privaLex® – Global-Rechtsschutz für jedermann.

Exklusiv-Angebot für Mitglieder des VSLF.

Sie erhalten 50% Rabatt auf Rechtsschutz-Versicherungsprämien

Als Mitglied des VSLF haben Sie die Möglichkeit, als Privatperson den Global-Rechtsschutz für Mieter oder Eigentümer zu Vorzugskonditionen abzuschliessen!

Mit dem Global-Rechtsschutz sind Sie für den Privat- und den Verkehrsbereich versichert!

Global-Rechtsschutz für Eigentümer:

Vertragliche Streitigkeiten:
- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und –institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten und Verkäufern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Handwerkern

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:
- mit Versicherungen
- Privatrechtliche Streitigkeiten mit dem Nachbarn
- mit Stockwerkeigentümern betreffend die gemeinschaftlichen Kosten und Lasten aus dem Stockwerkeigentum
- bei Enteignungen von Grundstücken und Eigentumsbeschränkungen durch den Staat, die Enteignungen gleichkommen
- wenn zur Wahrung der Interessen eine Einsprache gegen ein Baugesuch des Nachbarn erhoben werden muss
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht

Global-Rechtsschutz für Mieter:

Vertragliche Streitigkeiten:
- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und –institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten, Verkäufern und Handwerkern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Vermietern von Wohnungen inklusive Garagen

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:
- mit Versicherungen
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht

CAP

A company of the **Allianz Group**

Es gelten die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, z.Zt. AB 2006 (Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der beruflichen Tätigkeit als Lokomotivführer wird ausschliesslich über die Grunddeckung des VSLF gewährt).
Anmeldung: Ich bin Mitglied des VSLF und schliesse den Global-Rechtsschutz ab, für:

Mieter	Familie ☐	Fr. 191.65 statt Fr. 383.30	Eigentümer	Familie ☐	Fr. 252.00 statt Fr. 504.00
Mieter	Einzel ☐	Fr. 160.15 statt Fr. 320.30	Eigentümer	Einzel ☐	Fr. 220.50 statt Fr. 441.00

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 Rechtsschutz)
Name/Vorname: _____ Geb.-Datum: _____
Strasse: _____ PLZ./Ort: _____
Telefon: _____ Mobil Tel.: _____
Kataster-Nr. (Eigentümer): _____
Mitglieder Nummer: _____ Beitrittsdatum: _____
Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Badenerstrasse 694, 8048 Zürich, Tel: 058 358 09 09

Editorial

Hubert Giger; Präsident VSLF

Die SBB hat den Dialog mit dem Personal abgebrochen

Begonnen hat es am letzten Begleitausschuss der SBB Vision 2010 vom 16. Dezember 2008 in einem Hotel in Bern. Wir haben uns wie immer auf einen eineinhalb Tage langen Workshop vorbereitet; die Liste der zu behandelnden Pendenzen ist seit der Unterzeichnung der Vision 2010 im Jahr 2005 lange, sehr lange. Überraschung Nr. 1: Philipp Gauderon, Leiter P-OP ist nicht da. Überraschung Nr. 2: Der Workshop dauert nur von 11 Uhr bis ca. 20 Uhr.

Um 18 Uhr flüchten alle Verantwortlichen der SBB vorzeitig davon. Das Gefühl, dass die zu besprechenden Themen lästig waren, lag den ganzen Tag in der Luft. Um 20 Uhr des Rätsels Lösung: Herr Philipp Gauderon wurde zum Leiter Infra SBB erkoren; alle sind offenbar zur grossen Party gegangen.

Philipp Gauderon hat sich seither bei seinen 6'000 Mitarbeiten bei P-OP, davon 2'300 Lokführer, nie verabschiedet. Da kommen mir zwei der Grundwerte von P-OP in den Sinn: Professionalität auf allen Stufen sowie gegenseitige Wertschätzung. Einen Monat nach dem Workshop erfahren wir aus einem Newsletter, dass in Basel Regionallokführer ausgebildet werden sollen und entgegen der protokollierten Abmachung des letzten Begleitausschusses ohne Rücksprache mit den Sozialpartnern durchgedrückt werden. Dieser Entschluss wurde noch vom damaligen Verantwortlichen, Philipp Gauderon gefällt.

Als ich CEO Andreas Meyer anlässlich eines Spitzengesprächs auf das Vorgehen von P-OP und P-OP-ZF ansprach, bekam ich zur Antwort, dass es sich wohl eher um persönliche Animositäten handle und die Probleme durch Gespräche zu lösen seien. Leiter Personenverkehr Paul Blumenthal konnten wir nicht erreichen, da er gesundheitlich bedingt nicht in der Firma war und die Leiterin P-HR Yvonne Muri konnte oder wollte sich nicht einmischen. Der nächste Begleitausschuss fand am 15. / 16. April 2009 wieder in Bern statt; für P-OP war der Chef a. i. Manfred Haller vor Ort. Er bestätigte offiziell, dass die Regionalführer-Klasse in Basel durchgezogen wird, auch wenn sie die Vereinbarung Vision 2010 verletzt. Somit hat die SBB willentlich die Vision 2010 nicht eingehalten und der Entscheid der VSLF Generalversammlung, diese Vision 2010 zu kündigen, ist eine logische Folge.

Trotzdem konnten wir am Begleitausschuss ein paar alte Themen bereinigen; insbesondere die Entschädigungen für Fahrten im Ausland war überfällig. Die SBB war zu unserem Erstaunen diskussionsbereit und präsentierte uns einen sinnvollen Vorschlag. Gleichzeitig wünscht die SBB, dass die Funktionsstufe 16 verschwindet, da sie im neuen Salärsystem ToCo der SBB für das Lokpersonal wahrscheinlich eher störend wirkt. Es zeichnete sich ein Kompromiss ab.

Am Nachmittag des 16. April 2009 war eine Auslegeordnung zu den Bereichsspezifischen Regelungen BAR vorgesehen. Nach dem Mittagessen wurde uns mitgeteilt, dass im Hinblick auf den neuen GAV auch die BAR neu geregelt werden sollen und deshalb heute nicht mehr darüber gesprochen wird.

Wir müssen daraus schlussfolgern, dass sie SBB den GAV 2010 kündigen wollen, oder P-OP hat einfach keine Lust, mit uns gemäss GAV Art. 9 Anträge entgegenzunehmen, zu prüfen und nach Treu und Glauben nach Lösungen zu suchen. Nur weil sie SBB voraussichtlich Verhandlungen im Jahre 2010 verlangen werden, verweigert man offenbar präventiv Gespräche schon Anfangs 2009. Immerhin wird uns langsam klar, wie Andreas Meyer gedenkt, die jährlich 40 Mio. Fr. beim Lokpersonal P einzusparen (immerhin ca. 15% des Lohns!), und da wir solchen einseitigen Einsparungen niemals zustimmen werden, wäre die Kündigung des GAV 2010 durch die SBB nur logisch. 2010 wird auf jeden Fall ein spannendes Jahr.

Eine Woche später erwarteten wir die Antwort der SBB, welche der Varianten für die Entschädigung für Fahrten im Ausland zur Anwendung kommt. Und siehe da: P-OP könne nicht entscheiden, da es Konsequenzen auf andere Bereiche geben könnte (insbesondere bei Cargo und im internationalen Vergleich). Diese Antwort kommt der SBB erst eine Woche nach den Verhandlungen in den Sinn. Entweder darf P-OP keine Entscheidungen mehr treffen, da sie von den Zentralbereichen bevormundet wird, oder sie will schlicht nicht entscheiden. Oder beides. Dass somit der Deal mit der FS 16 auch geplatzt ist müssen wir der SBB in mühsamen Gesprächen wohl wieder klar machen und die Lokführer fahren in der Zwischenzeit munter weiter im Ausland ohne eine von der SBB anerkannten Entschädigung.

Das ganze Verhalten ist im Zusammenhang mit dem neuen point of entry zu sehen. Personalchef Markus Jordi ist dabei, alle PE (Personalabteilungen) umzubauen und zu entschlacken. Nebenbemerkung: Die neue Bezeichnung ist nicht mehr PE sondern HR (Human Resources; personengebundene Wissensbestandteile in den Köpfen der Mitarbeiter). Alle Angestellten im den HR-Bereichen mussten sich neu bewerben und man ist somit vor allem mit sich selbst beschäftigt.

Gleichzeitig soll für uns Sozialpartner ein Einflugloch (*point of entry*) entstehen, damit unsere Anfragen und Bedürfnisse durch eine Stelle weitergeleitet werden und die verbindlichen Antworten ebenfalls durch diese Stelle zurückkommen sollen. Der Vorteil für uns wäre es, nicht immer von Pontius zu Pilatus gehen zu müssen und am Schluss doch ohne verbindliche Antwort da zu stehen.

Im Moment aber erleben wir das pure Gegenteil: Alle Abteilungen sind verunsichert und entscheiden im Zweifelsfall gar nichts mehr, während das neuen Einflugloch noch nicht zu erkennen ist. Diese Reorganisation wirkt wie ein Bienenvolk im Frühling ohne Bienenhaus und ohne Königin.

Der VSLF ist ein Sozialparter der SBB und vertritt das Personal. Da die SBB momentan strukturell unfähig oder nicht willens sind, den Dialog mit uns zu garantieren, haben die SBB folglich den Dialog mit dem Personal abgebrochen. Eine solche Entwicklung führt jede Unternehmung in den Konflikt. Ob dies gute Voraussetzungen für die GAV-Verhandlungen sind, kommt auf die Sichtweise an.

Und noch heute fragen mich die Partnergewerkschaften, warum wir die Vision 2010 kündigen wollen.

Euer Präsident
Hubert Giger

Anerkennung des Lokführerberufs

SBB; Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT; VSLF

1) Newsletter SBB; Januar 2009

Strategischer Begleitausschuss Zugführung – Ergebnisse des Treffens vom 16. Dezember 2008

BBT-Anerkennung Lokführerberuf
Von Seiten der SBB wird die BBTAnerkennung der Berufes Lokführer angestrebt. **In Zusammenarbeit mit dem Ausbildungsverbund Login laufen bereits seit einiger Zeit intensive Arbeiten**. Aktuell liegen jedoch noch keine konkreten Ergebnisse vor. Wir werden Sie informieren, sobald dies der Fall ist.

Ausbildung LF Kategorie D in Basel
Aus methodischen Gründen und da es in Basel zur Zeit besonders viele Lokführer braucht, erfolgt die Ausbildung der am 1. Januar 2009 gestarteten Klasse in zwei Schritten. Vorerst wird das neue universelle Lokpersonal für Manöver und Regionalverkehr ausgebildet. Nach einem Praxiseinsatz folgt die Weiterausbildung im Fernverkehr. So ist das neue Lokpersonal schneller für den selbständigen Einsatz bereit. Das Umsetzungskonzept stellen wir Ende Februar den Sozialpartnern vor. Wir vereinen mit diesem Vorgehen unser oberstes Ziel «Züge zu führen» mit der Vision 2010 und sind überzeugt, auf die Unterstützung aller Beteiligten zählen dürfen.

Anstellung von Cargo-LP bei P
Bei einer Anstellung von Cargo-Lokpersonal bei Personenverkehr wenden wir weiterhin die Vision 2010 an – dass heisst, dass diese Lokführerinnen und Lokführer grundsätzlich die Laufbahn entsprechend dem Aufstiegspotential des Depots durchlaufen.

2) BBT

From: armin.schoeni@bbt.admin.ch
To: division.p@vslf.com
Sent: Monday, May 11, 2009 3:16 PM
Subject: Lokführerberuf

Sehr geehrter Herr Moser,
Sehr geehrte Damen und Herren,
am 26.3.2009 haben Sie uns um Information zu einem Gesuch der SBB an unser Amt betreffend die Anerkennung des Lokführerberufs gebeten. In der Zwischenzeit hatten wir Kontakte mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und können Sie wie folgt informieren:
Der VöV hat vor, dem BBT ein Unterstützungsgesuch für die Erarbeitung einer Berufsprüfung «Fachmann/-frau öV» (Arbeitstitel) einzureichen. Diese Berufsprüfung soll die Bereiche Planung/Dispatching sowie Führung/Verkauf umfassen. Damit will der VöV die Lücke zwischen beruflicher Grundbildung und der bestehenden Höheren Fachprüfung «öV-Manager/in» schliessen. In diesem Zusammenhang hat der VöV auch über die Möglichkeit der späteren Erarbeitung einer weiteren Berufsprüfung «Fachmann/-frau Maintenance Bahntechnik» (Arbeitstitel) informiert. **Zum Beruf des Lokomotivführers wurde kein Anerkennungsgesuch eingereicht.** Für genauere Informationen über das geplante Projekt, empfehlen wir Ihnen, sich an den VöV, Frau I. Graf, Vizedirektorin, zu wenden.
In der Hoffnung, Ihnen mit diesem Hinweis gedient zu haben, verbleibt mit freundlichem Gruss

Armin Schöni
Bundesamt für Berufsbildung
und Technologie BBT

3) Newsletters VSLF

Gemäss Vision 2010 SBB P ist vereinbart, dass die SBB eine Anerkennung des Lokführerberufs beim Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT anstreben.
Seit 2005 ist in dieser Angelegenheit nicht's passiert und am Treffen Vision 2010 im April 2009 informierte P-OP-ZF, dass login und VöV in Diskussion sind mit dem BBT. Auf Anfrage des VSLF bestätigte das BBT am 11. Mai 2009, dass der VöV ein Unterstützungsgesuch für die Erarbeitung einer Berufsprüfung «Fachmann/-frau öV» für die Bereiche Planung/Dispatching sowie Führung/Verkauf einreichte sowie über die Möglichkeit der späteren Erarbeitung einer weiteren Berufsprüfung «Fachmann/-frau Maintenance Bahntechnik» informierte. Zum Beruf des Lokomotivführers wurde laut BBT kein Anerkennungsgesuch eingereicht.
Mit der Bestätigung des BBT ist bewiesen, dass sie SBB mit dem VöV keine Unterstützungsgesuch für die Anerkennung des Lokführerberufes eingereicht haben; ein Wille dazu ist nicht erkennbar.
Das Nichteinhalten der Vision 2010 auch in diesem Punkt zeigt der fehlende Wille der SBB, Verträge einzuhalten. Die Kündigung der Vision 2010 hat die SBB wiederholt selber zu verantworten.

Übernahme von SBB Cargo LF zu SBB P
Die Übernahme von SBB Cargo LF bei SBB P nach Vision 2010, also zum aktuelle Lohn in der FS 11, entspricht nicht der Abmachung anlässlich des Begleitausschuss vom 16. Dezember 2008. Uns wurde zugesagt, dass LF, welche vor den 1.1.2007 in der FS 14 angestellt waren, in dieser FS übernommen werden. ■

Konzept Grundausbildung

Daniel Ruf; Leiter AZ/GAV VSLF

Keine Teilnahme des VSLF am geplanten Konzept Grundausbildung Lokpersonal SBB P

Obwohl wir die Vereinbarung Vision 2010 wie bereits bekannt per Ende Jahr kündigen werden, ist diese zurzeit noch gültig. Die SBB halten aber an ihrer Meinung fest, Lokführer nur soweit auszubilden, wie sie es gerade für richtig hält. Dies widerspricht dem Gedanken der Vision 2010. Auch ist ein Erreichen der BBT Anerkennung kaum möglich, da ja nach den Bedürfnissen der SBB ausgebildet werden soll und nicht nach einer zu definierenden klaren Vorgabe. Eine Vereinbarung mit den Sozialpartnern wird ebenfalls nicht angestrebt. Somit werden unsere Eckpunkte zur Teilnahme in einer Arbeitsgruppe nicht akzeptiert.
Gemäss Ihren Aussagen müssen für eine Anerkennung des Lokführerberufes durch das Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT mehr als ein Unternehmen dieses Ziel anstreben. Dies bedeutet, dass zu einem späteren Zeitpunkt wieder von vorne begonnen werden muss, da eine Unternehmung uns ja wohl kaum unterstützt, ohne die Grundlagen mit zu entwickeln.
Wir kamen wir erst auf die Idee, beim Bundesamt BBT nachzufragen, als die Aussagen am Begleitausschuss nicht mit den Aussagen der Ausbildungkoordination übereinstimmten. Unsere Anfrage ergab die Klarheit, dass von Seiten SBB keine Eingabe betreffend Anerkennung gemacht wurde.
Die darauffolgende Kritik des VSLF nun als Polemik darzustellen, entbehrt jeder sachlichen Grundlage. Die SBB hatten es vertraglich zugesichert und mehrere Jahre Zeit dafür.
Was uns zunehmend mit grosser Sorge erfüllt, sind die nicht mehr überhörbaren Konflikte der an der Ausbildung beteiligten Parteien. Zudem werden Instruktionen konzeptlos je nach Ressourcen zeitlich gekürzt, es ist gibt keinen Standart mehr.
Die SBB strebt mit ihrem Projekt ToCo grosse Veränderungen an und weiss, dass ohne erfolgreiche Verhandlungen nichts umgesetzt werden kann, lässt aber kaum eine Gelegenheit aus, die Sozialpartner zu brüskieren. Ohne klares Berufsbild ist die Zuordnung einzelner Funktionen reine Willkür.

Zurzeit sind die Ziele des VSLF und den SBB betreffend Lokführerausbildung weit auseinander. Der VSLF steht für eine komplette und qualitative Ausbildung zum Wohle aller Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden sowie für einen funktionierenden und flexiblen Betrieb. Die SBB interessieren sich nur noch für die Ausbildungskosten, will möglicht rasch mit minimalem Wissen ausbilden und das erforderliche knowhow eventuell nach der Prüfung mit teuren Instruktionen ergänzen. Die Auswirkungen sind im täglichen Betrieb bereits eingetroffen. Die Synergien mit flexiblen Lokführern und multiplen Fahrzeugeinsätzen werden nachhaltig zerstört. Die Kosten im operativen Betrieb steigen. Frustration beim Personal sind die Folgen. Wir wären gerne bereit gewesen, zusammen mit den SBB die Ausbildung klar zu regeln. Die aktuelle Ausbildung der Lokführerklasse Kategorie C in Zürich hat offenbart, dass die SBB unfähig sind, Ausbildungen zu koordinieren. Trotzdem sehen wir uns nicht in der Lage an diesem Projekt teilzunehmen; die Voraussetzungen dazu sind schlicht nicht gegeben. ■

SBB Zeitung Nr. 19, 5. Oct 2005, Seite 9

Unterschrift in aufgeräumter Stimmung: Mario Botta (Transfair), Benedikt Weibel, François Gatabin (SEV) und Theo Marty (VSLF) mit der «Vision 2010»

Neue Karrieren für Lokführer

SBB und Gewerkschaften unterschreiben Vereinbarung über neue Berufsbilder

Ruedi Eichenberger (Text)
Alexander Egger (Foto)

Es «ist eine Chance», es «ändert die Kultur». Beide Vertragsparteien preisen das neue Berufsbild des Lokpersonals.

Die Unterzeichnung geriet zur Zeremonie, bei der nebst den Vertretern der drei Personalverbände SEV, Transfair und VSLF sogar SBB-Chef Benedikt Weibel nicht fehlte. Angesichts der Vorgeschichte ist dies verständlich: Über Jahre sorgte das Berufsbild der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer im Personenverkehr für rote Köpfe, Resultate blieben aber aus.

Aufstieg wird möglich

Erst die von Anfang an sozialpartnerschaftlich mitgestaltete «Vision 2010» brachte Erfolg. Kernpunkte sind ein einheitliches Berufsbild («Lokführer/in Kat. D») und nach Aufstiegspotenzial kategorisierte Depotstandorte. Ein eigenes Kadernachwuchsprogramm eröffnet Karrieremöglichkeiten auch ausserhalb des Lokführerberufs.

Beidseitige Zufriedenheit

Für Operating-Chef Philippe Gauderon ist die Vereinbarung «eine neue, nachhaltige Perspektive» für das Lokpersonal und «eine echte Chance» für die SBB, wettbewerbsfähige Leistungen anzubieten und zugleich die Arbeitsplätze des Lokpersonals mittelfristig zu sichern.

Zentral ist für Gauderon die «klare und transparente Laufbahn» für die Lokführer. Diese werde bei ihnen eine Kulturänderung in Gang setzen, ist SEV-Vizepräsident François Gatabin sogar überzeugt. «Der Ausgleich der Interessen ist gelungen», bilanziert Gatabin und streicht als besonderen Erfolg die Öffnung der 15. Funktionsstufe hervor. Einziger Negativpunkt ist für den Gewerkschafter die Abwertung von vier Regionalverkehrsdepots «mit tiefem Aufstiegspotenzial» mit Funktionsstufe 12 als Maximum.

Pensionskasse SBB – quo vadis?

Richard Widmer; CO-Redaktor Loco Folio

Einst galt die Pensionskasse der SBB als bedeutender Pluspunkt einer Anstellung bei den Bundesbahnen, denn sie garantierte den Mitarbeitern im Rentenalter ein gesichertes Einkommen auf vergleichsweise komfortablem Niveau. Dies hat sich in den letzten Jahren gründlich geändert: Eine gravierende Unterdeckung, sowie eine ungünstige Versichertenstruktur (überwiegender Teil von Rentenbezügern im Verhältnis zu Erwerbstätigen) geben Anlass zu grosser Verunsicherung.

Am 01. Januar 1999 ging die Pensionskasse SBB als privatrechtliche Stiftung aus der ehemaligen Pensions- und Hilfskasse SBB hervor. Auf den Gründungszeitpunkt wurde die PK SBB vom Bund mittels CHF 12,6 Milliarden auf einen Deckungsgrad von 100% ausfinanziert. Auf Grund ungünstiger Entwicklungen an den Finanzmärkten geriet die PK SBB ab 2001 in Unterdeckung, da ihr vom Bund keine Schwankungsreserven mitgegeben wurden. Dazu gesellt sich als grosse Erschwernis, dass die PK SBB einen sehr grossen Altersrentneranteil von 52 Prozent der Versicherten aufweist (schweizerischer Durchschnitt: 21 Prozent!). Hinsichtlich des Vorsorgekapitals beträgt dieser Anteil gar 63 Prozent!

Für die in Schieflage geratene PK SBB wurden in der Folge verschiedene Sanierungsmassnahmen beschlossen: Ab Mitte 2003 bis Ende 2006 zahlten aktive Versicherte sowie das Unternehmen zusätzliche Beiträge von je 1,5 Prozent . Diese Beiträge der Arbeitnehmer wurden ab Ende 2006 von den SBB übernommen, während die Mitarbeiter im Gegenzug auf Lohnerhöhung verzichten mussten. – Die Verzinsung der zukünftigen Altersguthaben wurde gesenkt und die Bedingungen bei freiwilliger Vorpensionierung verschärft. – Die Rentenbezüger verzichten seit 2004 auf einen Teuerungsausgleich.

Als grosse Zäsur wurde bei der PK SBB per 01. Januar 2007 vom Leistungs- auf Beitragsprimat umgestellt, was für die aktiven Versicherten höhere Beiträge und tiefere künftige Leistungen zur Folge hatte. Auf diesen Zeitpunkt hin zahlten die SBB einen Betrag von CHF 1,5 Milliarden Franken zur Sanierung des Aktivenanteils der PK SBB.

Per Ende 2008 weist die PK SBB einen Deckungsgrad von 79,2 Prozent aus. Eigentlich würden sich weitere einschneidende Sanierungsmassnahmen aufdrängen (in einem Interview mit der «Handelszeitung» erwähnt SBB CEO Andreas Meyer Lohnkürzungen von bis zu 8 – 10 Prozent für die aktiven Mitarbeiter). Diese sind aber derzeit sistiert, weil die SBB im letzten Jahr beim Bund Hilfe für die Sanierung des Alters – und IV – Teils der PK SBB einforderten. Dazu erarbeitete der Bundesrat eine Vernehmlassungsvorlage mit vier Varianten (Variante 1: Bundesbeiträge von CHF 1,9 bis maximal CHF 3,2 Milliarden / Variante 2: CHF 1,7 Milliarden / Variante 3: CHF 0,7 Milliarden / -Variante 4: CHF 0). Die Vernehmlassungsfrist lief bis November 2008. In der Folge arbeitet der Bundesrat eine Botschaft zu Handen des Eidgenössischen Parlaments aus, welches über diese Angelegenheit vermutlich im Laufe dieses Jahres beraten und entscheiden wird.

Je nach Entscheid des Parlaments drängen sich also weitere Sanierungsmassnahmen auf, bis hin zu den oben erwähnten Lohneinbussen von 8 – 10 Prozent für die Mitarbeiter. Die Rentenbezüger hingegen können aktuell zur Sanierung nicht beigezogen werden (mit Ausnahme des Wegfalls eines Teuerungsausgleichs), da ihre «wohlerworbenen Rechte» von Gesetztes wegen nicht antastbar sind. Die Last wird demzufolge auf den Schultern des aktiven Personals sowie des Unternehmens SBB drücken, wobei sich die Frage der Zumutbarkeit stellt.

Kurz zusammengefasst sind es drei Punkte, welche als Ursache für die gravierende Schieflage der PK SBB auszumachen sind:

1. Die nur unvollständige Ausfinanzierung durch den Bund bei der Entlassung der PK SBB in die Selbständigkeit (keine Schwankungsreserve).
2. Der überwiegende Teil der Rentenbezüger im Vergleich zu den aktiven Mitarbeitern (diese Bezüger konnten zu einem guten Teil noch zu vergleichsweise komfortablen Bedingungen in Rente gehen und ihre Ansprüche sind durch das Gesetz geschützt, d. h. sie können nicht zur Sanierung der Kasse beigezogen werden) .
3. Die überwiegend negative Entwicklung an den Finanzmärkten in den Jahren nach 1999.

Die Punkte 1 und 2 erweisen sich in Nachhinein als Konstruktionsfehler bei der Gründung der PK SBB. Vermutlich wurden von den «Geburtshelfern» auf beiden Vertrags-Seiten auf Grund der guten vorangehenden Börsenjahre die grossen Risiken schlicht ausgeblendet, in der Hoffnung, der «dritte Beitragszahler» (Börsengewinne) werde es schon richten. Die PK SBB wurde bei ihrer Gründung auch klar schlechter gestellt als andere PK, welche aus Bundesbetrieben hervorgingen (Publica, Swisscom, Ruag). Bei diesen Kassen wurde zum Teil die damaligen Rentenbezüger beim Bund belassen, was eine wesentliche Erleichterung bedeutet.

Es fragt sich, wer die Bildung dieses Konstrukts und dessen finanzielle Schieflage zu verantworten hat. Bestimmt steht der Bund als Eigner des Unternehmens in der Pflicht, denn er hat die PK SBB bei der Gründung offensichtlich mit zu geringen Mitteln ausgestattet. Andererseits sassen auch auf der anderen Vertrags-Seite wohl Verantwortungsträger, welche zu blauäugig zu Werke gingen.

Verschiedene massgebende Personen haben inzwischen die grosse Bedeutung des Problems für unser Unternehmen erkannt und suchen intensiv nach Lösungen. Der ehemalige Verwaltungsratspräsident, Herr Lalive d' Epinay, hatte sich zum Ziel gesetzt, bis zu seinem Rücktritt die Probleme bei der PK SBB zu regeln. Seine Bemühungen blieben ohne Erfolg. Geschäftsführung und Stiftungsrat der PK SBB versuchen ebenfalls, das Schiff wieder auf Kurs zu bringen. Um zu erfahren, welche Richtung sie dabei einschlagen, haben wir Herrn Rudolf Stampfli (Geschäftsführer) und Herrn Erwin Schwarb (Präsident des Stiftungsrates sowie Personalvertreter im Stiftungsrat) je einen Fragenkatalog vorgelegt. Leider haben beide Personen die Beantwortung unserer Fragen abgelehnt, mit Verweis auf aktuelle Diskussionen und auf die schwierige Situation der PK SBB. Wir haben unsere Fragen auch dem vom VSLF in Sachen PK SBB beigezogenen Anwalt, Herr Dr. U. Kieser, zur Stellungnahme vorgelegt. Dieser hat auf die Fragen – soweit für ihn möglich – geantwortet.

Kommentar

Dass zwei Verantwortliche unserer Pensionskasse die Beantwortung unserer Fragen ablehnen, ist unverständlich. Gerade weil unsere PK SBB in einer äusserst schwierigen Situation steckt, besteht bei den Mitgliedern erhöhter Informationsbedarf. Warum der VSLF als zweitgrösster Sozialpartner bei der Zusammensetzung des Stiftungsrats der PK SBB stets übergangen wurde, ist ebenso unklar wie die Frage nach den Verantwortlichkeiten für die derzeitige Situation der Kasse und der Weg, welcher von den Entscheidungsträgern auf der Suche nach Lösungen eingeschlagen wird. Es ist deutlich festzuhalten: Es geht hier um unser Geld! Deshalb dürften wir auf unsere Fragen auch Antworten erwarten.

Bei den möglichen Sanierungsmassnahmen kann es für die aktiven Mitarbeiter durchaus ans Eingemachte gehen. Worst case –Szenarien, wie sie einschneidende Lohnkürzungen darstellen würden, sind für den VSLF nicht hinnehmbar. Der Präsident des VSLF hat sich diesbezüglich in seinem Jahresbericht in aller Deutlichkeit geäussert: «Sollte eine Sanierung der PK SBB auf Kosten des aktiven SBB-Personals beschlossen werden, hat der VSLF Protestaktionen vorbereitet, bis hin zum aktiven Eingriff in den Zugverkehr. Das aktive Personal der SBB wird nicht für die Sanierung der pensionierten Beamten aus der Zeit des Staatsbetriebs aufkommen, für welche klar der Bund die Verantwortung trägt!» – Dem ist nichts hinzuzufügen. ■

Ueli Kieser; Anwalt VSLF

Vorbemerkung:
Nachfolgend wird zu denjenigen Fragen Stellung bezogen, welche durch mich beantwortbar sind. Soweit sich die Fragen primär an Herrn Stampfli richten (die entsprechenden Antworten aber nicht vorliegen), wird auf eine Beantwortung verzichtet.

Frage: Welche Sanierungsmöglichkeiten gibt es?
Antwort: Soweit eine Sanierung durchzuführen ist, können einerseits die Einnahmen erhöht und andererseits die Ausgaben vermindert werden. Bei der Einnahmenerhöhung geht es im Vordergrund um höhere Beiträge (sog. Sanierungsbeiträge) von Arbeitgeber und Arbeitnehmer. In einem weiteren Punkt ist regelmässig zu prüfen, ob allenfalls bestimmte Personen für den Sanierungsfall verantwortlich sind; in einem solchen Fall müssen dann Verantwortlichkeitsklagen geprüft werden.

Frage: Die Rentenbezüger, welche die Mehrheit der Versicherten stellen, werden aktuell nicht zur Sanierung der PK SBB beigezogen. Wird sich in dieser Hinsicht etwas ändern und wie ist Ihre Meinung dazu?
Antwort: Bis in die jüngere Gegenwart war es jeweils ausser Diskussion, auch die Rentenbezüger bei Sanierungen heranzuziehen. Ein gewisses Umdenken zeichnet sich hier aber ab, weil es nicht nur auf die Schultern der aktiven Versicherten (d.h. der Erwerbstätigen) geladen werden kann, wenn eine Pensionskasse saniert werden muss. Gerade aus Gründen der Rechtsgleichheit kann es notwendig sein, auch die Rentenbezüger in einem gewissen Mass zur Sanierung heranzuziehen. Es ist aber erhebliches Fingerspitzengefühl notwendig!

Interviews Pensionskasse SBB

Richard Widmer; CO-Redaktor Loco Folio

Interview mit Hr. Erwin Schwarb, Präsident des Stiftungsrates der PK SBB und Vertreter der Versicherten im Stiftungsrat

Fragen:
- Als Vertreter der Versicherten setzen Sie sich für deren Anliegen ein. Welches ist Ihre bevorzugte Strategie bei der Sanierung der PK SBB?
- Herr A. Meyer, CEO SBB AG, sprach in einem Interview mit der «Handelszeitung» vom 03. 02. 2009 von Lohnkürzungen von 8-10% für die Mitarbeiter, falls sie für die Sanierung des Pensioniertenteils paritätisch aufkommen müssten. Halten Sie Lohnkürzungen in diesem Ausmass für realisierbar?
- Wer hat aus Ihrer Sicht die Unterdeckung und die mangelnde Ausfinanzierung der PK SBB im Jahre 1999 zu verantworten?
- Die aktiven Versicherten müssen seit einigen Jahren wiederholt Verschlechterungen betr. Pensionskasse hinnehmen (Wechsel vom Leistungs- zum Beitragsprimat, höhere Prämien, schwindende voraussichtliche Rentenleistungen…). Werden sie auch in Zukunft mit geringeren Pensionsgeldern rechnen müssen?
- Welches sind Ihre Einflussmöglichkeiten als Präsident des Stiftungsrates der PK SBB und welche Ziele verfolgen Sie als Vetreter der Versicherten, um die schwierige Situation für die aktiven Versicherten zu verbessern?
- Die Rentenbezüger, welche die Mehrheit der Versicherten stellen, werden aktuell nicht zur Sanierung der PK SBB beigezogen. Wird sich in dieser Hinsicht etwas ändern und wie ist Ihre Meinung dazu?
- Die Mitglieder des Stiftungsrates der PK SBB werden von den SBB und den Sozialpartnern bestimmt. Der VSLF wurde noch nie zu einer solchen Wahl beigezogen. Wie gedenken Sie diese Verletzung der Statuten zu korrigieren?

Dr. Erwin Schwarb lehnte die Beantwortung der Fragen ab (die Red.).

Interview mit Hr. Rudolf Stampfli, Geschäftsführer der PK SBB

Fragen:
- Der Deckungsgrad der PK SBB beläuft sich per Ende 2008 auf 79,2%. Wie sehen die aktuellsten Zahlen aus?
- Wie hoch ist der fehlende Betrag bis zur Deckung von 100% (CHF total und in CHF pro aktiven Versicherten)?
- Welche Sanierungsmöglichkeiten gibt es?
- Welche Sanierungsvariante erachten Sie als realistisch/wahrscheinlich?
- Herr A. Meyer, CEO SBB AG, sprach in einem Interview mit der «Handelszeitung» vom 03. 02. 2009 von Lohnkürzungen von 8 – 10% für die Mitarbeiter, falls sie für die Sanierung des Pensioniertenteils paritätisch aufkommen müssten. Halten Sie Lohnkürzungen in diesem Ausmass für realisierbar?
- Aktive Versicherte entrichten jeden Monat obligatorisch ihre geschuldeten Beiträge. Diese Prämienzahler fragen sich natürlich: Wie konnte diese gravierende Unterdeckung zustande kommen (abgesehen von der zusätzlichen Unterdeckung infolge der Finanzkrise)?
- Wer hat aus Ihrer Sicht diese Unterdeckung und die mangelnde Ausfinanzierung der PK SBB im Jahre 1999 zu verantworten?
- Die aktiven Versicherten müssen seit einigen Jahren wiederholt Verschlechterungen betr. Pensionskasse hinnehmen (Wechsel vom Leistungs- zum Beitragsprimat, höhere Prämien, schwindende voraussichtliche Rentenleistungen,…). Werden sie auch in Zukunft mit geringeren Pensionsgeldern rechnen müssen?
- Die Rentenbezüger, welche die Mehrheit der Versicherten stellen, werden aktuell nicht zur Sanierung der PK SBB beigezogen. Wird sich in dieser Hinsicht etwas ändern und wie ist ihre Meinung dazu?
- Die Mitglieder des Stiftungsrates der PK SBB werden von den SBB und den Sozialpartnern bestimmt. Der VSLF wurde noch nie zu einer solchen Wahl beigezogen. Wie gedenken Sie diese Verletzung der Statuten zu korrigieren?

Hr. Rudolf Stampfli lehnte die Beantwortung der Fragen ab (die Red.).

Prozesse nach Signalfällen; Vorgehen bei SBB P

Hubert Giger; Präsident VSLF

Diverse Informationen und Meldungen von Lokführern über Signalfälle und die Handhabung sowie Betreuung danach, haben den VSLF veranlasst, die konkreten Richtlinien über die PeKo P abzuklähren zu lassen. Hier eine Zusammenfassung der Ergebnisse.

Auf Grund einer durch die SBB in Auftrag gegebene Studie von Prof. Dr. Fischer der Fachhochschule Nordwest-Schweiz FHNW wurde von SBB Z-SI-AVS (Zentralbereich Sicherheit) ein Leitfaden mit einem strukturierten Vorgehen zuhanden der Divisionen verfasst. Ein Versuch mit einem neuen Prozessablauf bei Signalfällen wurde von Mai bis Ende November 2008 in der Division P durchgeführt. Da während der Versuchsphase nur 4 Signalfälle nach den neuen Prozessen behandelt werden konnten und somit keine repräsentativen Ergebnisse vorliegen wurde der Versuch verlängert und dauert an.

Die wichtigsten Punkte:
- Die Vorgesetzten der Lokführer können mit einem Feedbackformular eingeben, was am Prozess noch verbessert werden könnte.
- RSQ ist für die (anonyme) Auswertung der Signalfälle zuständig, wobei der Vorgesetzte bereits nach einer vorgegebenen Checkliste die Signalfälle vorher beurteilt und erst nach der Überschreitung eines Schwellenwertes RSQ direkt in die Beurteilung/Analyse einbezieht. RSQ steht den Vorgesetzten auch beratend zur Seite. Ein «normaler» Signalfall wird durch den Vorgesetzten abgewickelt. Massnahmen gegenüber dem Lokführer werden durch den Vorgesetzten zusammen mit dem Personalbereichsleiter definiert.
- In der Zielvereinbarung werden zusammen mit den betroffenen MitarbeiterInnen Massnahmen erarbeitet und festgehalten. Es wir gossen wert darauf gelegt, positive und aufbauende Elemente in die Zielvereinbarung einzubauen, welche das Selbstvertrauen stärken. Die Vorgesetzten wurden dahingehen instruiert. Das Zusatzblatt «Zielvereinbarung» zum Dokument «Umgang mit Signalfällen» erwähnt: Es sollen konstruktive Ziele und Massnahmen festgehalten werden (nicht «bis Datum x kein Signalfall mehr», sondern die konkrete Massnahmen, um Signalfälle zukünftig zu verhindern).

Der Umgang mit Signalfällen ist in zeitlicher Abfolge vier Phasen unterteilt:

Phase	Ziele	Vorgehen
Erstes Gespräch Unmittelbar nach dem Signalfall	- Sicherheit gewährleisten - Betreuung sicherstellen - Fahrfähigkeit beurteilen - Datensicherung sicherstellen	Leitfaden 1 «Erstgespräch Signalfall» anwenden und anhand der Kriterien die Fahrfähigkeit einschätzen.
Analyse «am Tag danach»	- Wahrheitsfindung - Ursachen und Zusammenhänge erkennen - positives Feedback an Lf - Sicherheit vermitteln, wenn er gut arbeitet.	Leitfaden 2 «Analysegespräch Signalfall» anwenden und entscheiden, ob der Lokführer wieder fahren kann, oder ob zuerst die Fahrdaten verglichen werden
Massnahmen wenn alle Fakten (inkl. Fahrdatenauswertung) bekannt sind	- Ursachen beseitigen - zukünftige Tätigkeit	«Übersicht Human Factors» und «Massnahmen» anwenden und gemeinsam mit dem Betroffenen die geeigneten Massnahmen definieren
Nachbetreuung zum vereinbarten Termin	- Nachhaltigkeit sicherstellen - Positive Bewältigung des Ereignisses - Abschluss des Falls	Gespräch mit dem Lf führen, zum beim Massnahmengespräch vereinbarten Termin

Auszug aus dem Leitfaden *Umgang mit Signalfällen:*

- *Falls Unklarheiten, Fahrlässigkeiten oder Schaden an Zug oder Personen zum Signalfall bestehen, sollte – wenn möglich – die Abklärung der Fahrdaten abgewartet werden, bis der Lokführer seinen Fahrdienst wieder aufnimmt.*
- *Auch wenn der Lokführer wieder fahren darf, sollte in der Regel die erste Fahrt, bei leichteren Fällen eine der ersten Fahrten innert drei Tagen nach dem Signalfall durch einen Experten (ALF, PEX, Vorgesetzter) begleitet werden.*
- *Diese Begleitfahrt sollte nicht nur der Feststellung eventueller Schwachstellen oder Fehler im Handeln des Lokführers / der Lokführerin dienen, sondern auch als Gelegenheit genutzt werden, Positives herauszustellen und Wertschätzung für gutes Arbeiten auszusprechen. Diese Begleitfahrt ist keine Prüfung.*

Bei SBB P wird ein Lokführer, welchen innert 5 Jahren nach einem Signalfall einen Zweiten hat, einer vertiefte Abklärung mit Einbezug von DIA durchgeführt.

Der VSLF begrüsst, dass die Signalfälle im gesamten Konzern einheitlich geregelt werden und der Vorgesetzte den fehlbaren Lokführer motivierend, unterstützend und mit Verständnis zur Seite steht.

Zu bemängeln ist nach wie vor die rein statistische Behandlung von Signalfällen ohne technisch zu differenzieren. So wird ein versehentliches «Drüberrollen» nach einem Halt vor Signal im Gefälle gleich erfasst wie eine ungebremste Fahrt nach der Warnung mit Streckengeschwindigkeit.

Erkenntnisse aus den Signalfällen im Bezug auf die Arbeitsbelastung, Arbeitsintensität, gesundheitliche- und zeitliche Belastung und der zunehmenden Arbeitsmonotonie führen zu keinen konkreten Verbesserungen, was wir sein Jahren bemängeln. Ein Prozess dazu ist nicht vorgesehen und somit können wir auch weiterhin auf keine Verbesserungen hoffen. ■

Der Selbstzweck heiligt die Mittel

Hubert Giger; Präsident VSLF und Stephan Gut; Präsident Sektion Ostschweiz

Die Eisenbahnunternehmungen haben ihre zentrale Aufgabe – nämlich Züge zu führen – aus den Augen verloren. Die allgegenwärtige und stetig wachsende Eigendynamik diverser Abteilungen innerhalb der Unternehmungen wird zu einer nicht mehr tragbaren finanziellen Belastung für die Bahnen und somit für das Personal und die Steuerzahler. Selbsterhalt gilt als erste Priorität, die Behandlung und Verwaltung von Problemen sind eine Jobgarantie und Lösungen gelten grundsätzlich als Gefahr, denn sie machen ein Projekt überflüssig.
Dass einzelne Projekte und die daraus resultierenden Einsparungen oder Verbesserungen durchaus sinnvoll sein können stellen wir nicht in Frage. Aber vergleicht man die messbaren Resultate mit dem enormen Personalaufwand und Personalkosten in den Projektabteilungen, stellt man eine nicht unerhebliche Diskrepanz fest. Weitere Folgeerscheinungen in anderen Bereichen sind dazu zu addieren. Die mangelnde Effizienz der Projekte wird immer wieder gerne kaschiert mit Vorschlägen zur Effizienzsteigerung an der Basis. Und eleganterweise ist mit erzwungenen Umsetzungen – so sinnlos sie auch sein mögen – auch gleich die Basis für eine Erweiterung, Fortführung und Neukonzeptionisierung gegeben, was wiederum im Zeitalter der Effizienzsteigerung und des alles überschattenden Kostendruckes für viele weitere Jahre Arbeit generiert und den eigenen Arbeitsplatz sichert; also ein Perpetuum Mobile des reinen Selbstzweckes. Die grosse Kostentreiberin ist der fehlende Zusammenhang mit den direkten und indirekten Kosten des ganzheitlichen Produkts Eisenbahn mit all die Stunden und Tage der Mitwirkenden in der Projektgruppe sowie die Beschäftigung aller zuliefernden Dienste.

Folgende Beispiele mögen dies verdeutlichen: Durch die Schliessung des Unterhalts im Lokdepot F in Zürich, welches im Sinne der Effizienzsteigerung an die Infrastruktur abgeben worden ist, verteuerte sich der Unterhalt massiv:
- Diverse Fahrzeuge müssen mehrmals täglich vom Depot F in das Depot G überführt werden
- die Geleiseanlagen vor dem Depot G sind überfüllt und damit ineffizient in der Bewirtschaftung
- das betriebliche Auswechseln der Züge aus dem Depot ist sehr aufwendig und damit zeit- und kostenintensiv
- den Handwerkern und Zugreinigern entstehen mangels bereitstehender Fahrzeuge Wartezeiten und damit Lücken in der Produktivität
- für das Auswechseln der Züge muss kostenintensiv mehr Lokpersonal zugeteilt werden, dass an anderen Orten fehlt.

Die Dienste für das Lokpersonal werden stetig intensiviert durch die Erhöhung der Lenkzeiten verbunden mit erhöhten Anforderungen sowie zeitlich immer extremeren Schichtlagen (Cargo: Nachtverkehr, P: Nacht S-Bahnen). Die Folgen sind eine vermehrte Belastung der Gesundheit und der Sicherheit, also Kosten; sowie erhöhte Kurz-, Mittel- und Langabsenzen, also wiederum Kosten.

Durch den vermehrten Einsatz von Computern auch bei den Lokführern z.B. mit dem neuen LEA werden bereits im Ansatz falsche Visionen umgesetzt und Probleme bewusst oder ignorant generiert: Jede Abteilung wird in Zukunft dem Lokführer hunderte von sicherheitsrelevanten oder informellen Mitteilungen per Knopfdruck zukommen lassen. Und es wird erwartet werden, dass der Lokführer die Fülle von Informationen selber separiert, priorisiert, memoriert und jedes Detail bei Bedarf in Sekundenschnelle umsetzt. Während die Kosten für die IT-Abteilungen unkontrollierbar wachsen, muss dafür die Produktivität der Lokführer massiv erhöht werden (40 Mio. von 250 Mio. Franken muss beim ZF eingespart werden). Das Lokpersonal wird *overnewsed and underinformed* sein. Für einen vernünftigen Sicherheitsstandard müssten Filter vorhanden sein; wofür sich die CLPs bestens eignen würden, wären sie nicht beschäftigt mit verwaltungstechnischen joberhaltungsgarantie-Arbeiten.

Die Ausbildung von Lokpersonal ist nicht billig, da ein Lokführer nach wie vor verschiedenste Aufgaben sicher beherrschen muss und die negativen Konsequenzen eines Fehlentscheids während der Arbeit fatale Folgen hat. Nun sollte man meinen, dass dies Gründe genug wären, die Ausbildung aus Kostengründen so seriös und umfassend wie nur möglich zu gestalten. Weit gefehlt; eine Ausbildung kostet, also wird sie verkürzt. Der Mittelfristplan muss erfüllt werden, auch wenn er langfristig Kosten auslöst:
- Die Synergien für den Einsatz auf allen Fahrzeugen und Stecken werden zerstört
- Massive Reservevorhaltungen für P/G-Verkehr und Fahrzeuge/Strecken; also grösserer Personalbestand bei gleichbleibenden Leistungen = erhöhte Personalkosten Lokpersonal
- Die erwarteten Fähigkeiten an den Lokführeranwärter steigen und damit die Anforderungen für die Akquirierung fähiger Anwärter

Sollten die Anforderungen aus Aquirierungsschwierigkeiten herabgesetzt werden (was, sind wir ehrlich, bereits gemacht wurde; laut PEX, CAP, CLP und LOGIN) werden schon sehr bald wieder Kosten verursacht.

Das Sytem ETCS zur Zugsicherung wurde nach einer äusserst komplexen Zangengeburt eingeführt; das System ist heute weder europakompatibel noch bezahlbar und vor dem Einbezug weiterer Strecken fürchtet man die Komplexität und die Kosten. Die Bedienerfreundlichkeit für den Anwender – also den Lokführer – ist in keiner Form gegeben, jede Dateneingabe benötigt kostbare Zeit und eine Beherrschung ohne intensive Weiterbildung ist nicht garantiert. Die Folgekosten des Systems wie dauernde Weiterbildung der Anwender und des Unerhaltpersonals; keinen merklichen Sicherheitsgewinn und der negative Einfluss auf die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge sind gewaltig und wird in Kleinarbeit durch diverse Projektgruppen versucht, im Rahmen zu halten.

Alle diese Beispiele lassen sich beliebig miteinander kombinieren und verknüpfen. Die gesamtheitliche Betrachtung der Folgen erweist sich als unbezahlbar, sinnlos und unternehmerisch unverantwortbar. Ein Verantwortlicher für diese Fehlentwicklungen kann nicht eruiert werden. Jede Zelle arbeitet für sich selber korrekt, auch wenn der Organismus am absterben ist. Mitverantwortlich sind Personalkommissionen, Gewerkschaften und Promotoren (Forumteilnehmer), da diverse Treffen und Projekte als Arbeitsausweise dienen und schlussendlich stellenwirksam sind.

Mit dem Projekt TOCO bei den SBB wurde uns eine objektive Neubeurteilung der Anforderungen jedes Berufes versprochen. Soll dies nicht zur selben Mittelfristplan-Farce verkommen wie dasselbe damalige Projekt SALSA, müssen endlich Probleme gelöst werden, und nicht nur verwaltet. Der Nutzen für das Unternehmen und damit des Steuerzahlers muss vor den Interessen des Eigenutzes stehen. ■

STOP RISK 1

Info Arbeitssicherheit SBB

SBB CFF FFS
Division Personenverkehr
Operating

Info Arbeitssicherheit

STOP RISK

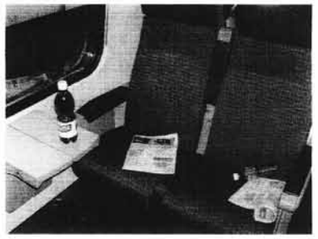
Gefahr beim Einsammeln von Zeitungen

Gegenstand:

Stich am linken Zeigefinger durch eine Spritze.

Unfallhergang:

Der Mitarbeiter musste die Zeitungen von den Sitzen eines 2.-Klass-Wagens entfernen. Er trug die für diese Aufgabe vorgesehene PSA, einschliesslich der Schutzhandschuhe «Resista Soft».



Folgen:

Als er eine Zeitung in die Hand nahm, übersah er, dass darin eine Spritze verborgen war. Er spürte einen Schmerz am linken Zeigefinger. Leider wurde der Mitarbeiter trotz des Handschuhs durch die Spritze verletzt. Das Blut in der Spritze war mit dem HI-Virus infiziert.

Massnahme:

Die Mitarbeitenden darauf hinweisen, dass sich in Zeitungen, zwischen den Sitzpolstern, in den Handtuchfächern oder auf den WC-Papierrollen immer eine Spritze verbergen kann und daher höchste Vorsicht geboten ist. Kein Handschuh bietet ein Schutz gegen Spritzenstiche!

STOP RISK 2

Brief an Ph. Gauderon; Leiter Infrastruktur SBB

Forderungen VSLF bezüglich Signalisierung von Langsamfahrstellen

Sehr geehrter Herr Gauderon

die Signalisierung der Langsamfahrstellen auf dem Netz der SBB lassen seit Jahren zu wünschen übrig und sind im heutigen Bahnverkehr grundsätzlich absolut unzureichend. Langsamfahrstellen haben ein sehr grosses Potential für Eisenbahnunfälle und sind nach wie vor nicht überwachte Gefahrenpunkte.

Der VSLF wünscht eine Aussprache mit den dafür verantwortlichen Personen bei der Infrastruktur der SBB. Um schnelle, einfache und konkrete Verbesserungen zu erreichen, wählten wir den Weg direkt über die Infrastruktur SBB als Betreiberin des grössten Netzes in der Schweiz.

Die wichtigsten zu klärenden Fragen zu den Langsamfahrstellen sind:
- Einheitliche Aufstellung/korrekte Aufstellung nach FDV
- Grösse der Signale / Hinweispfeile
- Wiederholung der Geschwindigkeit
- Beleuchtung bei aktiver und nichtaktiver Baustelle
- Aufstellung bei verschiedenen Fahrwegen

Wir hoffen, im Interesse eines sicheren Eisenbahnbetriebs, mit den Verantwortlichen deutliche Verbesserungen beschliessen zu können.

Freundliche Grüsse

Hubert Giger
Präsident VSLF

STOP RISK 3

Unser Arbeitsplatz

STOP RISK 4

Nicht sichtbares Zwergsignal in Luzern

Im Bahnhof Luzern wurde letzten Winter nach der Schneeräumung auf den Perron ein Zwergsignal mit Schnee verdeckt. In der Folge wurde das betreffende Zwergsignal innerhalb von zwei Tagen von zwei Lokführern in der Haltstellung überfahren. Erst als der Fahrdienstleiter sie auf das Überfahren des Signals hinwies, bemerkten sie den Umstand. Beiden Lokführern wurde das Überfahren des nicht sichtbaren Zwergsignals als vollumfänglichen Signalfall angerechnet. In der Mitteilung von P-OP-ZF Mitte und P-OP-RSQ wurde zur Verhinderung solcher Situationen empfohlen: Beobachtet das Lokpersonal durch Schnee verdeckte Signale, hat es diese unverzüglich zu melden oder wenn möglich, selber vom Schnee zu befreien. Bemerkung des VSLF:
- Durch Schnee verdeckte Signale sind verdeckt und somit per definiton für das Lokpersonal nicht erkennbar; eine Meldung durch die Lokführer ist nicht möglich.
- Die Infrastruktur hat nach dem ersten Signalfall offenbar versäumt, das Signal von Schnee zu befreien; das ist fahrlässig.
- Das Lokpersonal ist weder für das Schneeschaufeln im Gleisbereich angestellt, noch ist es zulässig, ohne Sicherheitswärter im Gleisbereich Arbeiten auszuführen; dies sollte Markus Rossi und Pietro Mörgeli, Chefs Lokpersonal sowie Rodrigo Valero vom Sicherheitsmanagement und Ereignisanalysen, bekannt sein. Ausserdem tragen die wenigsten Lokführer Schneeschaufeln mit in ihrer Tasche.
- Die Infrastruktur ist verantwortlich, dass alle Signale zu jeder Jahreszeiten gut sichtbar sind. Gerade in Luzern, wo die Erleichterung gilt, dass nach jedem geschlossenen Zwergsignal eine Zugfahrstrasse zu erwarten ist, sollten solche sicherheitsrelevanten Probleme erste Priorität haben.
- Dass den Lokführern, welche das (nicht sichtbare!) Zwergsignal überfahren haben, dies als Signalfall angerechnet wurde, ist inkompetent und eine böswillige Abschiebung der Verantwortung.

Der VSLF erwartet von der Infrastruktur SBB, dass zur Sicherheit der Reisenden und der Angestellten Strecken und Bahnhöfe erst für den Verkehr freigegeben werden, wenn alle Signale gemäss FDV sichtbar sind. Ausserdem erwarten wir, dass den betroffenen Lokführer der nicht selbstverschuldete Signalfall gestrichen wird.

Hubert Giger
Präsident VSLF

In Luzern Zwergsignal Y36+ zweimal in Haltstellung überfahren
Ziel: Beschreibungen von Signalunregelmässigkeiten und Informationen über Gefahrenpunkte, damit Wiederholungen verhindert werden können.

Situation
- Umsetzen von Gleis 5 via 300er Gruppe in ein anderes Bahnhofgleis
- Fahrzeugtypen: Flirt und GTW
- Zwergsignal Y36+ war durch Schnee teilweise verdeckt
- Schneeräumung Perron 5/6; Zwergsignal Y36+; Rangierfahrt

Ablauf
Innerhalb von 2 Tagen ereigneten sich beim Zwergsignal Y36+ zwei Signalfälle. Nach Ankunft in Luzern Gleis 5, wechselten die Lokführer auf die andere Fahrzeugseite. Vom Fahrdienstleiter erhielten sie die Erlaubnis, bis an das Zwergsignal Y41- am Perronende vorzuziehen zu dürfen. Als sie sich dem Zwergsignal Y 41- näherten, wechselte dieses auf «Fahrt mit Vorsicht». Die Lokführer fuhren daraufhin mit langsamer Geschwindigkeit bis zum nächsten für sie sichtbaren Zwergsignal weiter. Dabei wurde das Halt zeigende Zwergsignal Y36+ überfahren. In einem Fall wurde eine Weiche aufgeschnitten. Erst als der Fahrdienstleiter sie auf das Überfahren des Signals hinwies, bemerkten sie ihren Fehler.

Erkenntnisse
Das bei Halt überfahrene Zwergsignal Y36+ befindet sich neben dem Perron von Gleis 6 und war durch hinunter gekippten Schnee teilweise verdeckt und daher schlecht erkennbar. Im Bereich von Signalen ist immer höchste Aufmerksamkeit erforderlich. Wetterbedingte Einflüsse wie Schneefall verlangen zusätzliche Achtsamkeit. Beobachtet das Lokpersonal durch Schnee verdeckte Signale, hat es diese unverzüglich zu melden oder wenn möglich, selber vom Schnee zu befreien. So können solche Ereignisse verhindert werden.
Wir wünschen Ihnen eine sichere und unfallfreie Fahrt.

Markus Rossi
Chef Lokpersonal
Pietro Mörgeli
Chef Lokpersonal
Rodrigo Valero
Sicherheitsmanagement
Ereignisanalysen

STOP RISK 5

Mitteilung aktuell; P-OP-ZF Mitte

Weichenreinigung Koblenz

Geschätztes Lokpersonal

Der Bahnhof Koblenz ist nur teilweise mit Weichenheizungen ausgerüstet Der Weg vom Gleis 50 (Abstellort des Pendels 26507) ins Gleis 1, führt über Weiche 38, welche nicht mit einer Weichenheizung ausgerüstet ist. Da am Bahnhof Koblenz zur fraglichen Zeit nur 1 Mitarbeiter im Dienst ist, kann dieser wohl über den Technischen Leitstand (TLS) die Equipe zur Weichenreinigung aufbieten. Koblenz ist jedoch nur in der 2. Priorität eingeteilt und die Reinigungsequipe ist kaum vor 07.00 Uhr in Koblenz am Werk.
Damit Zug der 26507 rechtzeitig verkehren kann, wird diese zusätzliche Arbeit, wie früher, dem Lokpersonal übertragen. Für die Weichenreinigung ist ein Besen beim gleichen Fahrleitungsmast stationiert wie der Bremsstab.

Für eure Mithilfe und einen reibungslosen Ablauf danke ich euch und grüsse freundlich

Roland Hunkeler
Chef Lokpersonal

Walter Merz
Chef Lokpersonal

AHV-Ueberbrückungsrente BLS

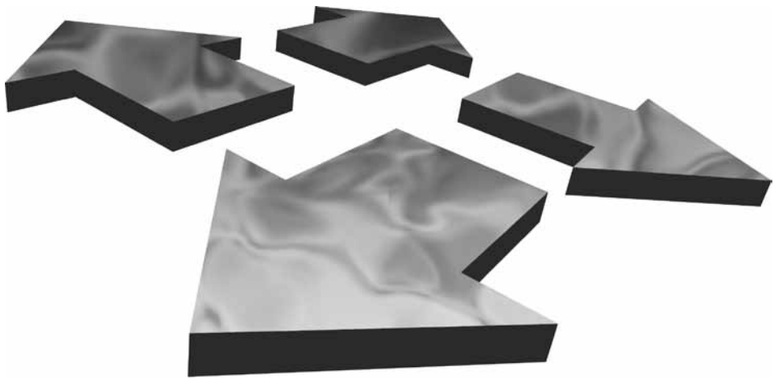
Diese Problematik war im Locofolio 02/2008 bereits ein Thema. Leider konnte für die betroffenen Kollegen keine Lösung gefunden werden. Unser Anwalt steht mit der BLS in dieser Angelegenheit vor einer Mauer, welche keinen Weg für ein Weiterkommen mehr offen lässt.

Die Betroffenen haben sich nun entschieden, das Gericht entscheiden zu lassen. Mit dem Urteil darf per Ende 2009 gerechnet werden.

Vorstand VSLF
Karl Liechti

Treffen BAV-VSLF vom 17. Dezember 2008

Aufstellung der Fragen VSLF und der Antworten BAV



Anwesende BAV:
Marco Schmied, stv. Sektionschef Sicherheitsüberwachung
Martin Hammer, Fachexperte
Markus Lüthi, Fachexperte

Anwesende VSLF:
Hubert Giger, Präsident
Philipp Maurer, Vorstand
Andreas Jost, Vorstand
Daniel Ruf, Vorstand

Audits durch das BAV: Beanstandung/ Wegweisung des Lokführers
- Was kann das BAV während der Audits beim Lokführer alles kontrollieren?
- Welche Massnahmen sind vorgesehen, falls der Lokführer nicht alle Kontrollpunkte erfüllt?
- Wie erfolgt eine allfällige Wegweisung des Lokführers von der Lokomotive durch das BAV bei einem Audit?
- Wie wird der Lokführer informiert?
- Welche Kompetenzen haben die verschiedenen Mitarbeiter des BAV bezüglich Wegweisung des Lokführers?

Stellungnahme BAV:
Das BAV kontrolliert grundsätzlich den Zug/das Tbfz. Das BAV stellt sich vor und weist sich aus.
Beim Lokführer wird der Ausweis kontrolliert. Dem Lokführer kann im begründeten Fällen ein Fahrverbot ausgesprochen werden, das sofort in Kraft tritt (der Ausweis wir ihm nicht abgenommen). Der Arbeitgeber wird informiert.
Der Lokführer hat das Protokoll zur Untersuchung des Zuges (mit allfälligen Mängeln) im Auftrag des Arbeitgebers zu unterzeichnen.

Kontrolle des Sprachniveau Lokpersonal
- Finden während den BAV-Audits Kontrollen des Sprachniveau statt?
- Wenn ja, wir erfolgen diese Sprachtests und welches Niveau wird geprüft?

Stellungnahme BAV:
Während der Kontrolle der Züge durch das BAV wird das Sprachniveau insofern geprüft, als das ein technisches Gespräch in der jeweiligen Landessprache möglich sein muss.
Definition: 2000759 EG EuroLEX; entspricht in etwa Niveau A1 + Eisenbahnerausdrücke. Neue Bezeichnung BAV Niveau (Kommunizieren können Routinebetrieb und bei Notfällen)

Lokführer-Ausweis P/G Modul
- Anhand welcher Kriterien wird im BAV-Ausweis P oder G Modul gestrichen?
- Die VTE unterscheidet nach Kategorien und nicht nach Verwendungsart der Wagen?

Stellungnahme BAV:
(Seite 15)

Signalfälle
- Werden alle Signalfälle von den EVU dem BAV gemeldet, wenn ja, wie kann das BAV die Vollständigkeit der Daten garantieren?
- Welche Massnahmen verfügt / empfiehlt das BAV bei Signalfällen gegenüber dem Lokführer und der EVU?

Stellungnahme BAV:
Das BAV erstellt regelmässig Sicherheitsreporting. Er erhält die Angaben über die Signalfälle durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber.

Fahrordnung im Gazella-System BLS / Rückfallebene
- Wie sieht die Rückfallebene bei der Verwendung von Elektronischen Fahrplänen für das Lokpersonal aus? Variante SBB LEA / BLS Gazella.

Stellungnahme BAV:
Das EVU ist verantwortlich, dass eine angeordnete Rückfallebene sie Sicherheit im Bahnbetrieb nicht gefährdet.
Bemerkung VSLF: Die Sicherheit bei den Rückfallebenen BLS Gazella/SBB LEA ist insofern gegeben, als dass gemäss entsprechenden Richtlinien (Betriebsvorschriften / Anhang FDV) vorgegeben sind (Einfahrt in ein besetztes Gleis, beschränkt ausnützbares Gleis, offene Barrieren vor dem Ausfahrsignal).

Arbeitsverträge: 2 verschiedene Orte wo die Arbeit beginnt und aufhört.
- Sind verschiedene Arbeitsorte in der Einteilung (nicht ablösen von fehlenden Lokführer in anderen Depots) erlaubt, zumal das AZG davon ausgeht, dass die Arbeitnehmer am Arbeitsort wohnen und Reisezeit als Arbeitszeit gilt?
- Das AZG schreibt den Wohnort nicht vor. Ist es die Pflicht des Lokführers seine Arbeitsausrüstung mit nach Hause zu nehmen, und wenn ja nach welchen Gesetzlichen Regelungen? Besteht ein Weisungsrecht in der Freizeit?
- Wie sind die Bestimmungen des BAV zur Infrastruktur Verordnung 3 des Arbeitsgesetzes. Was ist zumutbar gemäss BAV bezüglich Garderoben, Waschräumen, Pausenräumen, Entfernungen?

Stellungnahme BAV:
Arbeitsorte: Jeder Angestellte mit einem Arbeitsvertrag hat einen Dienstort. Zwei Arbeitsverträge mit zwei Dienstorten ist möglich. Wichtig ist, dass das Verhältnis der Arbeitsverträge eingehalten wird (z.B. 40/60%). Arbeitskreise werden vom BAV nicht akzeptiert. Ausrüstung nach Hause, Infrastruktur Verordnung 3 Arbeitsgesetz: Gemäss SECO Arbeitsinspektorat Ost / Arbeitsbedingungen hat jeder Mitarbeiter nur eine Ort für Arbeitsbeginn und Arbeitsende in grossen Anlagen. Entfernte Bahnhofteile sind als zwei Arbeitsorte zu bezeichnen. Es ist nicht zumutbar Dienstkleider und die Schutzausrüstung nach Hause nehmen zu müssen. Garderoben müssen am Arbeitsort zur Verfügung gestellt werden in unmittelbarer Nähe.

Übernachtungen
- Die BAR SBB ist ein Regelwerk auf der untersten Stufe, also unter GAV, AZG. Warum kann die BAR eine Übernachtung unter 9 Std. vorsehen? Welche Artikel des AZG / AZGV regeln die Übernachtung während eines Dienstes?

Stellungnahme BAV:
Die Ruheschicht darf in keinem Fall unter 9 Std. sein. Ist die Ruheschicht weniger als 9 Std. ist sie als Pause zu betrachten.

PTU Test für Lokführer (alt Eignungsuntersuchung EU)
- Wie lange ist der Test auf den verschieden Niveaus gültig wenn nicht auf dem geprüften Niveau gefahren wird?
- Warum werden die PTU Test nicht regelmässig bei allen LF angeordnet?

Stellungnahme BAV:
Der Test ist auf dem absolvierten Niveau unbeschränkt gültig solange der Getestete bei einer Bahnunternehmung tätig ist.

Zuteilung eines Dienstes
- Wie weit im Voraus muss dies bekannt sein? Das AZGV verlangt in Art 19 die Erstellung eines Dienstplans nach Beilage A. Bei diesen Plänen ist die tägliche Arbeitszeit die durchschnittliche Arbeitszeit Dienst und Ruheschichten so wie wenn möglich auswärtige Ruheschichten enthalten. Es steht nichts von einer Ausnahme, dass jemand diesen Plan nicht erhalten muss und in Artikel 5 ist geschrieben, dass mindestens 10 Tage vor Inkrafttreten diese dem Personal im Entwurf zu zeigen sind. In diesen Plänen nach A ist immer der Folgedienst vermerkt da sonst die Ruheschicht und auch die durchschnittliche Arbeitszeit nicht ermittelt werden könnte. Würde dies nicht so sein, was soll ein Mitarbeiter mit einem leeren Diensteinteilung und einem leeren Dienstplan? Die Beilagen B und C beziehen sich nur auf eine Jahres- oder Monatseinteilung, wobei bei der Jahreseinteilung lediglich bekannt ist, wann die Ausgleichs- und Ruhetage zugeteilt sind und der zu leistende Dienst nur wenn möglich. Zum Unterschied enthält die Monatseinteilung die Ruhe und Ausgleichstage erst definitiv mit deren erscheinen. Wie kommt das BAV darauf, die Monatseinteilung müsse keine Dienste enthalten? Sie richtet sich nach Beilage A und C, dort sind die Dienste und Folgedienste enthalten. Die Beilagen gehören zur Verordnung wie die Texte und aus einem Satz aus der Jahreseinteilung Art 19.2 d. wenn möglich der zu leistende Dienst auch auf die Monatseinteilung zu beziehen, insbesondere diese zum tragen kommt wenn die Beilage B nicht möglich ist, bedarf einer genauen Begründung? Falls dies so ist gäbe es nie einen Zeitpunkt für die Bekanntgabe und der ganze Artikel 19 wäre Makulatur.

Stellungnahme BAV:
Grundsätzlich sind die Dienstpläne und Diensteinteilungen müssen zumindest im Entwurf in der Regel mindestens 10 Tage im Voraus abgegeben werden.

Einteilung von Ausgleichstagen
Stellungnahme BAV:
Ausgleichstage dürfen in der Regel nur mit Zustimmung des Personals verkürzt oder einzeln eingeteilt werden.

P/G Modul; Antwort BAV

Fragen an das BAV von Markus Loosli; Lokführer Zürich

Geschätzte BAV-Mitarbeiter,
in dem «Führerausweis für Triebfahrzeugführende» den Sie mir letzten Mai ausgestellt haben, steht im Abschnitt Berechtigungen «ohne Modul G».
Was bedeutet dieser Eintrag?
Ist ohne Modul G gestattet:
- Rangierbewegung von Güterwagen im Bahnhof? (Bsp Schotterwagen Xas)
- Rangierbewegung mit Güterwagen auf die Strecke?
- Mitführen von Güterwagen am Schluss von Reisezügen? (Bsp Hbis, Kühlwagen I)
- Führen von Güterzügen? (Bsp Postzug 90572 mit Containerwagen Lgnss)
- welche Wagen ausser den Reisezugwagen dürfen bewegt werden?

Welche Module (F / G) sind notwendig für:
- Militärzüge mit Soldaten?
- Autotunnelzug Simplon? (gefahren durch Division Personenverkehr)
- Rollende Landstrasse mit Chauffeuren?

In welchen Vorschriften kann ich dies nachschlagen?

Mit freundlichen Grüssen
Markus Loosli
Lokführer Zürich

Guten Tag Herr Loosli,

Besten Dank für Ihre Anfrage, zu der wir wie folgt Stellung nehmen:

1. Lf Kat. D mit Einschränkung «ohne G-Züge», Kompetenzen
Unsere Stellungnahme bezieht sich auf die Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE). Dies deswegen, weil die VTE und die Richtlinie Fähigkeits- und periodische Prüfung die Basis für die Einschränkung ohne Güterzüge darstellt. Aus der Richtlinie ist erkennbar, dass im Normalspurbereich eine Trennung zwischen Güter- und Personenzügen gemacht wird und im Fall der Schmalspurbahnen sowie im Rangierdienst (auch auf die Strecke) nicht. Daraus kann abgeleitet werden, dass nicht primär das theoretische Wissen im Vordergrund stand, sondern die sichere Zugführung. Im Normalspurbereich ist die mögliche Differenz betreffend Höchstgeschwindigkeit und Anhängelast sehr gross und verlangt entsprechende Erfahrung, damit ein Zug sicher geführt werden kann. Im Schmalspurbereich sind aufgrund der topografischen Verhältnisse und der maximalen Steigungen die Normallasten und Höchstgeschwindigkeiten nicht wesentlich unterschiedlich. Mit diesen grundsätzlichen Überlegungen komme ich nun konkret auf Ihre Fragestellung zurück.
Dienstzüge können sowohl aus Güterzugs- oder Personenzugsrollmaterial bestehen. Zudem kann z.B. ein Postwagen durchaus beiden Zuggattungen zugeordnet werden. Somit stellt sich die Frage nach den Kompetenzen einer Lf-Kat. D ohne G-Züge nicht in der grundsätzlichen Wahl des Wagenmaterials, sondern vielmehr in der Anzahl der Wagen in Bezug auf die Bremsbedienung. Das BAV hat aktuell keine feste Maximalachszahl oder Tonnage für die Zuordnung P- oder G-Modul, hingegen Prüfungskriterien in der Richtlinie festgelegt. Für die Kat. C besteht eine Einschränkung von Vmax. 100 km/h und eine Lasteinschränkung von 600t für das Befahren von starken Gefällestrecken.
Es spielt somit auch keine Rolle, ob Sie als Zug oder als Rangierbewegung gezogen oder geschoben auf die Strecke verkehren. Die jeweilige Anordnung ist nach den FDV auszuführen.

2. P- und G-Züge
Zur Erreichung einer Fahrberechtigung für G-Züge (auch Aufhebung einer Einschränkung), ist eine praktische Fähigkeitsprüfung mit einem Güterzug erforderlich. Dabei müssen Mindestkriterien bezüglich gefahrene Höchstgeschwindigkeit, Streckenlänge und Anhängelast erfüllt werden. Die Prüfung ist durch einen vom BAV ernannten Prüfungsexperten abzunehmen. Theoretische Fragen können in den praktischen Prüfungsteil eingebettet werden. Es gibt keine Theorieprüfung.

3. Erforderliche Module:
- Postzüge: P oder G
- Postzüge mit Personenbeförderung: P
- Autoreisezüge, Auto-Tunnelzüge: P
- Militärzüge (mit Personen): G
- Zugbegleitung für Rangierdienst, Rola: G

Die unter 3. aufgeführten Module sind nicht in Vorschriften festgeschrieben, sie sind den Prüfungsexperten jedoch bekannt. Die VTE ist in der Bundessammlung und die Richtlinie auf der Homepage des BAV abrufbar.

Mit freundlichen Grüssen
Karl Jetzer
Fachexperte UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Infrastruktur

P/G Modul; Antwort PEX

Markus Loosli; Lokführer Zürich

Seit der Trennung P/G verweigert uns der Betrieb das Führen von Güterzügen, bis wir schliesslich den Modul-G-Stempel im Ausweis verloren haben. Jetzt ist der Personenverkehr dank Trassenkonflikt wieder darauf angewiesen, dass wir P-Lokführer die Container-Postzüge 19071 und 90572 in Tour 229 führen.
Dies ist die Gelegenheit um den Stempel im Ausweis zurückzufordern, mitsamt genügend Fahrpraxis mit Güterzügen. Der «Begründung» der PEX kann ich nicht folgen (siehe weiter unten). Ebensowenig dem Verhalten der Kollegen auf der Gruppe 2. Keine Ahnung was ich mache wenn ich die Tour eingeteilt bekomme. Tour ablehnen? Containerwagen stehen lassen? Fahrt mit 60 km/h, Anfang Perron 20 km/h?

Mail an PEX:

Geschätzte PEX,
Ausgangslage: staunend stelle ich fest, dass Gruppe 2-Lokführer bei Tour ZUE-P 229 mit folgender Zugzusammensetzung herumkurven: Re420,A,4B,BDt, 6 Lgnss (Containerwagen).Nach 1999 wurde uns Personenverkehrslokführern die Fahrpraxis mit Güterzügen genommen, bei der letzten periodischen Prüfung schliesslich auch noch der Modul-G-Stempel im Führerausweis. Offene Fragen:

- Wie sieht die Begründung aus, dass Container-Postzug 19071 und 90572 von P-Lokführern gefahren werden kann, da nun weder eine praktische noch theoretische Berechtigung vorliegt?
- Was meint wohl das BAV dazu, dass Güterzüge von Lf's ohne Modul-G-Ausweis geführt werden?
- Oder noch spannender ist die Frage, was wohl ein Richter nach einer nicht sonderlich aussergewöhnlichen Flankenfahrt mit Lgnss-Wagen zur Rechtslage sagen würde.

Können Sie mir das Rätsel erklären?

Mit freundlichen Grüssen
Markus Loosli

Mail 1 von PEX:

Salü Markus
Danke für das Mail. Toni Ackermann und ich haben das Problem besprochen du wirst dazu von ihm eine Antwort erhalten. Das Problem der Bremsen wurde bei diesen Wagen nach einer umfangreichen Sanierung gelöst.

Mit freundlichen Grüssen
Gerhard Sidler

Mail 2 von PEX:

Guten Tag Herr Loosli
Spontan mag dieser Umstand etwas eigenartig anmuten. Die Erklärung dafür nachstehend:

- Die Zuordnung der Züge erfolgt nach dem Nummerierungsschema. Züge wie der 19071 gelten als Leermaterialzüge, Züge wie der 90572 als Postzüge.
- Bereits in früheren Fahrplanperioden wurden «Güterwagen» bei Reisezugwagen mitgegeben. Bsp: Ziegelbrücke - Chur wo ebenfalls planmässig Containerwagen für die KVB angehängt wurden. Die Mitgabe solcher Wagen sollte bei der Zugführung kein Problem sein, letztendlich wird in den Grundvorschriften FDV auch für Lf ohne Modul G ein Basiswissen über die Bremsvorschriften mit P und G Bremsen erwartet.
- Die Bremsbedienung in einem gemischten Zug EW II und Lgnss sollte zu keinen Problemen führen, wenn die allgemein gültigen Bremsbedienungsvorgaben eingehalten werden.
- Im konkreten Fall ist zudem die Last auf max 7 Lgnss beschränkt.

Wir hoffen mit diesen Ausführungen die Lösung des «Rätsels» erreicht zu haben.

Mit freundlichen Grüssen
Toni Ackermann
Gerhard Sidler

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Frage Nr. 31 zum AZG

Wie viel Arbeitszeit muss für den Weg angerechnet werden, wenn die Arbeit nicht am Dienstort begonnen oder beendet wird?

Weder das AZG noch dessen Verordnung äussern sich ausdrücklich zu dieser Frage. Weil Dienstantritt und Dienstende grundsätzlich am Dienstort zu erfolgen haben, trifft den Arbeitnehmer keine Verpflichtung, einen Mehraufwand auf sich zu nehmen, um seine Arbeitsleistung an einem anderen Ort zu erbringen. Demnach muss für den Weg vom Wohnort zu einem auswärtigen Einsatzort der Mehraufwand gegenüber dem normalen Arbeitsweg vom Wohnort zum Dienstort als Arbeitszeit angerechnet werden. Der zeitliche Mehraufwand an Arbeitszeit ist im Dienstplan und in der Diensteinteilung nach den gültigen Bestimmungen so einzuplanen, wie er effektiv anfällt. Er darf nicht pauschal abgegolten werden. Geht der Arbeitnehmer vom Wohnort direkt an einen zugewiesenen Einsatzort, begibt er sich auf eine dienstliche Reise. Die dafür aufgewendete Zeit hat mit Verlassen des Hauses als Arbeitszeit zu zählen, ausser wenn der Einsatzort vom Dienstort aus schneller zu erreichen ist. Stellt der Weg zum auswärtigen Einsatzort für den Arbeitnehmer kein Mehraufwand dar, so beginnt bzw. endet der Dienst ab dem Wohnort oder dem Dienstort, je nachdem, welcher näher zum auswärtigen Einsatzort liegt.

Art. 11 Abs. 7 AZGV

Bundesamt für Verkehr BAV

info@bav.admin.ch

Rechtliche Grundlagen

http://www.bav.admin.ch/azg/02033/02082/index.html?lang=de

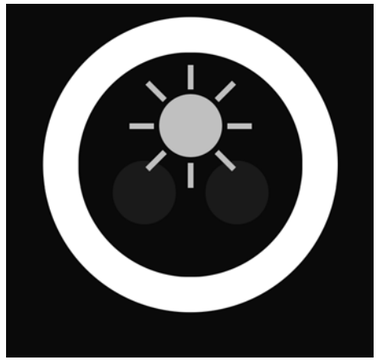
NBS

Oskar Ganz; Lokführer Zürich

Brief an den CLP
Das Fstz. Olten hatte mich aufgerufen, dass ich infolge Bauarbeiten auf dem Nachbargleis mit Fahrt auf Sicht zu verkehren hätte. Komischerweise blinkte ebenfalls das Hauptsignal (Hilfssignal) zu meinem zugehörigen Gleis und so habe ich den Bediensteten nach der Ursache des blinkenden Hilfsignals gefragt. Daraufhin hat er mir gesagt, ob ich nicht wisse, dass das Hilfssignal Fahrt auf Sicht bedeute. Darauf habe ich ihm geantwortet, dass auf der NBS die Lichtsignale grundsätzlich nicht mehr zu beachten seien.
Fazit:

- Aufgrund meiner zwanzigjährigen Fahrpraxis möchte ich erwähnen, dass ich mit einer guten Portion Vorsicht bei der SBB gut und safe gefahren bin; d.h. bei einer neuen Fahrsituation, wie der meinen zuerst genau die Umstände abkläre und dann fahre. Ausserdem: Wenn im «Mischbetrieb» gewurstelt wird, wäre eine Verständigung durch den Fahrdienstleiter angebracht.
- Dies sind aus meiner Sicht zwei verschiedene Vorkommnisse (Fahrt auf Sicht infolge Bauarbeiten und Hilfssignal); was der Bedienstete offensichtlich nicht gemerkt hat.
- Auf der NBS wird grundsätzlich «Fahrt auf Sicht» auf dem DMI mit *OS* (*on sight*) angezeigt, was auch hier der Fall war.
- Das Hilfssignal hat eine andere Bedeutung.
- Das blinkende Hilfssignal erlaubt die Vorbeifahrt am «Halt»- zeigenden Hauptsignal und die Weiterfahrt «auf Sicht». (R 300.2, Ziff. 8 - Signale bei Unregelmässigkeiten -> 8.2.2 Hilfssignal)

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch noch erwähnen, dass der GSMR-Funk (Tunnel) zeitweise unterbrochen war und ich teilweise keine Verbindung zum Fstz. Olten mehr hatte. ■



Sektion Genf

André Alder; Präsident der Sektion Genf AR

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

man hätte wohl über hundert Jahre warten müssen, bevor auch Genf endlich eine eigene Sektion haben dürfte. Jetzt wollen wir aber die verlorene Zeit unbedingt nachholen…
Die Ereignisse dieser letzten Jahre, wie die Kündigung des GAVs, das erste Projet «Selbsteinteilung», die Prüfung und der Verkehr ins Ausland, die Trennung der Gruppen auf Anfrage, die Selbstvertretung für die CIS-Gruppe und die Auferlegung einer Woche für die anderen Gruppen, sowie die Sprachkurse und der zukünftige CEVA haben nämlich ein Zerstreuen der Individualität und das Fehlen einer organisierten Struktur hervorgehoben, welche einen Dialog mit der Geschäftsleitung der SBB verunmöglichen.
Aus diesem Grund haben wir am 27. Mai 2008 um 14:00 Uhr die Sektion Genf gegründet.
Ich nutze die Gelegenheit, um dem Zentralvorstand, und insbesondere Herrn Hubert Giger für die Ratschläge und die finanzielle Unterstützung sowie für ihr Engagement auf nationaler Ebene zu danken.
Wir nehmen uns folgende Aufgaben vor:
Die Lage der Lokführer gemäß dem AZG, dem GAV und der BAR zu harmonisieren, indem folgende Punkte eingehalten werden:

- Die Einteilung der Arbeitsstellen aufgrund der Lohnskalen und insbesondere der Ersatz der Mitarbeiter, die gemäß Vision 2010 in den Ruhestand gehen.
- Die Verordnung 3 des Arbeitszeitgesetzes 822.113, Art. 30.
- Die monatliche Verteilung, welche nicht in Übereinstimmung mit dem AZGV 822.211 stattfindet.
- Die Zuteilung von zwei Arbeitsorten, die in Widerspruch zum GAV und dem AZG 822.21 steht. Berichtigung der Dienstantritte und -austritte.
- Umgestaltung der Gruppe 1 ohne vorhandene Touren!
- Überprüfung der Tourenpläne: nicht mehr als 600 Min. Die zwei Stunden Pause in La Plaine abschaffen. Die Pausen bei der B-, C- und H-Gruppe sowie in La Praille am Samstag und Sonntag aufheben. Zuteilung von echten Pausen von 20 Min. (Wegzeit nicht inbegriffen).
- Folgeüberwachung des Projekts der neuen Räumlichkeiten im Bahnhof Genf.
- Das Bereitstellen und das Abstellen der Züge in die Beschäftigungsrate der einzelnen Lokführer integrieren, aufgrund der Kenntnisse, die alle 5 Jahre geprüft werden.
- Die Gewährung einer Prämie für die Lokführer, die alle 3 Jahre eine SNCF-Prüfung ablegen müssen.
- Das Problem des Personalmangels in Genf.
- Die Führungsprobleme mit RP lösen.
- Aktiv dabei sein und die Entwicklungen der CEVA verfolgen.

Ab 1. Januar 2009 sind mehr als 60% der Lokführer unseres Depots dem VSLF Genf beigetreten. Wir hoffen, dass es uns gelingt, uns Gehör sowie Respekt für unsere Arbeit zu verschaffen. Selbstverständlich werden wir dazu den Dialog und den Informationsaustausch bevorzugen. Wir sind nicht mehr bereit, die früher vorgekommenen Vorfälle, die nicht eingehaltenen Versprechen und die Erpressung zu dulden… Und wohl aus diesen Gründen haben wir am 3. Februar 2009 eine Delegation der SBB (Leiter PO-P-ZF, Regionalleiter, Leiter RP und CLP) eingeladen, um jenen Dialog einleiten zu können, der bis jetzt in Genf völlig gefehlt hat, sowie um unsere Forderungen geltend zu machen (siehe auch VSLF.com Sektion Genf).
Wir erwarten eine Antwort von RP und P-OP-ZF zwischen Ende März und Mitte April.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Mitgliedern des neuen Vorstandes, die sich zurzeit stark dafür einsetzen, um den Alltag unseres Lokführerberufes zu verbessern, sowie bei unseren Genfer Kollegen für ihre große Unterstützung bedanken. ■

SOB

Ruedi Brunner; Leiter SOB VSLF

Lohnwesen
Die lohnwirksame Mitarbeiterbeurteilung beim Lokpersonal gehört seit 01. Januar 2009 der Vergangenheit an. Der gewünschte Stufenanstieg bis zum Lohnmaximum konnte in mindestens 8 bis maximal 13 Jahren vereinbart werden. Die Umsetzung des Orange – Urteil wurde nach Vorbild SBB im März vollzogen.

Arbeitszeitregelung (BAR)
Die dringend notwendige Überarbeitung des Z 303/03 (Arbeitszeitregelung für Fahrpersonal) wurde Ende April in Angriff genommen. Auf Wunsch der SOB und Partnerverbände soll das Nachfolgepapier für alle Mitarbeiter der SOB mit unregelmässiger Arbeitszeit gelten. Demzufolge auch für den Fahr- und Baudienst, Unterhalts- und Reinigungsdienste u.s.w. Was wiederum die Abfassung geeigneter Texte erschwert. Auf speziell nur für das Lokpersonal gültige Artikel wird man dennoch kaum verzichten können.

Situation beim Lokpersonal
Die missliche Lage beim Lokpersonal, die vor Jahresfrist mit einer Kündigungswelle von 10 Abgängen von Total ca. 110 Lf endete, wird wieder gegenwärtig. Mit den eingeleiteten Massnahmen der Leitung Produktion, wie der Zuweisung anderer Aufgabenbereiche an den damaligen Leiter Lokpersonal, konnte die Lage kurzfristig spürbar beruhigt werden. Die Situationen mit der vorübergehenden anvertrauten Leitung Lokpersonal konnten nicht überzeugen. Äusserungen in Form von Verbesserungsvorschlägen und Anregungen wurden angehört, ev. kommentiert dann aber doch ignoriert. Erneute 5 Abgänge im 1. Halbjahr 2009 sind Tatsache.
Der neue Leiter Lokpersonal, Martin Hilty, hat nach mehrmaliger Verzögerung wegen seiner Nachfolgeregelung bei der Abteilung Rollmaterial, am 01. März 2009 seinen Aufgabenbereich übernommen. Aus seiner früheren Tätigkeit als Olf bei der SBB ist er vielen noch bekannt. In seinem Vorstellungsreferat wurde die Möglichkeit über eine allfällige Reaktivierung des ehemaligen Leiter LP in anderer Vorgesetztenfunktion beim Lokpersonal in Aussicht gestellt. Diese angekündigte Eventualität löste ein unglaubliches Echo aus. Es ist nicht unsere Aufgabe über einzelne Personen und deren Tätigkeiten zu entscheiden. Wenn solche Ankündigungen aber derart heftige Reaktionen auslösen, ist eine angemessene Berücksichtigung der Lf – Anliegen und Argumente mit Bestimmtheit von Vorteil. Wir setzen unsere Hoffnung auf die gesammelten Berufserfahrungen von Martin Hilty bei der SBB in ähnlicher Funktion. Auch erwarten wir einen kompetenten, verlässlichen und respektvollen Umgang. Seine Aufgabe wird es sein, durch entsprechendes Handeln das Vertrauen in die Abteilungsleitung neu aufzubauen.
Wenn die SOB nicht zur Ausbildungsbahn verkommen möchte, wo die neu ausgebildeten Lokführer Kat. D nach ausgestandener, vertraglich verpflichteter Wartezeit zu einer attraktiveren Transportunternehmung wechseln, tun sie gut daran, die Stimme des Lokpersonals entsprechend zu beachten.
Eingeleitete Massnahmen um die andauernde angespannte Personalsituation zu entschärfen:
- 12 Lokführer Kat. D stehen mitten im Ausbildungslehrgang.
- 4 Lf sind von MEV (3) und SBB Cargo (1) bis Dezember 2009 eingemietet.
- Temporäreinsätze weiterer Lf von SBB Cargo sind möglich.

GAV - Änderung
Die Verhandlungsrunden für die zahlreichen Anpassungen auf 2009 fanden in zeitlich sehr gedrängtem Rahmen statt. Über die Anpassungen auf 2010 beginnen die Gespräche deshalb schon am 24. Juni 2009. Der VSLF hat dabei unter anderem die Aufgabe, den am 28. März 09 an der GV in Brig gefasste Beschluss betreffend Samstagszulage auch bei der SOB anzuwenden. Wegen den früh beginnenden Verhandlungen bietet sich der SOB die einmalige Chance, als Vorreiterin in die Geschichte einzugehen. Die erste Eisenbahn der Schweiz, die zur Anerkennung und Wertschätzung dem Personal für die ungeliebte Samstagsarbeit eine Entschädigung gewährt, würde die Unternehmung positiv in Erscheinung treten lassen. In den Stellenausschreibungen wird mit «Ihre fortschrittliche Privatbahn» geworben. Geben wir der SOB die Möglichkeit, ihrem angepriesenen Slogan gerecht zu werden.

Geschäftsleitung
Mitte April wurde zu unserer grossen Überraschung mitgeteilt, dass der Vorsitzende der Geschäftsleitung, Dr. Guido Schoch am 01. September 2009 die Führung der VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) übernehmen wird. Bis am 16. Juni werde er die Geschäfte der SOB führen.

Bruno P. Melnik, Verwaltungsrat der SOB, wird ab 16. Juni 2009 interimistisch die Führungsverantwortung von Guido Schoch in der Rolle als Delegierter des Verwaltungsrates mit allen Kompetenzen übernehmen. Es wird ein Ausschuss für die Vorbereitung der Wahl eines neuen Vorsitzenden der Geschäftsleitung eingesetzt. Für die Nachfolgeregelung wird mit einer Verfahrenszeit von bis zu 8 Monaten gerechnet. ■

Thurbo

Martin Reist; Leiter THURBO VSLF

Sozialpartner-Sitzung THURBO vom 23. April 2009
Die alljährliche Sozialpartnersitzung im Frühling fand mit Herrn Dr. Boos und Frau Moc, sowie den Vertretern der Arbeitnehmerverbänden (sev, transfair, vslf) statt. Der Präsident des VSLF Hubert Giger vertrat den Vorstand VSLF an der Sitzung und nahm zusammen mit dem Verbandsvertreter vor Ort teil. Über folgende Themen wurde von der GL THURBO informiert oder wurden gemeinsam besprochen.

Rückblick 2008
- Das siebente Geschäftsjahr der THURBO AG schließt mit einem kleinen Gewinn von rund Fr 34'100.-. Die Bildung von Rückstellungen für die Sanierung der Pensionskasse, im Umfang von 4,7 Mio. Franken, belastet die Rechnung und schmälert um das den Gewinn.
- Kundenumfragen im Gebiet des Tarifverbunds OSTWIND und ZVV fallen mit einem leicht besseren Wert als im Vorjahr erfreulich aus. Die Kunden sind mit THURBO zufrieden.
- Entgegen der Zielsetzung der Firma sind die Nichtbetriebsunfälle (NBU) etwas zu hoch ausgefallen.

Ausblick
- Auswirkungen der Finanzkrise haben sich seit Februar bemerkbar gemacht. Zurzeit kann aber das Budget eingehalten werden. Die Aussicht auf das Ergebnis für das laufende Jahr geht auf eine schwarze Null hin.
- Höhere Trassenpreise, bedingt durch die höheren Energiekosten von rund 1,4 Mio. Franken, können durch die höhere Eingabe der Verkehrsleistungen aufgefangen werden.
- Zwischen den Leistungen von SOB und THURBO kommt es zu Konzessionsverschiebungen. Sh-He neu THURBO, Rh-Uz sowie Wil-Nl neu SOB.
- Ab 1. Juni gibt es im Tarifverbund OSTWIND ein neues Tarif - Zonensystem, bei welchem THURBO eine der betroffenen Personen-Transportunternehmung ist.
- Der Personalbestand beim LP ist ab Juni ausgeglichen. Per Fahrplanwechsel rechnen die Zuständigen mit einem voraussichtlichen Überbestand von 10 Lf, da die Klasse 2-09 zu diesem Zeitpunkt die Probefahrten absolviert haben. Eine allenfalls gesteigerte Leistungserbringung kann noch nicht mitgerechnet werden.
- Zurzeit läuft eine Ausschreibung für eine Lf-Klasse mit Ausbildungsbeginn Januar 2010.
- Für die Erweiterung der S-Bahn SG Ende 2013 ist der Bedarf von weiteren 10 Fahrzeugen RABe AKL vorhanden.

Pensionskasse
- Der aktuelle Deckungsgrad beträgt ca. 89%
- In letzter Zeit gab es einige WEF (Wohneigentumsförderung)-Bezüger. Diese Situation führte zu einer leichten Unruhe unter dem Personal, bezüglich der Verfügbarkeit. Gemäß Aussage der zuständigen Person seien genügend Mittel vorhanden.

Fonds für vorzeitige Pensionierungen
- Aufgrund des Lohnverhandlungsergebnisses im Jahr 2007 wurde von der Firma Fr. 215'500.- einbezahlt. Nach 6 bewilligten Anträgen beläuft sich das derzeitige Guthaben im Fonds auf Fr. 57'100.-

Lohnsystem / Leistungsbewertungen
- Aufgrund des überarbeiteten Bogens zur Leistungsbewertung erwartet der VSLF nach Abschluss der Standortbestimmungsgespräche 2008 gespannt auf die Zusammenfassung der Bewertungen. Wie weiter mit den lohnwirksamen Leistungsbewertungen? Aus Sicht der GL THURBO bleibt es so wie es ist, Anpassungs- oder Änderungsvorschläge von den Sozialpartnern würden aber gerne entgegengenommen und geprüft.
- Standart-/Erweiterungsstufe gemäss Anhang GAV Ziff 1.6 fürs LP: Mit welchen praxisorientierten Parametern wird es möglich sein, vom Gehaltsband 4 ins Gehaltsband 5 zu steigen? Dieser Punkt wird an der nächsten Sitzung nochmals traktandiert, die Arbeitnehmervertreter arbeiten gemeinsam ein konkretes Modell für den Aufstieg aus.
- Einstiegslöhne für Lf-Anwärter: Beim Kriterium «Familie» (pro Kind Fr. 100.-) kann es zu Ungerechtigkeiten kommen, wenn ein Mitarbeiter erst während der Ausbildung oder danach Nachwuchs erhält. Auch dieser Punkt wird durch die Arbeitnehmervertreter gemeinsam besprochen und nochmals an der nächsten Sitzung traktandiert.

Arbeitszeit / AZG
- Es herrschen differenzierte Auslegungen der AZGV (822.211) Art. 11 Ziff 4 betreffend der im Dienstplan gezeichneten ununterbrochenen AZ von mehr als 5 h. THURBO werde den Rechtsweg beschreiten um definitiv Klarheit zu bekommen, dass Sie die gesetzlichen Rahmenbedingungen einhält, sollte das BAV Ihre anders lautende Interpretationen rechtlich fordern. Zurzeit gilt für die Arbeitnehmer die GAV BAR LP Ziff. 2.1.2. Der VSLF ist der Auffassung, dass unabhängig der rechtlichen Vorgaben, ein Arbeitsblock nur in Ausnahmefällen an die fünf Stunden dauern sollte.
- Von Seiten VSLF kam der Antrag, den Nachtdienst 2 Zuschlag separat auszuweisen. Diese Zeit könnte dann in Form von ganzen Tagen bezogen werden und würden nicht wie jetzt einfach auf dem JAZ-Konto gutgeschrieben.

Rangfolge Dienstjahre
- Der VSLF brachte den Vorschlag ein, die geltenden Modalitäten bei Übertritten von anderen Bahnen zu THURBO, betreffend Rangfolge, zu überarbeiten. Mit dieser Maßnahme könnte in Zukunft verhindert werden, dass langjährige Mitarbeiter bei THURBO z. Bsp. bei einem Depotstandortwechsel gegenüber langjährigen Kollegen von anderen Bahnen benachteiligt werden.

Individuelle Lohnerhöhung der ehemaligen Lf-Klasse 2-08
Aufgrund der Verschiebung der individuellen Lohnerhöhung auf Mitte Jahr, hätten die Lokführer/Innen aus der Klasse 2-08 11/2 Jahre auf ihre erste Erhöhung warten müssen. Diese Klasse kam nicht in den Genuss einer Übergangsregelung, wie alle Anderen, bei denen der Übergang im generellen Anteil von Fr. 125.- enthalten war.

Entgegen anders lautenden Aussagen war es nicht die Intervention einer Gewerkschaft, welche eine Lösung für die Klasse 2-08 auslöste. Gemäss dem Schreiben vom 4. März 2009 von Herrn Boos an die Klasse 2-08, hat sich ein Betroffener aus der ehemaligen Klasse direkt bei THURBO über die Entlöhnungspraxis nach Bestehen der Abschlussprüfung erkundigt. Aufgrund dieses Hinweises überprüfte die zuständige Stelle bei THURBO die Situation und kam zum Schluss, eine einmalige Sonderlösung für diese Klasse vorzusehen. Der VSLF wurde auch über diesen Umstand informiert und hat von THURBO erfahren, dass die zuständige Stelle das Problem bereits in Bearbeitung hat, weshalb sich eine zusätzliche Intervention vorerst nicht aufdrängte.

Der VSLF bedankt sich bei diesem Lokführer, welcher sich für die ganze Klasse eingesetzt hat, sowie der Geschäftsleitung, die unkompliziert und wohlwollend auf den Hinweis ohne Einberufung einer ausserordentlichen Aussprache mit den Sozialpartnern eingegangen ist.

Die Gespräche verliefen in einem kritisch konstruktiven Rahmen. Wir danken allen Beteiligten, die sich für gute Anstellungsbedingungen für uns Lokführer einsetzen. ■

Teilzeitarbeit für das Lokpersonal

Markus Heer; Lokführer Lausanne

Sehr verehrte Personalchefs.

Ich erlaube mir, Ihnen beiliegend folgende Situation zu schildern:

Vor zwei Jahren haben wir per Post eine SBB-Broschüre (siehe Beilage) erhalten, die uns das Thema «Teilzeitarbeit für Lokpersonal» schmackhaft machte. Nach Absprache mit meiner Frau und meiner Familie habe ich mich entschieden, mit einem 90% Arbeitspensum einen ersten Schritt zu wagen. Die Idee eines 80% Job's wäre dann die zweite Phase des Versuchs gewesen.

Die Gründe: Mein Alter geht gegen die Fünfzig und ich habe festgestellt, dass mir die extremen Frühtouren immer mehr zu schaffen machen. Die Teilzeitarbeit ermöglicht es mir, mit den zusätzlichen zwei Freitagen/Monat längere Erholungsphasen zu bilden. Ein Plus für meinen Arbeitgeber, da ich dann nicht krank sein muss, um mich zu erholen. Meine Frau kann auch wieder einen Teilzeitjob ausüben, was gut ist für ihr Gleichgewicht und das unserer Familie. Unser auf's Minimum reduziertes Sozial-/Gesellschaftsleben, infolge der extrem unregelmässigen Arbeitszeit in meinem Beruf, bekommt wieder etwas Farbe.

Meine Anfrage beim Personalchef-Operating im Jahr 2007 wurde akzeptiert, und ich durfte im laufenden Jahr 2008 zu 90% arbeiten. Die von uns erhofften positiven Wirkungen für unser Gesundheits-/Familienleben wurden vollauf bestätigt. Ich möchte mein 90% Pensum gar nicht mehr hergeben!

Leider sieht die Realität für das Jahr 2009 anders aus. Es wurde mir vor zwei Tagen mitgeteilt, dass ich bis auf weiteres auf mein 90% Pensum verzichten müsse. Ein akuter Personalmangel sei der Grund dafür! Komischerweise hat mir mein Personalcoach vor zwei Wochen gerade noch das Gegenteil erzählt.

Es ist leider so, dass ich in meiner noch kurzen SBB-Laufbahn als Lokomotivführer (17 Jahre), immer wieder mit einer etwas kurzsichtigen und unsteten Personalbestands-Politik konfrontiert wurde. Entweder sind wir zu viel Fahrpersonal und man förderte die unbezahlten Urlaube, die vorzeitigen Pensionierungen und praktizierte Depotversetzungen für den schlimmsten Fall. Oder wir sind zu wenig Fahrpersonal und man ruft uns sogar in den Ferien an, ob wir nicht doch noch arbeiten könnten?! Frühpensionierte werden wieder aktiviert und im schlimmsten Fall kommt es zu Depot-Rückversetzungen. Die Ausbildung von neuem Lokpersonal hat keine Kontinuität und führt damit zu Disponibilitätslücken. Die Leidtragenden sind nicht nur wir, sondern auch unsere Familien, die nebst der Unregelmässigkeit unser Arbeitszeit noch mit unvorhergesehenen Arbeitstouren jonglieren müssen (Die Situation hat sich in den letzten zwei, drei Jahren akut verschärft).

In der Hoffnung, dass ich mit meinem kurzen «Feedback von ganz unten» doch noch zu meinem 90% Pensum komme für das Jahr 2009,

verbleibe ich mit freundlichen Grüssen

Markus Heer
Lokführer Depot Lausanne

Stellungnahme SBB auf Anfrage VSLF

SBB Operating, Personenverkehr, Wylerstrasse 123/125, 3000 Bern 65

Herr
Hubert Giger
Präsident VSLF
Hardhof 38
8064 Zürich

Bern, 6. März 2009

Stellungnahme zu Ihrem Brief vom 26. Februar 2009:
Teilzeitarbeit Lokpersonal SBB P

Sehr geehrter Herr Giger

Im Auftrag von Markus Jordi nehmen wir hiermit Stellung zu Ihrem Brief vom 26. Februar. Darin wird erwähnt, dass Gesuche bei P-OP-ZF für Teilzeitarbeit restriktiv gehandhabt werden, Teilzeitarbeitende zur Aufstockung ihres Pensums aufgefordert würden. Somit werde gegen Art. 60 des GAV verstossen. Sie verlangen von Markus Jordi dazu eine Stellungnahme. Diese finden Sie nachstehend.

Für die Bewältigung der zusätzlichen Zugskilometer seit dem Fahrplanwechsel haben wir Teilzeitlokführer um temporäre Erhöhung des Beschäftigungsgrads angefragt. Dies basiert auf reiner Freiwilligkeit und somit steht es den aktuellen Teilzeitlokführer frei, ihren individuellen Beschäftigungsgrad zu erhöhen. Die ausgewählten Teilzeitlokführer wurden in Absprache mit dem zuständigen Personalbereichsleiter, dem Chef Lokpersonal und dem Filialleiter selektiv angeschrieben. Dabei wurden jene Lokführer bewusst nicht ausgewählt, die aus medizinischen oder anderen zwingenden Gründen eine Teilzeitbeschäftigung haben.

Unsere Handhabung bei P-OP-ZF der Gesuche für Teilzeitarbeit richten wir streng nach GAV Art 60 Abs. 3 sowie 60 Abs. 4. Jedes Gesuch für Teilzeitarbeit wird demzufolge wohlwollend geprüft und in Sinne des GAV auf allen Stufen und in allen Formen gefördert. In den letzten Monaten ist uns kein Fall bekannt, dass ein Gesuch restriktiv behandelt wurde. Im Detail heisst dies Folgendes:

- In der Filiale Ost sind immer alle Gesuche bewilligt worden. Dies geschieht im Halbjahresschritt per 01.01. und 01.07. Aktuell sind 17,9 FTE auf Teilzeit gebucht. Per 01.07.09 sind bis dato 5 Gesuche eingegangen. (1 Erhöhung, 1 gleichbleibend, 3 Reduktion um je 20%).

Seite 2/2

- In der Filiale Mitte wurden sämtliche Teilzeitgesuche bewilligt. In Absprache mit den vier Lokführern haben wir den Start, in gegenseitigem Einvernehmen, die Teilzeitarbeit um 2 bis 4 Monate zeitlich verschoben, damit die Klasse zuerst die Ausbildung beenden konnte.
- Im Westen konnten wir ebenfalls zwei Lokführern die Teilzeitarbeit auf den 1.7.2009 gewähren, obschon wir das Gesuch eines der beiden Lokführer anfänglich nicht bewilligen konnten (s. Mail an M. Jordi Oktober 2008).

Da die Massnahmen um temporäre Erhöhung der Teilzeitlokführer auf eine reine Freiwilligkeit basiert und wir nach wie vor Teilzeitarbeit auf allen Stufen und Formen fördern und alle Gesuche bewilligen, gemäss den erwähnten Fällen, sind wir somit überzeugt, dass wir den GAV einhalten.

Freundliche Grüsse

Mani Haller
Leiter Operating a.i.
Personenverkehr

Massimo Carluccio
Personalleiter Zugführung
Operating Personenverkehr

Kopie
- Markus Jordi, Leiter Personal SBB
- Yvonne Muri, Leiterin Personal Personenverkehr
- Walter Hofstetter, Leiter Zugführung, Operating Personenverkehr
- SEV, transfair, LPV (e-mail)
- PeKo K, PeKo P, PeKo LP (e-mail)

Mann kann nicht nicht kommunizieren!

Ruedi Gfeller; Sektionspräsident Basel

Selbst dann, wenn ein Unternehmen keine Signale an eine Zielgruppe aussendet, kommuniziert es mit dieser: Es gibt ihr zu verstehen, dass man sie nicht ernst nimmt! Genau so schädlich ist eine falsche oder unsorgfältige Kommunikation mit Empfängern von Botschaften. Wiederkehrende Ereignisse im Unternehmen SBB erinnern mich an diese Worte.
Während sich unser CEO persönlich an die Basis begibt, halten es andere nicht für notwendig, sich zu den von ihnen verursachten Problemen zu äussern. Vielmehr vertreten sie die Ansicht, dass das, was geschrieben steht, keiner weiteren Kommentare bedarf. Danach dürfen wir dann lesen, wie schwierig eine unmissverständliche Kommunikation sei. - Es gibt im Übrigen Firmen, die für solche Dinge Profis anstellen, oder sich von solchen schulen lassen.
Kommunikation stammt aus dem Lateinischen: communicare bedeutet teilen, mitteilen, teilnehmen lassen, gemeinsam machen, vereinigen. Was aber ist Kommunikation? Der alltägliche Handywahn, die überbordenden Nachrichtenkanäle verschiedenster Medien oder das ständige Reden über Dinge, die ein Handeln erfordern?
Es wird in unserem Unternehmen schon gehandelt und kommuniziert, aber sehr einseitig. Als Beispiel soll das Thema Signalfälle dienen, welches in einer arbeitspsychologischen Ursachenanalyse aufgearbeitet wurde.
Feststellungen dieser Studie: Sicherheitskritische Ereignisse, wie die Signalfälle, entstehen durch die dynamischen Interaktionen vielfältiger latenter Bedingungen in verschiedenen Subsystemen einer Organisation. Ursachenrelevant für einen Signalfall sind deshalb nicht allein individuelle Faktoren auf der Ebene des einzelnen Lokführers, sondern auch Faktoren, die auf der Arbeitsplatz- und Technikgestaltung sowie der Organisation liegen. Die Studie berücksichtigte die Ebenen Mensch – Technik – Organisation.
Ergebnisse: Alle Daten belegen, dass die Signalfälle nie nur eine einzige Ursache haben, sondern dass immer ein Bündel komplex miteinander interagierender Faktoren wirkt. Zwar zeigt sich die vordergründige Ursache auf der individuellen Ebene des Menschen (z.B. durch Ablenkung), die tiefer liegenden Ursachen, die das Fehlverhalten provoziert oder zumindest begünstigt haben, liegen aber häufig auf der technischen oder organisatorischen Ebene.
Individuelle Ebene des Menschen:
- verminderte Aufmerksamkeit, Ablenkung und verminderte Konzentration des LF
- falsche Prioritätensetzung und Nicht-Einhalten sicherheitsrelevanter Prozeduren,
- Routine und falsche Erwartungen
- Ebene der Technik:
- Usability-Mängel: Blendung Bildschirm LEA; Eingabe Zugsdaten ETCS, Vmax Regelung.
- Unzuverlässigkeit bestimmter technischer Systeme (z.B. Digitalfunk)
- schlechte Sichtbarkeit einiger Signalstaffeln
- ergonomische Faktoren: physische Belastungen durch Lärm und mangelnde Temperaturregulation bei den alten Loks, insbesondere bei Cargo.

Ebene der Organisation:
- Fahr- und Dienstplangestaltung, Zeitdruck
- Informations- und Kommunikationsmängel («Informationsflut»)
- Umgang mit Signalfällen wird als zu stark bestrafend wahrgenommen.

Empfehlungen:
Eine Verminderung von Signalfällen und eine Verbesserung der Sicherheitskultur lassen sich nur dann erreichen, wenn Optimierungsmassnahmen alle drei Ebenen Technik – Organisation– Mensch einschliessen.
Weder die Beseitigung technischer Mängel allein noch ein Ansatz, der sich ausschliesslich auf die Ebene des einzelnen Lokführers beschränkt,wird hier zu einer nachhaltigen Verbesserung der Situation führen.
Jede Ebene ist wichtig und muss in eine systemische Betrachtung bei der Massnahmenplanung einbezogen werden.

Fazit:
Eine nachhaltige Verminderung von Signalfällen und eine Verbesserung der Sicherheitskultur wird nur erreicht, wenn Optimierungsmassnahmen alle drei Ebenen Technik – Organisation – Mensch einschliessen.
Es bleibt jedem Einzelnen festzustellen: Was wurde in Bezug auf diese Studie umgesetzt und wie wurde kommuniziert? In den ZF-Mitteilungen wurde zunächst die Wiederaufnahme der systematischen Datenauslesung des ZUB erwähnt. Was will ZF damit erreichen? Eine Sachentscheidung des Unternehmens publik machen inklusive des versteckt eingebauten Drohfingers? In einem separaten Anschlag wird auf die Pflicht zur ESI-Meldungserstellung bei einer ZUB-Zwangsbremsung hingewiesen. Die sachliche Ebene der Meldungserstattung wird mit der Info der systematischen Daten Auslesung klar verlassen. Die Art und Weise, wie und was von gewissen Stellen aus kommuniziert wird, scheint nicht zufällig. Bunt, missverständlich, kompliziert, fehlerhaft, nutzlos; alle Facetten sind vorhanden.
So dürfte auch über längere Zeit alles beim Alten bleiben. Der psychologische Zermürbungsfeldzug mit Informationen wird weiter geführt und es liegt an unserer Professionalität, das Wichtige vom «Wischi-Waschi» zu trennen und zu werten. ■

Respekt

Andi Luck; Lokführer SBB Cargo Basel

Entwicklung von SBB Cargo in Basel

Am Standort Muttenz Cargo durften wir Lokführer uns in den letzten 6 Monaten an einer grossen Ausdehnung des Streckenrayons, freundlichem Umgangston mit unseren Führungsleuten, einem Erwachen von Anstand und Respekt sowie einer Ausbildungsoffensive erfreuen.
Dass auch von Seite SBB Cargo eine Verbesserung der Situation am Standort Muttenz gewollt wird, lässt sich auch an der neuen BAR erkennen, welche primär vom VSLF, zusammen mit Cargo erreicht werden konnte und als anständig bezeichnet werden kann.
Wir sind auf gutem Weg, ich fühle mich ernstgenommen. ■

PeKo und BAV; Fragen und Antworten AZG

Remo Tschannen; P-VS Mittelland, Fachgruppe Arbeitszeit und Markus Lüthi; BAV

AZGV Artikel 23a (Kürzung der Ferien Ein Mitarbeiter/Mitarbeiterin welcher wegen Unfall vom 1. Januar bis 31. Dezember Arbeitsunfähig ist, hat noch recht auf 90/365 der Ferien da die ersten 90 Abwesenheitstage ausser Betracht fallen?

Antwort BAV
Die ersten 90 Tage des Kalenderjahres werden bei der Kürzungsberechnung nicht berücksichtigt. Das führt tatsächlich dazu, dass ein ganzjährig abwesender Arbeitnehmer je nach Lebensalter noch ungefähr eine Woche oder ein wenig mehr Ferien zu gut hat. Jedoch besteht keine Bestimmung, wonach Ferien nicht auch während einer Langzeit-Krankenabwesenheit zugeteilt werden dürfen.

Hat der Mitarbeiter sein Recht auf Ferien schon innert Ende Juni benützt, dann wird er 4 Monate arbeitsunfähig, wird die Kürzung auf das Ferienrecht vom Folgejahr berechnet?

Antwort BAV
Es besteht ein Mindestanspruch von Ferien je Kalenderjahr. Dieser darf höchstens durch abwesenheitsbedingte Kürzungen im gleichen Kalenderjahr reduziert werden. Eine Verrechnung auf das Folgejahr ist nicht statthaft, weil ja dann in ebendiesem Kalenderjahr der Mindestanspruch an Ferien nicht erfüllt werden könnte.
Jedoch gilt dies nur für den Mindestanspruch. Sind sozialpartnerschaftlich zusätzlich Ferien vereinbart, so kann dieser Teil der Ferien disponibel sein.
Eine Verrechnung mit dem Lohn wäre denkbar. Dies ist aber nicht in den Bestimmungen des AZG geregelt, sondern allenfalls im Obligationenrecht (OR). Das BAV darf mangels Zuständigkeit und Kompetenz zum OR darüber keine Auskünfte erteilen, dies wäre bspw. Sache eines zuständigen kantonalen Arbeitsgerichts.
Ein Nacharbeiten der Minderzeiten wäre ebenfalls denkbar, doch dürfen dabei die Bestimmungen über die Höchstarbeitszeiten nicht tangiert werden.

Arbeitsfreie Tage
Der Mitarbeiter hat Nachtdienst von Freitagabend bis Samstagmorgen um 4.00 Uhr. Am Samstag hat er Frei. Der Samstag wird vom Unternehmen als 0.5 arbeitsfreier Tag gerechnet, aber ohne Zeit. Sonntag hat der Mitarbeiter ebenfalls Frei. Am Montag ist der Dienstbeginn um 8.30 Uhr. Ist das zulässig?

Antwort BAV
Das AZG kennt keine halben arbeitsfreien Tage bzw. die Mindestdauer dienstfreier Tage ist bestimmt. Ist die freie Zeit geringer als die Mindestdauer dienstfreier Tage, so kann es sich in der Betrachtung nach AZG nicht mehr um einen Ausgleichs- oder Ruhetag handeln (oder dann läge ein Verstoss vor).
Der Arbeitnehmer hat je Kalenderjahr Anspruch auf 62 Ruhetage, seine Ferien und mindestens so viele Ausgleichstage als zur Einhaltung der durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit nötig sind. In diesem Sinn wird das BAV die Einhaltung des AZG gegebenenfalls prüfen. Dabei wird ein halber arbeitsfreier Tag wohl nur als Ruheschicht angesehen werden können.
Nun hat die SBB mit den Arbeitnehmern über einen GAV offensichtlich mehr dienstfreie Tage vereinbart, als nach AZG mindestens zuzuteilen sind (gilt, solange nicht mehr als die Sollarbeitszeit geleistet wird, andernfalls wären die zusätzlichen Ausgleichstage nötig). Diese zusätzlichen Tage können disponierbar sein und deshalb auch als halbe Tage verwendet werden. Das BAV wird sie jedoch – wie bereits erwähnt – bei der Betrachtung nach AZG wohl nur als Ruheschicht ansehen können, weil die Mindestdauer für dienstfreie Tage nicht gegeben sein wird.
BAR 131.5 (P-OP-MT-PU). 6 Bezug der arbeitsfreien Tage:
Jährlich ist im Rahmen der betrieblichen Mitwirkung (Mitsprache) zu vereinbaren,
in welcher Form die arbeitsfreien Tage zu beziehen sind, wie z.B.
- arbeitsfreie Nachmittage vor Feiertagen
- arbeitsfreie Brücken
- arbeitsfreie Tage zur freien Verfügung.
Im Rahmen der betrieblichen Mitwirkung (Mitentscheid) können pro Mitarbeiterin oder Mitarbeiter maximal 6 arbeitsfreie Tage pro Kalenderjahr für eine bessere Tourengestaltung in arbeitsfreie Tage umgewandelt werden. Diese halben arbeitsfreien Tage dürfen nur einmal innerhalb von 28 Tagen für den Übergang vom Spät- zum Frühdienst verwendet werden, wenn sie zusammen mit einem ganzen arbeitsfreien Tag eingeteilt werden. Der Übergang vom Spät- zum Frühdienst (Arbeitsen-de/Arbeitsbeginn) muss mindestens 48 Stunden betragen. (Ruheschicht 12 Std., afT 12 Std., afT 24 Std.). Arbeitsfreie Tage, die zusammen mit halben arbeitsfreien Tagen eingeteilt werden, dürfen nicht als Ruhesonntage im Sinne des AZG Art. 10 Abs. 1 angerechnet werden.

Auswärtige Übernachtungen
Ist der Artikel 2.4 der BAR LP Gesetzteskonform?
BAR 131.3 (P-OP-ZF) 2.4 Tourengestaltung bei auswärtigen Übernachtungen
Touren sollen vor Übernachtungen mehr belastet werden zugunsten einer möglichst kurzen Arbeitszeit nach der Übernachtung, wenn innerhalb der gleichen Arbeitsschicht auswärts übernachtet werden muss und vor Arbeitsantritt des zweiten Teils keine Möglichkeit besteht ein Frühstück einzunehmen. Der zweite Teil soll in der Regel nur eine Leistung an den Arbeitsort zurück umfassen.
Für die Übernachtung wird ein Unterbruch von 180 bis 539 Minuten Dauer eingeteilt. Werden Übernachtungen im Ausland notwendig, wird diese Regelung neu ausgehandelt.

Antwort BAV
Eine Ruheschicht dauert grundsätzlich 12 Stunden. Sie darf einmal in der Arbeitswoche auf 11 Stunden reduziert werden. Es darf auch eine verkürzte Ruheschicht von mindestens 9 Stunden zugeteilt sein, wenn die Ruheschicht im Durchschnitt von drei Tagen mindestens 12 Stunden beträgt und die Zustimmung der Arbeitnehmer oder ihrer Vertreter vorliegt. Zudem sind die Verhältnisse beschrieben, wann überhaupt eine Kürzung der Ruheschicht erfolgen darf. Bei einer auswärtigen Übernachtung wäre dies möglich.
Ein Unterbruch von 180 bis 539 Minuten wird nicht als Übernachtung im Sinne einer Ruheschicht angerechnet werden können, da er jedenfalls weniger als neun Stunden dauert. Ein solcher Unterbruch gilt als Pause und muss – da auswärts – erst noch zu mindestens 30% als Arbeitszeit angerechnet werden. Weiter wird die Dienstschicht damit nicht unterbrochen werden können, da es sich ja um eine Pause innerhalb der Dienstschicht handelt.
Ausserdem muss bei einer Pause auf Wunsch der Arbeitnehmer eine Infrastruktur zur Verfügung stehen um eine Mahlzeit zu sich nehmen zu können, womit dann die Einnahme mindestens eines Frühstücks möglich sein muss.
Die genannte Regelung BAR 131.1, Ziff. 2.4 kann zu Verfehlungen gegen das AZG anreizen.

Ruheschicht
Zwischen zwei Schichten muss die Ruheschicht mindestens 9 Stunden sein. Zwischen Ausbildungstag und Schicht muss die Ruheschicht mindestens 9 Stunden sein. Zwischen Schicht und ein folgender Ausbildungstag oder anderes Anlass ohne Sicherheitsrelevanten Aspekten, darf die Ruheschicht noch kürzer als 9 Stunden sein?

Antwort BAV
AZG Artikel 8, Ziffer 3. Nein, 9 Stunden ist immer das absolute Minimum.

Wann endet die Arbeitsschicht? Wenn die Dienstschicht zu Ende ist, ich das Firmengelände verlassen habe, oder der schnellste Weg wenn ich zu Hause bin. Problematik: Vom Mitarbeiter wird immer mehr Flexibilität erwartet. (Arbeitsweg von 2Std. wird als normal angeschaut). Bei einer gekürzten Ruheschicht hält dieser Mitarbeiter die Zeit nicht ein.

Antwort BAV
AZGV Artikel 6. Wenn die Dienstschicht zu Ende ist. Der Wohnort ist frei wählbar.

Ausgleichstage
Nach BAV dürfen Ausgleichstage auf Minimum 19Std. gekürzt werden. Bei den BAR P 131.5 mit den 1/2 arbeitsfreien Tagen sind es aber nur 16Std. Ist das zulässig? Meine Frage bezieht sich auf den folgenden Abschnitt in den häufig gestellten Fragen des BAV: Frage Nr. 13 zum AZG: *Kann auf die Zuteilung von Ausgleichstagen verzichtet werden, wenn im GAV dafür eine Mindestzahl an arbeitsfreien Tagen garantiert wird?*

Antwort BAV
Nein. Dienstfreie Tage, die zur Erreichung der Bestimmungen über die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit zugeteilt werden müssen, werden als Ausgleichstage bezeichnet. Ohne Zuteilung von Ausgleichstagen kann die durchschnittliche Arbeitszeit nicht berechnet und überwacht werden. Entsprechend müssen diese Tage in der Diensteinteilung als solche bezeichnet sein. In einem sozialpartnerschaftlichen Vertragswerk kann eine Mindestzahl an dienstfreien Tagen garantiert werden. Dies jedoch entbindet nicht davon, die Ruhe- und Ausgleichstage in der Diensteinteilung voneinander zu unterscheiden und entsprechend zu kennzeichnen. Die Zahl an dienstfreien Tagen muss mindestens 62 Ruhetagen plus mindestens sovieler Ausgleichstage, wie zur Erreichung der durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit notwendig sind, entsprechen.

Entspricht in diesem Fall unser GAV nicht den Bestimmungen des AZG? Die Begründung des BAV ist für mich nicht verständlich, denn bei uns muss ja eine bestimmte Jahresarbeitszeit erreicht werden. In welchem Zusammenhang ist es nun wichtig, zwischen Ruhetagen und Ausgleichstagen zu unterscheiden?

Antwort BAV
Bei den SBB gibt es nur Ruhetage (115/116). Ausgleichstage werden nicht speziell gekennzeichnet.
Nach AZG ist dies nicht gestattet, aber für die Mitarbeitenden von Vorteil.

Mehrzeit oder Überzeit. Ich arbeite nach einer Jahreseinteilung mit einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 530 Minuten. Meine Jahresarbeitszeit übersteigt somit bei 224 Tagen multipliziert mit (530'-492') 38' total 142 Stunden. Da ein akuter Personalunterbestand herrscht, kann die Mehrzeit nicht abgebaut werden, weil Freigesuche abgelehnt werden. Ist die Zeit, welche die Jahresarbeitszeit übersteigt Überzeit und müsste diese mit 125% abgegolten werden?

Antwort BAV
AZG Artikel 5. Überzeit ist nur die Zeit, welche unplanbar ist, sprich nicht gezeichnet ist im Tourenplan (Betriebsstörung, auserordentliche Leistungen etc.)
GAV Artikel 67. 1 Wird die täglich vorgeschriebene, gewählte oder vereinbarte Arbeitszeit aus unternehmerischen Gründen um mehr als 30 Minuten überschritten, so gelten die ersten 30 Minuten als Arbeitszeit und die darüber hinausgehende Arbeitszeit als Überzeit.

Höchstarbeitszeit. Welche Zeiten zählt bei der Höchstarbeitszeit einer Arbeitsschicht? Werden Pausenanteile bei auswärtigen Pausen und die Nachtzeitzuschläge einbezogen?

Antwort BAV
AZGV Artikel 6, Ziffer 1 und 2. Die Pausenanteile und allenfalls die Wegzeiten, keine Nacht-Zeitzuschläge.

Bern, 26. Mai 2009

Auslandentschädigung

Andreas Wittmer; Lokführer ICE Zürich

Brief an den Leiter ZF, Walter Hofstetter

Aus verschiedenen Informationsquellen habe ich erfahren, dass nur diejenigen Lokführer eine Entschädigung für ihren Auslandeinsatz erhalten, die eine SNCF-Ausbildung absolviert haben.

Ich habe unter grossem persönlichem Einsatz die deutschen Fahrdienstvorschriften (KoRil), das deutsche Signalbuch, die Richtlinie *Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen* sowie die deutsche Zugsicherung (PZB) erlernt. Zusätzlich habe ich noch die Berechtigung zum Führen der Fahrzeuge ICE-T + ICE1 erlangt und für den ICE1 die Ergänzungsausbildung *Siemens-ETCS* absolviert. Es versteht sich von selbst, dass von diesen vielen Reglementen und Fahrzeugen auch die Änderungen immer wieder eingearbeitet und gelernt werden müssen.
Dieses Wissen muss ich alle 5 Jahre durch eine periodische Prüfung der DB-Vorschriften bestätigen. Wohlgemerkt zusätzlich zur SBB-periodischen Prüfung. Weiter muss ich jährlich gemäss DB einen RFU-Tag absolvieren, der mit einer Erfolgskontrolle abgeschlossen wird.

Sie sehen, ich leiste zusätzlich zu den SBB-Lokführertätigkeiten einen enormen Mehraufwand. Aus diesem Grund kann ich den Entscheid, der mit dem *newsletter* vom 26.05.2009 veröffentlicht wurde weder nachvollziehen noch akzeptieren.

Ich bitte Sie um eine Stellungnahme auf meine Fragen:
- Was rechtfertigt, dass Lokführer mit einer SNCF-Ausbildung die FS 15 sowie eine Entschädigung von Fr. 2'000.– per sofort erhalten, aber Lokführer mit einer DB-Ausbildung ausgeschlossen werden?
- Besteht für die Strecke Zürich–Singen kein betrieblicher Bedarf?

Ich verspüre eine grosse Verärgerung und Unzufriedenheit über diese offensichtliche Ungleichbehandlung. Es sollte doch in einem Unternehmen wie der SBB nicht vorkommen, dass der zusätzlich geleistete Mehraufwand – ob SNCF- oder DB-Ausbildung usw. – nicht überall gleich honoriert wird.

Ich hoffe, dass der Entscheid unter Berücksichtigung der Gleichbehandlung aller Lokführer mit Auslandeinsatz nochmals überdacht wird.

RABDe 12/12 Mirage

Daniel Hurter; Lokführer Zürich

Auf den vergangenen Fahrplanwechsel wurden die letzten RABDe 510, besser bekannt als Mirage, aus dem fahrplanmässigen Einsatz zurückgezogen. Auch wenn die Mehrheit des Lokpersonals diesen Fahrzeugen wohl keine Träne nachweint, lohnt sich ein Blick zurück vielleicht doch. Immerhin handelt es sich bei den Mirages und ihrer ersten Einsatzstrecke um die Keimzelle der erfolgreichen Zürcher S-Bahn.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stieg der Verkehr auf der 1894 eröffneten Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil stetig an. Um das Fahrplanangebot auf der durchgehend einsprurigen Linie an die gesteigerte Nachfrage anzupassen, wurde ein Konzept mit einem «starren Fahrplan» – heutzutage als Taktfahrplan bekannt – mit Abfahrten alle 30 Minuten erstellt. Für die Umsetzung dieses Konzepts waren der Bau der zwei Doppelspurabschnitte Küsnacht–Herrliberg–Feldmeilen und Stäfa–Uerikon sowie die Beschaffung von beschleunigungsstarken Fahrzeugen notwendig.

Nach einem Konstruktionswettbewerb entschieden sich die SBB für die Anschaffung von zwanzig dreiteiligen Triebzügen - mit Allachsantrieb, um die geforderten hohen Beschleunigungswerte zu erreichen. Mit dem Bau der Fahrzeuge wurden die Firmen Schindler Waggon AG Pratteln (SWP), Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG (FFA), Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) und Brown, Boveri & Cie (BBC) betraut, welche die RABDe 12/12 1101-1120 zwischen März 1965 und April 1967 ablieferten. Die Firmen Georg Fischer und Bührle & Cie steuerten die +GF+ Zentralkupplungen bei. Für die Überfuhr der einzelnen Fahrzeugen zwischen den verschiedenen Herstellerwerken wurde übrigens ein Be 4/6-Triebwagen vorübergehend ebenfalls mit +GF+-Kupplungen ausgerüstet.

Bis zur Eröffnung der Zürcher-S-Bahn im Jahr 1990 blieb die Strecke Zürich-Meilen-Rapperswil das angestammte Einsatzgebiet der «Mirages». Ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Wochenende konnte man die Fahrzeuge auch auf anderen Strecken in der Region Zürich sowie zwischen Rapperswil und Linthal antreffen. Ein langjähriges Einsatzgebiet waren auch die Badezüge Zürich-Bülach-Zurzach.

Bei Münsingen, 9.11.1965. Hier hat die Erprobung des Gleitschutzes am RABDe 12/12 1101 unheilvoll geendet. Der Schleuderschutz war der künstlich verschlechterten Adhäsion nicht mehr gewachsen und beim Anfahren brannte ein Fahrmotor durch. Die Versuchsmannschaft ist eben dabei, die Lamellen des auseinandergeflogenen Kollektors einzusammeln. (Foto: H. Schneeberger)

Im S-Bahn-Zeitalter blieben die Mirages anfänglich mit dem Einsatz auf der S7 ihrem ursprünglichen Einsatzgebiet treu. Nach einer Odyssee über die Linien S14, S6, S3, S1 und wieder S14 sowie Einsätzen als «Studenland-Express» zwischen Winterthur und Koblenz und als «Shuttle» zwischen Wald und Rüti ZH kehrten sie ab Dezember 2004 mit dem Einsatz auf der S16 wieder an die angestammte Goldküste zurück. Mit der Verlängerung der S16 nach Thayngen durften die Mirages am Schluss ihres Lebens sogar noch regelmässig DB-Gleise befahren.

Längst waren nicht mehr alle Fahrzeuge vorhanden. Am 18. Januar 1971 kollidierten die Züge 1109 und 1119 bei Feldmeilen. Zug 1119 wurde daraufhin ausrangiert. Der eine Endwagen wurde für den Wiederaufbau von Zug 1109 verwendet, aus dem Mittelwagen entstand 1980 ein Fahrleitungsbeobachtungswagen.
Nur wenige Wochen später, am 25. März 1971 ereignete sich in Uerikon der nächste Zusammenstoss. Diesmal musste die Nummer 1117 ausrangiert werden. Der eine Endwagen wurde für den Wiederaufbau des ebenfalls schwer beschädigten 1113 verwendet. Der Zug mit der Nummer 1120 erhielt daraufhin die Nummer 1117.
Zug 1111 – bereits hauptrevidiert und als RABDe 510 010-2 bezeichnet – musste nach einer Kollision mit RABDe 510 013-6 am 23. Februar 2001 in Effretikon abgebrochen werden, wobei der eine Endwagen für die Reparatur des anderen beschädigten Zuges verwendet wurde.
Zug 1106, der am 12. September 1982 bei Pfäffikon ZH auf einem Bahnübergang, dessen Barrieren irrtümlicherweise offen waren, mit einem deutschen Reisecar kollidierte, konnte dagegen wiederaufgebaut werden.

Nach etwa 25 Jahren intensivem Einsatz waren die Mirages revisionsfällig geworden. Die Diskussion «Ausrangierung und Ersatzbeschaffung» oder «Hauptrevision» wurde zugunsten einer Revision 4 entschieden, welche die HW Zürich zwischen 1995 und 2001 durchführte. Nebst vielen anderen Änderungen erhielten die Züge «Mitrac»-Leitrechner für die Fahr- und Bremssteuerung, eine «Parkstellung», Scheinwerfer, «IFE»-Aussenschwingtüren für den kondukteurlosen Betrieb und nicht zuletzt statt des ursprünglichen Weinrots einen Anstrich in den damaligen Regionalverkehrsfarben blau-steingrau. Die Züge wurden in RABDe 510 000–510 017 umbezeichnet. ■

Stellungnahme Technikgruppe VSLF

Oliver Altorfer; Technikgruppe VSLF

Signalisierung Ausfahrt RBL-Tivoli in Richtung Stammstrecke Dietikon - Killwangen Spreitenbach

Anzutreffender Sachverhalt
Bei der Ausfahrt über die neu in Betrieb befindliche Ausfahrt RBL über den Spurwechsel Silbern in Richtung Killwangen-Spreitenbach, trifft der Lokomotivführer folgende Signalisation an: Das vorausgehende Ausfahrsignal RBL war offen und vor dem Halt zeigenden Spurwechsel-Hauptsignals des erhält der Lokführer eine Warnung aufgrund des noch geschlossenen Spurwechsel-Hauptsignals.
Während der Fahrstrassenbeobachtung stellt der Lokführer fest, dass das vor dem ordnungsgemäss geschlossenen Bahnübergang stehende Zwergsignal G167A «Fahrt» und das folgende Zwergsignal auf Höhe des Spurwechsel-Hauptsignals «Halt» zeigt (siehe Foto).
Diese Signalisation erscheint auf den ersten Blick als falsch.

Aussagen im FDV
Gemäss FDV 300.2, Absatz 2.4.3 gilt: *Zwergsignale zeigen bei eingestellter Zugfahrstrasse «Fahrt». Signalisiert ein Haupt- oder Sperrsignal «Halt», zeigt das vorausgehende Zwergsignal «Fahrt mit Vorsicht».*
Des Weiteren beschreibt der Absatz 2.4.2: *Unabhängig von Weichen sind Zwergsignale zur Deckung von Bahnüberganganlagen und zur Unterteilung langer Gleise aufgestellt (…)*
Absatz 2.4.4: *Letztes Zwergsignal gegen die Strecke: Bei einevr Zugfahrt zeigt das letzte Zwergsignal «Fahrt», bei einer Rangierbewegung «Fahrt mit Vorsicht».*
Das vor dem Bahnübergang aufgestellte Zwergsignal G167A deckt den dahinter liegenden Bahnübergang und ist das letzte Zwergsignal auf Bahnhofgebiet RBL gegen die Strecke und zeigt demzufolge «Fahrt».
Nach dem Bahnübergang auf der rechten Seite ist das Einfahrsignal RBL der Gegenrichtung erkennbar sowie die Streckentrennung, somit beginnt dort das Streckengleis zwischen dem RBL und dem Hauptsignal Spurwechsel Silbern. Das Rangierhaltsignal nach dem Bahnübergang dient der zusätzlichen Signalisierung der Rangiergrenze.

Fazit
Die hier vorzufindende Signalisation ist absolut korrekt und mit dem zusätzlichen Rangierhaltsignal sogar vorbildhaft. ■

Schweizer Eisenbahn-Revue

Spezialangebot 2009

Probeabonnement für VSLF Mitglieder

VSLF Mitglieder haben die Möglichkeit, ein Probeabonnement der Schweizer Eisenbahn-Revue für 5 Monate zu bestellen.
Es umfasst die Hefte 7 - 12 / 2009 für Fr. 59.70 statt Fr 66.30 (10% Rabatt auf den normalen Abonnementspreis / 25% Rabatt auf Einzelverkaufspreis).
Bestellung Probeabonnement im Internet unter:
www.vslf.com / Extern / Eisenbahn-Revue SER

VSLF Mitglieder, welche bereits ein Schweizer Eisenbahn-Revue Abonnement besitzen, erhalten die Reduktion auf den Preis ab der nächsten Rechnung (Anmeldung bis spätestens 30. September; rückwirkende Vergünstigungen sind nicht möglich.)
Anmeldung ebenfalls unter Internetadresse oben.

Erscheinungsweise: monatlich
Preis: Jahresabonnement 2009 (11 Hefte) für die Schweiz (inkl. Porto) Fr. 145.80.-
Preis für VSLF Mitglieder: Reduktion 10% ab 2010: Fr. 131.20.-

Das verbilligte Abonnement der Schweizer Eisenbahn-Revue für VSLF Mitglieder entstand auf Anfrage des VSLF. Wir danken der Minirex AG für dieses Angebot.

Vollzugskosten GAV

Geschäftsleitung VSLF

Neuer Vertrag zur Verteilung der Vollzugskosten GAV SBB

Der Vorstand VSLF hat erstmals am 17. August 2007 Verhandlungen über die Verteilung der Vollzugskosten SBB nach GAV zwischen dem SEV, transfair, KVöV und dem VSLF verlangt.

Der bestehende Vertrag datierte vom 11. Januar 2005 und ist nach Meinung des VSLF für den neuen GAV nicht gültig, da der Verteilschlüssel zu Ungunsten des VSLF geregelt war.

Nach mehrmaligem Nachhaken fand am 13. Januar 2009 Verhandlungen über einen neuen Vertrag statt, welcher Anfang Februar 2009 rückwirkend auf den 1. Januar 2009 von allen Parteien unterzeichnet wurde.

Der neue Verteilschlüssel ist für alle Parteien korrekt, auch wenn der VSLF Vereinfachungen ohne die Festlegung von Sockelbeträgen gefordert hat.

Geschäftsleitung VSLF
10. März 2009

Gefährdete Lokomotivführer?

Ob SBB-Lokomotivführer Uniformen tragen sollen oder nicht, ist ein altes Thema – entsprechende Vorstösse kamen stets aus der „Teppichetage“; die Lokomotivführer sind indes mehrheitlich dagegen. Unter Andreas Meyer, auf dessen Agenda das Thema „Corporate Identity“ weit oben steht, soll nun endlich Realität werden, was seit Jahren immer wieder diskutiert wird. Weil bei den altgedienten Lokomotivführern eine Tragpflicht kaum durchsetzbar wäre, soll diese nur für neu eingestelltes Personal gelten.

Die kritische Haltung der Lokomotivführer bringt ein Statement der Gewerkschaft VSLF zum Ausdruck, das von den SBB „Massnahmen zum Schutz des Lokpersonals verlangt“. Begründung: Durch die Uniformierung sei der Lokomotivführer „als Angestellter der Bahn erkenntlich und somit erwiesenermassen einem erhöhten Risiko von Aggressionen der Reisenden ausgesetzt“. (mr)

Mehr Lohn

Wegen des im Raum Zürich besonders starken Mangels an Lokomotivführern lässt der SBB-Personenverkehr derzeit eine Klasse von Rangierlokomotivführern (Kategorie C) ausbilden. Nachdem die auf acht Monate veranschlagte Ausbildung bereits begonnen hatte, sollte deren Dauer plötzlich auf elf Monate erstreckt werden mit der Begründung, dass zusätzliche Fahrzeugtypen instruiert werden müssten. Für die Betroffenen hätte diese Verlängerung der Ausbildung empfindliche Lohneinbussen bedeutet. Auf Intervention der Lokomotivführer-Gewerkschaft VSLF erklärte sich der Personenverkehr bereit, den vollen Lohn bereits zwei Monate vorher, also noch während der verlängerten Ausbildungszeit, auszurichten. Ebenso ist SBB-P auf die Forderung des VSLF eingetreten, den seit vier Jahren nicht mehr angepassten Ausbildungs-Jahreslohn um 3000 Franken auf 44 500 Franken zu erhöhen. (pd/mr)

Vortrag an der Generalversammlung VSLF 2008

Hans Arnold; Gründungs- und Ehrenmitglied VSLF

Mein Name ist Arnold, Vorname Hans, geb. 1917 in Reiden, Kt. Luzern. Ihr werdet verstehen, dass ich mit 92 Jahren, und ältestes Gründungsmitglied nicht mehr alles auswendig erklären kann, was ich vor 70 Jahren erlebt habe.
2. September 1939 bin ich als 22-jähriger Unteroffizier der Artillerie in die Mobilmachung eingerückt. Ein ganzes Jahr dauernd im Dienst. Wer kann das heute noch sagen? Sold Fr. 2.50, kein Lohn!
2. September 1940: Eintritt in die SBB Werkstätte in Zürich-Altstetten als Mechaniker. Lohn monatlich Fr. 240.-. Normalerweise konnte man die Uniform abgeben. Kaum eingetreten, erhielt ich den Marschbefehl Einrücken in die Kader-Umschulung SBB-Flab Gr. 129. Grund = Die Armeeflab, welche die St. Gotthardstrecke und die Stauseen mit den Kraftwerken bewachten, waren auch schon 1 Jahr im Aktivdienst und möchten in den Urlaub. Woher die Soldaten nehmen, wo alle voll im Einsatz waren? Vor allem die Bauern beanspruchten Urlaub, um die Ernte einzubringen. Das Armeekommando nahm Fühlung mit dem damaligen SBB-Generaldirektor Paschoud auf, und es wurde vereinbart, dass ein gewisser Bestand des SBB-Personals, weIches nicht dem Betrieb, sondern dem Fabrikgesetz unterstellt war, für die Kraftwerkbewachung aufzubieten und umzuschulen. Herr Oberst Hans Hutmacher, Sektionschef der Abteilung SBB-Kraftwerke der G.D. wurde das Kommando übertragen.
Im November 1940 nach Burgdorf. Kaderumschulung auf 20 m/m Oerlikoner Flabgeschütze. Geleitet wurde dieser Kurs von Mayor Aebi in Burgdorf. Mai 1941 Mannschaftsumschulung in Konolfingen. Es waren Soldaten der SBB-Werkstätten aus allen Waffengattungen, die früher einmal Militärdienst geleistet haben. Die SBB-Werkstätten wurden verschiedenen Kraftwerken zugeteilt. H.W. Zürich bewachten die Kraftwerke Etzel und Amsteg, H.W. Bellinzona das Ritomwerk, die H.W. Olten und Biel die Kraftwerke Barberine und Vernayaz. Schleppsack-Schiessen in Montana-Grans, Brigels und Sll-Yiese konnten wir mit Erfolg unsere Aufgabe bestätigen.
Meine Flabstellung war bei der Burgruine Zwing Uri auf dem Hügel bei Amsteg, darunter der Bunker für General Guisan und den Bundesrat, die wir verteidigen mussten, ebenso das Kraftwerk SBB Amsteg. Dort wurde ich zum Wachtmeister befördert.
1943 Visiteur-Prüfung abgelegt in dieser Zeit, als der Vater von Herrn Andreas Meyer, aktueller Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB Muttenz, Visiteurdienst leistete.
1947 Eintritt als Fahrdienst-Anwärter bei der Depotinspektion Zürich.
1948 Entlassung aus der Annee mit 760 Diensttagen, deren 500 Aktivdienst.
1957 Gründung des VSLF No 2.
Kollege Hans Utzinger und ich hatten beschlossen, einen neuen Verband zu gründen. Auch 3 Kollegen der Jahrgänge 1895 und 96, ehemalige VSLF Mitglieder, welche noch Aktiv-Lokf. waren, hatten sich bereit erklärt, mitzumachen. Jakob Hatt, Präsident, Heinrich Salzmann und Franz Mutter, diese hatten Erfahrungen im Verbandswesen. Es wurde der Vorstand gewählt und die Statuten ausgearbeitet.
Auch heute leben noch einige Gründungsmitglieder unter uns, die noch fahrplanmässige Personen- und Güterzüge als Heizer oder Lokführer mit Dampf geführt haben. Darüber hatte ich ein Buch mit dem Titel: Vom Dampf zum Swiss-Express verfasst, worin ich meine Erlebnisse beschrieben habe. 2’500 Exemplare – ausverkauft! Verleger leider gestorben.
Es freut uns Gründungsmitglieder, dass der Samen, den wir gesät, so reiche Früchte gebracht hat. Wir alle wünschen dem VSLF weiterhin Erfolg, Kollegialität und gute Fahrt in die Zukunft. ■

Batterieprobleme auf Lokomotiven und Steuerwagen im Sommer 2008

Thomas Oettli; SBB P-OP-RFT

Einleitung
Der zuverlässige Bahnbetrieb ist von vielen Faktoren abhängig. Die Fahrzeuge sind ein wichtiger Bestandteil davon. Wesentlich ist die zuverlässige Funktion der Steuerung in zugführenden Fahrzeugen. Wenig im Bewusstsein ist, dass die Fahrzeugbatterien dabei eine zentrale Rolle spielen.
Im Sommer 2008 ereigneten sich circa 10 Zugausfälle aufgrund von defekten Fahrzeugbatterien in zugführenden Fahrzeugen. Leider ereigneten sich einige dieser Zwischenfälle auf verkehrstechnisch strategisch wichtigen Stecken oder in Tunnels. Die Strecken waren während Stunden blockiert, die Bergung der Bahnreisenden war schwierig und unangenehm.

Warum hat die Fahrzeugbatterie eine zentrale Funktion?
Der Vollständigkeit halber möchten wir an dieser Stelle bekanntes kurz repetieren. Ist der Hauptschalter ausgeschaltet, erfolgt die Speisung ausschliesslich über die Fahrzeugbatterie. Aus welchem Grund auch immer die Fahrzeugbatterie ihren Dienst versagt, die Auswirkung ist direkt. Die Leittechnik, die Zugsicherung, die Hauptschaltersteuerung usw. sind tot respektive fallen aus.
D.h. mit einer defekten Batterie in einem zugführenden Fahrzeug besteht in den Schutzstrecke das Risiko, dass der Zug nach dem Öffnen des Hauptschalters stehen bleibt, und ein Wiedereinschalten unmöglich ist. Ist die defekte Batterie auf einem Steuerwagen, und die Lokomotive hat noch gute Batterien, so besteht immerhin die Möglichkeit, die Strecke zu räumen. Ist die defekte Batterie auf der Lokomotive, so blockiert der Zug die Strecke.

Was war die Ursache?
Bald zeigte sich eine Richtung, wo der Fehler lag. Die Fahrzeugbatterien eines bestimmten Herstellers schienen der Auslöser der Miesere zu sein. Ohne tief ins Detail zu gehen, kann gesagt werden, dass dieser Batterietyp konstruktiv schwach ist. Kombiniert mit Mängeln in der Fertigung ist es dazu gekommen, dass sich die Fahrzeugbatterien trotz korrekter Ladespannung von selbst äusserst stark erhitzt haben. Dazu gehört das Phänomen eines hoch bleibenden Ladestromes. Hohe Aussentemperaturen fördern diesen Fehler besonders. Der Ausfall beginnt mit den typischen Symptomen, dass der Ladestrom während einigen Tagen deutlich hoch bleibt und die Fahrzeugbatterie sehr heisst wird. Die Batteriespannung verhält sich mehr oder weniger normal, auch bei Last. Danach geht es sehr schnell. Die Fahrzeugbatterie verliert innerhalb von zwei bis drei Stunden die Leistungsfähigkeit und fällt komplett aus.

Das Lokpersonal als Helfer in der Not
Nach dem sich die Ursache herauskristallisierte, galt es als logische Massnahme, die Fahrzeugbatterien dieses bestimmten Hersteller aus den zugführenden Fahrzeugen auszubauen. Aber was bauen wir dann ein? Das Ersatzprodukt stand fest. Doch bevor wir viel Geld in die Hand nahmen für den Batterieersatz, mussten wir zu hundert Prozent sicher sein, richtig zu liegen. Wir machten weitere Abklärungen. Danach galt es vom Ersatzprodukt genügend Stück zu produzieren und in unserer grossen Firma die Maschinerie in der Administration und in der Instandhaltung in Gang zu setzen. Das alles braucht verständlicherweise seine Zeit. Mit der Weisung P 20003635 wandte sich die Flottentechnik Hilfe suchend ans Lokpersonal. Es galt mittels der Anzeigen auf dem Führerstand auf die typischen Symptome zu achten.
Wir möchten die Gelegenheit nutzen, um dem Lokpersonal für die wertvolle Unterstützung zu danken.

Die neue Batterie mit brandsicherem Metalltrog und leistungsfähiger Vlies-Gel-Technologie (ohne Deckel abgebildet).

Zeichen der Überhitzung der Batterie: hell verfärbte Schraube.

Die Massnahmen
Die weiteren Abklärungen an den defekten Fahrzeugbatterien gab uns die volle Gewissheit, dass die Fahrzeugbatterien der Firma Leclanché SA die Ursache für die Zugausfälle waren. Auf allen Re450 und Re460 wurden forciert, d.h. per Änderungsauftrag, die Leclanché Fahrzeugbatterien durch Oerlikon Fahrzeugbatterien ersetzt. Mit einer zusätzlichen Weisung an alle Unterhaltstellen ist festgelegt, dass auf zugführenden Fahrzeugen nur noch Oerlikon Fahrzeugbatterien eingebaut werden, wenn aus irgendeinem Grund die Fahrzeugbatterien getauscht werden müssen.
Die Flottentechnik hat beantragt, dass auf allen zugführenden Fahrzeugen forciert Oerlikon Fahrzeugbatterien eingebaut werden, weil damit gerechnet werden muss, dass in der nächsten Hitzeperiode wieder die Probleme mit den Leclanché Fahrzeugbatterien auftreten.

Ein Blick in die Zukunft
Im Herbst 2008 hatte unser strategischer Einkauf in enger Zusammenarbeit mit der Flottentechnik die Beschaffung der Fahrzeugbatterien international ausgeschrieben. Das Auswahlverfahren und die Bewertungskriterien wurden im Vorfeld unter der Aufsicht des Rechtsdienstes festgelegt.
Seit Mitte Februar 2009 steht fest, dass die Firma «Oerlikon Stationär-Batterien AG Aesch BL» den Zuschlag für die Lieferung der Fahrzeugbatterien in den nächsten Jahren erhält.
Mit der Firma «Oerlikon Stationär-Batterien AG Aesch BL» hat die SBB einen zuverlässigen Hersteller beauftragt, der auch in der Vergangenheit der SBB partnerschaftlich zur Seite stand. Die Schweizer Industrie zeigt ihre Wettbewerbsfähigkeit, und mit Blick auf das aktuelle schwierige wirtschaftliche Umfeld sind wir froh, Arbeitsplätze in der Schweiz zu erhalten. ■

Besser sehen und verstehen

Neue Licht- und Tonanlage im Hauptbahnhof St. Gallen

Bahnhof heute

Alt und Neu kombiniert: Die historische Metallkonstruktion des Hauptbahnhofes St. Gallen im Licht einer modernen Beleuchtung. Vor der baulichen Umsetzung überprüfte der Lichtarchitekt die Beleuchtungssituation mittels Computersimulation (Ernst Basler + Partner AG, Lichtarchitektur).

Montageschwert zur Befestigung der Leuchten (Design Architekten Kollektiv, Winterthur)

Bahnhof früher

Schlecht verständliche Durchsagen, eine 40-jährige Beleuchtung, die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügt, ausserdem steigende Unterhaltskosten und eine schwierige Ersatzteilbeschaffung: Höchste Eisenbahn also für eine neue Beleuchtungs- und Lautsprecheranlage im Bahnhof St. Gallen.
Für diese anspruchsvolle Aufgabe suchte die SBB einen Partner, der die drei Fachbereiche Licht, Ton sowie Elektroinstallation kompetent planen, koordinieren und begleiten kann. Insbesondere die Kombination von Elektroplanung mit Lichtgestaltung und Akustik bieten nur wenige Ingenieurunternehmen an.
Die Arbeitsvergabe sollte bereits sechs Monate nach Planungsbeginn abgeschlossen sein. Dies war nur mit einem gestrafften Planungsablauf einerseits und einer beschleunigten kommunalen Entscheidungsfindung anderseits einzuhalten. Deshalb wurde die städtische und kantonale Denkmalpflege bereits zu Beginn der Konzeptphase hinzugezogen.

Die Halle im richtigen Licht
Für eine erfolgreiche Umsetzung des Lichtkonzepts galt es, mit dem Vorschlag vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner AG, sowohl die Unterstützung der Architekten, als auch jene der SBB-Projektleitung und der Denkmalpflege zu gewinnen. Eine moderne Beleuchtung sollte behutsam in die rund 100 Jahre alte historische Metallkonstruktion integriert werden. Berücksichtigung finden mussten auch die hohen lichttechnischen Anforderungen der SBB, die Lichtführung sowie die hohen Ansprüche an eine zeitlose Gestaltung – und dies alles zu möglichst tiefen Investitions- und Betriebskosten.
Die Neuerung bestand darin, mit einem einheitlichen Beleuchtungskörper direkt und indirekt zu beleuchten. Das indirekte Licht macht nicht nur die historische Hallenstruktur erlebbar, es unterstützt auch das subjektive Raumgefühl: Die Bahnhofshalle wirkt hell, freundlich und sicher.
Die zeitlosen Leuchten wurden auf einer unterhaltsfreundlichen Montagehöhe und in einem maximalen Leuchtenabstand im Rhythmus der bestehenden Metallkonstruktion angebracht. Für das Design der Anschlusselemente, genannt «Montageschwerte», zeichnet das Architekten Kollektiv aus Winterthur verantwortlich.
Im ungedeckten Perronteil wurden die Leuchten auf Masten fortgeführt. So wurde die Halle formal und unterhaltsfreundlich mit dem nicht überdachten Bereich des Bahnhofs verbunden. Um eine unangenehme Blendung für Umfeld und Lokführer zu vermeiden, mussten die Leuchten vollkommen entblendet sein. Durch eine spezielle Reflektortechnik wurde eine bandförmige Kantenbeleuchtung erreicht, welche die Trittsicherheit beim Ein- und Aussteigen gewährleistet. Zusätzlich konnte die Lichtverschmutzung durch die exakte Leuchtenoptik mit gerichtetem Licht stark vermindert werden. Um weitere Verunreinigungen und vorzeitige Lichtverminderungen zu vermeiden, wurden Taubenschutzvorrichtungen angebracht.
Umgebungslärm steuert die Lautsprecher
Wer kennt sie nicht, die schwer verständlichen Durchsagen bei hohem Umgebungslärm. Auch der Hauptbahnhof St. Gallen macht hier keine Ausnahme. Es galt also, die Sprachverständlichkeit zu verbessern. Einfach nur neue Lautsprecher zu installieren löste das Problem noch nicht. Die Lautstärke sollte sich deshalb in Zukunft automatisch dem Pegel des Umgebungslärms anpassen. Zudem konnte mithilfe von Simulationen die Anzahl und die Platzierung der Lautsprecher optimiert werden: Neu wurden diese näher bei den Passanten angebracht und können so mit einem relativ niedrigen Schallpegel betrieben werden. Auf diese Weise wurde der akustische Nachhall vermindert und die Sprachverständlichkeit merklich gesteigert.
Die Umbauarbeiten sind Anfangs 2008 abgeschlossen worden. Unverändert jedoch bleibt der Charakter der Bahnhofshalle als architektonisches Zeitdokument aus dem Jahr 1915 und erscheint nun in neuem Licht. ■

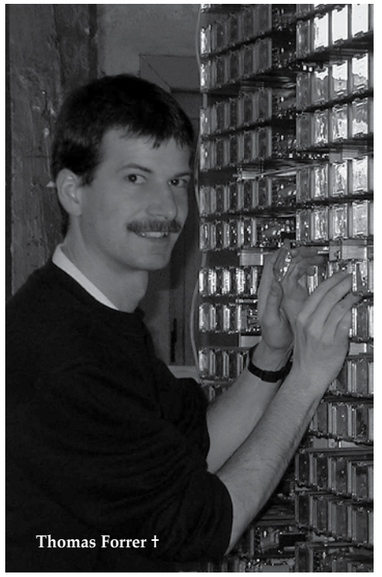
Lichtarchitektur:
Ernst Basler + Partner AG, Zürich, Herr Walter Moggio
Elektro und Ton:
Ernst Basler + Partner AG, Zürich, Herr Fredy Zaugg
Architektur:
Architekten Kollektiv, Winterthur, Herr Urs Steiner
Auftraggeber:
SBB Projektmanagement Zürich, Herr Patrik Bischof

Niklaus Brügger, Richard Weber, Maya Weber und Hanspeter Zweifel

Gründung «Freunde der BAL»

Verein Stellwerkmuseum BetriebsAnlage Linthal

Thomas Forrer (selig) und Niklaus Brügger, beide Lokführer SBB, begannen in den frühen 90er-Jahren ausgediente Stellwerke und Exponate der Eisenbahngeschichte zu sammeln, Instand zu stellen und in Betrieb zu nehmen. Geeignete und kostengünstige Räumlichkeiten wurden 1993 in Kilchberg ZH gefunden und aufwändig auf die Bedürfnisse der gesammelten Exponate ausgebaut. Trotz eines langfristigen Vertrages mussten 1999 neue Räumlichkeiten gesucht werden, da ein Abbruch des gemieteten Gebäudes zur Diskussion stand.
In Linthal, im ehemaligen Bebié-Gebäude, konnte durch gute Beziehungen und weitreichendem Entgegenkommen der Gemeinde Linthal und der Vermieterin, der Linthkraft-Stiftung Linthal, Räumlichkeiten gemietet werden, die den Bedürfnissen für ein Stellwerkmuseum ideal entspricht. Auf rund 830 m2 können nun die Exponate präsentiert werden.
Mit grossem Enthusiasmus und viel Elan wurde gezügelt, eingerichtet und mit der Instandstellung der Stellwerke weitergearbeitet. Mit bis jetzt 19 Stellwerken aus (fast) allen Epochen der Eisenbahngeschichte, (davon zum jetzigen Zeitpunkt 3 vollständig verdrahtet und in Betrieb) und unzähligen Exponaten ist mit den Jahren eine ansehnliche Sammlung zusammengekommen. 2 Mal konnte an der «GALI», der Gewerbeausstellung Linthal, der Bevölkerung die Sammlung zugänglich gemacht werden, was mit grosser Begeisterung der Besucher genutzt wurde.
Nach dem völlig unerwarteten und tragischen Tod von Thomas Forrer im Sommer 2008 mussten Überlegungen angestellt werden, um das Stellwerkmuseum in dieser Form erhalten und weiterführen zu können. Niklaus Brügger, Maya Weber, die Mutter von Thomas und Richard Weber haben sich daher entschlossen, einen Verein mit dem Ziel, die Erhaltung und Weiterführung des Stellwerkmuseums, zu gründen. Vordergründiges Ziel des Vereins ist die Erhaltung und Inbetriebnahme der Stellwerke und den Aufbau einer Modelleisenbahn zur Visualisierung der Abläufe.
Das Stellwerkmuseum darf aus rechtlichen Gründen nicht kommerziell betrieben werden, was aber auch zum jetzigen Zeitpunkt völlig abwegig ist.
Wir suchen nun Aktivmitglieder, ausgerüstet mit entsprechenden Fachkenntnissen, die uns mit der Verdrahtung und Inbetriebnahme der Stellwerke sowie beim Aufbau der Modelleisenbahn tatkräftig mithelfen und Passivmitglieder, die uns finanziell mit einem jährlichen Beitrag unterstützen.
Für Aktivmitglieder steht die Freude an Eisenbahntechnischen Exponaten und die Realisation der hochgesteckten Ziele, die Exponate und Stellwerke instand zu stellen, in Betrieb zu nehmen und einen authentischen Stellwerkbetrieb aufzubauen, im Vordergrund. Für Passivmitglieder bieten wir nach Möglichkeit noch dieses Jahr, jedoch spätestens ab 2010 an verschiedenen Daten begleitete Führungen an, damit die Ausstellungs-Exponate und der Fortschritt der Arbeiten besichtigt werden können. Die Jahresbeiträge wurden durch die Gründungsmitglieder für


Thomas Forrer †

die Dauer von einem Jahr bis zur ordentlichen Generalversammlung 2010 wie folgt festgelegt:
- Aktivmitglieder: individuell
- Passivmitglieder Einzelperson: Fr. 100.–
- Passivmitglieder Familien: Fr. 150.–

Unsere Web-Seite www.freundederbal.ch ist noch im Aufbau und könnte aktive Mithilfe sehr gut gebrauchen. Wir sind uns bewusst, dass wir hohe Ziele gesetzt haben, doch unser aller erstrangiges Ziel ist es, das Vermächtnis von Thomas in seinem Sinn weiterzuführen und das Stellwerkmuseum weiter zu erhalten. Von Seiten der Gemeinde Linthal und der Vermieterin, der Linthkraft-Stiftung Linthal, geniessen wir weiterhin das volle Vertrauen und grosse Unterstützung. In diesem Sinne bitten wir Euch alle mitzuhelfen, den neuen Verein «Freunde der BAL» zu unterstützen, damit wir zusammen unsere Ziele verwirklichen können. Interessierte Passivmitglieder können mit Einzahlungsschein Ihren Beitrag überweisen und sind damit per sofort im Verein aufgenommen. Mögliche Aktivmitglieder und Helfer bitten wir, mit Niklaus Brügger Kontakt aufzunehmen.

Gründungsmitglied und Präsident
Richard Weber
044 687 61 61 / 079 216 08 00
info@weber-systembau.ch

Gründungsmitglied und Vizepräsident
Niklaus Brügger
044 850 25 66 / 079 602 39 42
bruewaltodie@bluewin.ch

Gründungsmitglied
Maya Weber
044 784 79 94 / 078 822 62 32
maya.weber@weber-systembau.ch

Anmeldung per Mail, Fax oder Post retournieren an:

Mail: info@weber-systembau.ch
Fax: 044 687 61 60
Post: Freunde der BAL
c/o Richard Weber
Speerstr. 2a
8832 Wilen b. Wollerau

❑ **Passivmitglied einzeln**
❑ **Passivmitglied Familie**
❑ **Aktivmitglied**

Name + Vorname.....
Adresse.....
PLZ + Ort.....
Telefon P.....
Telefon G.....
Fax.....
E-Mail.....

BAL BetriebsAnlage Linthal

Bildung/Formation/Formazione

Matthias Oppliger; Bildungsobmann VSLF AR/TS

04/09 AZG Seminar (d): Dieses Seminar hat zum Ziel, die Kenntnisse über die gesetzlichen Vorschriften zur Arbeitszeit zu vertiefen. Für jede Lokführerin und für jeden Lokführer ist es wichtig, sich in den grundsätzlichen Belangen des Arbeitszeitgesetzes auszukennen.
Das Seminar eignet sich auch sehr gut für Vertreter der PeKo, Arbeitszeit- und Dienstplankommissionen, sowie Verbands- und Sektionsfunktionäre.

Themen:
- Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs AZG
- Verordnung zum Arbeitszeitgesetz AZGV
- Begriffe
- Ausgleichstage und Ruhetage, Entstehung und Handhabung
- Zulässige Minimalwerte, Maximalwerte und Durchschnittswerte
- Interpretationen BAV
- Fallbeispiele

Datum:	03.September 2009	
Zeit:	08:15 bis 16:45 Uhr	
Ort:	Swisscom Conference Center, Olten	
Referent:	Bahn-Support GmbH	
Anmeldeschluss:	31. Juli 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 20 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 78.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 220.-

Seminarpauschale inkl. Begrüssungskaffee und Gipfeli, Kaffeepausen, Mittagessen mit 1 alkoholfreien Getränk, Dessert und Kaffee.

Für VSLF Funktionäre (APK/DEK/Sektionspräsident/etc.) übernimmt der VSLF sämtliche Kosten.

05/09 Seminario PCT (i): Questo seminario ti aiuta a rinfrescare e a approfondire le nozioni in materia di prescrizioni sulla circolazione (PCT), le disposizioni esecutive e il regolamento d'esercizio, nonché a conoscere le nuove prescrizioni. Buona preparazione in vista dell'esame periodico.

Data:	dal: 5 ottobre 2009, ore 09:00	
	al: 7 ottobre 2009, ore 15:45	
Luogo:	Albergo Serpiano / www.serpiano.ch	
Relatore:	Gianluca Romanini	
Iscrizione:	31 agosto 2009	
No. partecipanti:	massimo 20 persone	
Costo del corso:	Membri:	Fr. 505.-
	Non membri:	Fr. 685.-

2 pernottamenti in camera singola confortevole, pranzo di 3 portate incl. litro acqua minerale e 1 caffè, cena di 4 portate incl. litro acqua minerale e 1 caffè, acqua minerale nella sala del seminario, caffè al benvenuto, pausa caffè alla mattina e nel pomeriggio, entrata libera al centro Spa (Salus per acquam) con piscina, whirlpool, sauna e bagno a vapore.

06/09 FDV Seminar (d): Dieses Seminar hilft Dir Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

Datum:	22. bis 25. November 2009	
Anreise:	22. November 2009, 18:15 Uhr (Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich) (Ohne Übernachtungen: Anreise 23. Nov. 2009, 08:00 Uhr)	
Abreise:	25. November 2009, 16:45	
Ort:	Solbadhotel Sigriswil	
Referent:	Urs Schär	
Anmeldeschluss:	30. September 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 20 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 615.-
	Nichtmitglieder	Fr. 795.-

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum).
Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

Mitglieder:	Fr. 255.-
Nichtmitglieder:	Fr. 435.-

07/09 Séminaire PCT (f): Ce séminaire sert à approfondir les connaissance des prescriptions de circulation ainsi que les directives d'exécution PCT et DE PCT. Il permet, de plus, de découvrir de nouvelles prescriptions. En outre, il constitue une préparation optimale aux examens périodiques.

Date:	26 au 28 novembre 2009	
Lieu:	Buffet de la Gare, Lausanne	
Horaire:	08:30 à 17:00 heures	
Conférencier:	Paolo Induni	
Inscriptions:	30 septembre 2009	
Participants:	max. 20 personnes	
Coûts:	Membres:	Fr. 150.-
	Non membres:	Fr. 330.-

Incluant: location de la salle, boisson lors des pauses, repas de midi (sans les boissons).

08/09 Sozial- und Selbstkompetenz I (d): Sich und andere verstehen, positives Sozialklima, effektivere Problem- und Konfliktlösungen, verbesserte Kommunikation im Umgang mit Menschen, Wertschätzung und Einfühlungsvermögen.

Seminarziel:
Die Teilnehmenden sind in der Lage durch diesen Kurs Ihre Sozialkompetenz zu verbessern und in ihrem Alltag folgendes zu bewirken:
- ein positives Sozialklima,
- effektivere Problem- und Konfliktlösungen,
- Wertschätzung und Einfühlungsvermögen,
- verbesserte Kommunikation im Umgang mit Mitmenschen.

Datum:	26. und 27. November 2009	
von:	26. November 2009, 09:15 Uhr	
bis:	27. November 2009, 16:45 Uhr	
Ort:	Solbadhotel Sigriswil	
Referent:	Peter Lüthi, personalvertretung.ch	
Anmeldeschluss:	15. August 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 15 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 290.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 650.-

Übernachtung im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

09/09 Anti-Ärger-Seminar (d): Persönlicher Umgang mit Ärgersituationen verändern, die persönliche Ärgerzeit verkürzen, lernen sich richtig zu ärgern, zu akzeptieren oder es zu ändern, Techniken und Methoden kennen lernen die Spass machen und sofort wirken. Wie funktioniert unser Gehirn? Was löst Ärger aus?

Ziel des Seminars:
- den persönlichen Umgang mit Ärger-Situationen verändern
- die persönliche Ärgerzeit zu verkürzen
- lernen sich richtig zu ärgern, zu akzeptieren oder es zu ändern
- Techniken und Methoden kennen lernen, die Spass machen und sofort wirken

Datum:	03. und 04. Dezember 2009	
von:	03. Dezember 2009, 09:15 Uhr	
bis:	04. Dezember 2009, 16:45 Uhr	
Ort:	Solbadhotel Sigriswil	
Referent:	Peter Lüthi, personalvertretung.ch	
Anmeldeschluss:	31. August 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 15 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 290.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 650.-

Übernachtung im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

01/10 FDV Seminar (d): Dieses Seminar hilft Dir, Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

Datum:	27. bis 29. Januar 2010	
	täglich 08:15 bis 16:45 Uhr	
Ort:	Swisscom Conference Center, Olten	
Referent:	Gérard Rochat, Bahn-Support GmbH	
Anmeldeschluss:	31.Oktober 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 20 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 235.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 605.-

Inkl. Willkommenskaffee, Kaffeepausen, Mittagessen mit 1 alkoholfreien Getränk, Dessert und Kaffee

02/10 FDV Seminar (d): Dieses Seminar hilft Dir Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

Datum:	27. bis 30. Januar 2010	
Anreise:	27. Januar 2010, 18:15 Uhr (Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich) (Ohne Übernachtungen: Anreise 28. Jan. 2010, 08:00 Uhr)	
Abreise:	30. Januar 2010, 16:45	
Ort:	Solbadhotel Sigriswil	
Referent:	Urs Schär	
Anmeldeschluss:	30. November 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 20 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 615.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 795.-

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum etc.)

Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

Mitglieder	Fr. 255.-
Nichtmitglieder	Fr. 435.-

03/10 DB Seminar mit LZB & PZB 90 (d): Auffrischung und Vertiefung der DB – Vorschriften für Kolleginnen und Kollegen welche nach Deutschland fahren, inkl. LZB & PZB 90 Lektionen.

Datum:	31. Januar. bis 03. Februar 2010	
Anreise:	31. Januar 2010, 18:15 Uhr (Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich) (Ohne Übernachtungen: Anreise 01. Feb. 2010, 08:00 Uhr)	
Abreise:	03. Februar 2010, 15:45 Uhr	
Ort:	Solbadhotel Sigriswil	
Referent:	Urs Schär	
Anmeldeschluss:	30. November 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 15 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 615.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 795.-

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

Mitglieder:	Fr. 255.-
Nichtmitglieder:	Fr. 435.-

04/10 DB Seminar (ohne LZB & PZB 90) (d): Auffrischung und Vertiefung der DB – Vorschriften für Kolleginnen und Kollegen welche nach Deutschland fahren.

Datum:	01. bis 03. Februar 2010	
Anreise:	01. Februar 2010, 12:15 Uhr (Kursbeginn 13:15 Uhr)	
Abreise:	03. Februar 2010, 15:45 Uhr	
Ort:	Solbadhotel Sigriswil	
Referent:	Urs Schär	
Anmeldeschluss:	30. November 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 15 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 495.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 685.-

2 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)
Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

	Mitglieder:	Fr. 255.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 435.-

05/10 FDV Seminar (d): Auffrischung und Vertiefung des Wissens über FDV, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften

Datum:	03. bis 06. Februar 2010	
Anreise:	03. Februar 2010, 18:15 Uhr (Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich) (Ohne Übernachtungen: Anreise 04. Feb. 2010, 08:00 Uhr)	
Abreise:	06. Februar 2010, 16:45	
Ort:	Solbadhotel Sigriswil	
Referent:	Urs Schär	
Anmeldeschluss:	30. November 2009	
Teilnehmerzahl:	max. 20 Personen	
Kosten:	Mitglieder:	Fr. 615.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 795.-

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)
Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

	Mitglieder:	Fr. 255.-
	Nichtmitglieder:	Fr. 435.-

SBB/SBB Cargo gewährt, im Umfang gemäss GAV Anhang 6, Artikel 6, für die VSLF Seminare Bildungsurlaub. Teilnehmer anderer Bahnen erkundigen sich über Bildungsurlaub, bzw. beantragen diesen bei Ihrem Arbeitgeber. Anmeldung und weitere Informationen unter: www.vslf.com / Dienste / Weiterbildung

CFF et CFF Cargo accordent des congés de formation conformément à la CCT annexe 6, article 6, pour les séminaires de formation du VSLF. Des participants d'autres entreprises ferroviaires se renseignent sur les congés de formation ou font une demande à leur employeur. Inscription et autres informations sous: www.vslf.com / Services / Formation

Conformemente al supplemento 6 del CCL, art. 6, le FFS e FFS Cargo sono tenute ad accordare dei permessi di studio a coloro che partecipano ai seminari del VSLF. I partecipanti delle altre ferrovie sono pregati di informarsi in merito ai permessi di studio, come pure di richiederli presso il rispettivo datore di lavoro. Per annunciarsi o per ulteriori informazioni vogliate consultare il sito www.vslf.com / Servizi / Formazione

Bericht des Referenten zu den Kursen über DB- und SBB-Vorschriften

Seit 2003 habe ich die FDV - Kurse auf dem Bürgenstock geleitet. Ende 2007 und Anfang 2008 zeichnete sich ab, dass es nicht mehr möglich sein wird weiterhin im Waldhotel Seminare durchzuführen. Daraufhin musste ein neues Seminarhotel gefunden werden, welches unseren Vorstellungen entsprechen, aber auch im gleichen Preissegment liegen musste. Dies war keine leichte Aufgabe. Matthias Oppliger entdeckte nach längerem Suchen das Solbadhotel in Sigriswil. Bei meinem ersten Besuch im Herbst 2008 merkte ich sofort, dass wir sehr willkommen sind und das Hotel unsere Erwartungen erfüllen wird. Während den Seminaren fragte das Gastgeberehepaar Wicki immer wieder, ob alles in Ordnung ist und wir zufrieden sind. Das Servicepersonal und die Küchenmannschaft arbeiten hervorragend und meine Waage zu Hause bestätigte mir jeweils, dass ich nicht zu wenig gegessen hatte.
Die Seminarräume sind modern, hell und nach heutigen Standards eingerichtet. Die herrliche Aussicht über den Thunersee und in die Berner Alpen, war das einzige was vom Unterricht ablenkte. Zwischendurch wurden wir mit einer Früchteschale, Fruchtsäften, Kaffee und Apé-rohäppchen verwöhnt, welche für die Seminarteilnehmer kostenlos sind.
Übrigens sind die alkoholfreien Getränke zu den Mahlzeiten und der Kaffee auch schon im Preis inbegriffen. Wie ihr seht, lohnt sich der Weg nach Sigriswil.

Rapport du conférencier sur le cours traitant des directives CFF et DB TS

Depuis 2003, j'ai administré les cours PCT au Bürgenstock. Vers la fin 2007, début 2008, il s'est avéré qu'à l'avenir, il ne serait plus possible d'organiser des séminaires au Waldhotel. Sur ce, il fallait trouver un nouvel hôtel qui corresponde à nos exigences et qui, toutefois, se situe dans le même segment de prix.
Cela n'était pas une tâche facile. Après de longues recherches, Matthias Oppliger a découvert l'hôtel Solbad à Sigriswil. Lors de ma première visite en automne 2008, j'ai immédiatement remarqué que nous étions les bienvenus et que l'hôtel correspondait à nos attentes. Lors des séminaires, les Wicki – le couple d'hôteliers – nous demandaient souvent si tout était en ordre et si nous étions satisfaits. Le personnel de service et celui de la cuisine travaillent remarquablement bien et, de retour à la maison, ma balance a confirmé que j'avais suffisamment mangé.
Les locaux de séminaire sont aménagés de façon moderne, ils sont lumineux et équipés selon les normes actuelles. La magnifique vue sur le lac de Thoune et les Alpes bernoises était la seule chose à pouvoir détourner notre attention du cours. De temps à autre, nous avons eu droit à une coupe de fruits, des jus, du café et des amuse-gueules, gratuits pour les participants au séminaire.
D'ailleurs, les boissons sans alcool pendant les repas, ainsi que le café, étaient également compris dans le prix. Comme vous pouvez le constater, un détour par Sigriswil en vaut la peine.

Rapporto del relatore circa i corsi sulle prescrizioni DB e FFS AR

Nel 2003 ho cominciato a gestire i corsi PCT che, all'epoca, si tenevano sul Bürgenstock. Alla fine del 2007 / inizio del 2008 ci siamo resi conto che non sarebbe più stato possibile organizzare i nostri seminari presso il Waldhotel. Di conseguenza, per l'organizzazione dei nostri seminari bisognava trovare un altro albergo che corrispondesse alle nostre aspettative ma che, nel contempo, si situasse in un analogo segmento di prezzo. La cosa non si presentava affatto semplice. Dopo lunghe ricerche, Matthias Oppliger è riuscito a scovare il Solbadhotel a Sigriswil. Nell'autunno 2008, nel corso della mia prima visita ho subito notato che lì eravamo veramente i benvenuti e che senz'altro l'albergo avrebbe soddisfatto pienamente le nostre aspettative. Durante i seminari, di tanto in tanto il signore e la signora Wicki, i due padroni di casa, venivano a chiederci se andava tutto bene e se eravamo contenti. Sia il personale di servizio che quello delle cucine lavorano in modo eccellente; infatti, ogni volta che torno a casa la mia bilancia mi conferma che non ho di certo mangiato poco.
I locali per i seminari sono moderni, luminosi e arredati secondo gli standard odierni. L'unica cosa che può distrarre un po' dalle lezioni è la magnifica vista panoramica sul Lago di Thun e sulle Alpi bernesi. Di tanto in tanto, durante i seminari si veniva viziati con frutta, succhi di frutta, caffè e stuzzichini che, per chi partecipa al seminario, vengono offerti gratuitamente.
Tra l'altro, sia le bibite analcoliche offerte durante i pasti che il caffè sono inclusi nel prezzo. Come potete vedere, vale la pena fare il viaggio fino a Sigriswil!

Der Referent DB und FDV
Le conférencier DB et PCT
Il relatore DB e PCT

Urs Schär

Werter Präsident/ Vorstand VSLF/ Sektionspräsident
Anlässlich der 20. Generalversammlung VSLF Sektion Bern vom 20.November 2008, bin ich zum Neuen Präsidenten der Sektion Bern gewählt worden. Für das Vertrauen, danke ich bestens.
Nach gründlicher Überlegung habe ich mich entschieden, die Herausforderung des Sektionspräsidenten ein zweites Mal in Angriff zu nehmen. Nachdem ich bereits bei der BLS vor meinem Stellenwechsel 2002 ein Jahr Präsident der Sektion BLS war.
Ich bin überzeugt, die Vorzeichen stehen diesmal besser. Hatten wir doch bei der BLS nach der Sektionsgründung erst mal mit Akzeptanzschwierigkeiten zu kämpfen.

Ich darf von meinem Vorgänger Hanspeter Moser eine perfekt geführte Sektion übernehmen, und das Präsidium in einem motivierten und pflichtbewussten Vorstand antreten. Besten Dank.

Ich verzichte hier bewusst, meine Ziele zu formulieren. Bitte messt mich an meiner Arbeit in meinem Amt.
Für konstruktive Kritik habe ich jedoch stets ein offenes Ohr.

Auf eine gute Zusammenarbeit mit Euch hofft
Gerhard Siegrist

Gerhard Siegrist; 06.04.1965
Mitglied VSLF seit 1990
1981 Lehre Elektromech. SBB HW Olten
1986 Lokführerausbildung SBB Basel
1988 Lokführer SBB Basel
1990 Lokführer BLS Bern/Spiez
2002 Lokführer SBB Bern
2003 Lokführer SBB Interlaken

Generalversammlung 2008 Sektion Bern

Die 20. Generalversammlung vom 20. November 2008 fand wie gewohnt im Restaurant Beaulieu in Bern statt. Pünktlich begrüsste unser Sektions-Präsident Hans-Peter Moser die anwesenden Mitglieder und unseren Präsidenten Hubert Giger.
Hans-Peter begrüsste ein neues Aktiv-Mitglied und einen Gönner in unserer Sektion.
Zwei Pensionierte werden verabschiedet und erhalten traditionsgemäss einen Zinnteller.
Drei Ämter mussten neu besetzt werden. Vorgeschlagen als neuer Sektionspräsident war Gerhard Siegrist. Er wird von der Versammlung einstimmig gewählt.
Als Depotobmann in Interlaken stellt sich auch Gerhard zur Wahl. Er wird einstimmig gewählt. Gerhard hält eine kurze Rede zu seiner Wahl und appelliert an Alle für eine offene Kommunikation. Er dankt für das geschenkte Vertrauen und nimmt beide Ämter an.
Als Delegierter stellt sich Markus Sommer zur Verfügung. Auch dieser Vorschlag wird von der Versammlung angenommen. Markus nimmt das Amt an.
Hans-Peter informierte uns über verschiedene Geschäfte in unserer Sektion.
Einige konnten erfreulicherweise abgeschlossen werden. Im Veloraum Stadtbach wurde ein abschliessbarer Taschen-Schrank montiert, im Aufenthaltsraum steht uns ein Töggelikasten zur Verfügung und Dank der Intervention unseres PEKO-Mitgliedes, kostet das Jahresabo für einen Veloeinstellplatz im Milchgässli nur noch Fr. 20.-,.
Andere Geschäfte werden gar zum Dauerthema. Die teilweise unhaltbaren Zustände mit der Steuerung/Lenkung in Lausanne wurden mit Gauderon und Fattebert diskutiert. Lösungen wurden erarbeitet und eingeführt, brachten aber nicht mehr Zufriedenheit. Kollegen, auf der VSLF-Homepage könnt ihr die BAR studieren, druckt sie aus und wendet sie konsequent an!
Hans-Peter berichtet über unser Jubiläum, 20 Jahre VSLF Sektion-Bern. Mit einem Trotti-Grillplausch wurde das ausgiebig gefeiert. So fuhr die Sektion mit Schuss und frischem Elan in die nächsten 20 Jahre!
Hans-Peter dankt uns für die gute Zusammenarbeit, während der vergangenen Jahre.
Gerhard dankt Hans-Peter für die 10 Jahre Vorstandsarbeit, (2 Jahre als Sekretär, 8 Jahre als Präsident) und überreicht ihm ein Geschenk.
Die Versammlung verabschiedet Hans-Peter mit Applaus.
Hubert Giger orientiert uns über die PK. Bei der Privatisierung der SBB blieben die Rentner dabei, bei der Swisscom übernahm sie der Bund. Unsere PK hat im Moment eine Unterdeckung von 1,6 Milliarden Franken. Die PK will im Moment nicht sanieren, bis der Bund entschieden hat. (Kapital für Sanierung ca. 4,2 Mia. Fr.)
Unsere PK hat im Moment ca. 52% Pensionierte, wenn nur das aktive Personal sanieren müsste, würde das jeden LF pro Jahr ca. Fr. 5'000.- kosten. Der VSLF bleibt dran!
Orangeurteil: die SBB hat bezahlt, die SOB und die Rhätische Bahn werden zahlen, die BLS wird noch bearbeitet. Erwin Lätsch hat gesagt: «Dann müssten wir das Geld anderswo abziehen»...
Thomas stellt uns aktuelle Geschäfte der PEKO vor.
- Seit 1 Jahren sucht die PEKO eine Einigung in der Vereinbarung «Zusammenarbeit Planung/Lenkung - LP». Hofstetter stellt sich quer.
- Depot Neuenburg; 12 Touren sind da, aber das Depot noch nicht!
- LEA 2: wird im April/Mai 09 eingeführt, das Projekt ist bei Cargo gestoppt. (kein Geld)
- Das LF-Handbuch soll ins LEA 2 integriert werden.
- Projekt Selbsteinteilung ist auf Eis gelegt. (Sehr grosse Ablehnung durch das LP)
- Uniform LP: Kleider werden evaluiert, neue LF werden eine Tragpflicht haben,
- jetzige LF können freiwillig mitmachen...
- Medical-Service: Besuch in der Freizeit! Per PC auswählen und anmelden;
- gibt 2h AZ pauschal, oder Zeit für Arztbesuch und Weg. Die PEKO ist klar dagegen!
- PEKO Wahlen: 4 Personen sind zu ersetzen, der VSLF stellt 3 Kandidaten. Kollegen wählt!

Manfred Haller von P-OP-RM informiert uns über die zukünftige Fahrzeugflotte beim Personenverkehr SBB. Wegen der stetigen Zunahme der Reisenden (+ 5,8%, GA's + 8,3%, Abo's + 3,6%), gibt's in nächster Zeit etliche neue Fahrzeuge.
In den letzten 3 Jahren war die Zunahme immer grösser als geplant.
Im Moment laufen zwischen Bern und Lausanne DTZ-Versuchsfahrten mit Wankkompensation (Zeiteinsparung).
International sind nur noch HGV-Triebzüge geplant, national sind neue Fahrzeuge nur noch doppelstöckig und ohne Neigung vorgesehen. (Triebzüge oder Pendelzüge)
Gegenwärtig laufen auch optimierende Massnahmen der aktuellen Flotte. Bei den EW IV werden alle Türen neu eingestellt, was eine Reduktion der Verspätungsminuten um 20% bringen soll. Die Aktion wird weiter beobachtet; wenn der Erfolg ausbleibt werden die Türen eventuell mit Elektroantrieben ausgerüstet.
Bei den ICN gibt's einen Online-Zugriff auf die DDS, - man sieht wenn ein Zug krank wird. Der Unterhalt kann die nötigen Reparaturen schon im voraus planen, auch wenn der Zug noch gar nicht im Unterhalt ist! Zur Zeit sind 9 ICN mit «Orbita» ausgerüstet, bis April 09 sollen alle 44 damit ausgerüstet werden. Man will damit die Verfügbarkeit von heute 39 ICN auf 41 erhöhen. Auch die Helpdesk wird den Zugriff erhalten, zur Pannenhilfe.
Den gemütlichen Teil der Generalversammlung geniessen wir mit unseren Partnerinnen beim anschliessenden Apéro. Aus Anlass des 20-Jahr-Jubiläums offeriert uns die Sektion das Nachtessen.

Hans Schäfer

Tief erschüttert müssen wir von unserem ehemaligen Arbeits- und Verbandskollegen Abschied nehmen

Peter Haussener

20.4.1959
Lokomotivführer
Depot Bern

Wir trauern mit seiner Familie und werden Ihn in dankbarer Erinnerung behalten.

Die Trauerfeier findet auf Wunsch der Familie im engsten Familienkreis statt.

Adresse der Trauerfamilie:
Fam. Haussener-Walther
Oberdorfstrasse 10
3303 Münchringen

Bericht GV 2008 der Sektion BLS

Am Donnerstag den 15. Januar 2009 fand im Restaurant Bernerhof in Burgdorf die 15. Generalversammlung der Sektion BLS statt. Unser Präsident Res Jost durfte 27 Mitglieder und als Gäste Hubert Giger und Philipp Maurer, Vorstand VSLF, Markus Beer, BAV, sowie Roger Bhend, Leiter Ressort Einsatz und Martin Wüthrich, Leiter Ressort Ausbildung und Sicherheit bei der Abteilung Zugförderung BLS begrüssen.
Nach einer kurzen Begrüssung von unserem Präsidenten wurden die ersten Traktanden in Angriff genommen. Per 31. Oktober 2008 hatte die VSLF Sektion BLS 162 Mitglieder. Im Jahr 2008 traten 36 neue Mitglieder ein.
Als Nachfolger von Marcel Stähli in die GRPK wird Michael Blaser, als Delegierter Thomas Bengs gewählt. Der gesamte Vorstand der Sektion BLS wurde von den anwesenden Mitgliedern bestätigt.
Als weiteren Punkt erwähnt Andreas Jost, dass die FDV- Zusammenfassung von Mirko Helm neu als Heft und an alle Mitglieder des VSLF Schweiz verteilt wird. Die Änderungsverhandlungen zum GAV BLS laufen, der Personalchef der BLS, Erwin Lätsch findet den GAV BLS gut und es soll nur geändert werden, was nach Gesetz nicht stimmt.
Nun war die Reihe an unserem Verbandspräsidenten Hubert Giger. Er informierte über folgende Themen:
- ASCOOP
- Pensionskasse SBB
- Diverses
- VSLF intern

Anschliessend an das Referat wurde noch über das eine oder andere Thema diskutiert, interessante Fragen wurden gestellt und auch beantwortet.
Nach einer kurzen Pause war die Reihe an den beiden Gäste der Abteilung Zugförderung der BLS AG. Der neugewählte Leiter Einsatz (Personaleinteilung) Roger Bhend erzählte uns interessantes zu den Themen Planungszuständigkeiten nach der Neuorganisation der Abteilung Z und Planungsgrundsätze bei Cargo und Personenverkehr. Die Jahres- (Miteinbezug EVU), die Monats- und die Tageseinteilung werden von Z Einsatz geplant. Das Lokpersonal wird neu direkt von den Leitstellen Cargo und Personenverkehr disponiert.
Martin Wüthrich äussert sich zum sehr unglücklich formulierten Brief der Personalabteilung an das Lokpersonal wegen den Konjunkturmassnahmen beim Überbestand Lokpersonal. BLS Cargo rechne erst ab Mitte 2009 mit einem spürbaren Rückgang. Auf die Frage, warum die BLS bereits heute zuwenig Lokführer hat, meint Martin, dass noch viele Instruktionen geplant seien. Den kommenden Überbestand will die BLS unter anderem mit befristeten Ausmietungen an andere Bahnen abfedern. Im weiteren sollen die LfA nach bestandener Prüfung nur zu 80% angestellt werden, damit diese zu genügend Fahrpraxis kommen.
Zum Schluss bedanken sich die beiden Gäste der Zugförderung bei den Anwesenden für die der BLS entgegengebrachten Flexibilität des Lokpersonals, ohne die die BLS AG nicht dort wäre wo sie heute ist.

Nach der Versammlung ging man dann zusammen mit den Angehörigen bei einem Apéro und einem Nachtessen zum gemütlichen Teil der GV über.

Der Aktuar
Ralph Lauber

X

Steuererklärung

Am 19. Februar 2009 bei einer Aussprache mit der PeKo U wurde dem VSLF bekannt gegeben, dass sich zukünftig die PeKo SBB um die Problematik des X in der Lohnbestätigung zugunsten der Steuererklärung kümmert.
Adresse PeKo SBB: im Intranet.

Certificat de salaire TS

Lors d'un débat avec la COPE U le 19 février 2009, le VSLF a appris qu'à l'avenir, la COPE CFF s'occuperait de la problématique du X du certificat de salaire pour la déclaration d'impôts.
Adresse COPE CFF: Intranet

Attestazione di salario AR

Durante uno scambio di idee con CoPe U, il 19 febbraio 2009 il VSLF è stato informato che, in futuro, la commissione del personale delle FFS si occuperà della questione della «X» nell'attestazione di salario a favore della dichiarazione fiscale.
Indirizzo di CoPe FFS: in Intranet.

Mitgliederversammlung

Pünktlich um 14.15 Uhr eröffnete der Sektionspräsident Stephan Gut die Versammlung. Trotz den sehr sommerlichen (Raum) Temperaturen, hatte sich eine stattliche Anzahl Mitglieder eingefunden.
Vom Gesamtverband konnten wir den Präsidenten Hubert Giger, den Leiter Division Cargo Philipp Maurer und den Leiter AZG/GAV Daniel Ruf begrüssen.

Nach einer Vorstellungsrunde des vollzählig versammelten Vorstandes der Sektion Ostschweiz informierte S. Gut über die positive Mitgliederentwicklung des VSLF. Danach konnten die Mitglieder dem Vorstand fragen stellen, was diese auch rege nutzten. Einige Diskussionspunkte waren:

Pausen
Kritisiert wurden die zum Teil sehr langen Pausen in den Diensten. Lange Arbeitsschicht und wenig generierte Arbeitszeit daraus, stösst bei fast allen Anwesenden sauer auf. Lösungspunkt: Mögliche Einflussnahme der APK und bei neuen BAR-Verhandlungen.

Produktivitätssteigerung
Leider schöpft die SBB immer mehr den gesetzlichen Rahmen aus. 5 Std. auf dem gleichen Fahrzeug sind genug! Jetzt wird wieder diskutiert, ob es 5 Std. und 10 Min. sein sollten. Der VSLF distanziert sich klar davon!

Zeitungen einsammeln
Bei der THURBO AG wird das Lokpersonal zu diesem Thema wie folgt sensibilisiert. Im Sinne eines sauberen Auftritts gegenüber unseren Kunden und wenn die zeitliche Möglichkeit dazu besteht, sollte der Lokführer etwas Ordnung schaffen im Fahrgastraum. Bei den SBB versuchen sie dieses Problem wieder einmal zu verordnen. Mit diesem Vorgehen ist der VSLF nicht einverstanden und wird gegebenenfalls Massnahmen ergreifen.

SOB
Bei den Löhnen haben wir eine gute Lösung gefunden. Eine saubere Einstufung und nach spätestens 13 Jahren ist jeder Lokführer auf dem Lohnmaximum.
Mit der Arbeitszeit sind wir auf gutem Wege.
Neu wird ein ex. VBZ-Mann interimistisch als Verwaltungsratspräsident eingesetzt, bis der neue Vorsitzender des Verwaltungsrates gewählt ist.

Berufskleider SBB / Garderobe
Die SBB hat zusammen mit der PeKo den gesetzlichen Rahmen abgeklärt. Bei den jungen Lokführern wird die Uniform Pflicht sein. Gesetzlich zulässig, weil im GAV verankert. Hoffnung besteht, dass durch eine qualitative gute und optisch ansprechbare Kleidung, die Akzeptanz beim Lokpersonal steigt.

THURBO
Der ausführliche Sozialpartnersitzungs-Bericht ist auf der Homepage VSLF verfügbar.

SBB Cargo
In den neuen BAR Cargo haben wir bei den Zeitgutschriften für Reservedienste einen Fehler entdeckt.

VISION 2010
Die VISION sollte ganz klar den Regionallokführer verhindern. Bei der Ausbildung macht die SBB jetzt wieder und nicht das erste Mal, was sie wollen und nicht das was abgemacht wurde. Da sich die SBB nicht an dieses Vertragswerk haltet, haben wir kein Interesse mehr, dort weiter mit zu arbeiten. Die VISION wird auf Ende Jahr gekündigt. Mit dem Projekt ToCo wird die SBB wieder einmal das Salärsystem und die Einreihungen überarbeiten.

Die GV der Sektion Ostschweiz findet dieses Jahr am 14. November im Hotel Continental in Zürich statt.

Nach der Versammlung konnten wir den Tag noch gemütlich bei einem Apéro ausklingen lassen.

Kay Rudolf
Leiter P SBB Sektion Ostschweiz

12.11.2009: Lausanne

14.11.2009: Ostschweiz

17.11.2009: Genève

19.11.2009: Bern

23.11.2009: Basel

24.11.2009: Luzern/Gotthard

26.11.2009: BLS

28.11.2009: Hauenstein/Bözberg

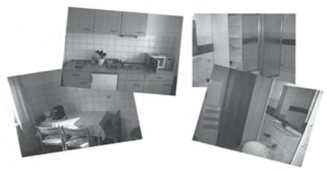
Urlaub in St. Georgen/Schwarzwald

2-Zimmer Ferienwohnung am Ortsrand von St.Georgen zu vermieten.
Die Ferienwohnung ist etwa 2 km vom Bahnhof entfernt.

Zimmer 1

Zimmer 2

Küche und Bad



Die Wohnung ist komplett ausgestattet.(Auch WLAN)
Der Mietpreis beträgt € 26,-/Übernachtung (max.4 Personen) zuzüglich Kurtaxe.

In der Kurtaxe enthalten ist z.B. die Konus-Gästekarte.
(nähere Information unter: www:schwarzwald-tourismus.info oder www:konus-schwarzwald.info)

Nähere Informationen unter
Familie Spallek Blauenweg 40 in 78112 St.Georgen
Tel.07724/949615 oder 0172/7450446
Mail: Martin.Spallek@online.de

ADHÉSION / ADESIONE / BEITRITTSERKLÄRUNG

VSLF

Adhésion online:
Adesione online:
Beitrittserklärung online: **www.vslf.com** > contact > contatti > Kontakt

34.– p. mois p. mese p. Monat

Nom et prénom Cognome e nome Name und Vorname		Rue + No Via + No Strasse + Nr				
NPA + Lieu NAP + Luogo PLZ + Ort		Date de naissance Data di nascita Geburtsdatum		Langue maternelle Lingua madre Muttersprache		
E-Mail		Fax				
Tel.		Mobile				
AHV / AVS No.	Personal No.	Depot	P		G	

Assurance protection juridique professionnelle VSLF (Assurance de base) y compris dès 1 avril 2008
Protezione giuridica professionale VSLF (Assicurazione di base) compresa da 1° aprile 2008
Berufs-Rechtsschutzversicherung VSLF (Grundversicherung) inbegriffen seit 1. April 2008

Complément assurance privé*	Propriétaire	Locataire	dès	non
Supplemento assicurazione privata*	☐ Proprietario	☐ Inquilinio	da	☐ no
Zusätzlich Privatrechtsschutz*	Eigentümer	Mieter	ab	nein
Déjà assuré juridiquement chez:			Police No:	non
Sono già assicurato presso:			Polizza No:	☐ no
Schon berufsrechtsschutzversichert bei:			Police Nr.:	nein
Je désire information à l'assurance collectif		CPT	Assurance Zurich	non
Desidero informazione sull'assicurazione collettiva		☐ CPT	☐ Assicurazione Zurigo	☐ no
Ich wünsche Information über die Kollektivversicherung		KPT	Zürich Versicherung	nein

Apprentissage	Durée de formation	Employeur actuel	Entrée de
Formazione prof.	Anni di formazione	Attuale datore di lavoro	Entrata il
Gelernter Beruf	Ausbildungsdauer	Jetztiger Arbeitgeber	Eintrittsdatum .....

In formation	non	oui	jusqu'au
In formazione	☐ no	☐ si	fino a
In Ausbildung	nein	ja	bis .....

Quel formation de méc. (Z140, Z200, LC…)
Quale formazione di macch. (LC, LCN…)
Welche Lf-Ausbildung (Z200, Z140, LCN…) .....

Adhésion au VSLF à partir de		tout de suite	comme	Membre actif	Sympathisant
Adesione al VSLF a partire dal		☐ subito	come	☐ Membro attivo	☐ Sostenitore
Beitritt zum VSLF per		sofort	als	Aktivmitglied	Gönner
Actuellment organisé par	☐ SEV	Autres	jusqu'au		non organisé
Attualmente organizzato presso	☐ TRANSFAIR	☐ Altri	fino a		☐ non organizato
Jetzt organisiert im	☐ VPOD	Andere	bis		nicht organisiert

Les nouveaux membres du VSLF qui adhèrent encore à un autre syndicat et dont la démission a été donnée pour le prochain terme légal, sont dispensés de cotisations jusqu'à l'extinction de leur affiliation dans l'autre syndicat.
I nuovi membri del VSLF che attualmente sono organizzati in un sindacato e ne hanno trasmesso il ritiro per il prossimo termine possibile, sono esonerati dalla quota di affiliazione del VSLF fino alla scadenza dell'affiliazione che è stata disdetta.
Bereits organisierte Neumitglieder des VSLF, welche bereits in einer Gewerkschaft organisiert sind und ihren Austritt auf den nächstmöglichen Termin eingereicht haben, werden vom Mitgliederbeitrag beim VSLF befreit, bis die bestehende Mitgliedschaft erlischt.

*Propriétaire: CHF 220.50 au lieu de CHF 441.00 / Locataire: CHF 160.15 au lieu de CHF 320.30
Dans tous les deux, la protection juridique de traffic est inclus.
*Proprietario: CHF 220.50 anziché CHF 441.00 / Inquilino: CHF 160.15 anziché CHF 320.30
In entrambi i prodotti di protezione giurdica privata è inclusa la prot. giuridica del traffico.
*Eigentümer: CHF 220.50 statt CHF 441.00 / Mieter: CHF 160.15 statt CHF 320.30
In beiden Produkten Privat-RS ist der Verkehrsrechtsschutz inbegriffen.

Les anciens contrats restent valides (primes inchangés). Pour les nouveaux contrats, les conditions du nouveau produit sont applicables. On peut bénéficier de la protection juridique de personne privée pour autant qu'il existe déjà une protection juridique professionnelle (à l'exception des retraités).
I contratti già stipulati decorrono normalmente (prezzo invariato). I contratti nuovi: solo il nuovo prodotto. La protezione giuridica privata è possibile solo abbinata alla protezione giuridica professionale (esclusi i pensionati)
Alte Verträge laufen normal weiter (unveränderter Preis). Neue Verträge: nur noch das neue Produkt. Privatrechtsschutz nur erhältlich, wenn auch Berufsrechtsschutz vorhanden (ausser Pensionierte).

Date
Data
Datum .....

Signature
Firma
Unterschrift .....

Manuela Krebs
Gyrisbergstrasse 144
3400 Burgdorf

Ferienwohnungen / Appartements de vacances / Appartamenti di vacanza

Stiftung Personalfonds SBB / Fondation Fonds du personnel CFF / Fondazione Fondo per il personale FFS

Die Stiftung Personalfonds SBB besitzt Ferienwohnungen in Scuol, Leukerbad und Unterbäch. Mitarbeitende sowie Pensionierte der SBB erhalten das ganze Jahr 20% Ermässigung. Mehr Infos im Internet unter:

www.sbb.ch/benefit > Reisen/Mobilität > Stiftung Personalfonds SBB
Benutzernamen: benefit
Passwort: sbb

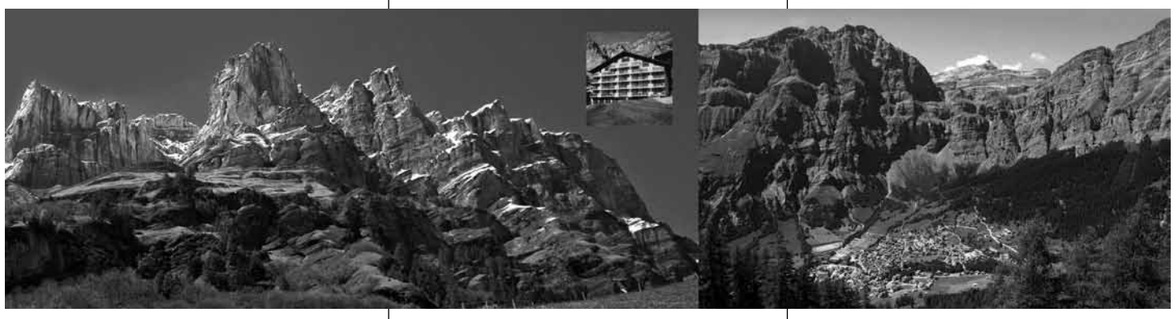
La Fondation Fonds du personnel CFF possède des appartements de vacances à Scuol, Loèche-les-Bains et Unterbäch. Les collaborateurs ainsi que les retraités des CFF bénéficient d'une réduction de 20%. D'autres informations se trouvent dans l'internet sous:

www.cff.ch/benefit > Mobilité/Voyages > Fonds du personnel CFF
Nom d'utilisateur: benefit
Mot de passe: cff

La Fondazione Fondo per il personale FFS possiede appartamenti di vacanza a Scuol, Leukerbad e Unterbäch. In linea generale, i collaboratori e i pensionati che affittano un appartamento beneficiano di uno sconto del 20%. Potete trovare ulteriori informazioni nel sito Internet:

www.ffs.ch/benefit > Mobilità/Viaggiare > Fondo del personale FFS
Nome dell'utente: benefit
Parola d'accesso: ffs

Aktionen im Haus Goliath in Leukerbad



Aktion 2 für 1
Sie geniessen zwei Wochen Ferien in einer unserer Wohnungen, bezahlen aber nur eine Woche! Dieses Angebot gilt: Im Frühling vom 28.03 bis 04.07.2009 und im Herbst vom 19.09 bis 19.12.2009.

Aktion Thermalbad
Wir offerieren Ihnen 20% Ermässigung auf den veröffentlichten Preisen und pro Wohnung und Woche 3 Eintritte ins Burgerbad! Dieses Angebot gilt: Im Sommer vom 04.07 bis 19.09.2009.

Preise (inkl. Bettwäsche, Strom, Heizung)
Studios ab Fr. 441.–
2-Zi-Wohnungen ab Fr. 588.–
(Reka-Buchungsgebühr, Kurtaxen und Schlussreinigung sind separat zu bezahlen)

Buchen Sie direkt bei der Schweizerischen Reisekasse in Bern, Tel. 031 329 66 33. Weitere Informationen gibt's auch im Internet unter www.reka.ch.
Halten Sie bei der Buchung Ihre Personalnummer bereit, Pensionierte können ihre ehemalige Tätigkeit/Funktion angeben.

Actions résidence Goliath à Loèche-les-bains

Action 2 pour 1
Offrez-vous deux semaines de vacances pour le prix d'une seule dans l'un de nos appartements! Cette offre est valable: au printemps du 28.03 au 04.07.2009 et en automne du 19.09 au 19.12.2009.

Action bains thermaux
Vos atouts: une réduction de 20% sur les prix officiels et par appartement/semaine, 3 entrées gratuites aux bains Burgerbad! Cette offre est valable: en été du 04.07 au 19.09.2009.

Prix (literie, chauffage et électricité inclus)
Studio dès Fr. 441.–
Appartement de 2 pièces dès Fr. 588.–
(Les frais de dossier Reka, la taxe de séjour et le nettoyage final sont à payer sur place)

Réservation directement auprès de la Caisse suisse de voyage à Berne, tél. 031 329 66 33. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le site www.reka.ch.
Lors de la réservation, veuillez indiquer votre numéro personnel ou, pour les retraités, votre ancienne fonction.

Azioni casa Goliath a Leukerbad

Azione 2 per 1
Trascorrete due settimane di vacanza in uno dei nostri appartamenti di vacanza e pagate solo una settimana! Questa offerta è valevole: in primavera, dal 28.03 al 04.07.09, e in autunno, dal 19.09 al 19.12.2009.

Azione Terme
Vi offriamo una riduzione del 20% sui prezzi ufficiali nonché 3 entrate gratuite alle terme Burgerbad per appartamento a settimana! Questa offerta è valevole: in estate dal 04.07.2009 al 19.09.2009.

Prezzi (compresi la biancheria da letto, l'elettricità e il riscaldamento)
monolocali da Fr. 441.–
bilocali da Fr. 588.–
(La tassa di prenotazione Reka, la tassa di soggiorno e la pulizia finale devono essere pagate separatamente.)

Prenotate direttamente presso Reka Cassa svizzera di viaggio a Berna, Tel. 031 329 66 33. Potete trovare ulteriori informazioni anche nel sito Internet www.reka.ch.
Al momento della prenotazione indicate anche il numero personale oppure, per i pensionati e le pensionate, l'attività risp. la funzione svolta prima del pensionamento.

Aktionen im Haus Schwarzhorn in Unterbäch

Aktion 2 für 1
Sie geniessen zwei Wochen Ferien in einer unserer Wohnungen, bezahlen aber nur eine Woche! Dieses Angebot gilt: Im Frühling vom 07.03 bis 04.07.2009 und im Herbst vom 19.09 bis 19.12.2009.

Ferien für 100 Franken pro Woche
Familien und Alleinerziehende mit geringem Einkommen können unsere Wohnungen zum Preis von 100 Franken pro Woche mieten!
Dieses Angebot gilt: das ganze Jahr.
Voraussetzungen: Sie arbeiten bei den SBB und gehen mit Ihren Kindern in die Ferien. Ihr steuerbares Einkommen gemäss Steuerrechnung der direkten Bundessteuer überschreitet CHF 45'000 nicht. Sie versteuern kein Vermögen. Ablauf: Sie buchen und bezahlen selbst über die REKA. Anschliessend senden Sie die Rechnung zusammen mit einer Kopie Ihrer aktuellen Steuerveranlagung an folgende Adresse: Stiftung Personalfonds SBB, Bollwerk 4, 3000 Bern 65.

Preise (inkl. Bettwäsche, Strom, Heizung)
Studios ab Fr. 308.–
2-Zi-Wohnungen: ab Fr. 392.–
3-Zi ab Fr. 441.–
(Reka-Buchungsgebühr, Kurtaxen und Schlussreinigung sind separat zu bezahlen)

Buchen Sie direkt bei der Schweizerischen Reisekasse in Bern, Tel. 031 329 66 33. Weitere. Informationen gibt's auch im Internet unter www.reka.ch.

Halten Sie bei der Buchung Ihre Personalnummer bereit, Pensionierte können ihre ehemalige Tätigkeit/Funktion angeben.

Actions résidence Schwarzhorn à Unterbäch

Action 2 pour 1
Offrez-vous deux semaines de vacances pour le prix d'une seule dans l'un de nos appartements! Cette offre est valable: au printemps du 07.03 au 04.07.2009 et en automne du 19.09 au 19.12.2009.

Des vacances pour 100 francs par semaine
On propose aux familles et familles monoparentales à revenu modeste une offre spéciale: vous pouvez louer l'un de nos appartements de vacances au prix de 100 francs par semaine.
Cette offre est valable: toute l'année.
Conditions: Vous travaillez aux CFF et partez en vacances avec vos enfants. Votre revenu imposable selon bordereau de l'impôt fédéral direct n'excède pas Fr. 45'000. En outre, vous n'êtes pas imposé sur la fortune. Modalités: Vous réservez et payez vous-même par la Reka. Envoyez ensuite la facture avec une copie de votre dernier avis de taxa-tion à la Fondation Fonds du personnel CFF, Bollwerk 4, 3000 Bern 65.

Prix (literie, chauffage et électricité inclus)
Studio dès Fr. 308.–
appart. 2 pièces dès Fr. 392.–
3-p. dès Fr. 441.–
(Les frais de dossier Reka, la taxe de séjour et le nettoyage final sont à payer sur place)

Réservation directement auprès de la Caisse suisse de voyage à Berne, tél. 031 329 66 33. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le site www.reka.ch.

Lors de la réservation, veuillez indiquer votre numéro personnel ou, pour les retraités, votre ancienne fonction.

Azioni casa Schwarzhorn a Unterbäch

Azione 2 per 1
Trascorrete due settimane di vacanza in uno dei nostri appartamenti di vacanza e pagate solo una settimana! Questa offerta è valevole: in primavera, dal 07.03 al 04.07.09, e in autunno, dal 19.09 al 19.12.2009.

In vacanza per 100 franchi alla settimana
La Fondazione propone un'offerta speciale destinata alle famiglie e ai genitori monoparentali con reddito modesto. Potete affittare uno dei nostri appartamenti di vacanza per 100 franchi alla settimana.
Questa offerta è valevole: tutto l'anno.
Requisiti: Siete impiegati presso le FFS e andate in vacanza assieme ai vostri figli. Il vostro reddito imponibile secondo il conto per l'imposta federale diretta non supera i CHF 45'000. Inoltre non pagate imposte sulla sostanza. Modalità: Prenotate e pagate individualmente tramite la REKA. In seguito inviate la fattura alla Fondazione Fondo per il personale delle FFS, Bollwerk 4, 3000 Berna 65 allegando una copia della vostra attuale decisione di tassazione.

Prezzi (compresi la biancheria da letto, l'elettricità e il riscaldamento)
monolocali da Fr. 308.–
bilocali da Fr. 392.–
trilocali da Fr. 441.–
(La tassa di prenotazione Reka, la tassa di soggiorno e la pulizia finale devono essere pagate separatamente.)

Prenotate direttamente Reka Cassa svizzera di viaggio a Berna, Tel. 031 329 66 33. Potete trovare ulteriori informazioni anche nel sito Internet www.reka.ch.

Al momento della prenotazione indicate anche il numero personale oppure, per i pensionati e le pensionate, l'attività risp. la funzione svolta prima del pensionamento.