuge. ➔

Was verbindet die Luft mit der Schiene?

Im vergangenen Sommer wurde die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) durch verschiedene Enthüllungen der «Weltwoche» erschüttert.

Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio



In ihrer Ausgabe 33/13 berichtete die «Weltwoche» über einige bemerkenswerte Vorfälle innerhalb der Rega und über diverse Machenschaften ihres Chefs Ernst Kohler. Einige Aussagen im betreffenden Artikel lassen den geneigten Leser, wohl als Folge einer gewissen «déformation professionnelle» unwillkürlich sofort Vergleiche mit dem eigenen Arbeitsumfeld ziehen. So erinnert der Satz «Als Erstes wurde Kohler vom Vorsitzenden der Geschäftsleitung zum CEO befördert, der Lohn von 270 000 auf 400 000 Franken erhöht» an das Vorgehen bei der Wahl des «CEO» eines sich im Bundesbesitz befindlichen Schweizer Eisenbahnunternehmens.

Dagegen erscheint einem Lokführer von SBB Personenverkehr die Aussage «Dass Kohler, der das Fliegen nur als Passagier kennt und nicht einmal die in allen fliegerischen Belangen fundamentale englische Sprache beherrscht, Flugbetriebsleiter [der Rega] werden wollte, akzeptierten die zuständigen Beamten [des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, BAZL] nicht» sehr fremd und er fragt sich, weshalb im Gegensatz dazu das Bundesamt für Verkehr es zulässt, dass der Leiter von Zugführung Personenverkehr, fünf der sechs Leiter von Zugführungsfamilien sowie etliche der das Lokpersonal direkt führenden Chefs Lokpersonal über keine Lokführer- und Zugführer-Verfahren verfügen und somit als fachliche Laien gelten müssen.

Unwillkürlich wird man an den Fall Vauderens mit der Fahrt eines Intercitys mit 140 km/h in eine für 85 km/h zugelassene Kurve erinnert, wenn man sich die folgende Begebenheit zu Gemüte führt: «Im Juli 2010 ging einem Piloten, der einen in Bergnot geratenen Mann transportierte, der Treibstoff aus. Kurz nachdem er den Walensee überflogen hatte, flog der Helikopter im Sturzflug auf einen Acker

zu und setzte rumpelnd auf. Passagiere und Maschine überstanden das Beinahe-Unglück unbeschadet. Jede Notlandung muss dem BAZL zwingend und unverzüglich gemeldet werden. Das Luftamt erfuhr aber erst im Oktober 2010 durch einen anonymen Hinweis davon.» Auch im Fall Vauderens unterblieb die vorgeschriebene Meldung an die dafür zuständige Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST).

Dass sich die Unternehmenskulturen bei Schienenverkehr und Luftfahrt in gewissen Belangen diametral unterscheiden, wird einem bewusst, wenn man zur Kenntnis nimmt: «Als die Behörde weitere Stellungnahmen verlangte, wollte die Rega nur noch über ihre Anwälte Informationen liefern. In der Aviatik, wo es nicht darum geht, Schuldige zu suchen, sondern Gründe zu finden, um künftige Unfälle zu verhindern, ist das ein unübliches Vorgehen.» Wir wollen an dieser Stelle nicht diskutieren, ob bei den SBB eine Straf- oder eine Fehlerkultur herrscht. Existiert eine gelebte Lernkultur bei den Bahnen? Wohl jeder Lokführer und jede Lokführerin kennt die Antwort.

Auch der Satz «Anstatt des branchenüblichen «Safety first» gilt unter Kohler die unscharfe Devise «Mission first, safety always» – die Durchführung der Rettung steht an erster Stelle, Sicherheit wird einfach vorausgesetzt» reizt zu Vergleichen, insbesondere dann, wenn man das Wort «Rettung» durch «Fahrt» ersetzt.

Und so lässt sich das Fazit ziehen, dass sich einerseits in den himmlischen Sphären vieler ähnlich wie auf unserer wohl-bekannteren Welt der Schienen präsentiert, dass andererseits aber auch grosse Unterschiede bestehen. Die Antwort auf die Frage, wer von wem mehr lernen kann, sei der Leserschaft überlassen. ➔

Pos	Gegenstand	Ist-Kosten Stand 31.12. 2007	Voraussichtliche Endkosten Stand 31. 12. 2007; Preisbasis diverse	
			Bruttokosten	ausserordentlicher Aufwand zur Einführung ETCS 2
Infrastruktur				
1	Pilotstrecke Zofingen–Sempach	51.0	51.0	51.0
2	Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist / Ausbaustrecke Derendingen–Inkwil	80.3	91.4	44.3
3	Lötschberg-Basislinie	121.2	131.1	59.7
4	Gotthard-Basislinie	0	165.3	0
5	Ceneri-Basislinie	0	29.8	0
6	Migration auf ETCS L1 LS	6.1	370.0	0
Zwischentotal		258.6	838.6	155.0
7	Fahrzeuge	331.7	356.7	180.0
Gesamttotal		590.3	1200	335

Das Rollmaterial-Helpdesk von SBB Personenverkehr

Das Rollmaterial-Helpdesk (HL) ist die zentrale Anlaufstelle des Fahrpersonals für die Meldung sämtlicher technischer Störungen beim im Betrieb stehenden Rollmaterial der SBB Division Personenverkehr und unterstützt als First-Level-Support-Organisation das Fahrpersonal bei der Störungsbehebung und –bewältigung direkt am Telefon, mit dem Ziel Verspätungen und Zugsausfälle zu verhindern. *Daniel Hurter, Redaktion LocoFolio*

Im Weiteren betreibt es für SBB Immobilien das Helpdesk RailClean, bei dem das Personal von Immobilien Störungen, Verunreinigungen und Beschädigungen melden kann. Das Rollmaterial-Helpdesk gehört zum Bereich Rollmaterial von Personenverkehr Operating. Geleitet wird es von Ernst Mielebacher, der für den betriebswirtschaftlichen Teil zuständig ist, der Stellvertreter Hans Schneeberger, ehemaliger Diagnostiker und Teamleiter verantwortet den technischen Teil des Helpdesk. Der Personalkörper umfasst 34 Lokführer, die aus der ganzen Schweiz stammen und zwar von Genf über Brig, Zug, Olten, Luzern bis nach Zürich. Diese sind zu 50 Prozent im Helpdesk tätig, in der übrigen Zeit, also zwischen 30 und 50 Prozent leisten sie Fahreinsätze. Im Weiteren umfasst das Helpdesk eine Gruppe von Diagnostikern, vorwiegend vom Standort Bern, die ebenfalls zu 50 Prozent im Helpdesk und die restliche Zeit in der Fläche arbeiten. Mit diesem Mischeinsatz verfolgt man das Ziel, den Praxisbezug der Helpdesk-Mitarbeiter erhalten. Ein kleiner Teil, gegenwärtig 7 Personen – alles ehemalige Lokführer und Diagnostiker – arbeitet zu 100 Prozent als technischer Assistent beim Helpdesk.

Geschichte des Helpdesk

Auslöser für die Gründung des Operation Center Personenverkehr (OCP) waren einerseits der gesamtschweizerische Stromausfall im Jahr 2005 sowie das Flugmeeting in Payerne, wo der Besucheransturm die SBB total überrascht und überfordert hatte. Der damalige Leiter der Division Personenverkehr veranlasste daraufhin die Schaffung einer Stelle zur Schweiz weiten Koordinierung von Grossereignissen. Das Verkehrsmanagement des Personenverkehrs baute daraufhin das OCP auf, Personenverkehr Operating schloss sich an und errichtete ein Helpdesk für den technischen Support des Fahrpersonals. Das Ziel war, Verspätungsminuten zu reduzieren sowie über einen 24-Stunden Ansprechpartner auch für die anderen Bereiche, zum Beispiel für die Infrastruktur, zu verfügen. OCP und Helpdesk wurden innert kurzer Zeit miteinander eingerichtet, entsprechend chaotisch verlief dann auch die Startphase. Zwei Tage vor dem Start standen noch keine Telefone auf den Pulten und man wusste nicht, wie die Telefonanlage funktionieren wird. An Personal wurden einige Diagnostiker und technische Assistenten sowie die Lokführer, welche in Olten auf der ETCS-Hotline

gearbeitet hatten, rekrutiert. Nach dem Aufschalten der Telefone im Oktober 2006 wurde Helpdesk von Telefonanrufen überannt. Relativ schnell musste zusätzliches Personal rekrutiert werden, heute beträgt der Personalbestand das Dreifache des ursprünglichen. Auch in die Ausbildung wurde stark investiert mit Grundkursen zu IC 2000, EW 4 und ICN, aber auch mit Informatikkursen für die Bedienung von SAP, Excel usw.

Betreute Fahrzeuge

Das Helpdesk betreut alle Fahrzeugtypen von SBB Personenverkehr ausser den Doppelstockpendelzügen (DPZ) und den Doppelstocktriebzügen (DTZ) der Zürcher-S-Bahn. Diese werden zusammen mit den im Kernbereich der Zürcher-S-Bahn eingesetzten Regionalverkehrs-Doppelstockzügen von der Lokleitung in Zürich betreut. Der technische Support für die zwischen Genève und La Plaine eingesetzten Bem 550 wird durch die Fahrzeuglenkung Lausanne und das CEG in Genf sichergestellt. Die Fahrzeugvielfalt ist ein Grund dafür, weshalb Lokführer aus der ganzen Schweiz im Helpdesk arbeiten. Jeder Mitarbeiter verfügt über depotspezifische Fahrzeugkenntnisse und dadurch, dass die Mitarbeiter ausser in

der Nacht nie alleine sind, können sie sich gegenseitig mit Fahrzeugkenntnissen aus helfen und so zu einem gegenseitigen Wissensaufbau beitragen.

Für die Fahrzeuge von Cargo führt das Helpdesk den ETCS-Support aus. Der technische Support wird dagegen durch Cargo selber durchgeführt. Bei Cargo gibt es die Einrichtung „Hedlok“, welche sowohl für das Störungsmanagement als auch für die Lokbewirtschaftung zuständig ist. Die Vermischung dieser beiden Funktionen verhindert, dass das Helpdesk auch den technischen Support der Cargo-Lokomotiven übernehmen kann.

Der technische Support der ICE-Züge erfolgt durch die Deutsche Bahn in Frankfurt. Bei den TGV beschränkt sich der Support von Helpdesk auf die Erfassung der Störungsmeldungen und deren Übermittlung an die SNCF.

Anforderungen an die Helpdesk-Mitarbeiter

Gewünscht sind eine Ausbildung mit technischem Hintergrund oder eine Tätigkeit als Lokführer, mehrjährige Berufserfahrung, sehr gute technische Kenntnisse, eine hohe Bereitschaft zur ständigen Weiterbildung, gute Kenntnisse einer zweiten Landessprache, IT-Kenntnisse, eine hohe Teamfähigkeit sowie Belastbarkeit. Es ist ein dauerndes Abwägen zwischen den Sprach- und den Fachkenntnissen. Entweder bringt ein Bewerber das eine oder das andere mit und so wird angestrebt, eine ideale Mischung über das ganze Team hinweg zu erreichen. Dasselbe gilt auch

für die IT-Kenntnisse. Das Team umfasst einerseits Lokführer, mit zehn oder mehr Dienstjahren und entsprechend grossem Fachwissen und andererseits junge Mitarbeiter, welche über sehr gute IT-Kenntnisse verfügen.

Die im Helpdesk beschäftigten LF haben eine unbeschränkte Rückkehrgarantie an ihre angestammte 100 Prozent-Stelle.

Arbeitsmittel

Die Arbeitsmittel des Helpdesk sind SAP zur Erfassung der Störungen, damit am Unterhaltsstandort die Reparatur ausgelöst werden kann, CERES für den Rollmaterialeinsatz, PIPER, ProSurf und RCS-ALEA. RCS-ALEA ist ein Tool, dass im Störfall den verschiedenen Bereichen Einträge über die laufend getroffenen Dispositionen ermöglicht, so dass alle betroffenen Stellen immer auf einem aktuellen Stand sind, was zu einer Reduktion der Kommunikation und einer Entlastung der Telefonverbindungen führt.

Ebenfalls verwendet wird MITRAC, welches einen Echtzeitzugriff auf die Daten der ICN-Flotte erlaubt. Auch die Fernverkehrs-Doppelstockzüge werden damit ausgerüstet. MITRAC erkennt Zustandsdaten, das Tool ORBITA generiert die Fehlermeldungen, welche sofort an die Firma Bombardier übermittelt werden. Diese gibt daraufhin eine Empfehlung für die Reparatur ab. Das Helpdesk pflegt dann diese Reparaturempfehlung zuhanden des Unterhalts in das System SAP ein. Bei den Regionalverkehrs-Doppelstockzügen ist die entsprechende Technik auf den Zügen

vorhanden, momentan aber noch nicht aktiviert. Dank diesen Tools ist das Helpdesk jeweils schon über Störungen informiert, bevor sich der Lokführer meldet.

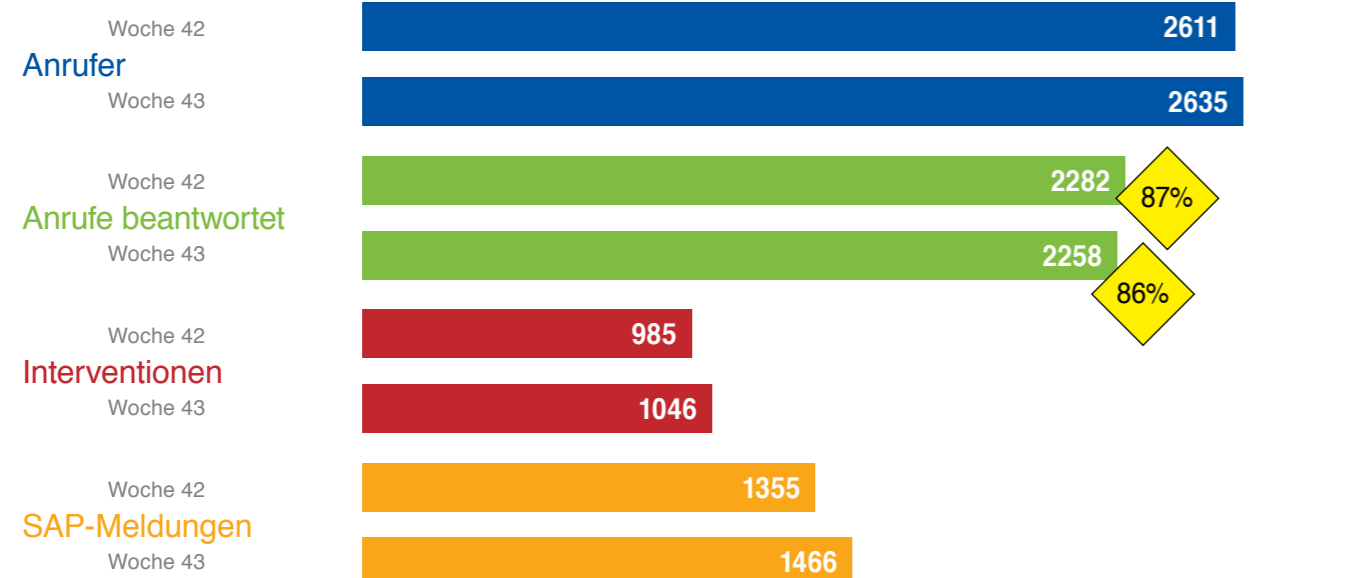
Das Helpdesk verfügt auch noch über ein selbstentwickeltes Checklisten-System für die Lokführerberatung. Auslöser für dessen Entwicklung war die Tatsache, dass die Helpdesk-Mitarbeiter das betroffene Fahrzeug zwar nicht physisch vor sich sehen, aber trotzdem das Bedürfnis besteht, über eine Übersicht über die diversen Schalter, CMC und Betätigungseinrichtungen zu verfügen. Auf dem Markt ist jedoch kein Produkt verfügbar, dass den Bedürfnissen des Helpdesk entspricht. So wurden durch einen Lokführer Fahrzeugübersichten erstellt. Mittlerweile sind alle vom Helpdesk betreuten Fahrzeugtypen erfasst. So kann beispielsweise der Helpdesk-Mitarbeiter bei einem Problem mit einer Re 460 die Lokübersicht aufrufen und sieht dann die Lok vor sich, zum Beispiel mit der Anordnung aller CMC, so dass er weiterhelfen kann. Hinter der Fahrzeugübersicht sind auch die Checklisten hinterlegt, um zum Beispiel ein Fahrzeug für das Abschleppen einzurichten. Diese Checklisten existieren auch für die Reisezugwagen - mit Ausnahme der EW I und II, deren einfache Konstruktion dies nicht erfordert.

Arbeitsweise des Helpdesk

Das Rollmaterial-Helpdesk ist während 24 Stunden besetzt. In der Nacht ist ein Lokführer von Mitternacht bis morgens um vier Uhr alleine im Einsatz, in dieser Zeit sind auch die Telefonanschlüsse der Fahr-

Reporting telefonische Erreichbarkeit

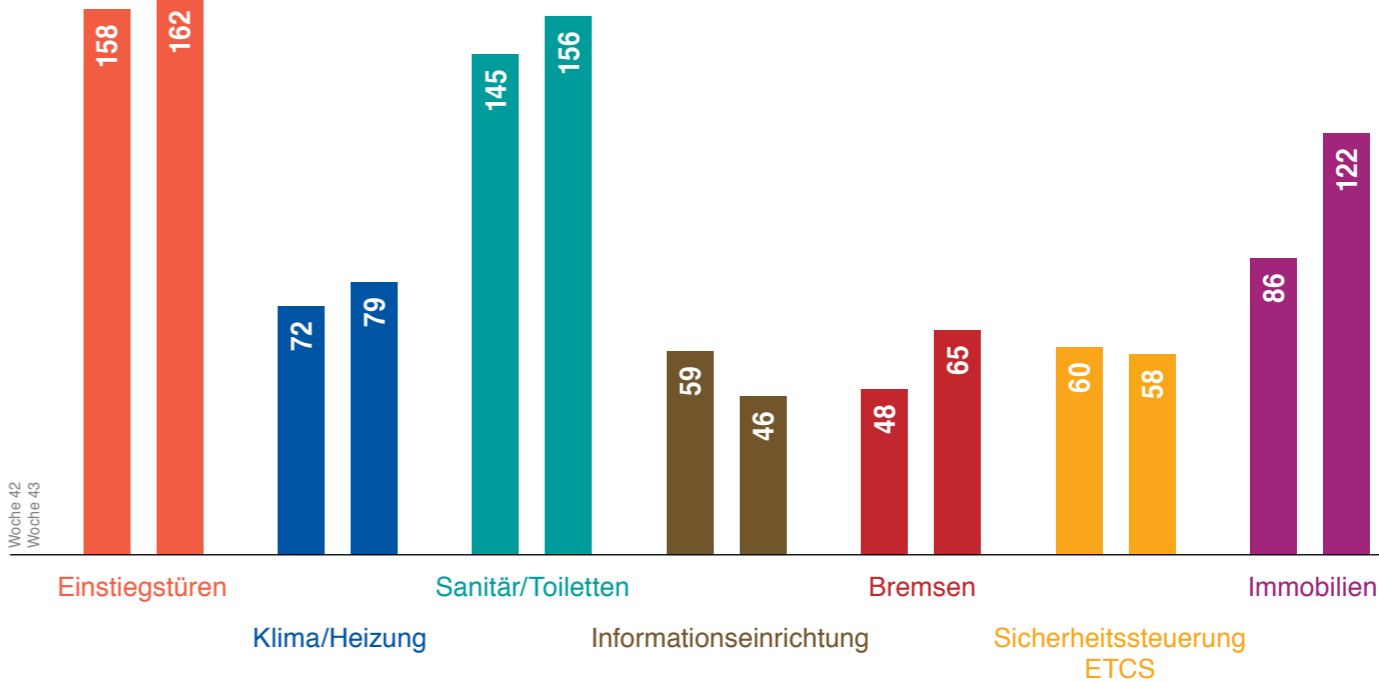
SBB CFF FFS



Ø Jahr: 146'500 / 127'600 / 54'600 / 76'600 Ø Erreichbarkeit: 87.38%

Reporting SAP-Eröffnung ausgewählter Komponenten

SBB CFF FFS



zeuglenkung zum Helpdesk umgeleitet. Das Lok- oder Zugpersonal erreicht das Helpdesk unter den Nummern 1832 oder 206040. Zur Verbesserung der Verfügbarkeit erfolgt mit den Ziffern 1 und 2 eine Triage. Die Ziffer 1 deckt die Traktion ab, in diesem Bereich arbeiten die Lokführer. Die Ziffer 2 betrifft vor allem die Komfortstörungen. Diese werden durch die technischen Assistenten und Diagnostiker behandelt. Im Hintergrund stehen noch die operativen Flottenmanager für die ICN, Re 460 oder ETR 470/610 zur Verfügung. Im Bedarfsfall kann das Helpdesk mit diesen Rücksprache nehmen und sie allenfalls direkt mit dem Lokpersonal verbinden.

Nach dem Feststellen einer Störung und deren Erfassung durch das Helpdesk im SAP, wird die Störungsmeldung direkt in dem Fahrzeugunterhalt zur Erledigung weitergeleitet. Wenn eine genauere Analyse der Störungsmeldung nötig ist, wird sie einem Diagnostiker der Fahrzeugtechnik zugestellt, so dass die Reparatur schneller erfolgen kann. Wenn die Reparatur vollzogen ist, erstellt der Fahrzeugunterhalt eine Rückmeldung und die Störungsmeldung kann im Idealfall sodann abgeschlossen werden.

Die sieben grössten Störungsquellen sind Einstiegstüren, Klima/Heizung, Sanitäranlagen, Informationseinrichtungen, Bremsstörungen, ETCS und Anrufe wegen nicht vom Schnee geräumten Perrons. Für das Problem mit den Sanitäranlagen wurde bereits die Stelle eines Systemmanagers geschaffen, für die Einstiegstüren ist die Einführung einer solchen geplant.

Die Erreichbarkeit des Helpdesk schwankt zwischen 86 und 89 Prozent. Die Zielvorgabe wäre eigentlich 90 Prozent. In einer Woche mit speziellen Verhältnissen können jedoch bis zu 3500 Anrufe eingehen. Nicht aus jedem Anruf bei der Helpdesk resultiert eine SAP-Meldung, sei es, weil die Störung bereits bekannt ist oder weil ein Bedienungsfehler vorliegt (über diese wird der Mantel des Schweigens gebreitet). Störungsmeldungen an Reisezugwagen werden ebenfalls durch Helpdesk aufgenommen, aber Support kann hier kaum geleistet werden. Der Grund ist, dass Störungen an Wagen im Gegensatz zu Triebfahrzeugen in der Regel von technisch weniger versierten Mitarbeitern gemeldet werden, welche es oftmals nicht wagen, an einem Tableau einen Eingriff vorzunehmen. Auch Störungsmeldungen an Kaffeemaschinen im Speisewagen nimmt das Helpdesk entgegen. In der Regel wird in diesem Fall ein Diagnostiker zum Zug geschickt, der dann vielleicht einen Kaffeelöffel im Mahlwerk findet.

Die Fahrzeugdisposition obliegt nach wie vor der Fahrzeuglenkung (Lokleitung), die Zusammenarbeit funktioniert aber

gut. Das anfängliche Kompetenzgerangel zwischen OCP, Helpdesk und Lenkung ist überwunden, alle haben ihre Positionen gefunden. Das Helpdesk führt zusammen mit dem Lokführer die technische Abklärung durch, erfasst die Störung im System und teilt der Lenkung mit, ob das Fahrzeug am Ende Tagesleistung, schnellst möglich oder sofort ausgesetzt werden muss. Manchmal ist eine Auswechslung mangels Ressourcen leider nicht möglich. So ist es auch schon vorgekommen, dass trotz zweimaliger Meldung einer Störung an die Fahrzeuglenkung keine Auswechslung angeordnet wurde und die Lok dann ihren Dienst versagte, so dass daraus ein Zugsausfall resultierte.

Finanziert wird Helpdesk durch die Kunden Fernverkehr, Regionalverkehr, Thurbo, Tilo, RegionAlps und TRAVYS (Normalspur). Die Kosten werden anhand der eingehenden Telefonanrufe auf die verschiedenen Unternehmen verteilt.

Aus- und Weiterbildung der Helpdesk-Mitarbeiter

Im Gegensatz zu den Anfängen ist mittlerweile das Interesse an einer Beschäftigung im Helpdesk gross, es besteht eine Warteliste. Die Instruktion für neue Mitarbeiter dauert 6 Wochen. Intensiv geschult werden die Informatikhilfsmittel SAP, Ceres, RCS-ALEA usw. Die neu instruierten Mitarbeiter werden zu Beginn nur tagsüber, nach etwa 2 bis 3 Monaten auch nachts eingesetzt. Für die Instruktion von neuen Fahrzeugen dient die Lokführerausbildung als Grundlage. Der Kurs wird jedoch so an die Bedürfnisse des Helpdesks angepasst, dass dessen Mitarbeiter über mehr Kenntnisse als das Lokpersonal verfügen.

Für die Weiterbildung sind 10 bis 12 Tage pro Jahr vorgesehen mit wechselndem Instruktionsschwerpunkt. Im Herbst 2012 reisten die Helpdesk-Mitarbeiter beispielsweise für eine ETR 610-Auffrischungsinstruktion für zwei Tage nach Genf. In-

struktioninhalte waren das Montieren der Hilfskupplung, das Trainieren des Abschleppens, das Abtrennen von Türen, eine vertiefte Beschäftigung mit den WC-Steuerungen sowie mit den Apparatekästen an den Fahrzeugaussenseiten. Während einer anderen Weiterbildung wurden dagegen mit einer Re 460 auf der Neubaustrecke alle möglichen ETCS-Störungen 1:1 durchgespielt.

Im Rahmen der Weiterbildung absolvierten die Helpdesk-Mitarbeiter im Jahr 2012 einen eintägigen Telefonkurs bei einer externen Kommunikations-Firma, mit dem Ziel, Emotionen beim Gesprächspartner abbauen oder gezielte Fragestellungen vornehmen zu können. Ebenso wurden auch schon Kurse für Konflikt- und Stressbewältigung angeboten.

Geplant sind ein Auffrischkurs für die Domino-Züge mit dem Schwerpunkt automatische Kupplung sowie ein Kurs über EW 4 und IC 2000 unter Berücksichtigung der verschiedenen Zugzusammenstellungen sowie der Behandlung von Bremsstörungen. Diese Auffrischkurse werden von den Helpdesk-Mitarbeitern sehr geschätzt. Die Weiterbildung von 60 Mitarbeitern während 10 bis 12 Tagen pro Jahr bedingt zwar einen erheblichen finanziellen Aufwand. Die Ausbildungskosten werden aber in Kauf genommen, denn das Helpdesk kann seine Aufgabe nur wahrnehmen, wenn sich das technische Wissen der Mitarbeiter auf einem hohen Stand befindet. Dies ist umso wichtiger, als dass ganz klar erkennbar ist, dass sich das Fachwissen des Lokpersonals nicht mehr auf derselben Höhe wie noch vor zehn Jahren bewegt.

Zusammenarbeit mit dem Lokpersonal

Die Zusammenarbeit mit dem Lokpersonal ist in der Regel gut. Das Helpdesk würde es begrüßen, wenn das Lokpersonal auch Störungen, welche es selber beheben kann oder alle durchgeführten Resets dem Helpdesk meldet, damit diese in das SAP eingetragen

werden können. Das SAP ist sozusagen das „Krankenblatt“ eines Fahrzeugs. Eine kleine Störung, die immer wieder auftritt, kann so dem Fahrzeugunterhalt als Hinweis auf eine sich möglicherweise anbahnende grössere Störung dienen.

Das Lokpersonal hat im Störfall eine Zeitspanne von zehn Minuten für Reparaturversuche zur Verfügung. Je früher jedoch das Helpdesk verständigt wird, desto mehr Möglichkeiten bestehen, zusammen mit dem OCP zweckmässige Massnahmen einzuleiten. Bekanntlicherweise muss das Helpdesk im Störfall die Telefonverbindung mit dem Lokpersonal nach zehn Minuten zugunsten der Infrastruktur freigeben. Generell gilt, lieber einmal zuviel anrufen.

Es kommt immer wieder vor, dass die teilszeitlichen Helpdesk-Mitarbeiter während des Einsatzes als Lokführer von Kollegen auf Probleme oder neue Software angesprochen werden und sich dann auf dem Helpdesk darüber informieren und eine Rückmeldung geben können. Es geschieht auch immer wieder, dass Helpdesk-Mitarbeiter bei ihren Fahreinsätzen auf neue Versionen von Fahrzeugsoftware stossen, von denen im Helpdesk nichts bekannt ist. In diesen Fällen erfolgt eine Abklärung bei der Flottentechnik, so dass dann die Kenntnisse der Helpdesk-Mitarbeiter wieder auf den aktuellen Stand gebracht werden können. Ein Helpdesk-Mitarbeiter, der teilszeitlich selber fährt, kann sich auch besser in die Lage eines Lokführers versetzen, der morgens um acht Uhr eine Störung mit einem Intercity mit 700 Reisenden erleidet und kann ihm in diesem Fall mit seiner örtlichen Distanz zum hektischen Geschehen nebst der technischen auch eine emotionale Unterstützung bieten.

Immer mehr wird das Helpdesk um fahrdienstliche Auskünfte angegangen, vor allem als zusätzliche Absicherung, um zum Beispiel in einem Störfall das noch vorhandene Bremsverhältnis festzulegen. Grundsätzlich erteilt Helpdesk keine fahrdienstliche Auskünfte, wenn es das Wissen und die zeitlichen Umstände zulassen, wird jedoch gerne weitergeholfen. Die fahrdienstliche Verantwortung liegt schlussendlich aber in jedem Fall beim Lokpersonal.

Die Akzeptanz von Helpdesk beim Lokpersonal ist mittlerweile kein Problem mehr, die neuen Lokführer statt während ihrer Ausbildung beim OCP und beim Helpdesk einen drei bis vierstündigen Besuch ab. Übrigens ist jeder Lokführer stets für einen Besuch beim Helpdesk willkommen.

An dieser Stelle danke ich dem Leiter des Helpdesk, Ernst Mielebacher, für den freundlichen Empfang beim Helpdesk und für die umfangreichen Auskünfte. ➤

1:12-Initiative des Lokpersonals

Die politischen Diskussionen in unserem Land sind in den vergangenen Wochen durch die 1:12-Initiative geprägt gewesen. Dies gibt uns Lokführerinnen und Lokführern Ansporn, ebenfalls eine 1:12-Initiative zu lancieren. *Daniel Hurter, Redaktion Loco Folio*

Wir fordern einen Chef Lokpersonal auf zwölf LokführerInnen. Um die Chancen für die Verwirklichung dieser Initiative zu verbessern und deren Umsetzung zu beschleunigen, haben wir gleich einen Vorschlag für die Stellenausschreibung ausgearbeitet. ➤

Wir sind ein führungsorientierter, dynamisch wachsender Verwaltungsbetrieb. Wir bekennen uns zu unseren Wurzeln und lassen es uns nicht nehmen, uns im Rahmen unserer beschränkten Möglichkeiten um unser Nebengeschäft, den uns aus historischen Gründen anvertrauten Eisenbahnbetrieb, zu kümmern. Unsere ständig aktualisierten Werte und unsere unbeeinflusst vom Tagesgeschäft erarbeiteten Visionen sind uns wichtig. Als zukünftige/zukünftiger

Chef(in) Lokpersonal

sorgen Sie mit Ihrem unermüdlichen und tatkräftigen Einsatz dafür, dass diese Werte und Visionen an der Basis unseres Unternehmens unverfälscht gelebt werden.

Das dürfen Sie von uns erwarten:

Ein mehrtägiges Ausbildungsprogramm, das Sie befähigt – unbelastet von fachlichem Wissen – die Tätigkeit auch von langjährigen Mitarbeitern kritisch zu beurteilen.

Mehrmals jährlich eine Weiterbildungsveranstaltung in der Innerschweiz mit einem bewährten hochpreisigen Referenten. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse helfen Ihnen, sich von bisherigen Denkschemen zu lösen und Ihre Gedanken im Gleichklang mit unseren Werten und Vorstellungen fliessen zu lassen.

Die Möglichkeit des Home-Working – auch in eindrücklicher Bergwelt –, die Ihnen erlaubt, Distanz von anspruchsvollen Mitarbeitern zu gewinnen und Kräfte für die unverfälschte Umsetzung Ihrer persönlichen Agenda zu sammeln.

Eine gediegene Dienstbekleidung mit modischer Krawatte, die es Ihnen erleichtert, sich in unser Führungsteam einzugliedern, und Ihre Mitarbeiter überzeugt, dass Sie unsere Werte und Visionen vollumfänglich leben.

Eine zeitgemässe Arbeitsumgebung, in der auch Ihr vierbeiniger Liebling herzlich willkommen ist.

Individuelle Arbeitszeitregelungen, die es Ihnen ermöglichen, zu einer Entlastung der in der abendlichen Hauptverkehrszeit verkehrenden Züge beizutragen. Sollten sich dereinst Ihre Möglichkeiten nicht mehr im Einklang mit den Anforderungen an Ihre Stelle befinden, schaffen wir für Sie eine massgeschneiderte Herausforderung in unseren vielfältigen zentralen Bereichen.

Das dürfen wir von Ihnen erwarten:

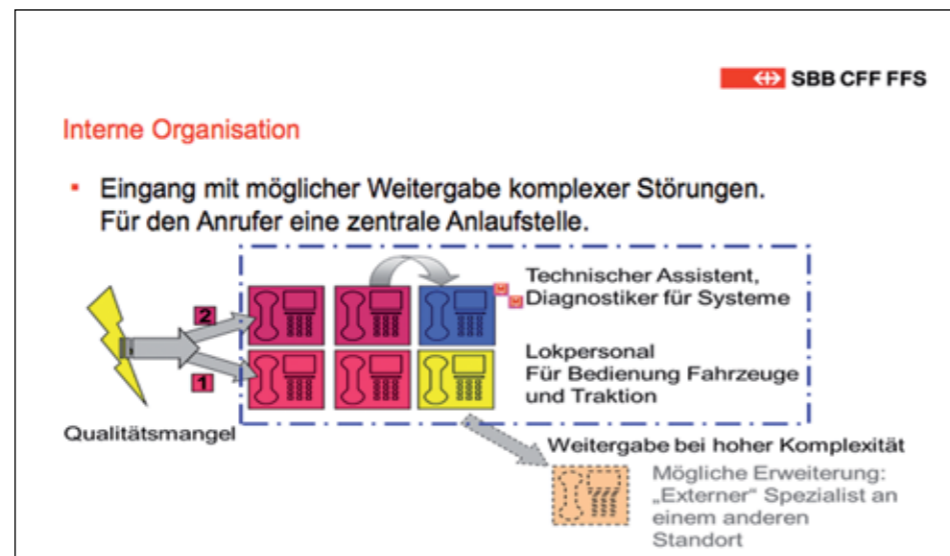
Wir schätzen es, wenn Sie uns an der Gedankenwelt der von Ihnen betreuten Mitarbeiter teilhaben lassen. Ihre besondere Aufmerksamkeit gilt all denen, die noch keinen Zugang zu unseren Werten und Vorstellungen gefunden haben.

Wir halten den Grundsatz «(die richtigen) Kleider machen Leute» in Ehren. Sie unterstützen uns dabei.

Geistige Hygiene ist uns wichtig. Sie leisten Ihren Beitrag, indem Sie in den Personalaräumen des Lokpersonals zu einer übersichtlichen Gestaltung der ausgehängten Informationen beitragen.

In Ihrem Arbeitsalltag werden Sie von Ihrem karriereorientierten direkten Vorgesetzten eng begleitet. Dennoch dürfen wir auf ein kleines Mass an Lebenserfahrung nicht verzichten und können deshalb Ihre Bewerbung nur berücksichtigen, wenn Sie das 16. Lebensjahr bereits vollendet haben.

Wir freuen uns, Sie kennenzulernen. Eisenbahnfachliche Praxiserfahrung soll Sie nicht von einer Bewerbung abhalten, unsere ausgefeilten Ausbildungsmodule lassen Sie rasch davon Abstand gewinnen.



Am 9. September 2013 fand in Ziegelbrücke die letzte offizielle LEA-3-Schulung statt. Dies wäre an sich nicht erwähnenswert, aussergewöhnlich an diesem Anlass war aber, dass es sich die Leitung von Zugführung Personenverkehr nicht nehmen liess, mit 13 Personen (!) daran teilzunehmen. Über den Grund für diesen Grossaufmarsch können wir nur spekulieren. Liegt es daran, dass durch die unaufhörliche Aufblähung des Führungsapparats der Zugführung das Arbeitsvolumen der einzelnen Personen mittlerweile so gering geworden ist, dass die Gelegenheit, sich mit einer Reise in das nicht gerade zentral gelegene Ziegelbrücke ein bisschen die offenbare im Übermass vorhandene Zeit zu vertreiben, gerne ergriffen wurde? Oder wollte sich die Leitung der Zugführung angesichts ihres doch eher bescheidenen Leistungsausweises im Glanz des ohne Zweifel sehr gelungenen LEA-3-Projekts sonnen? Wir wissen es nicht. Das Lokpersonal, dem unablässig die Notwendigkeit weiterer Produktivitätssteigerungen zur Sicherstellung der Konkurrenzfähigkeit von Zugführung Personenverkehr eingebläut wird, macht sich aber seine Gedanken. ➔

Nachdem wir fünf Jahre die unhandliche und sehr schwere Wärmeplatte (LEA II) umherschleppen mussten, wurde diesen Sommer das LEA III abgegeben: ein iPad von Apple. Das 9,7" Multi-Touch Display und ein Gewicht von nur 652 Gramm ergeben ein perfektes Arbeitsinstrument. Immer online, schnell, und es funktioniert einfach. Vielen Dank, gute Wahl.

Hubert Giger
Präsident VSLF

Endlich! LEA 2 ist Geschichte! Das schwere, unhandliche, nervtötend langsame Gerät konnten wir zur Entsorgung retournieren. Welche Erleichterung (hier auch ausdrücklich im wörtlichen Sinn gemeint)! Kaum jemand wird diesem «Uding» nachtrauern... LEA 3 dagegen ist leicht, handlich, schnell und eignet sich optimal für das vorgesehene Einsatzgebiet. Herzlichen Dank an alle, die bei der Auswahl und Beschaffung dieses Geräts mitgewirkt haben!

Richard Widmer
LF Zürich

Funktionäre VSLF

In jeder Ausgabe des LocoFolio stellen wir eine Funktionärin oder einen Funktionär des VSLF vor, von denen etliche ihre Aufgaben still und leise im Hintergrund verrichten. Zu diesen gehört auch die Leiterin der Mutationsstelle, Martina Nydegger. Interview: Daniel Hurter

Martina, wer bist Du?

Ich bin als Tochter deutscher Eltern in Genf geboren. Meine Mutter stammt aus Freiburg im Breisgau und mein Vater kommt aus München. In Genf habe ich die Schulen besucht und dann eine Ausbildung als Zahnarztgehilfin absolviert. Während einiger Jahre habe ich diesen Beruf ganztätig ausgeübt. Ich bin Mutter von zwei Kindern, einem 16 ½ Jahre alten Sohn, der sich in einer Ausbildung befindet und einer 14 1/2-jährigen Tochter, welche das letzte Hauptschuljahr absolviert.



Heute arbeite ich halbtags in meinem ursprünglichen Beruf, der sehr vielseitig ist.

Wie bist du zum VSLF gekommen?

Zum VSLF bin ich durch meinen Mann, Alain Nydegger, gekommen, der früher der Kassier der Sektion Genf war. Für die Sektion habe ich im Hintergrund gearbeitet, so habe ich interne Übersetzungen gemacht, für den Sektionsvorstand gekocht – in dieser Zeit fanden die Sitzungen bei uns statt – und jeweils für die Sektions-Generalversammlung die Verpflegung vorbereitet.

Vor einigen Monaten hat mich Karl Liechti angesprochen und gefragt, ob ich interessiert wäre, die Mutationen zu übernehmen. Ich habe etwas überlegt und dann ohne zu zögern zugesagt.

Welches sind Deine Aufgaben?

Anfänglich habe ich nur den Versand betreut und nach und nach sind immer mehr Aufgaben dazu gekommen, bis ich dann am 1. August 2013 die vollständige Mutation übernommen habe. Meine Aufgaben umfassen das Aktualisieren der Datenbank mit dem Hinzufügen der Neumitglieder, dem Nachführen der Austritte und der Adress- und Depotänderungen sowie hin und wieder der Erteilen von Auskünften

und das Erstellen des Monatsabschluss für verschiedene Bahnen. Zu meinen Aufgaben gehört es auch, die Rücksendungen von LocoFolio und Agenden richtig zu adressieren und wieder den Empfängern zuzustellen, den Monatsabschluss auf dem Webling hinzufügen, die Statistik an die Sektionspräsidenten und weitere Empfänger zu versenden und die Korrespondenz den zuständigen Personen weiterzuleiten. Ich pflege eine enge Mitarbeit mit dem Kassier und dem Sekretär, die mir am Anfang viel geholfen haben und heute noch zur Verfügung stehen.

Wieviel Zeit wendest Du dafür auf?

Pro Tag wende ich eine halbe bis eine gute Stunde auf, für den Monatsabschluss brauche ich zusätzlich ungefähr drei bis vier Stunden.

Was gefällt Dir am VSLF?

Zuerst ist es die neue Herausforderung und die Gelegenheit, etwas Neues dazu zu lernen. Mir gefällt es, dass beim VSLF alles nebenamtlich erledigt wird. Alle Personen üben ihre Haupttätigkeit aus und setzen sich im VSLF zusätzlich noch für die Anliegen und Interessen des Lokführerberufs ein. Dafür ist viel Engagement in der Freizeit notwendig. Für mich ist es toll, meine Aufgabe von zu Hause aus ausführen zu können. Die Arbeit ist vielseitig und interessant, man hat Kontakt mit den Mitgliedern und mit den Verantwortlichen der verschiedenen Bahnen.

Und was gefällt Dir weniger?

Ich bin seit dem 1. Mai 2013 in der Administration des VSLF tätig und kenne noch nicht alles. Das wird sich mit der Zeit ändern, aber momentan gibt es für mich nichts Negatives. Ich bedanke mich beim Vorstand für das Vertrauen, das er mir für die Ausführung dieses Amtes geben hat und hoffe auf eine lange Zusammenarbeit. ➔

THURBO



Schiedsgerichtsverfahren wegen Überlappungszeiten

Die Thurbo AG gab im Mai 2012 bekannt, dass beim Lokpersonalwechsel die Überlappungszeiten (gem. Art. 2.10 BAR LP Thurbo) von je fünf Minuten für den ankommenden und den abgehenden Lokführer nicht mehr in jedem Fall zu gewähren sind. Der VSLF hat daraufhin zusammen mit dem SEV-VPT und Transfair das Schiedsgericht nach GAV angerufen. Nach zwei Verhandlungen hat das Schiedsgericht am 24. Juni 2013 den Sozialpartnern im Grundsatz recht gegeben. Die Interpretation zur Gewährung der Überlappungszeit kann nicht nachvollzogen werden.

Den Sozialpartnern wurde insofern recht gegeben und die Klage teilweise geschützt, als bei jeder Arbeitsübergabe dem übernehmenden und dem übergebenden Lokführer Überlappungszeit zu gewähren ist. Die Überlappungszeit ist wie folgt zu gewähren:

- je fünf Minuten, wenn der Zugsaufenthalt fünf Minuten dauert.
- je mindestens fünf Minuten, wenn der Zugsaufenthalt fünf Minuten überschreitet. Der ankommende oder abgehende Lokführer erhält entsprechende Arbeitszeit, bis fünf Minuten Überlappungszeit erreicht sind.
- je mindestens die Dauer des Zugsaufenthalts, wenn der Zugsaufenthalt fünf Minuten unterschreitet.

Das Urteil gibt mit dem Grundsatz, ob Überlappungszeiten zu gewähren sind, den Sozialpartnern recht. Dass die Überlappungszeiten nur während des Aufenthalts der Züge bis max. fünf Minuten gewährt werden, ist nicht nachvollziehbar. Die Entstehungsgeschichte, der historische Hintergrund, die arbeitsrechtlich abgemachte pauschale Zeitgutschrift und die seit Jahren sozialpartnerschaftlich anerkannte Übereinkunft wurde im Urteil in keiner Weise berücksichtigt und gewürdigt. Auf die bisher in den Pauschalen integrierte Gewährung von Wegzeiten wurde nicht eingegangen.

Offenbar hat die neue Interpretation bezüglich der Überlappungszeiten durch Thurbo, die fahrdienstliche wie auch eisenbahnbetriebliche Kenntnisse vermissen lässt, dazu geführt, dass die Regelung unabhängig von allen Umständen rein nach dem Wortlaut der BAR interpretiert wird. Das Urteil überrascht auch insofern, als einzig ein Feststellungsurteil vom Gericht verlangt wurde. Die Frage, wie die Überlappungszeiten zu gewähren sind, wurde nicht gestellt. Weil das Schiedsgericht nach Ansicht der Verbände nicht über die Dauer der Überlappungszeiten zu urteilen hatte, sondern lediglich darüber, ob solche zu gewähren sind, hat die Klägerschaft das Urteil an das Bundesgericht weitergezogen. Dieses hat zum Zeitpunkt, da dieser Bericht geschrieben wurde, noch nicht entschieden.

BAR-Verhandlungen

An der Sozialpartnersitzung vom 27. September 2013 wurde von Seiten der Personalverbände der Antrag auf Verhandlungen über die Bereichsspezifischen

Arbeitszeitregelungen (BAR) des Lokpersonals gestellt.

Das jetzige Vertragswerk ist rund zehn Jahre alt. Beide Seiten sehen ein, dass in letzter Zeit oft Unstimmigkeiten aufgetreten sind und das Werk eine Überarbeitung erfahren soll. Es ist gewünscht, dass die Verhandlungen rasch vonstattengehen und die neue BAR LP per Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Kraft treten soll. Thurbo wollte ursprünglich erst nach einer Entscheidung des Bundesgerichts zum laufenden Verfahren betreffend Überlappungszeiten Verhandlungen aufnehmen. Der GAV regelt in Art. 2.5 aber klar, dass Verhandlungen innert dreier Monate aufzunehmen sind.

S-Bahn St. Gallen

Die neue S-Bahn St. Gallen nahm am 15. Dezember 2013 ihren Betrieb auf. Neu fährt Thurbo nach Nesslau ins Obertoggenburg und nach Chur. Einige Linien wurden neu verknüpft oder unnummeriert. Nach Erzingen verkehren Thurbo-Fahrzeuge, die jedoch von Lokführern der deutschen SBB GmbH geführt werden.

Auf dem RheintalExpress (REX) wird rund ein Viertel aller Leistungen von einem Thurbo-Lokführer mit einem RV-Dosto gefahren. Zwischen Winterthur und Wil (S35) kommt in der Hauptverkehrszeit ein Domino (in Doppeltraktion) zum Einsatz. Beide neuen Fahrzeuge werden von Lokführern des Depots Wil geführt. Der VSLF ist erfreut über die Tatsache, dass die Einflottenpolitik bei Thurbo nicht mehr sakrosankt ist und vermehrt natürliche Leistungen auch firmenübergreifend gefahren werden.

Der neue Fahrplan löst einen Mehrbedarf an Lokführern aus, der bis jetzt aber nicht vollständig gedeckt werden konnte. Nach wie vor fehlen rund zehn bis zwanzig Lokführer. Deshalb werden 2014 zwei Klassen ausgebildet. Die eine startet im Januar, eine zweite ist für Mitte Jahr vorgesehen. Nach wie vor wird auch bereits ausgebildetes Lokpersonal auf dem Markt gesucht. Ein entsprechendes Inserat ist seit Monaten auf der Website von Turbo aufgeschaltet. Frühere Pläne über massive Verschiebungen des Personals innerhalb der Depots nach Osten wurden nicht wahr. Das Depot Winterthur ist mit 79 (-4) Lokführern nach wie vor der grösste Personalstandort von Turbo, gefolgt von Wil mit 50 (+8) Lokführern und Kreuzlingen mit 46 (+/-0) Lokführern. Die Depots St. Gallen 33 (+/-0), Rorschach 30 (-1), Romanshorn 28 (+2), Schaffhausen 28 (-2) und Weinfelden 27 (+/-0) erfuhren keine grosse Änderungen.

Bremsversagen RABe See

Mit gemischten Gefühlen hat der VSLF Turbo von den zwei Vorfällen Kenntnis genommen, wo das Steuerventil der automatischen Bremse während der Fahrt versagt hat. Nach Aussagen von Turbo wurden in der Zwischenzeit zwar alle Steuerventile nachgebessert, trotzdem ist es für uns unverständlich, dass der erste Vorfall (2012) nicht im Sicherheitsbericht publiziert wurde und auch nach dem zweiten Vorfall (2013) keine raschen Massnahmen ergriffen wurden, um ein zweites unabhängiges Bremssystem zu installieren (etwa Ansteuerung der Magnetschienenbremse bis zum Stillstand mittels Elektrokontakt).

Fünfte Ferienwoche

Anfang Herbst wurde unter der Leitung von Transfair eine Umfrage über eine fünfte Ferienwoche beim Personal durchgeführt. Eine überwältigende Mehrheit von rund 90% wünscht sich diese und ist auch bereit, etwas zur Kompensation beizutragen und diese nicht im Rahmen der Lohnverhandlungen einzufordern. Um allen Berufsgruppen gerecht zu werden, wird nun eine Lösung gesucht, die möglichst wenig Einfluss auf die Dienstplangestaltung hat. Beim Lokpersonal könnte dies eine Reduktion der Rasttage bedeuten. ➔

Winterthur	79 (-4)
Wil	50 (+8)
Kreuzlingen	46
St. Gallen	33
Rorschach	30 (-1)
Romanshorn	28 (+2)
Schaffhausen	28 (-2)
Weinfelden	27

SOB

Ruedi Brunner, Leiter SOB Sektion Ostschweiz



Sozialpartnerschaftliche Beziehung mit der SOB

Am 5. Juni 2013, anlässlich des Jubiläums der 5-jährigen Sozialpartnerschaft, traf sich der VSLF mit einem Teil der Geschäftsleitung SOB zu einem freien Gedankenaustausch ohne Traktandenliste. In offener und ehrlicher Atmosphäre wurden diverse Themen diskutiert und wurde bei Problemfeldern nach möglichen Lösungen gesucht. Die Bemühungen zu einer gewinnbringenden sozialpartnerschaftlichen Beziehung sind auf beiden Seiten sichtbar und stimmen uns optimistisch.

Leitung Lokpersonal

2012 wurde die Spitze der Leitung Lokpersonal interimistisch bis Ende 2013 neu besetzt. Die Erwartungen in eine verbesserte Zusammenarbeit und die ursprünglich aufgekommene Hoffnung haben sich leider wieder zerschlagen. Zwei der vier Oberlokomführer oder zwei von drei Prüfungsexperten haben das Unternehmen zu Jahresbeginn verlassen. Eine spürbare Disharmonie im Führungsteam drang immer wieder durch. Machen die Personalvertreter auf protokollierte und nicht angewendete Lösungsfindungen aufmerksam oder legen Verstösse gegen Gesetze (BAR, GAV oder AZG) offen und fordern deren Einhaltung, wird eine Überprüfung zu unbestimmter Zeit in Aussicht gestellt. Warum geregelte Angelegenheiten irgendwann nochmals überprüft werden sollen, ist fraglich. Der VSLF fordert von der Leitung Lokpersonal ein entschlosseneres Auftreten beim Durchsetzen begründeter Anliegen. Dazu zählen auch die Situationen in Bezug auf Personalräume, Ruhe- und Verpflegungsmöglich-



keiten, Aufsuchen von Toiletten oder klar geregelte Abläufe im Ereignisfall (Suizid). Unternehmensweit werden Seminare abgehalten, wobei eine neue Unternehmenskultur vermittelt wird. Es drängt sich die Frage auf, wie weit in der Hierarchiestufe diese neue Kultur gelebt werden soll. Vertrauen und Motivation werden mit der vielfach angewendeten, also nicht von der Geschäftsleitung proklamierten Unternehmenskultur kaum gefördert.

Mit Ablauf des Jahres 2013 steht eine Entscheidung dazu an, wie es mit der Leitung Lokpersonal weitergehen soll. Der VSLF hat seine Überlegungen dazu an entsprechender Stelle vorgetragen.

Im September 2013 wurde den Mitarbeitenden der SOB Umfragebögen zur Personalfriedenheit zugestellt. Die Auswertung in Bezug auf unsere Abteilung wird kaum mit grossen Überraschungen aufwarten. Wälzen wir im Lokpersonal doch schon seit längerer Zeit die immer gleichen Probleme. Zu hoffen bleibt, dass eine allfällige Umstrukturierung in unserer Abteilung den erhofften Erfolg bringen wird. Dazu sind weise Entscheide gefordert und auch das Glück, geeignete Kandidaten mit den entsprechenden Aufgaben beauftragen oder gegebenenfalls rekrutieren zu können.

Kalter Zeitabbau

Über Jahre hinweg schon sind die Diskussionen wegen der Arbeitszeitabrechnung, -umwandlung, -verrechnung und -einteilung nicht zum Verstummen zu bringen. Ein schleichender Zeitabbau macht sich teilweise bemerkbar. Leider lassen die Verantwortlichen kein Interesse an einer Problemlösung erkennen. Die Personal-

vertreter haben schon mehrfach Versuche gestartet, eine einvernehmliche Lösung zu finden. Die Einwände werden angehört, aber verbindliche Vereinbarungen bleiben aus. So wurde im März 2013 im Anschluss an eine Unterredung der Vorschlag zum Miteinbezug von Daniel Ruf, VSLF-Vorstandsmitglied mit Spezialgebiet GAV und AZG, eingebracht. Die angeschriebenen verantwortlichen Ressortleiter haben leider nach mehr als einem halben Jahr keine Zeit für eine Reaktion oder einen Terminvorschlag gefunden. Um die Angelegenheit doch noch verbindlich bereinigen zu können, hat der VSLF entsprechend dem Eskalationsweg den Leiter Verkehr involviert.

Pensionskasse

Um das in den letzten Jahren nicht sehr erfreulich dastehende Vorsorgewerk wieder auf Kurs zu bringen, hat die SOB-Finanzabteilung mit viel Geduld und Fleiss nach praktikablen Lösungsansätzen gesucht. Durch tatkräftige Mithilfe der öffentlichen Hand konnte mit grossem finanziellem Aufwand die Sanierung in Angriff genommen werden. Mit namhaften direkten Einzahlungen der SOB musste der Deckungsgrad mindestens auf das gesetzlich minimal vorgegebene Niveau angehoben werden. Der Deckungsgrad belief sich per 31. Dezember 2012 auf 92,2%.

Bis 2011 wurden die Beiträge an die Sanierung der Pensionskasse den Arbeitnehmenden und der Unternehmung paritätisch zu jeweils 50% belastet. Der Rückgang der langfristig zu erwartenden Renditen von 5% auf 3% erforderte zur erfolgreichen Sanierung umgehende und tiefgreifende Massnahmen. Der Sanierungsbeitrag musste von gesamthaft (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) 4,5% auf 11% erhöht werden. Damit die Arbeitnehmenden nicht zusätzlich belastet werden mussten, haben Geschäftsleitung und Verwaltungsrat entschieden, dass nur noch das Vorsorgewerk der Aktiven paritätisch saniert wird. Auf die Aktiven entfällt das halbe Problem der Unterdeckung des Vorsorgewerks. Somit lautet die neue Lastenverteilung 75 (Arbeitgeber) zu 25 (Arbeitnehmer). Aktuell werden zu den normalen Sparbeiträgen 11 Lohnprozente zur Sanierung ins Vorsorgewerk einbezahlt. Diese setzen sich wie folgt zusammen: 2% Arbeitnehmer / 9% SOB. Allenfalls kann die Ausfinanzierung des Vorsorgewerkes auf 100% vor dem gesetzlich vorgeschriebenen Zeitpunkt (2020) abgeschlossen werden. Dann ist aber die Wertschwankungsreserve immer noch nicht aufgebaut.

Grundsätzlich besteht bei der SOB im Quervergleich mit anderen Bahnunternehmen und der öffentlichen Hand bezüglich der Altersvorsorge Nachholbedarf. Daher wur-

de für das Jahr 2013 in Übereinstimmung mit den Sozialpartnern eine Verbesserung der Altersgutschriften beschlossen. Dies ist der Grund, warum für 2013 keine generelle Lohnerhöhung ausgerichtet werden konnte.

Mitglieder

In der Zwischenzeit ist die VSLF-SOB Gruppe auf 60 Mitglieder angewachsen. Im vergangenen Jahr sind sechs der zwölf Lokführerinnen und Lokführer in Ausbildung sowie zwei Lokführer Kategorie B dem VSLF beigetreten. Zwei Kollegen haben ihr Arbeitsumfeld gewechselt und fahren nun bei CrossRail.

Mitgliederversammlung

Der Einladung zur Mitgliederversammlung vom 27. August 2013 in Schmerikon sind ausser 22 SOB-Lokführern auch Hubert Giger (Präsident VSLF) und Stephan Gut (Präsident Ostschweiz) gefolgt. Nach Informationen zu aktuellen Themen aus der Verbandstätigkeit löste der Vorfall «Wimmis» nicht ganz unerwartet eine angeregte Diskussion aus.

Mit Christian Zollinger, der einstimmig ins Führungsgremium VSLF-SOB gewählt wurde, kann die entstandene Lücke geschlossen werden. Als VSLF-Ansprechpartner in den jeweiligen Depots wurden gewählt:

- Arth Goldau: Ernst Reichlin
- Einsiedeln: Achim Ficht
- Samstagern: Stefan Fischer
- Rapperswil: Stefan Schmid
- Sargans: Peter Sulser
- Herisau: Sacha Bürgler

Spezielle Situationen erlauben aussergewöhnliche Massnahmen. Dem Vorschlag einer Anerkennung der Leistungen der SOB betreffend Sanierung der Pensionskasse wurde an der Mitgliederversammlung zugestimmt. In Anbetracht dieses Umstandes wurde einstimmig beschlossen, für 2014 sämtliche GAV-Änderungswünsche zurückzustellen und dies auch so zu kommunizieren.

Im 2. Block informierte Frank Kirberg (Leiter Finanzen und HR) über die eingeleitete Sanierung der Pensionskasse und die daraus resultierende Verteilung der finanziellen Belastung auf Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite.

Heinrich Güttinger (Leiter Verkehr), der leider kurzfristig auf seinen Auftritt verzichten musste, übertrug seinen Part an Stephan Brändli (Leiter Lokpersonal), der in Begleitung von Oberlokomführer Roland Maurer an der Versammlung teilnahm. Dieser informierte über aktuelle Themen aus der Abteilung Verkehr.

Beim anschliessenden Apéro wurden die reg geführten Diskussionen fortgesetzt. ➔

Das Zweidler-Ventil

Kollege Zweidler ist am 1. Januar 1944 bei den SBB eingetreten, 1973 wurde er Mitglied im VSLF. *Redaktion Loco Folio*

Lieber Hubert

Deinen Beitrag über die Oerlikon-Bremse auf Triebfahrzeugen habe ich mit grossem Interesse gelesen. Die Schnellbremse, die letzte Möglichkeit des Lokführers, zu retten, was noch zu retten ist, gilt aber erst seit 1978 als betriebssicher. Mit dem Einbau des sogenannten «Zweidler-Ventils» diese Bezeichnung ist nicht von mir – konnte das einwandfreie Funktionieren der Oerlikon-Bremse sichergestellt werden. Ein VSLF-Mitglied hat damals erfolgreich gedacht. Meine Idee war damals den SBB immerhin Fr. 12 360.– wert.

Von unserem Haus aus sehen wir die Bözberg-Linie, und immer wenn leer fahrende Re-4/4'- und Re-6/6-Loks verkehren, kann ich mit Stolz daran denken, dass der Lokführer mit einer Schnellbremse in jedem Fall betriebssicher anhalten kann. Die Bremsstörung, verursacht durch das gestörte Auslöseventil, kann somit überbrückt werden.

Liebe Grüsse
R. Zweidler
SBB 1944–1987

Anmerkung der Loco-Folio-Redaktion: Jeder Heizer lernte früher während der Ausbildung die Funktion des Mindestdruckventils oder eben des «Zweidler-Ventils» kennen. Wir wünschen Robert alles Gute und eine schöne Zeit in seinem wohlverdienten Ruhestand. ➔

Auszug aus dem Re 420/421/430 Bedienerhandbuch G-32586:

Mindestdruckventil

Das in das Überladeschutzventil eingebaute Mindestdruckventil verhindert das Lösen der automatischen Bremse des Triebfahrzeugs, wenn der Druck in der Hauptleitung unter 3 bar sinkt. Damit wirkt bei einer Schnellbremse die Triebfahrzeugbremse auch mit allfällig gedrücktem Pedalschalter oder defektem Elektroventil für Bremsauslösung mit dem maximalen Bremszylinderdruck.

Führerraumgestaltung

Gedanken zur Führerraumgestaltung.
Werner Aeschlimann,
Lokführer Personenverkehr Luzern



Die Ausrüstung der Führerstände der letzten Serie Flirt und der verwandten Fahrzeuge gibt langsam zu denken. Oberste Maxime sollte doch sein, dass die Bedienelemente benutzerfreundlich sind und dazu taugen, einen Zug kundenfreundlich zu beschleunigen und anzuhalten. Das ist mit den verriegelten (warum eigentlich?) und schwer zu bewegenden Fahrhaltern nicht mehr möglich. Warum müssen diese Handgriffe so gross sein? Die 1. Serie Flirt hat uns Lokführer noch begeistert. Aber wenn ich heute mit einem Flirt-France der Serie 522 fahren muss, stehen mir die Haare zu Berge. Auch die inzwischen sechs verschiedenen Schliesssysteme zu den Führerständen sollten an dieser Stelle wieder einmal mehr als hinterfragt werden. Ein Kaba-Schloss für alle Führerstände würde unseren Dienst erleichtern (auch das unmögliche KESO-Schloss kann nämlich manipuliert werden). ➔

20% Beinwil mit zwei Arbeitsverträgen

Ein weiteres Beispiel aus Seldwyla. Wenn der Prozessablauf wichtiger ist als das Betriebsergebnis – oder eine Anleitung für eine lose-lose-Situation.
Ein nachdenklicher Lokführer

Ich war von 2004-2012 total an 194 Tage in Aussendepots am aushelfen (das sind nur die Tage mit Auto, Dienstfahrten kam selten vor und habe ich nicht berücksichtigt, da diese schliesslich jeder machen muss, wenn es so im Piper ist; 99% davon war in Brugg). Die im 2002 und 2003 habe ich damals nicht gezählt, war aber auch oft dort.

Es gab 60, später 70 Rappen/km. So bekam ich also auch etwas dafür, und der Weg nach Brugg ist für mich etwas kürzer als nach Zürich. Und nur deshalb mache ich das.

Fast jedes Jahr fragte ich bei meinem (meist neuen) Chef, ob ich nicht Aushilfe in Beinwil statt Brugg machen kann, es liegt viel näher (ca. 7 km statt 36 km).

Das ging zuerst nicht, weil der Einteiler in Luzern sei, und dann nicht, weil die Ausbildung Seetal und GTW zu teuer sei. Als ich zwangsweise als Einteiler arbeitete, sah ich, wie viele Dienstfahrten, Auto-km und Taxikosten täglich verbraten werden, um Beinwil abzudecken. Aber ich durfte immer noch nicht günstiger als alle anderen da aushelfen.

Im Sommer 2012 wurden dann einige Depots ausgeschrieben, immer mit dem Hinweis, dass man sich auch TZT in einem 2. Depot melden könne. So habe ich dies gemacht. ➔

Meine Konditionen: max. 20%, oder temporärer Einsatz für ein paar Monate. Am liebsten aber tageweise ohne Vertrag, wie in Brugg, würde angesichts der Nähe sogar auf das Km-Geld verzichten.

Konditionen SBB: 20% ist machbar, tageweise innerhalb der Monateinteilung. Lohn von Beinwil = Lohnstufe F (aber im Maximum, das bin ich in Zürich noch nicht, aber ich bin höher als das max. im F), ausserdem keine Ortszulage.

Das gibt netto etwa minus 100 Franken pro Monat. Ich mache dies nur, weil ich etwa 3-4 Mal den langen Arbeitsweg nach Zürich spare. Und auch nicht für ewig, denn mit dem Aufstieg in Zürich (wenn es denn mal etwas gibt) wird der Unterschied immer grösser.

Dies führt nun zur grotesken Situation, dass durch einen 2. Vertrag meine Flexibilität steigt, und ich zum Dank dafür weniger verdiene.

Zudem bringt es die SBB nicht fertig, mir gemäss Vertrag die 20% in Beinwil einzuteilen. Im 2012 war ich keinen einzigen Tag dort (Ausnahme: Ausbildung im Dezember (!)), aber die Lohnkürzung kam pünktlich per Oktober. Und für den Anstieg im F diesen Mai musste ich 2 Wochen lang kämpfen, ging immer vergessen, bzw. der zuständige HR Spezialist war gerade nicht da... ➔

Immer wieder Beinwil

Bereits im Loco Folio 2/2011 berichteten wir über eine Lokführerklasse, die kurz vor ihrem Ausbildungsende mit der Tatsache konfrontiert wurde, einen Teil ihrer Dienstzeit in Beinwil verbringen und dafür einen zweiten Arbeitsvertrag abschliessen zu müssen, damit die SBB die Zahlung von Kilometerentschädigungen und das Gewähren von Reisezeit umgehen können. Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio



Offenbar hat dieses Vorgehen innerhalb der SBB Schule gemacht. Einer Lokführerklasse aus Goldau mit zwölf Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die ihre Ausbildung Ende März dieses Jahres abgeschlossen hat, wurde erklärt, dass sie 600 Stellenprozent in Goldau, 300 in Zug und 300 in Beinwil abzudecken und die entsprechende Aufteilung unter sich selber ausmachen habe. Weil bei den neuen Lokführerinnen und Lokführern Solidarität herrschte, musste niemand zu 100 Prozent nach Beinwil versetzt werden. Sechs Klasseinteilnehmer arbeiten nun nebst einem anderen Dienort zu 50 Prozent in Beinwil und haben dafür einen Arbeitsvertrag im Toco-Anforderungsniveau F erhalten. Der Wechsel zwischen den zwei Dienorten erfolgt im Drei-Monats-Rhythmus. Einer der betroffenen Lokführer berichtet, wie dies in der Praxis aussieht:

«Das Depot Beinwil am See liegt im Seetal. Dessen Rayon umfasst die beiden Strecken Luzern-Lenzburg und Luzern-Brünen. Gefahren wird ausschliesslich auf den RABe 520 (Seetal-GTW). Die Seetalstrecke ist zwar schön und der Druck ist nicht so gross wie auf anderen Strecken. Aber dafür fehlt die Abwechslung und mit der Zeit schleicht sich eine gewisse Eintönigkeit ein. Für uns junge und motivierte Lokführer, die in Goldau ein sehr grosses und vielseitiges Rayon sowie viele Touren kennengelernt haben, war dies am Anfang befremdend, dennoch waren wir gespannt auf die neue Herausforderung.

Das Problem ist jedoch, dass wir am Anfang unserer Lokführerlaufbahn stehen und daher nur über sehr wenig praktische Erfahrung verfügen. Erfahrungen sammeln und unser Wissen vertiefen können wir, indem wir mit möglichst vielen verschiedenen Fahrzeugen auf allen uns bekannten Strecken fahren können, ganz nach dem Motto «Learning by Doing». Wenn wir nun nach den auf die Abschlussprüfung folgenden zehn Praxistagen erst einmal drei Monate ausschliesslich im Seetal eingesetzt werden, besteht die Gefahr, dass unser Wissen und unsere Erfahrung, die wir uns während der Ausbildung angeeignet haben, nachlässt und dass wir uns nach diesen drei Monaten unsicher fühlen, wenn wir nun wieder andere Fahrzeuge auf anderen Strecken führen. Diese Unsicherheit kann zu Fehlern bei der Zugsführung oder zu Zeitverlusten bei einer Störungsbehebung führen. Nicht zuletzt das Fahren und Bremsen mit einem lokbepannten Zug mit einer Stufenschalterlok ist komplett anders als bei einem Seetal-GTW.

Ein weiterer Punkt ist folgender: Weil wir in Goldau ausgebildet wurden, verfügen wir über umfangreiche Fahrzeug- und Streckenkenntnisse. Deshalb kommt es immer wieder vor, dass wir während unserer «Beinwiler Zeit» Touren von anderen Depots übernehmen. Das ist einerseits sehr positiv. Wir erhalten Abwechslung und sind wieder einmal auf anderen Fahrzeugen und Strecken unterwegs. Jedoch hat das Ganze eine kleine Schattenseite. Wäh-

rend den drei Monaten, in denen wir im Depot Beinwil beschäftigt sind, unterstehen wir dem Arbeitsvertrag «Beinwil» mit dem Anforderungsniveau F, fahren aber Touren von Depots, die im Anforderungsniveau G eingestuft sind. Im Klartext: Wir verrichten Arbeit gemäss Anforderungsniveau G, sind aber gemäss Anforderungsniveau F bezahlt. In den ersten Jahren nach der Ausbildung ist der Unterschied noch gering. Es ist aber trotzdem stossend, dass von den 12 Teilnehmerinnen und Teilnehmern unserer Goldauer Klasse 6 vollständig im Anforderungsniveau G, die anderen 6 aber zu 50% im Anforderungsniveau F eingereiht sind. Immerhin haben alle die gleiche Ausbildung absolviert und verfügen über die gleichen Kenntnisse.

Weshalb wird für das Lokpersonal mit den umfangreicheren Fahrzeug- und Streckenkenntnissen nicht einfach eine Kategorie «Beinwil+» geschaffen? Für dieses Personal könnten attraktivere und abwechslungsreichere Touren gestaltet werden, z. B. mit einem Dienstantritt in Beinwil am See, einer Fahrt nach Luzern und weiter nach Zürich und wieder zurück nach Luzern, anschliessend einem Einsatz auf der S-Bahn, z. B. nach Olten oder Zug, und danach einer Rückkehr durch das Seetal via Lenzburg nach Beinwil.

Ich möchte mich nicht beklagen, aber ich möchte einfach die Punkte ansprechen, die nach meiner Ansicht nicht korrekt gelöst sind. Ich hoffe, dass in näherer Zukunft gehandelt wird und dass die Attraktivität des Depots Beinwil gesteigert wird. ➔

Die Schweiz braucht einen starken öv

JA zu FABI

Am 9. Februar 2014:
Ja zur Finanzierung und zum
Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)



Eidgenössische Abstimmung

Vorstand VSLF

Die Schweiz stimmt am 9. Februar 2014 über die Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ab.

FABI ist ein Gesamtpaket: Im Ausbauteil werden die Leitplanken für das künftige Angebot festgelegt. Mit dem Ausbauschrift 2025 sind konkrete Massnahmen beschlossen, die den öV-Kunden bessere Verbindungen bieten und Engpässe beseitigen.

Im Finanzierungsteil wird mit einem Bahninfrastruktur-Fonds die Finanzierung auf eine solide, zukunftssträchtige Basis gestellt: Die bisherigen Mittel werden gebündelt, und dank zusätzlicher Mittel von allen Beteiligten (Bund, Kantonen, Bahnunternehmen, Pendlern und öV-Kunden) wird sichergestellt, dass die Ausgaben finanziert sind.

Die Schweiz schafft damit die fortschrittlichste Infrastrukturfinanzierung europaweit.

Der VSLF unterstützt die eidgenössische Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI.

Weitere Informationen: www.bav.admin.ch/fabi www.fabi-ja.ch



Neue Infrastruktur-Anlagen auch dank FABI

Technikgruppe VSLF

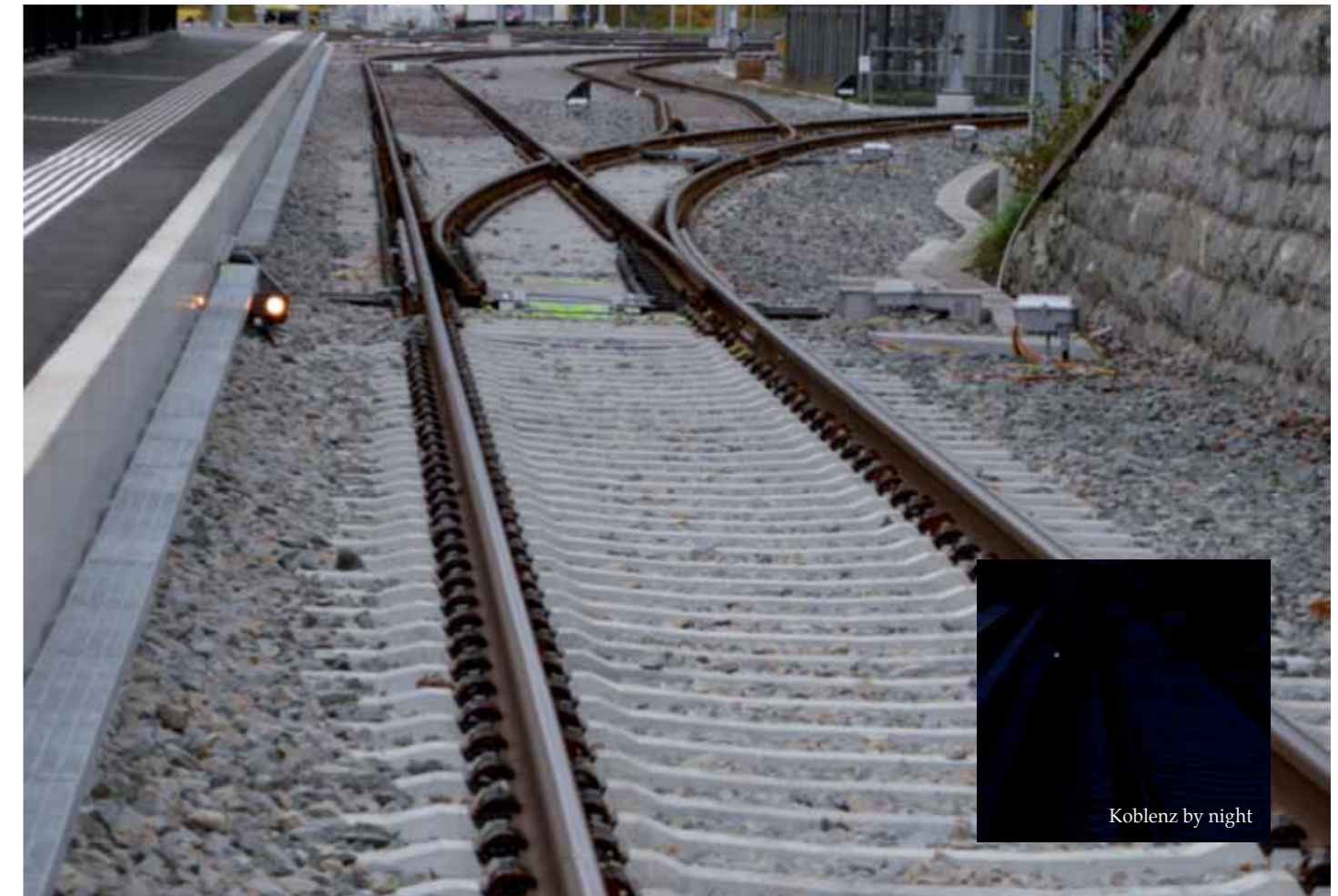
Mit FABI sollen künftig alle Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr aus einem einzigen Fonds bezahlt werden. Das gilt sowohl für den Betrieb und Unterhalt wie auch für den Ausbau des Schienennetzes. Hoffen wir, dass die neu-

en Anlagen trotzdem ein, zwei Hilfstritte weniger an den Perrons haben, damit die Signale sichtbar bleiben.

Im Bild vom November 2013 ist die brandneu erstellte Anlage in Koblenz festgehalten, wie sie sich nach vier Monaten

Streckenunterbruch für den Umbau präsentiert.

Nach der Eröffnung wurde die komplett neue Anlage ohne Auffrischung der Streckenkenntnis des Fahrpersonals befahren.



Apropos Touren:

Gemäss NeTS und gemäss PIPER wurden folgende Dienste alles vom gleichen Büro-Lokführer gefahren... AZG, Pausen, Dienstsichten, Lenkzeiten und so existiert offenbar für gewisse (Vorgesetzte!) gar nicht... [NSA]

Zeit	Dauer	Gänge	Dienst	Fahren	Formulare	Dokumente	Private Dokumente
8:10	2h 31'		32201	Fahren		Bern -> Zürich VB West	
10:41	2h 54'		32202	Fahren		Zürich VB -> Biel RD	
13:36	54'		32203	Fahren		Biel RD -> Bern	
14:08				Dienstende			

AVIS 050004

15:01:51
06.11.13

Filter Tag Monat Jahr Dienst Zug

Zeit	Dauer	Gänge	Dienst	Fahren	Formulare	Dokumente	Private Dokumente
7:57	2h 18'		38001	Fahren		Bern -> Rapperswil	
10:15	30'		38001 * 38001	Wenden		Rapperswil	
10:45	4h 48'		38001	Fahren		Rapperswil -> St. Gallen GB	
15:33	41'		38001 * 38002	Wenden		St. Gallen GB	
16:14	2h 47'		38002	Fahren		St. Gallen GB -> Zürich VB	
20:01	41'		38002 * 38002	Wenden		Zürich VB	
20:42	1h 23'		38002	Fahren		Zürich VB -> Bern	
22:55				Dienstende			

LICH 052840 / Überführung Es 3/3 / Lt. E. Tzard

17:24:47
27.10.13

Filter Tag Monat Jahr Dienst Zug

Wir bitten euch, folgendem Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und ihm die letzte Ehre zu erweisen.
 Nous vous prions d'honorer le souvenir du collègue suivant et de lui rendre un dernier hommage.
 Vogliamo onorare la memoria del nostro collega che ci ha lasciato e gli rendiamo l'estremo saluto.

Herbert Nezosi

Sezione Ticino
 *1950
 † 27. 10. 2013

Jonathan Bourdon

Section Romandie
 *1989
 † 29. 7. 2013

Marcel Holenweg

Section Romandie
 *1964
 † 21. 10. 2013

In stiller Anteilnahme – Vorstand VSLF und alle Kollegen
 Un recueillement silencieux – Comité central VSLF et tous les collègues
 Gli dedichiamo qualche attimo di raccoglimento – Il comitato centrale del VSLF e tutti i colleghi

Der Vorstand der Sektion Romandie hat die traurige Pflicht mitzuteilen, dass unser geschätzter Kollege und Freund

JONATHAN BOURDON

Lokomotivführer SBB
 Im Depot Payerne

am 29. Juli 2013 beim Eisenbahnunfall von Granges-près-Marnand VD verstorben ist

Wir werden Jonathan in bester Erinnerung behalten.

Der Vorstand VSLF
 Der Vorstand Sektion Romandie
 Lausanne, den 31. Juli 2013

Le comité de la section Romandie a le tragique devoir de vous communiquer, que notre estimé collègue et ami

MARCEL HOLENWEG

Mécaniciens de locomotive
 au Dépôt Lausanne Triage

lundi 21 octobre 2013, s'est endormi paisiblement, entouré de sa famille et de ses proches, à l'hôpital de Martigny

Nous garderons toujours Marcel dans notre coeur et dans nos pensées

Le comité central VSLF
 Le comité de la section Romandie
 Lausanne, le 24 octobre 2013

Lieber Hubert, ich möchte Dir hiermit mein aufrichtigstes Beileid zum gestrigen Tode des Kollegen Herbert Nezosi zum Ausdruck bringen, sowohl in meinem als auch im Namen aller Kollegen, die ALE angehören.

Für uns alle ist es ein trauriger Tag, da wir einen Kollegen verloren haben, der acht Jahre lang großzügig und loyal mit ALE zusammengearbeitet hat und den wir alle über seine tadellose Tätigkeit als Schatzmeister hinaus gehend als wunderbaren Menschen kennen und schätzen gelernt haben.

Ich bitte Dich, dass Du den anderen Mitgliedern des VSLF-Vorstands und der Sektion Ticino und natürlich seiner Familie unser Beileid übermittelst, insbesondere aber seiner Frau und seiner Tochter, die ich bei meinen Reisen zu ALE-Vorstandssitzungen auch persönlich kennen lernen konnte.

Mit kollegialem Gruß

Juan Jesús García Fraile
 ALE-PRÄSIDENT

Un saluto al carissimo HERBERT NEZOSI

Ciao Herbert, in sordina, in modo prematuro, ti sei congedato dai tuoi cari e da tutti coloro che ti hanno voluto bene.

I ricordi che abbiamo di te sono molteplici, spaziano dall'aspetto prettamente personale all'aspetto professionale senza certamente tralasciare l'aspetto sindacale; ed è proprio quest'ultimo che ci ha dato il privilegio di approfondire la tua conoscenza. Nei nostri ricordi, oltre a fortuiti incontri professionali ti abbiamo conosciuto quando eri già "Il Presidente"; ed eravamo ancora tutti funzionari federali. Ci hai infatti reclutato quando, già Presidente, eri alla ricerca di un segretario e di alcuni membri di comitato; era il periodo nel quale si preannunciava la caduta della statuto di funzionario e all'orizzonte si profilava la Divisionalizzazione.

Nonostante non sapessimo quale impegno comportasse la carica da te proposta, grazie al tuo carisma non abbiamo avuto alcuna esitazione ad accettare la carica. In quel periodo sei riuscito a creare un Comitato (che preferiamo definire gruppo) che, al di là delle diverse cariche formali, era prima di tutto un gruppo di amici che si aiutavano a vicenda nell'aiutare i colleghi in ambito sindacale, ma non solo. Hai saputo formare un gruppo nel quale l'esuberanza e l'inesperienza era contrastata dalla saggezza, ai giovani hai saputo mettere a disposizione tutta la tua esperienza, esperienza che si è rivelata determinante nel forgiare i giovani. Al riguardo non va neppure dimenticato il supporto competente che, grazie al tuo carisma, diversi colleghi pensionati for-



nivano spontaneamente. Nel gruppo, oltre a sviluppare le competenze che hanno permesso di portare avanti innumerevoli sfide, abbiamo avuto modo di sviluppare al meglio le diverse personalità, da parte tua hai sempre messo davanti sani principi quali onestà e lealtà.

Nella tua veste di Presidente, oltre a coinvolgere il gruppo, hai coinvolto appieno la tua famiglia, famiglia che non si è mai risparmiata e dalla quale abbiamo avuto pieno appoggio sia morale che materiale. Con te e con la tua famiglia, chiamata a parecchi sacrifici, abbiamo condiviso momenti che vanno ben oltre l'aspetto sindacale; certamente il gruppo era diventato parte della famiglia.

Voler indicare il tuo coinvolgimento, le tue innumerevoli sfide e i traguardi rag-

giunti è certamente troppo ambizioso, tanto è stato ampio il tuo impegno; quel che è certo è che sei stato un grande e abile negoziatore con una visione che è andata ben oltre i confini svizzeri, in tal modo pure i colleghi europei hanno avuto modo di apprezzare la tua persona. Con aneddoti simpatici riuscivi a farti apprezzare e a sdrammatizzare ogni situazione.

Nonostante le ripetute battaglie sindacali, battaglie nelle quali erano soventi le arrabbiate nei confronti della Direzione aziendale, con la stessa ti sei sempre dimostrato leale. Nello svolgimento della tua attività di macchinista hai sempre dato il massimo; del resto l'attività di macchinista era la tua passione, questa passione si è rivelata il motore del tuo coinvolgimento, senza riserve, al fine di sostenerne i valori.

Purtroppo l'epilogo della tua carriera è stato funestato da infortuni e malattia, malattia che pian piano, a malincuore, ti ha allontanato dall'attività professionale. Anche da Pensionato prematuro, dall'alto della tua esperienza, hai avuto modo di darci il tuo prezioso sostegno, sostegno per il quale ti siamo grati.

Con mesta sorpresa abbiamo appreso che in sordina ti sei congedato, quasi da farci capire che ora possiamo camminare da soli. Cercheremo di non deluderti.

A te e alla tua famiglia vada il ringraziamento di tutti coloro che hanno avuto modo di apprezzare le tue virtù.

A nome dei macchinisti tutti, il Comitato del VSLF Ticino.





Dopo ben 49 anni di servizio, il 31 luglio di quest'anno **Gabriele Ferrari** ha fatto la sua ultima corsa presso la Divisione viaggiatori FFS. Era entrato in servizio nel 1964 presso le FFS come apprendista elettromeccanico nelle officine di Bellinzona, per poi intraprendere la professione di macchinista, svolgendola con tanta professionalità.

Il Comitato Ticino ed il VSLF augura a Gabriele ogni bene per il suo futuro.

SEKTION BASEL

Mitgliederversammlung/Ausflug

Am 13. Juni 2013 hielt die Sektion Basel des VSLF ihre jährliche Mitgliederversammlung ab. Wie im Vorjahr wollten wir das Nützliche mit dem Angenehmen verbinden und organisierten dazu einen kleinen Ausflug. Nachdem wir im vergangenen Jahr in horrendem Tempo mit einem Schiff den Rhein hinunterfuhren, wollten wir in diesem Jahr eine kleine «Erhöhung» jenseits der Grenze zu erklimmen. Unter der kundigen Führung des GDL-Ortsgruppenvorsitzenden von Haltingen, Thomas Voglsang, schafften wir zumindest einen kleinen Teil des Weiler-Weinwegs.

Das Wetter war auf unserer Seite, oder anders gesagt, wir erwischten den ersten superwarmen Tag im laufenden, doch recht kalten und verregneten ersten Halbjahr 2013. Verständlich, aber trotzdem schade war die Tatsache, dass trotz voller Kostenübernahme und prächtigen Wetters eher eine bescheidene Anzahl an Mitgliedern den Weg an den Anlass fand. Dies hielt uns jedoch von unserem Vorhaben nicht ab. Nach der gemütlichen Begehung des Weinwegs trafen wir gegen den späteren Nachmittag in der Haltinger Winzergenossenschaft ein, um die Erzeugnisse des örtlichen Weinbaus zu degustieren. Üppig beladene Vesperplatten rundeten unsere Verpflegung ab.

Alles in allem war es ein gelungener, informativer Anlass mit einem gemütlichen Ausklang. Dafür auch nochmals herzlichen Dank an Thomas und Barbara Voglsang für die Mitorganisation.

Auch im nächsten Jahr werden wir etwas unternehmen. Vorschläge sind willkommen, bitte Daten beachten!

Ruedi Gfeller
Sektionspräsident



Chers collègues et membres

L'année 2013 fut chargée en travail et bizarres en événements. Point de vue météo: après un hiver rigoureux avec son lot de retards plus ou moins prévisibles (projections de glace, aiguilles bloquées) un printemps et début d'été pourri avec des inondations et éboulements, a suivi finalement l'été beau et chaud, animé par de puissants orages. Bizarres en accidents ferroviaires, mais aussi routiers qui ont amené leur lot de blessés, voire de décès et les théories et questionnements sur la sécurité et la (sur) charge de travail des acteurs concernés qui en découlent.

Nous avons perdu deux collègues de travail et avons à déplorer récemment le décès du fils d'un collègue mécanicien de Lausanne.

J'ai entamé l'année VSLF avec les négociations salariales chez RA, qui se sont déroulés plus favorablement que ceux des CFF. J'ai été choisi par le comité central pour accompagner la gestation de la nouvelle filière de formation auprès du SEFRI (secrétariat d'état à la formation, la recherche et l'innovation) et au terme de ce processus, notre métier sera reconnu comme formation secondaire avec des possibilités de formation continue supérieure. Ces séances se déroulent à Zurich.

J'ai participé à plusieurs séances partenaires sociaux qui traitent de vos remarques et mécontentements et dans lesquels on essaie de trouver des solutions. Nous sommes intervenus auprès de l'OFT pour un examen échoué et avons sollicité les services RH centraux pour venir nous expliquer les incohérences avec la CCT dans l'application de l'échelle salariale.

J'avais organisé une séance avec le chef-Pex Suisse, pour qu'il nous informe sur sa nouvelle philosophie et ses priorités.

J'ai pu participer à l'évaluation d'un cours pilote sur les situations critiques dans les trains, cours qui fera partie de l'offre formation continue de 2014.

Le comité s'est réuni trois fois et j'ai participé aux séances de préparation de l'AG VSLF Suisse, qui est co-organisée par notre section et qui se déroulera à Neuchâtel.

Visites de classes: J'ai visité une classe de RegionAlps pour présenter notre syndicat.

Markus Heer
Président section Romandie

Tous ces séances et interventions sont accompagnées de leur lot de mails et téléphones, dont je me pose parfois la question, comment les gens ont-ils fait à l'époque, sans tous ces moyens modernes de la communication? Ils restaient dans l'essentiel...?!

Les résumés et procès-verbaux de ses séances sont d'ailleurs mis à votre disposition sur le site du syndicat VSLF.com, dans la rubrique des sections. Je profite de cette occasion de vous rappeler que le site vous tient au courant de toute l'activité syndicale et vous fournit aussi de nombreux documents utiles pour votre travail quotidien. Je ne peux que vous encourager à le consulter le plus souvent possible ou de vous inscrire à la newsletter.

J'ai passé dans cette même année mon examen périodique, avec son lot d'heures de répétitions sur le temps libre et je dois vous avouer d'avoir saturé sérieusement par moments. Mais finalement nous sommes quand même arrivés au terme du 2013 VSLF et je me réjouis de pouvoir passer le témoin à Marc, qui sera confirmé, j'espère, par votre vote unanime comme nouveau président de section.

Marc m'accompagne depuis le mois d'août sur la plupart des rendez-vous et séances importantes pour notre section. Cela lui permet de se familiariser avec ses nouvelles tâches et d'assurer le suivi dès sa prise de fonction en connaissant en cela déjà ses futurs interlocuteurs et partenaires.

Finalement, j'aimerais remercier chaleureusement mes collègues du comité, mais aussi les responsables dépôts de leur aide précieuse, leurs critiques et conseils, ainsi de la confiance qu'ils m'ont témoignée pendant mes quatre années de présidence. Un grand merci aussi au président central Hubi, qui est toujours atteignable, qui conseille, qui soutient, qui donne des idées – infatigable, perspicace et incontournable. Je resterai activement à disposition de notre section jusqu'à l'AG Suisse du VSLF du 22 mars 2014 et me retirerai par la suite pour profiter de mon temps partiel 90%. Merci à tous et plein de succès pour la nouvelle équipe.

**Martha Süess verabschiedet**

An der Generalversammlung der Sektion Luzern-Gothard vom 31. Oktober 2013 wurde Martha Süess als Aktuarin verabschiedet. Sie war 14 Jahre für die Protokolle der Sektion zuständig. Zusätzlich war Martha über fünf Jahren als Aktuarin im Gesamtvorstand tätig.

Wir danken Martha herzlich für die über all die Jahre geleistete Arbeit zugunsten des VSLF.

Martha Süess prend congé

Lors de l'assemblée générale de la section Lucerne – Gothard du 31 octobre 2013, Martha Süess a remis son mandat d'actuaire. Elle a été responsable durant 14 ans de la rédaction des procès-verbaux de la section. En outre, Martha a fonctionné comme actuaire plus de cinq ans au sein du comité central.

Nous remercions cordialement Martha pour la contribution qu'elle a fournie au VSLF durant ces nombreuses années.

Martha Süess congedata

All'assemblea generale della sezione Lucerna-Gottardo il 31 ottobre 2013, è stata congedata la protocollista Martha Süess. Lei è stata per quattordici anni la responsabile dei protocolli della sezione. Inoltre, Martha ha lavorato oltre cinque anni come protocollista all'interno del consiglio. Ringraziamo cordialmente Martha per il lavoro impiegato durante tutti questi anni a favore del VSLF.

GV AG+
NEUCHÂTEL
22.3.2014

Déjà-vu: Vor sieben Jahren schon standen wir nach unserer Sektions-Generalversammlung vor demselben Problem wie dieses Jahr: das Restaurant «vergass» unsere Reservation. Offenbar sind Vorlaufzeiten von einem halben Jahr zu kurz oder zu lang für eine Reservation im hektischen Samstagabend-Betrieb.

Damals räumten wir mit den 25 Mitgliedern die Bühne des Restaurants Commi-Halle und ersetzten das Klavier durch Tische und Stühle. Dieses Jahr wurde es ein wenig komplizierter. Mit 50 hungrigen Kollegen ist es nicht so leicht, am Samstagabend ein neues Restaurant mit genügend Kapazitäten in der Nähe zu finden. Wir wurden jedoch fündig, und der anfängliche Ärger entpuppte sich als Glücksfall. Das Restaurant Haldenbach im Kreis 6 nahm uns auf und mobilisierte sämtliche Kräfte, um uns einen perfekten Abend mit sehr feinem Essen zu offerieren.

Ein herzliches Dankeschön an den Chef und sein Team vom Restaurant Haldenbach für den rundum gelungenen Abend; wir werden nächstes Jahr wieder kommen.



FACEBOOK UMFRAGE EULE



Was hat der Lokführer mit der Eule gemeinsam?

Qu'est que le mécanicien de locomotives a en commun avec le hibou?

Cos'ha in comune un macchinista con una civetta?

Nachaktiv wie das Eichhörnchen.
Macht keinen Winterschlaf.
Ist auch an Wochenenden wachsam.
Braucht keine Vorgesetzten.
Gruss Gabriel Berweger

Die Eule ist ein Nachttier, der Lokführer muss ein Nachtmensch sein.
Die Eule wird tagsüber, der Lokführer wird in seiner Arbeitszeit gerupft.
Mit kollegialen Grüßen,
Richard Odermatt

Aus Sicht des VSLF:
Wir haben beide Augen offen...
Wir werden Euch (Geschäftsleitung SBB) auf die Finger schauen...
oder Wir werden Euch im Auge behalten...
Herzliche Grüsse Jürg Meili

Wir bleiben wachsam und werden nicht tatenlos zusehen...
Zieht gerne den Kopf ein. Lebt in der Nacht. Grosse Pupillen.
Urs Bischofberger

Sie fliegen/fahren gemeinsam durch die Nacht. Siehe neuen Kalender. Vielleicht bald im Original und Modell.
Ruedi Heeb

Die Eule schläft am Tag und «arbeitet» in der Nacht. Herzliche Grüsse
Urs Aeschlimann,
alt Lokführer SBB Basel

Ich denke wir müssen alles so scharf sehen wie die Eule und das Tag und Nacht
Gruss Peter Eisenbart

Der Lokführer (SBB Cargo Gotthardgebiet) ist auch nachaktiv!
Andre Walker

Beide sind nachaktiv.
Michael Gut
Account Manager, crossfolio GmbH

Startet mit scharfem Blick in den Tag, hat einen Platz mit Rundumsicht und schätzt Distanz und Geschwindigkeiten sehr genau ein. Hat keine regelmässige Essenszeit und ist nachaktiv.
Marcel Hämmerli

Beide können den Hals um 360° drehen.
Gruss Hubert Giger

Die meisten Lokführer sind wie die meisten Eulen nachtaktiv. Lokführer und Eulen gelten als gefährdete Art. Was beim Lokführer eher auf das einsparen von Ausbildungen zurückzuführen ist. Deshalb laufen Programme zur Ausbildung von Lokführern, analog den Programmen zur Wiederansiedlung der Eule.

Viele Grüsse
Uwe Richter,
Trainer für Eisenbahnfahrzeugführer,
DB Fernverkehr AG

Der Eine ist, der andere hat einen Vogel.
Dani Ruf

Il y perd des plumes...!
Fabrizio Maggiotto

- Le hibou a la propriété de voir de loin et surtout dans le noir.
- Il est réputé pour être persévérant et redoutable.
- C'est un chasseur solitaire
- La désignation de hibou était attribuée aux mécaniciens de locomotives canadiens dont le travail commençait entre 13 et 23 heures.
G. Induni

VSLF: INTEGER / AUTONOME / FORTE

Ausflug zur «kleinen Eisenbahn»

Am 11. September 2013 fand unser schon als gute Tradition bekannter jährlicher Sektionsausflug statt. Dieses Mal ging es zur CHEMINS DE FER DU KAESERBERG. Oh, wie spannend, dachten einige der mitgereisten Kollegen, Eisenbahn im Miniformat.

Zu deren Überraschung wurde es eben doch so richtig interessant, denn wir bekamen nicht nur das zu sehen, was jedem Besucher gezeigt wird. Nein, wir durften auch hinter die Kulissen schauen. Was da an Technik und Bauten nötig ist, kann man sich kaum vorstellen. Allein schon

die Gleislänge für die sogenannten sieben Schattenbahnhöfe beeindruckte. Das Fahren der ca. 90 verschiedenen Züge wird hier noch von Hand, mittels Fahrdienstleiter, gesteuert. Also nicht wie heute üblich einfach nur durch eine vollautomatische elektronische, nach Programm ablaufende Steuerung. Dies bringt natürlich mehr Abwechslung in das Geschehen auf der gesamten Anlage. Auf drei Ebenen wird auf 610 m² Fläche und über zwei Kilometern Gleislänge eine beeindruckende Bahnlandschaft gezeigt. Die Zeit vergeht beim Beobachten wie im Flug. Nachdem sich alle «sattgesehen» hatten, ging es zum

Mittagessen, bei dem Gespräche über das gerade Erlebte und selbstverständlich über die Tagesgeschäfte bei der grossen Eisenbahn geführt wurden. Die Modellbahnausstellung in Freiburg ist wirklich eine Reise wert, es war ein gelungener Ausflug. Merci an den Organisator, den Werbeobmann unserer Sektion, Daniel Brönnimann. Wir möchten für unsere Mitglieder auch in den nächsten Jahren einen Ausflug organisieren, deshalb der Aufruf: Falls ihr eine gute Idee habt, bitte beim Vorstand melden!

Heiko Bruno
Vizepräsident Sektion BLS



