

INHALT

5	Editorial
7	Die Stimme des Präsidenten
9	Signalfälle und Vorgesetzte
10	ETCS
11	Sicherheitseinrichtungen
12	Beleuchtungsdimmung
13	WarnApp
13	SBB-Tagung Schienensuizid
14	Signalstaffeln
15	Haltesignal
15	Doppelte Stellwerkanlage in Hinwil
16	ADL
22	Männerklasse in Biel
22	Qualitätstest
23	Lokführer – ein freier Markt
23	Lohn dienstjunger Lokführer
24	Hermann Lok
25	Teilzeitklassen
26	Durchfahrt
26	DML
27	SBB Infrastruktur
29	CAP, KPT
29	Richtigstellung von Mani Haller
30	Personalmangel?
30	Waldshut
32	Prozessabläufe
36	SOB
38	Klimaanlagen SBB P
38	THURBO
38	Schutzengel-Blatt von Esther Frisch
41	Scheibenwischer
42	Frust
42	ALE
44	Newsletter THURBO/BLS
45	Sektionen
46	In memorian
47	GV 2016 Genève

Exklusives Angebot für Mitglieder des Verbandes Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärtler (VSLF)

3 gute Gründe dafür, den CAP Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® abzuschliessen.

Bei einem durchschnittlichen Stundenansatz eines Rechtsanwaltes von CHF 300.– und den anfallenden Kosten (siehe unten) kann ein Rechtsfall sehr teuer werden. Damit Sie als Konsument, Verkehrsteilnehmer, Urlauber, Arbeitnehmer, Patient oder Sportler nicht nur Recht haben, sondern auch zu Ihrem Recht kommen, lohnt sich eine Versicherung in jedem Fall.

Mit der CAP haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite, die Ihnen schnell und effizient helfen. Zudem trägt die CAP die folgenden Kosten:

- Anwaltshonorare
- Gerichtskosten und Untersuchungskosten
- Kosten für Expertisen
- Prozessentschädigungen
- Strafkautionen
- Mediationskosten



1 Günstige Prämie – 50% Spezialrabatt

2 Geldleistung bis CHF 600 000.– pro Schadenfall

3 Weltweite Deckung



Ich habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) auf www.cap.ch gelesen, bin Mitglied des Verbandes Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärtler (VSLF) und schliesse den privaLex® Global-Rechtsschutz ab:

- | | | | |
|---|------------------------------|---|------------------------------|
| ☐ Mieter Familie | CHF 175.90 statt 351.80/Jahr | ☐ Mieter Einzel | CHF 148.10 statt 296.10/Jahr |
| ☐ Eigentümer 1 LS* Familie | CHF 199.50 statt 399.–/Jahr | ☐ Eigentümer 1 LS* Einzel | CHF 171.70 statt 343.40/Jahr |
| ☐ Eigentümer mehrerer LS* Fam. | CHF 232.10 statt 464.10/Jahr | ☐ Eigentümer mehrerer LS* Einzel | CHF 204.20 statt 408.50/Jahr |

* Die Höhe der Mehrprämie für Wohneigentümer (Haus- bzw. Stockwerkeigentümer) hängt davon ab, ob Sie Eigentümer einer oder mehrerer selbstbewohnter Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung) sind.

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

Gültig ab		(frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)
Name/Vorname		
Adresse/PLZ/Ort		
Telefon/Mobile	Geburtsdatum	
Datum Verbandsbeitritt	Mitgliedschaftsnummer	
Ort/Datum	Unterschrift	

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Postfach, 8010 Zürich, **Kontakt:** Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen und Zusatz Bedingungen (AB/ZB) privaLex®, Global-Rechtsschutz, Ausgabe 02.2014. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit des VSLF wird ausschliesslich über die Grunddeckung des VSLF gewährt. Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten oder im Dossier abgelegten Daten.

Editorial

Daniel Hurter, Redaktor LocoFolio



Liebe LocoFolio-Leserinnen und -Leser

Seit einigen Wochen und Monaten drängt sich mir, wenn ich die täglichen Nachrichten verfolge, der Eindruck auf, dass einiges aus dem Lot geraten ist. Sogenannte Entscheidungsträger, in diesem Fall Politiker und nicht zuletzt Politikerinnen, treten Entwicklungen los, die kaum mehr beherrschbar sind und das Leben von uns allen in naher Zukunft wohl erheblich beeinflussen werden. Wenn dann Folgen dieses verantwortungslosen Tuns sichtbar werden, wird beschwichtigt, schöngeredet und abgelenkt, aber vor den notwendigen, natürlich oftmals unangenehmen Entscheidungen zurückgeschreckt und die Dinge werden ihrem unkontrollierten Lauf überlassen.

Aber nicht nur auf der Stufe der hohen Politik ist diese Erscheinung zu beobachten, auch auf der Stufe von Unternehmensführungen verläuft die Entwicklung ähnlich. Wenn die Konzernleitung des grössten Schweizer Eisenbahnunternehmens über Verwaltungsratsmitglieder oder andere Kanäle verlautbaren lässt, dass ihr die

Kontrolle über den immer umfangreicheren Verwaltungsapparat weitgehend entglitten ist, kann wohl mit Fug und Recht behauptet werden, dass da einiges aus dem Lot geraten ist. Wir alle an der Basis spüren diese Entwicklung dadurch, dass wir einerseits mit den Auswirkungen von immer neuen Reorganisationen, Projekten und IT-Entwicklungen konfrontiert sind, andererseits aber die Ressourcen für die Abwicklung eines geordneten Eisenbahnbetriebs immer knapper werden und die dafür zuständigen Verantwortlichen, statt korrigierend und energisch einzugreifen, sich mit irgendwelchen hilflosen und wolkigen Verlautbarungen herauszureden versuchen. Ob das nun anlaufende Kostensenkungsprogramm «RailFit 20/30» diese Entwicklung stoppen oder gar umkehren kann, wird die Zukunft zeigen.

Auch aus dem Lot geraten ist die Kostenentwicklung beim LocoFolio. Weil dessen Seitenumfang in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat, sind die Druck- und Versandkosten in nicht akzeptable Höhen gewachsen. Um dieser Entwick-

lung Einhalt zu gebieten, hat der VSLF-Vorstand beschlossen, das LocoFolio ab dieser Ausgabe nach Sprachen getrennt herstellen zu lassen. Damit soll gewährleistet werden, dass die einzelnen Ausgaben der Leserschaft zeitnah und mit Berichten zu aktuellen Themen zur Verfügung stehen. Selbstverständlich zählen wir weiterhin auf Berichte und Beiträge aus dem Mitgliederkreis, denn nur mit eurer Unterstützung können wir auch in Zukunft eine informative Verbandszeitschrift herausgeben.

Ebenfalls aus dem Lot geraten ist bei mir das Verhältnis zwischen ausserberuflichen Engagements und verbleibender Freizeit. Ich habe mich deshalb entschlossen, mit dem Erscheinen dieser Ausgabe das Amt des LocoFolio-Redaktors an einen Nachfolger weiterzugeben. Natürlich werde ich es mir nicht nehmen lassen, auch weiterhin gelegentlich für das Verfassen eines Artikels in die Tasten zu greifen.

Ich wünsche euch allen viel Vergnügen bei der Lektüre dieser Ausgabe, allezeit gute Fahrt und viel Erfolg im neuen Jahr. ➔



Mehr als
25%
Prämien
sparen



Von der KPT können Sie auch mal ganz wenig erwarten.



Die führende Online-Krankenkasse mit persönlicher Beratung. Wechseln Sie jetzt zur Krankenkasse mit den ausserordentlich zufriedenen Kunden. Wann macht's auch bei Ihnen Klick? Für Ihre persönliche Offerte und das bequeme Wechselpaket: <https://kollektiv.kpt.ch/vslf/de>,
Telefon 058 310 98 70 oder via den QR-Code und Ihr Smartphone.

KPT
CPT
Einfach gut versichert.

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Lieschätzle Kolleginnen und Kollegen

Es ist in aller Munde: Die Züge sollen in Zukunft ohne Lokführer fahren. In der gesamten Branche des öffentlichen Verkehrs wird dieses Thema diskutiert. Man erhofft sich nichts weniger, als den grössten Kostentreiber der Bahn, der satte/ruinöse 5% der Kosten pro Schienenkilometer verursacht, durch modernste Technik zu ersetzen.

Für die geplante Tunnelstrecke Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds wurde von den SBB ein Projekt für führerlose Züge gestartet – sollten diese denn je gebaut werden und in Betrieb gehen. Wenn die Eisenbahnen und ihre Zulieferindustrie nur einen Bruchteil der Innovation der Autoindustrie besässen, wäre es durchaus denkbar, dass in ein paar Jahrzehnten Züge auf Linien mit einfachen Betriebsverhältnissen und einheitlichen Fahrzeugen ohne Lokführer fahren könnten. Und auch der Chef der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, hat verlauten lassen: «Wir wollen nicht nach der Autoindustrie beginnen, sondern schon früher.»

Doch heute schafft man es bei den Bahnen nicht einmal, Klimaanlage in den Führerständen einzubauen, die auch im Sommer funktionieren, oder Türen zu installieren, die auch im Winter und in Gleisbögen einwandfrei schliessen. Wenn ETCS – europaweit einer der grössten Kostentreiber bei den Eisenbahnen und immer grösser werdender Konkurrenznachteil gegenüber der Strasse – sowie die neuen Stellwerke dereinst eine akzeptable Stabilität erreichen, kann man dann einmal betreffs selbstfahrender Züge weitersehen. Ob jedoch der Aufwand für die Entwicklung lokführerloser Züge einer objektiven und umfassenden Kostenabwägung standhalten würde, muss nach den heutigen Erfahrungen sehr stark bezweifelt werden.

Diesem Optimismus im Hinblick auf automatische Züge liegt ein unerschütterlicher Glaube an die Kompetenz der verschiedenen IT-Abteilungen zugrunde, die für sämtliche Probleme Lösungen versprechen, nach dem Motto «Je komplexer, desto lukrativer». Scheitert dann jedoch ein Projekt an der Komplexität der Umsetzung, wird einfach ein neues Projekt dar-

übergestellt. Solange sich niemand für eine effektive Kosten-Nutzen-Rechnung interessiert, bleibt für die IT-Abteilungen Arbeit auf Jahre garantiert – Stichworte sind SOPRE, ADL usw.

Vielleicht sollte die Diskussion über die Zukunft der Eisenbahn eher in Richtung Reduzierung von Prozessabläufen gelenkt werden, die keine Wertschöpfung für die Eisenbahn generieren, sondern nur Verantwortlichkeiten von den einzelnen Abteilungen juristisch wegdelegieren. Mit dem Projekt «RailFit 20/30» der SBB ist seit langem wieder einmal

Für gute Dienstleistungen braucht es gutes Personal, auch auf der Lokomotive. Neuerdings werden sogar über Radio-werbespots Interessenten und Interessentinnen für den Lokführerberuf gesucht, denn die Besetzung aller Züge mit Lokpersonal wird zunehmend schwieriger. Der Marktwert des Lokführers war selten so hoch wie heute. Umso unverständlicher sind die Versuche von Bahnen wie der BLS oder SOB, die Löhne des Lokpersonals mit neuen, intransparenten Lohnsystemen zu reduzieren. Und dies geschieht ausgerechnet in einer Zeit, wo



ein Lichtlein der Hoffnung entflammt, dass wir dereinst wieder eine kostengünstige und professionelle Dienstleistung für unsere Kunden erbringen können. Mit Sorge beobachten wir jedoch die Tendenz innerhalb der öV-Branche, vermehrt gegeneinander zu arbeiten. Und dies geschieht mit viel Energie und den entsprechenden Verlusten. Offenbar können wir uns dies im Eisenbahnland Nr. 1 leisten. Die Unabhängigkeit des VSLF gibt uns die Möglichkeit, solche Probleme direkt anzusprechen – dies im Interesse unserer Eisenbahn und unserer Kunden.

Zuverlässigkeit und Betriebstreue unschätzbare Leistungsgaranten für eine Bahngesellschaft sind.

Vielleicht träumt man ja bereits von einer Bahn ohne Lokpersonalkosten, aber in naher Zukunft sollte man noch mit uns rechnen. Wir sind es wert.

Ich wünsche euch allen immer gute Fahrt.

Ihr Präsident
Hubert Giger

Das **lohnt**
sich auch
für **Sie!**



Sie können als VSLF-Mitglied von der Kooperation mit Allianz Suisse Versicherungen profitieren. Sowohl für Ihr Auto und Motorrad als auch für alles rund um Ihren Haushalt stehen Ihnen attraktive Spezialkonditionen zu.

Lassen Sie sich beraten, damit Sie sich im entscheidenden Moment auf die Leistungen der Allianz Suisse verlassen können.

Verlangen Sie jetzt eine Beratung oder Offerte:

vergünstigungen@allianz.ch

Tel. 058 358 50 50 oder direkt bei Ihrem Berater.

An Ihrer Seite von A-Z.

Allianz 

Signalfälle und Vorgesetzte

Nach dem tragischen Eisenbahnunglück vom 29. Juli 2013 in Granges-Marnand wurde im Auftrag des SBB-CEO Andreas Meyer ein runder Tisch zusammen mit den Sozialpartnern zu den Themen Sicherheit und Qualität einberufen. Hubert Giger, Präsident VSLF

In diesem Zusammenhang wurde von externen Spezialisten ein Gutachten «Arbeits-Umfeld Lokpersonal» erstellt, zu dem der VSLF eine Stellungnahme* verfasst hat. In diesem Gutachten wird unter anderem festgehalten:

Nach einem Signalfall findet die Erstbefragung durch den Linienvorgesetzten [Chef Lokpersonal CLP] statt. Erst zu einem späteren Zeitpunkt werden die Spezialisten aus RSQ beigezogen, die mit einem klar strukturierten Vorgehen eine Ereignisanalyse durchführen. Diese Reihenfolge sollte hinterfragt werden.

Signalfälle sind – auch in der Wahrnehmung der Lokführer – sehr schwerwiegende Ereignisse. Ausnahmslos werden sie von dieser Berufsgruppe als GAU bezeichnet. [...] Die vom «fehlbaren Lokführer» zu unterzeichnende Zielvereinbarung mit einer Bewährungszeit wird als Bedrohung und Strafe wahrgenommen. [...] Weiter negativ wird das Meldeverhalten von Beinahe-Ereignissen beeinflusst, geht doch auch dieser Meldeweg über den direkten Vorgesetzten. [...]

Empfehlungen

Erstbefragungen nach einem Signalfall sollten durch einen neutralen Vertreter der Safety-Organisation RSQ durchgeführt werden. Der direkte Vorgesetzte, der CLP, könnte sich somit auf die Betreuung konzentrieren. Dieser Aspekt ist zentral wichtig, da der Lokführer durch einen Signalfall in seinem Selbstverständnis tief getroffen und das Selbstvertrauen angeschlagen ist. Die Bearbeitung eines Signalfalles ist als Führungselement schlecht geeignet. Sie führt den CLP auch in eine strukturelle Zwickmühle zwischen dem betreuenden und dem strafenden Aspekt. Der Linienvorgesetzte sollte sich primär dem Thema Selbstwertgefühl und der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit im Sinne von Coaching und Leadership konzentrieren können.

Wenn das betreuende Element das strafende in den Hintergrund drängt, hat der CLP in seiner Führungsaufgabe eher die Möglichkeit, auf persönliche oder gesundheitliche Probleme seines unterstellten Lokführers aufmerksam zu werden. Dies wird auch im Interesse des Lokführers sein und hat eine sicherheitsrelevante Auswirkung.

Das Vorgehen mit der zu unterzeichnenden Zielvereinbarung ist zu überdenken. [...] Es ist ausreichend bekannt, dass Bestrafungen bei Fehlern, die keinen grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Hintergrund haben, dem sicheren Arbeitsverhalten nicht dienlich sind. [...]

Seit über zwei Jahren wird an einer Lösung dieser Fragestellung gearbeitet, bis jetzt jedoch ohne Ergebnis. Der Bereich Risiko, Sicherheit, Qualität (RSQ) der SBB hat zusätzliche Fachkräfte aus dem Bereich Psychologie und Arbeitssicherheit angestellt, um unter anderem diese Fragen zu klären. Wie wir feststellen müssen, existiert ein grosses Seilziehen zwischen Zugführung Personenverkehr (ZF) und RSQ, in wessen Zuständigkeit die Erstbefragung des Lokpersonals nach einem Signalfall fällt. Offenbar geht es lediglich um den Erhalt von Stellenprozents und das Bewahren von Aufgaben, also das Gegenteil einer Lösungsfindung, die im Interesse der Sicherheit und somit der SBB läge.

Es mutet sehr eigenartig an, dass es nicht möglich ist, auf eine solch einfache Fragestellung innert nützlicher Frist eine Lösung zu finden. Dies erstaunt umso mehr, als von den externen Experten im erwähnten Bericht klare Lösungen vorgeschlagen wurden, die von den Berufsverbänden unterstützt werden. Ganz offensichtlich fehlt der Unternehmung SBB mittlerweile die nötige Handlungsfähigkeit für die Durchführung von Verbesserungen. Und wie weiter festgestellt werden muss, steigt durch den Zuzug von bahnfremden Fachkräften und Spezialisten die Qualität der Lösungsfindung auch nicht.

Ein weiterer Auszug aus dem Gutachten: **Spannungsfeld Lokführer – Management** Bedingt durch seine Tätigkeit als «Einzelkämpfer» ist die wahrgenommene Distanz zum Management sehr gross. [...] Es wird empfohlen, die Coaching-Funktion der Führung/CLP/ zu stärken. [...]

Da die Kontrollfahrten als Prüfung wahrgenommen werden, wirkt der CLP primär als Qualifizierender, womit der Betreuungsaspekt als Vorgesetzter in den Hintergrund tritt. Ein grosser Teil der langjährigen Mitarbeiter im Führerstand bekunden auch heute noch Mühe mit der Akzeptanz des CLP, vor allem, wenn dessen beruflicher Hintergrund nicht die Tätigkeit als Lokführer beinhaltet. [...]

Bei der heutigen Vorgehensweise in der Bearbeitung von Signalfällen gerät der CLP in eine Zwickmühle. Einerseits sollte er den betroffenen Lokführer betreuen, da dessen Selbstwertgefühl und Selbstvertrauen stark tangiert ist. [...] Andererseits muss er ihn mit einer belastenden Aktennotiz bestrafen, in welcher für den Wie-

derholungsfall in einem bestimmten Zeitraum einschneidende Sanktionen angedroht werden. Wenn der CLP aus diesem Spannungsfeld herausgelöst werden könnte, wäre dies seiner Akzeptanz in der Fläche sicher dienlich.

Die fachliche Führung des Lokpersonals obliegt den Prüfungsexperten (PEX), wobei das Lokpersonal durch das selbstständige Umsetzen und Anwenden von Reglementen, Vorschriften und Einteilungen grundsätzlich systemgeführt ist, wobei zu ergänzen ist, dass die Qualität der Instruktion über die vielen neuen Vorschriften – zurückhaltend ausgedrückt – als bescheiden bezeichnet werden muss. Es ist nach wie vor nicht geklärt, ob der Vorgesetzte des Lokführers, der CLP, nun dessen Betreuer und Vertrauensperson ist oder ob er mit seiner Möglichkeit, belastende Massnahmen anzudrohen, nicht eher die Rolle des strafenden Richters ausübt. Somit können die Vorgesetzten keine Vertrauensbasis mit den Untergebenen aufbauen. Seit Jahren drückt sich die Leitung von Zugführung Personenverkehr vor einer Beantwortung dieser grundsätzlichen Fragestellung. Im Gegenteil, es erscheint vielmehr so, dass sie die dieses Problem betreffenden Stellen des externen Berichts gar nicht zur Kenntnis genommen hat.

So müssen wir leider feststellen, dass zwei Jahre nach dem Unfall in Granges-Marnand, trotz der im Auftrag des SBB-CEO erstellten externen Expertenberichte und trotz der seither erfolgten, regelmässigen Treffen mit dem Leiter Sicherheit der SBB in diesen Belangen nichts geschehen ist – wenn man davon absieht, dass einmal mehr die willkommene Gelegenheit genutzt wurde, einige zusätzliche unproduktive Verwaltungstellen zu schaffen. Wir müssen deshalb davon ausgehen, dass dies von den zuständigen Personen so gewollt ist. Die regelmässigen Treffen mit dem Leiter Sicherheit der SBB decken sich nicht mit unseren Vorstellungen von einem Einbezug des Personals für eine gemeinsame Lösungsfindung. ➤

* www.vslf.com >
INFO > SBB Sicherheitsstudien

Seit drei Monaten fahren wir Lokführer dank ETCS Level 2 zwischen Brunnen und Erstfeld mit Streckengeschwindigkeit an Halt zeigenden Zwergsignalen vorbei. *Technikgruppe VSLF*

ETCS-Chaos

Ein Zustand, der bisher undenkbar war und der mit dem Schrecken verglichen werden kann, der einem in die Glieder fährt, wenn ein Kind auf die Strasse rennt. Mit derselben Logik könnte man auch in einer Gemeinde den Linksverkehr auf der Strasse einführen, weil es bei einer Kreuzung so vielleicht einfacher wäre, den Verkehr zu regeln. Bei der Eisenbahn wird umgesetzt, was die Technik zulässt und was am einfachsten erscheint, begründete Einwände aus Sicht des Fahrpersonals haben keinerlei Einfluss. Zusätzlich spielt bei diesen unhaltbaren Zuständen wohl auch die Machtlosigkeit der Aufsichtsbehörde gegenüber der zuliefernden Industrie eine massgebende Rolle.

Welche Prüfung ein Lokführer ablegen muss, um eine der drei je weitgehend unterschiedlich ausgerüsteten ETCS-Strecken in der Schweiz befahren zu dürfen, scheint unklarer denn je. Die Ansichten der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) ernannten Prüfungsexperten (PEX) widersprechen denen des BAV. So lernen die Kollegen in Genf die neuen ETCS-Vorschriften für das Befahren der kürzlich mit ETCS Level 2 ausgerüsteten Strecke Brunnen–Erstfeld, obwohl sie die Vorschriften in der Praxis gar nicht anwenden können, weil sie diese Strecke nicht befahren. Eine offensichtliche Verschleuderung von Zeit und Geld, und das betroffene Lokpersonal ist gezwungen, sich unnützes Wissen anzueignen.

ETCS: Schweiz setzt neue Massstäbe

«Switzerland is the most European country!» Das gilt laut Michael Cramer, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, vor allem für den Einsatz des europäischen Zugsicherungssystems ETCS. Der Anstoss für diese Aussage war eine Präsentation von Stefan Sommer, Leiter des Kompetenzzentrums für Zugbeeinflussungssysteme bei der Division Infrastruktur (I-AT-ZBF), anlässlich einer hochrangig besetzten ETCS-Konferenz der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) in Lille Ende September.

Dank des grossen Engagements der Schweiz und mit dem Segen von I-AT und BAV verkehren aktuell Züge zwischen Genf und La Plaine, bei denen bei Vorbeifahrt an Warnung zeigenden Signalen keinerlei Warnimpuls in den Führerstand übertragen wird. Begründet wird dieser

sonderbare Zustand damit, dass dank des französischen Systems KVB eine Überwachung vorhanden sei. Gleichzeitig fahren wir auf der zuletzt mit ETCS Level 2 ausgestatteten Strecke an Halt zeigenden Zwergsignalen vorbei, an Signalen wohlverstanden, die auf dem restlichen Schienennetz in der Schweiz bei Vorbeifahrt zwingend Fahrt zeigen müssen. Das sind in der Tat neue Massstäbe.

Beziehung der Signale zu den Abschnitten zusehends unklarer

Bei neuen Sicherungs- und Signalanlagen streiten sich die PEX immer öfter, welches Hauptsignal sich auf welchen Abschnitt bezieht, wie es bezeichnet werden muss und wie es während der Fahrt zu melden



ist. Hilfe vom BAV ist nicht zu erwarten, da die Anlagen nicht kompatibel mit den Fahrdienstvorschriften sind, die von eben diesem BAV erlassen worden sind. Vermehrt gelangt man offenbar zur Einsicht, dass es ohnehin belanglos ist, welches Signal für welchen Abschnitt steht. Die Signale sind einfach zu beachten. Mittlerweile ist es auch normal, dass bei neuen Anlagen Fehler wie falsche Darstellungen in den Streckentabellen (RADN) oder fehlende Zuordnungspfeile bei rechts vom Gleis aufgestellten Signalen erst nach der Inbetriebnahme korrigiert werden und dass sich falsche ZUB-Programmierungen erst in der Form von Zwangsbremsungen zeigen – mit den entsprechenden unangenehmen Folgen für Fahrgäste und Material. Eine neue Sicherungsanlage hat bereits ab dem Datum der Inbetriebnahme korrekt zu funktionieren und nicht erst

nach Monaten, wenn der Umgang mit den Mängeln beim Fahrpersonal bereits eingelebt ist oder, besser gesagt, zwangsweise verinnerlicht wurde.

Verantwortlichkeiten sind nicht mehr ersichtlich

Allfällige «Einsprachen» der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), der Qualitätssicherungsabteilungen (RSQ/QSU) oder der Vorgesetzten des Lokpersonals zeigen keine Wirkung. Dass von Seiten PEX und Chef PEX keine Interventionen erfolgen oder diese nicht beachtet werden, ist umso bedauerlicher, als jene die Profis vor Ort sind, die ständig mit dem Lokpersonal in Kontakt stehen und selber Züge führen.

Mitteilungstyp: Streckenausrüstung

Priorität: mittel

Gültig von: 05.10.2015 00:00 bis 31.12.2015 00:00

Aarau–Olten: Nachschalten der Signale

Liebe Mitarbeitende

Zahlreiche Lokführerinnen und Lokführer haben uns das unverändert träge Nachschalten der Signale zwischen Aarau und Olten gemeldet. Mitte August wurde ein Software-Release aufgespielt, der das Problem beheben sollte. Bei der Installation der neuen Software sind unerwartet schwerwiegende Probleme aufgetreten. Aus diesem Grund musste die alte, träge Software wieder aktiviert werden. Somit sind wir nach wie vor mit dem langsamen Nachschalten der Signale konfrontiert. P-OP-QSU hat bereits kurz nach der Inbetriebnahme Ende Mai bei der Infrastruktur eine entsprechende Lösung verlangt.

Alle Beteiligten arbeiten mit Hochdruck an einer Nachbesserung, die jedoch nicht vor Ende Jahr in Kraft treten wird.

Besten Dank für eure zusätzliche Aufmerksamkeit auf diesem Streckenabschnitt.

Freundliche Grüsse

PEX Basel

Was diese Mitteilung für die Arbeit des Lokpersonals bedeuten soll, ist unklar. Soll bei tragem Nachschalten des Signals eine Schnellbremsung eingeleitet oder nur das Signal beobachtet und mit der zulässigen Streckengeschwindigkeit weitergefahren werden? Warum soll einem Fehler in der Signalisierung vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden? Ist diese Anlage von der Aufsichtsbehörde BAV so abgenommen worden? ➔

Sicherheitseinrichtungen

Im August 2010 hat SBB Personenverkehr (P-OP-RSQ) die Weisung P 20007387 erlassen, welche die Prüfung der Sicherheitseinrichtungen auf den Triebfahrzeugen und Steuerwagen nicht mehr zum Zeitpunkt der ersten Inbetriebnahme am betreffenden Tag verlangt, sondern diese auf irgendeinen Zeitpunkt im Laufe des Tages verschiebt. *Hubert Giger, Präsident VSLF*



Dies wollten weder der Lokpersonalverband (LPV) des SEV noch der VSLF als Vertreter des Lokpersonals akzeptieren und gelangten an die Sendung «10 vor 10» des Schweizer Fernsehens (Link zur Sendung: www.vslf.com > ARCHIV > Si. Einr. SBB P). Der Beitrag erschien am 16. September 2010. Am nächsten Tag folgte ein zweiter Beitrag, in dem sich der damalige Nationalrat Max Binder, Mitglied der Verkehrskommission, dahingehend äussert, dass das Lokpersonal die Sicherheitseinrichtungen jeweils am Morgen vor der ersten Fahrt prüfen soll, damit es sich sicher fühlt. Hugo Wyler, Pressesprecher der BLS, erklärte im gleichen Beitrag, dass es die BLS im Interesse der Sicherheit nicht als sinnvoll betrachtet, einen eingespielten Prozess zu ändern, nur um ein paar Minuten Arbeitszeit beim Lokpersonal einzusparen.

Der Verfasser der Weisung, Andreas Rufener, Leiter Vorschriften von P-OP-RSQ, verstand diese Kritik nicht und er vertrat die Meinung, dass das neue Vorgehen gleich sicher sei wie das bisherige. Die Aussage stimmt jedoch nicht, wie eine vom VSLF in Auftrag gegebene Untersuchung bei Prof. Dr. Marcel Steiner beweist (siehe LocoFolio 1/11). Durch den Wegfall von eingelebten und logischen Arbeitsabläufen sinkt die Sicherheit. Dies ist aber

für P-OP-RSQ insofern unerheblich, da nur der Spielraum des Bundesamts für Verkehr (BAV) ausgenutzt wird und somit, wie so oft, keine Verantwortung für die Auswirkungen der eigenen Anordnungen übernommen werden muss. Diese Verantwortung trägt das BAV, das in seinem Sicherheitskonzept vom 1. Januar 2009 unter «Sicherheitsgrundsätze» schreibt: «Wir setzen uns ein, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr im Vergleich zum heutigen Stand mindestens gleich bleibt und mit dem Sicherheitsniveau führender Länder vergleichbar ist.»

Der Einfluss und der Wille des Leiters von Zugführung Personenverkehr der SBB, Manfred Haller, reichten nicht aus, um einen Rückzug der Weisung zu bewirken. So kam es zur «internen Erlaubnis», dass das Lokführerpersonal die Sicherheitseinrichtungen weiterhin vor der ersten täglichen Fahrt prüfen kann, wenn es Wert darauf legt.

Im Auftrag des SBB-CEO Andreas Meyer prüfte Hans Vogt, Leiter Sicherheit Konzern SBB, die neue Regelung auf die Konformität mit den Sicherheitsgrundsätzen der SBB. Sein Fazit lautete: Die Regelung von P-OP-RSQ ist sicherheitskonform und zweckmässig. Der VSLF widerspricht jedoch diesem Fazit, denn eine Regelung, die einen eingespielten und sicherheitsre-

levanten Arbeitsablauf verkompliziert, ist auf keinen Fall zweckmässig.

Als Folge der angedrohten arbeitsrechtlichen Massnahmen gegenüber dem VSLF-Präsidenten wegen seiner Medienauftritte in der Doppelrolle als SBB-Angestellter und VSLF-Präsident sowie der daraufhin durchgeführten Diskussionen entstand die «Vereinbarung über das Vorgehen bei sicherheitsrelevanten Mängeln innerhalb der SBB zwischen der SBB AG und SEV, transfair, KVöV, VSLF vom 4. März 2011». In dieser ist geregelt, dass sicherheitsrelevante Mängel innerhalb der SBB zu thematisieren sind und den Personalverbänden interne Ansprechstellen zur Verfügung stehen. Leider müssen wir mittlerweile jedoch feststellen, dass die internen Ansprechstellen grundsätzlich sämtliche Anordnungen von SBB-Stellen unterstützen und alle Einwände dagegen abschmettern. Deshalb erfüllt die oben genannte Vereinbarung ihren Zweck nicht und es ist somit sinnlos, sie weiterhin aufrechtzuerhalten. Nachstehend sind einige Beispiele aufgeführt, die unsere Vorwürfe unterstreichen.

1. Beispiel: Problemlösungen sind nicht möglich

Auch nach unzähligen Briefwechseln mit SBB-Stellen, unter anderem mit dem

Leiter Sicherheit Konzern SBB, einer Besprechung vor Ort, diversen Lokführermeldungen und Zeitungsartikeln in der Presse sind die zuständigen Personen nicht in der Lage, das Problem eines gefährlichen Bahnübergangs auf dem Bahnhofsvorplatz in Lenzburg, der von zwei Zügen pro Tag befahren wird, zu lösen. Der Verweis auf eine geplante Sanierung im Jahr 2017 muss eher als hilflose Ausrufe bezeichnet werden. Als einzige Lösung wurde lediglich eine neue Weisung durch P-OP-RSQ erstellt, welche die Verantwortung für das Befahren des Bahnübergangs mit dem Satz «In der Begegnungszone muss grundsätzlich auf den schwächeren Verkehrsteilnehmer Rücksicht genommen werden» ausschliesslich auf das Lokpersonal abschiebt. Übrigens, in Begegnungszone verkehren keine Schienenfahrzeuge.

2. Beispiel: Untergang des (Verständigungs-)Systems

Über die Inbetriebnahme der neuen Stellwerkanlage Wyler bei Bern und der dazugehörenden neuen Signale an komplett anderen Standorten in der Nacht vom 24. auf den 25. Oktober wurde das Lokpersonal von SBB Personenverkehr – im Gegensatz zum Lokpersonal von SBB Cargo – nicht informiert. Auf Druck des VSLF wurde als letztmögliche Lösung am späten Abend des 24. Oktober durch die für fahrdienstliche Prozesse eigentlich nicht zuständige Ressourcenplanung (!) eine SMS-Mitteilung versendet, die auf die Inbetriebnahme der neuen Anlage hinwies. Obwohl in allen SBB-Divisionen die Bereiche Risiko, Sicherheit, Qualität (RSQ) oder, wie sie nun heissen, Qualität, Sicherheit, Umwelt (QSU) personell stetig ausgebaut werden, wird es nun offenbar zum Standard, dass das Lokpersonal auf seiner Fahrt ohne Verständigung plötzlich auf zusätzliche Hauptsignale an neuen Standorten trifft. Diese Entwicklung ist sehr besorgniserregend.

Wir orten ein grosses Einsparungspotenzial bei den diversen QSU-Abteilungen, denn wenn Probleme ohnehin nur verwaltet und nicht gelöst werden, wäre durch einen markanten Stellenabbau keine Verminderung der Sicherheit zu befürchten. Übrigens, der Umfang der von P-OP-RSQ erstellten Betriebsvorschrift SBB Verkehr hat von 666 Seiten im Jahr 2013 auf 728 Seiten im Jahr 2015, das heisst um 9,3% zugenommen. Die RSQ-Abteilungen sind offensichtlich nicht mehr in der Lage, vernünftige Lösungen zu finden und umzusetzen. Die Aufsichtsbehörde für einen sicheren Eisenbahnverkehr in der Schweiz, das Bundesamt für Verkehr, wäre gefordert, hier Ordnung zu schaffen.

Dimmung

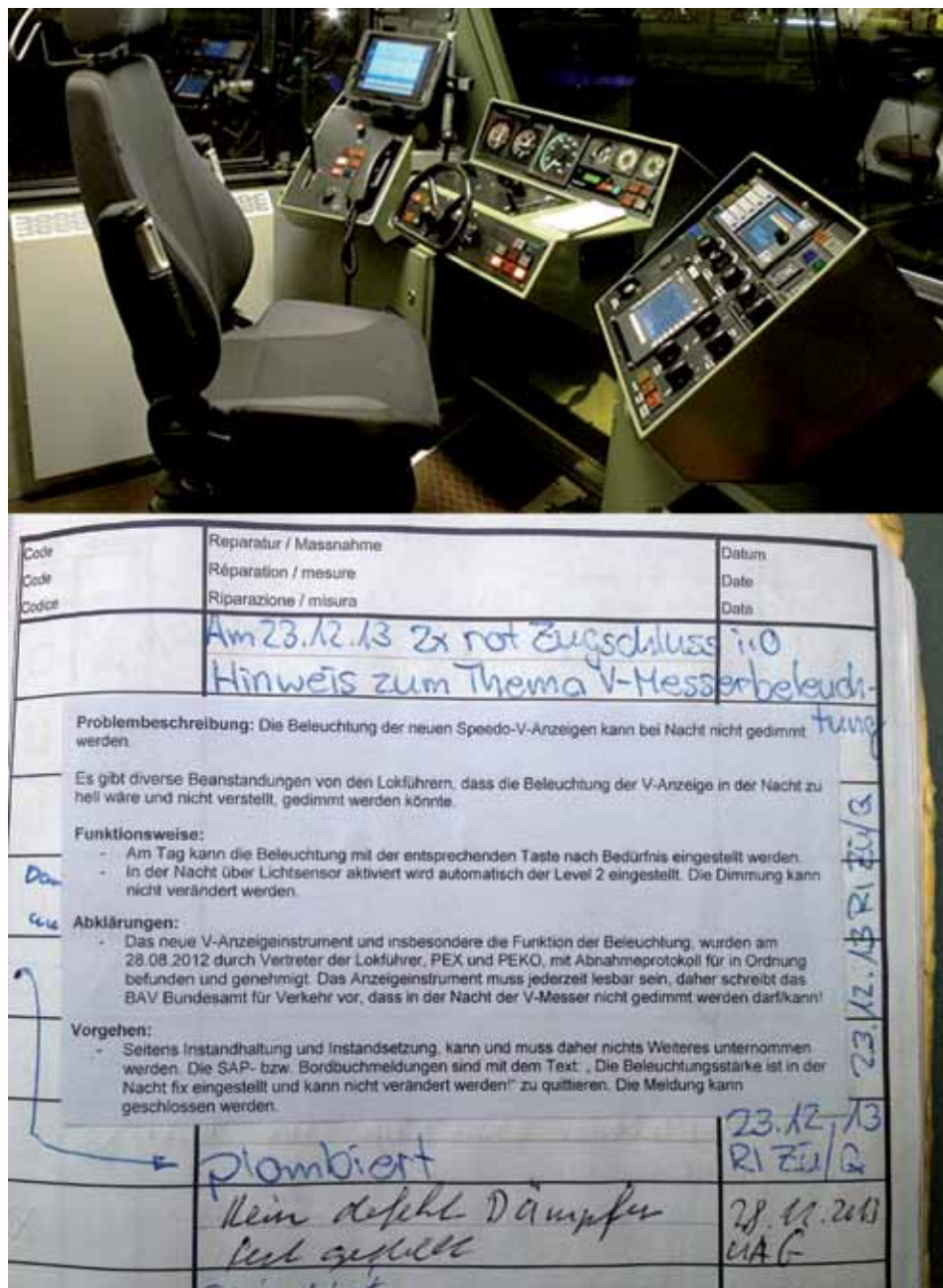
Beleuchtungsdimmung der Geschwindigkeitsanzeige. *Technikgruppe VSLF*

Auf den 115 Zügen der Zürcher S-Bahn mit den Loks des Typs Re 450 und den dazugehörigen Steuerwagen wird beim Umbau ein neuer Geschwindigkeitsmesser montiert. Leider lässt sich dessen Beleuchtung nicht dimmen, was von vielen Lokführern bemängelt wird. Folgende Erklärung wird auf den Fahrzeugen in die Reparaturhefte eingeklebt (siehe Bild unten).

Wir begrüssen, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) dafür sorgt, dass sich in der Dunkelheit die Lichtintensität des Geschwindigkeitsmessers nicht regeln lässt. Ansonsten bestünde die reale Gefahr, dass ein Lokführer das Licht so weit dimmt,

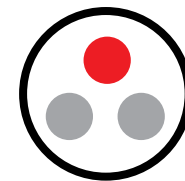
dass er nichts mehr sieht und ohne Geschwindigkeitsangabe fährt ...

Warum Vertreter der Lokführer, die Prüfungsexperten und die Personalkommission die Einführung der neuen Anzeigeeinstrumente genehmigen müssen, wenn bereits das BAV unabänderliche Vorschriften dazu erlassen hat, ist nicht nachvollziehbar. Offenbar ist es trotzdem wichtig, dass möglichst viele Personen und Stellen in solche Entscheidungen involviert sind, um das beste Resultat zu erreichen – zum Beispiel einen Lichtdimmer, der bei Dunkelheit nicht angewendet werden kann und den Anwender dauernd blendet.



WarnApp

Einführung WarnApp. *Technikgruppe VSLF*



HALT

Das System «WarnApp», das bei Abfahrten in Bahnhöfen bei Halt zeigendem Signal eine optische und akustische Warnung auf dem LEA-iPad-Gerät auslöst, wurde im September 2015 bei den SBB definitiv eingeführt. Die nach dem Unfall von Granges-Marnand entwickelte App hätte vermutlich auch den Unfall in Rafz vom Februar 2015 verhindert. Der VSLF begrüsst im Interesse der Sicherheit diese Unterstützung des Lokpersonals. Der VSLF befürchtet jedoch, dass die bei einem Ansprechen der «WarnApp» generierten Daten an die Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmungen (EVU) übermittelt werden und als Repressionsmittel gegen den Lokführer eingesetzt werden können. Somit wäre das neue System keine Unterstützung für den Lokführer, sondern lediglich ein weiteres Überwachungs- und Kontrollinstrument. Diese Bedenken hat der VSLF mehrfach bei den zuständigen Stellen vorgebracht. Mit der Einführung der «WarnApp» wurde jedoch die Zusage bestätigt, dass keine Datenauswertung erfolgt. Dies im Gegensatz zur Zugbeeinflussung (ZUB), die bei ihrer Einführung im Jahr 1990 auch als Installation zur Erhöhung der Sicherheit und nicht als Kontrollinstrument definiert wurde. In einer Information an das Lokpersonal vom 3. September 2015 wurde festgehalten: «Die WarnApp ist kein Kontrollinstrument, sondern soll das Lokpersonal unterstützen. Die Daten bleiben bei den Betreibern der Anwendung, d.h. bei Infrastruktur. Sie werden nicht an die EVU und demnach auch nicht an die Vorgesetzten weitergeleitet.»

Die Auswertung der erhobenen Daten in Bezug auf Ort, Zeit und weitere Umstände von irrtümlichen Abfahrten ist sicherlich wertvoll, damit die entsprechenden Erkenntnisse gewonnen werden können. Wie lange die Zusage, dass die Daten nicht an die EVU weitergeleitet werden, Bestand hat, wird die Zukunft zeigen. Der VSLF beobachtet das weitere Vorgehen sehr genau.

SBB-Tagung Schienensuizid

Mit dem Ziel, die Zahl der Eisenbahnsuizide zu vermindern, haben die SBB am 6. Mai 2015 eine Tagung mit Pressevertretern durchgeführt. Hauptziel war die Verhinderung der Nachahmung von Suiziden (Werther-Effekt) durch Pressemitteilungen. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Zusätzlich wurde bekanntgegeben, dass die SBB bis Ende 2016 beabsichtigen, 10 000 Mitarbeitende zu schulen, damit sie suizidal gefährdete Personen auf den Bahnhöfen erkennen können und es wagen, diese anzusprechen.

Es ist erwiesen, dass suizidgefährdete Personen, die von einem Suizid abgehalten werden, zu einem sehr grossen Teil ihr Vorhaben auch später nicht mehr ausführen. Darüber berichtete auch die SBB-Personalzeitung *Unterwegs*.

Für die ca. 3200 Lokführerinnen und Lokführer bei den SBB ist keine Schulung vorgesehen – in Anbetracht des Unterbestandes an Lokpersonal ein verständlicher Entscheid.

Vorgehen bei einem Suizid im Eisenbahnverkehr

In der Vergangenheit ist es oft vorgekommen, dass betroffene Lokführer nach einem Unfall über 1½ Stunden an der Unfallstelle auf ihren direkten Vorgesetzten oder einen Reservelokführer warten mussten.

Mit dem Ziel, diesen Missstand zu beseitigen, schrieb der VSLF im Jahr 2011 alle für ihn relevanten Bahnen an und forderte, dass zum Schutz eines sicheren Bahnbetriebes dem betroffenen Lokführer die Weiterfahrt nach einem Personenunfall untersagt wird und sofort ein Reservelokführer losgeschickt wird, der schnellstmöglich den Kollegen unterstützen kann und die allfällige Führung des Zuges übernimmt.

Die Bahnen haben ihre internen Prozesse angepasst und sind den Vorschlägen des VSLF weitgehend nachgekommen.

Kürzung der arbeitsfreien Tage nach Personenunfällen

Der VSLF hat im Jahr 2013 die SBB und weitere Bahnen auf die Problematik der Kürzung der arbeitsfreien Tage nach Personenunfällen hingewiesen, verbunden mit der Bitte, die Frei-Tage nach einem Personenunfall nicht in die Kürzungsregelung einzubeziehen. Die SBB stimmten dem Antrag des VSLF zu, dass die dem Lokpersonal wegen Suizid oder Personenunfall gewährten drei arbeitsfreien Tage nicht in die Berechnung der allfälligen Kürzung von arbeitsfreien Tagen einbezogen werden. Die SBB tragen durch diesen Entscheid der speziellen und schwierigen Situation des betroffenen Lokpersonals Rechnung und nehmen ihre soziale Verantwortung wahr. Analog haben auch die Thurbo AG und weitere Bahnen auf den Antrag des VSLF reagiert.

Schulung und Betreuung des Lokpersonals

In den letzten Jahren hat sich die Schulung und Vorbereitung der Lokführeranwärter in Bezug auf diese Extremsituation stark verbessert. Die Betreuung nach einem Personenunfall kann als gut bezeichnet werden und die Bahnen bieten eine weitreichende interne und externe Nachbetreuung an.

Ausschied aus dem Fahrdienst

Die Problematik von Kollegen, die nach einem oder mehreren solchen Erlebnissen nicht mehr in der Lage sind, Züge zu führen, bleibt bestehen. Hier müssen individuelle Lösungen für die betroffenen Lokführer gefunden werden. Der VSLF unterstützt die betroffenen Kolleginnen und Kollegen und steht ihnen bei.



Signalstaffeln

Die Kollision zweier Züge vom 20. Februar 2015 in Rafz ist vermutlich auf eine Signalverwechslung zurückzuführen. Wichtig für eine einwandfreie Orientierung des Fahrpersonals ist das Aufstellen der Signale in einer einheitlichen Staffel, insbesondere bei Kurven und in Gleisbögen.

Technikgruppe VSLF

Signalstaffeln ermöglichen es auch, bei der Einfahrt eine Linie von Signalen anzuvisieren und somit eine sichere und effiziente Zugführung gegen Halt zeigende Signale zu gewährleisten. Die Division Infrastruktur sollte eigentlich ein Interesse an zügigen Einfahrten in Bahnhöfen und damit einhergehend an einem raschen Freilegen von Weichen auf der Einfahrseite haben. Durch das vermehrte Aufstellen von Signalen an Orten, die einzig durch die Berechnung eines genügenden Durchrutschwegs festgelegt wurden, wird dies – insbesondere bei Dunkelheit – erschwert. Solche Signalstandorte werden beim Lokpersonal zu Recht als Lokführerfallen bezeichnet. Durch die willkürliche Aufstellung der Signale – oftmals exakt am vorgeschriebenen Halteort – wird das Lokpersonal gezwungen, die Einfahrtsgeschwindigkeit auch bei Fahrt zeigenden Signalen erheblich zu reduzieren, was sich folglich negativ auf die Zugfolgezeiten,

den Betriebsablauf und letztendlich auf die Pünktlichkeit auswirkt.

An den Treffen «Signalisierung» der Sozialpartner und SBB Infrastruktur wurde dieses «wilde» Aufstellen von Signalen wiederholt kritisiert. Ohne Einbezug der praktischen Erfahrung des Lokpersonals wird ein effizienter Betriebsablauf aus den vorstehend erwähnten Gründen zusehends erschwert, was zur Forderung nach dem Aufstellen von zusätzlichen Gleisabschnitt- und Blocksignalen führt, um die gewünschte kurze Zugfolge zu gewährleisten – natürlich mit den entsprechenden Kostenfolgen, also ein klassischer Schildbürgerstreich.

In Knonau wurde im Gleis 1 das Ausfahrtsignal Seite Mettmensetten um 15 Meter zurückversetzt, um das wegen der regelmässigen Taktkreuzung notwendige gleichzeitige Einfahren zu ermöglichen. In Effretikon wurde mit der Anpassung der Stellwerkanlage jedes Signal an einer anderen kilometrischen Lage aufgestellt.

In Pfäffikon (ZH) wurde im Gleis 2 das Ausfahrtsignal Richtung Fehraltorf um 20 Meter zurückversetzt und auf der rechten Seite unter dem Perrondach montiert. Auch hier liegt der Grund für die Anpassung in der Notwendigkeit, gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen zu ermöglichen. Allerdings musste wegen der Signalverschiebung das Perron auf der rückwärtigen Seite um 40 Meter verlängert werden und das Perrondach kann nicht mehr vollständig genutzt werden, sodass mehr Reisende ungeschützt ein- und aussteigen müssen. Die Kosten für das Versetzen des Signals und die Perronverlängerung dürften im hohen sechsstelligen Frankenbereich liegen.

Hier ist die Verlängerung des Perrons in Pfäffikon (ZH) klar erkennbar, ebenso die Tatsache, dass der Anteil des ungeschützten Perronbereichs gestiegen ist.



Knonau



Pfäffikon ZH



Effretikon

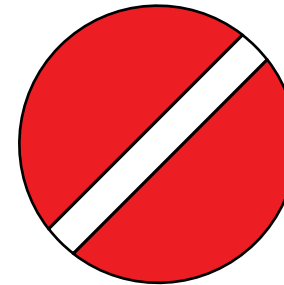


Pfäffikon ZH

Haltesignal

Unkorrektheiten bilden den Alltag.

Technikgruppe VSLF



203

Das Titelbild der Zeitschrift «ZugLuft» von Turbo zeigt ein Haltsignal gemäss Schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV R 300.2 / 2.2.1 / Haltsignal für das Decken eines Hindernisses (bei Tag rote Scheibe, bei Nacht rotes Licht).

Obwohl das Bild eindeutig am Tag aufgenommen wurde, fehlt die rote Scheibe. Das rote Licht ist vorhanden, aber ob es brennt, ist bei Tag nicht zu erkennen. Dass die Laterne zusätzlich auf der Seite liegt und dadurch die Frage aufkommt, ob somit die Gültigkeit des Signals aufgehoben ist, stellt ein weiteres unschönes Detail dar. Diese täglichen Unkorrektheiten werden von korrekt arbeitendem Personal als sehr störend empfunden. Entsprechende Meldungen des Lokpersonals zeigen nur einen sehr mässigen Erfolg und werden von den zuständigen Stellen als unangenehme Nörgelei empfunden. Die Aufsichtsbehörde (Bundesamt für Verkehr) wäre eigentlich verpflichtet, für die Einhaltung ihrer Vorgaben zu sorgen.



Doppelte Stellwerkanlage in Hinwil

Das elektronische Stellwerk in Hinwil (ZH) wurde am 30. Mai 2011 mit neuen Signalen in Betrieb genommen. Die Anlage in Hinwil umfasst ein Einfahrtsignal, zwei Ausfahrtsignale Richtung Wetzikon und zwei dauernd Halt zeigende Hauptsignale Richtung Bäretswil. Technikgruppe VSLF



Bereits im Jahr 2014 wurden an allen bisherigen Standorten zusätzlich neue Signale aufgestellt, jedoch noch nicht in Betrieb genommen und deshalb bis heute in abgedecktem Zustand belassen.

Warum bereits nach drei Jahren Erneuerungsarbeiten an der Sicherungsanlage vorgenommen wurden, die dazugehörigen neuen Signale jedoch bis heute nicht in Betrieb genommen wurden, ist nicht kenntlich. Dass diese Signale seit über 1½ Jahren in abgedecktem Zustand dastehen, bringt jedenfalls keinen Mehrwert. Mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks im Jahr 2011 in Hinwil trat bei Ausfahrten aus dem Gleis zwei neu das Problem auf, dass bei offenem Ausfahrtsignal

das dazugehörige Zwergsignal neben dem Zug Halt zeigte und erst auf Anfrage durch den Fahrdienstleiter widerwillig auf Fahrt gestellt wurde. Gemäss Aussagen der Prüfungsexperten muss ein Zwergsignal entlang des Zugs bei Zugfahrten nicht auf Fahrt stehen.

Um die Problematik zu lösen, wurde nicht die Programmierung der Ausfahrstrasse geändert, sondern der Halteort so verschoben, dass das Zwergsignal vom Führerstand aus nicht mehr gesehen werden kann. Der Nachteil ist, dass die Kunden nun ausserhalb des Perrondachs aussteigen müssen und zusätzliche 100 Meter zur Unterführung gehen müssen.

ADL – der Unterschied zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Seit mehreren Monaten darf das Lokpersonal auf die Unterstützung der «Adaptiven Lenkung» (ADL) zählen, damit es so fahren kann, wie es eigentlich schon seit Bestehen der Eisenbahn, also seit etwa 170 Jahren, im geeigneten Fall schon immer gefahren ist, nämlich energieeffizient.

Daniel Hurter, Redaktor LocoFolio

Wobei Unterstützung im Fall der ADL vielleicht ein etwas gar grosses Wort ist. Zugegeben, wenn alle Voraussetzungen in optimaler Art und Weise erfüllt sind, erreichen die ADL-Fahrempfehlungen durchaus die Qualität einer Halbjahreswetterprognose der Muotathaler Wetter-schmöcker, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Entwicklung des Muotathaler Prognosesystems im Gegensatz zur ADL wohl weniger als dreissig Millionen Franken gekostet hat. Aber leider gibt es immer wieder ärgerliche Fälle, in denen auf die Unterstützung der ADL verzichtet werden muss, weil sich entweder die Betriebsabwicklung nicht an die ADL-Wetterprognosen – pardon, -Fahrempfehlungen – hält oder die Infrastruktur noch nicht in allen Fällen an die in der ADL hinterlegten Daten angepasst ist. Apropos Fahrempfehlung: Gemäss Duden bedeutet das Wort Empfehlung «empfehlender Vorschlag, Rat, Hinweis, Tipp». Es ist deshalb etwas irritierend, wenn im Dokument I-300018 «Adaptive Lenkung (ADL)» unter Punkt 2.4 im Befehlston vorgeschrieben wird: «Die angegebene Geschwindigkeit ist die zu fahrende, optimierte Richtgeschwindigkeit (vOpt).»

Aber wie bereits erwähnt, treten immer wieder noch die lästigen, betrieblich bedingten Abweichungen von den ADL-Fahrempfehlungen (oder sind dies jetzt verbindlich zu fahrende Vorgaben?) auf. So werden immer wieder Fahrempfehlungen ausgegeben, deren Umsetzung einen Zug unnötig verspäten würden.

Fall 1

Beschreibung Situation:

Auf der Fahrt von Olten nach Basel (mit Zug 3, Anm. d. Red.) erreichten mich in kurzer und teilweise nicht vorgabenkonformer Folge eine Unzahl von ADL-Fahrempfehlungen, die für mich aufgrund meiner Erfahrungen aus dem häufigen Befahren dieser Strecke nicht nachvollziehbar waren. Deshalb ignorierte ich diese Fahrempfehlungen bewusst und freute mich über eine pünktliche und hinder-nisfreie Fahrt von Olten nach Basel. Das Beachten der ADL-Empfehlungen hätte dagegen eine mehrminütige Verspätung zur Folge gehabt.

Begründung:

Guten Tag Herr XX

Zuerst herzlichen Dank für Ihre Meldung. Ich habe die Fahrt von Zug 3 vom 13. Mai 2015 nachverfolgt und Folgendes festgestellt: Zwischen Olten VL und Basel gab es 10 ADL-Ausgaben: Olten VL 105 km/h, Hauenstein Süd 105 km/h, Hauenstein Nord 105 km/h, Tecknau 95 km/h, vor Gelterkinden 95 km/h, Gelterkinden 80 km/h, Sissach ADL End, vor Liestal 100 km/h, vor Muttentz 105 km/h, vor Einfahrt Basel 80 km/h. Alle Ausgaben sind meiner Meinung nach vorgabekonform (2' Ruhe nach einer Empfehlung [Ausgaben der gleichen Geschwindigkeit unterliegen dieser Sperrfrist von 2' nicht] und 3' Minuten Ruhe nach einem ADL End).

Zuglage Olten VL – Basel: Zug 1 – auf Distanz folgt Zug 2 bis Lausen – auf Distanz Zug 3 und auf Distanz folgt dann Zug 4. Die ADL-Fahrempfehlungen basieren auf der oben aufgeführten Zuglage, d. h., Zug 4 fährt hinter Zug 3, dieser wiederum wird durch Zug 2 bis Lausen ein wenig «ausgebremst», da dieser wiederum Distanz der S-Bahn 1 macht. ADL-Fahrempfehlungen werden generell ein wenig defensiv ausgegeben, aus diesem Grund kann es vorkommen, dass eine schnellere Fahrt als die Empfehlungen «erfolgreich» ist. Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben/Erklärungen zu dienen.

Freundliche Grüsse

YY

Fall 2:

Hergang:

Ich erhielt eine ADL-Fahrempfehlung «vOpt 105 km/h», die ich wegen der bereits vorhandenen Verspätung ignorierte. Dennoch traf ich kein einziges «Warnung» zeigendes Signal an. Im Übrigen hätte ich bei einer Umsetzung dieser Fahrempfehlung die zugelassene Höchstgeschwindigkeit teilweise überschritten.

Guten Tag Herr XX

Vielen Dank für Ihre Meldung. Wir haben diese erfasst und können Ihnen nach der Analyse Folgendes mitteilen:

Am Signal D208 in Schwarzenbach wurde eine Lenkungsmeldung mit vOpt 105 km/h geliefert, da die ADL in Gossau einen Konflikt mit Zug 2 (gleiche Gleisbenutzung) erkannt hat.

Die Fahrempfehlungen können etwas tiefer sein als vom Lokführer erwartet. Dies wurde im Projekt so gewünscht, damit die Anzahl der Fahrempfehlungen

reduziert und so die Wahrscheinlichkeit eines Lenkungserfolges vergrössert wird. Eine Verspätung ergibt sich dadurch aber nicht, da die ADL die vorhandenen Fahrplanreserven kennt und diese auch berücksichtigt.

Freundliche Grüsse

YY

FachBus Betrieb RCS-D/ALEA

Dass unsere Fahrgäste Verständnis aufbringen, wenn sie wegen der Umsetzung von unnötigen ADL-Fahrempfehlungen ihre (knappen) Bus- oder sonstigen Anschlüsse verpassen, darf bezweifelt werden. Denn entgegen der Auskunft des FachBus werden sehr wohl ADL-Fahrempfehlungen ausgegeben, die zu Verspätungen führen. Aber auch das Gegenteil tritt immer wieder ein. Obwohl die Fahrempfehlungen eingehalten oder sogar unterschritten werden, nimmt die «optimierte Fahrt» mit der Vorbeifahrt an einem «Warnung» zeigenden Signal ein unerwartetes Ende.

Fälle 1 und 2

Beschreibung Situation:

Auf der Strecke Basel–Olten/Olten–Basel bekam ich ADL-Lenkungen:

1. Lenkung (Zug 1) am 18.8. Liestal–Gelterkinden vOpt 60 km/h. Einfahrtsignal Gelterkinden zeigte Warnung, ca. 30 Sek. später folgte ADL CANCEL. (vOpt wurde direkt nach Erhalt eingehalten)

2. Lenkung (Zug 1) am 19.8. Tecknau–Lausen vOpt 80 km/h. Ausfahrtsignal Sissach zeigte Warnung, ca. 30 Sek. später folgte ADL CANCEL. (vOpt wurde auch hier direkt nach Erhalt eingehalten)

Der Fahrdienstleiter hat nach Nachfragen keine plausible Erklärung.

Guten Tag Herr XX

Zu Ihren zwei gemeldeten Fällen kann ich wie folgt Stellung nehmen:

Fall 1: Zug 1 verkehrt auf Distanz von Zug 2 mit Halt in Gelterkinden. Aus diesem Grund erhielten Sie in Liestal Signal H21 eine vOpt 55 km/h. Zug 2 machte in Gelterkinden einen längeren Halt als geplant (Haltezeitüberschreitung von ca. 45 Sekunden). Dadurch erhielten Sie ein ADL-Cancel, weil der Abstand zum Vorzug viel zu klein wurde. Die ADL konnte Zug 1 nicht langsamer lenken, weil somit der hinter Zug 1 verkehrende Zug 3 verspätet würde.



Fall 2: Zug 1 folgt ab Olten hinter dem in Sissach und Liestal haltenden Zug 2. Nach Zug 1 folgt die S-Bahn Zug 3, die wegen der Zwischenhalte nicht verspätet werden darf. Der Optimierungsspielraum für Zug 1 ist deshalb sehr schmal. Zug 1 erhält am Ausfahrtsignal B4 in Tecknau eine Lenkungsmeldung 90 km/h, um bis Liestal genügend Distanz auf Zug 2 zu haben.

Für Zug 2 wird der Halt in Sissach 21:55/56 prognostiziert. Er verliert aber zwischen Tecknau und Sissach 1 Minute, was zur Haltezeit 21:56/57 führt. Die ADL versucht, dies mit einer neuen vOpt-Ausgabe (75 km/h am Ausfahrtsignal D93 in Gelter-

kinden) zu korrigieren. Dies reicht trotzdem nicht, das Ausfahrtsignal B2 in Sissach wechselt wegen der zu kurzen Distanz auf Zug 2 erst rund 20 Sekunden nach Vorbeifahrt am Einfahrtsignal D221 auf Fahrt, weshalb unmittelbar nach Vorbeifahrt am D221 Cancel ausgegeben wird.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Erklärungen aufzuzeigen, dass die ADL in beiden Fällen richtig und jederzeit sicher funktioniert hat. Für weitere Fragen stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

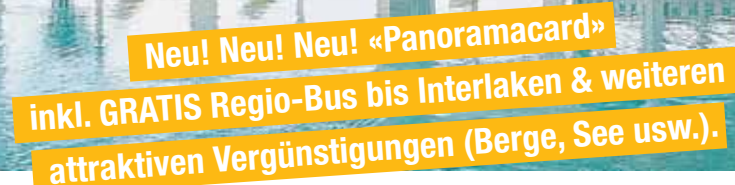
YY

FachBus Betrieb RCS-D/ALEA

Guten Tag YY

Besten Dank für Ihre Ausführungen. Leider gehen unsere Meinungen weit auseinander. Nehmen wir an, Sie fahren mit Ihrem Auto von A nach B. Sie programmieren Ihr Navi und fahren los. Das Navi führt Sie sicher an Ihr Ziel. Sie achten auf die Strasse und befolgen auch die Verkehrsregeln, aber Sie schenken den Verkehrsschildern keine Beachtung mehr. So ähnlich verhält es sich bei uns. Die ADL wurde eingeführt, und es wird auch immer wieder erwähnt, dass ein ADL-gelenkter Zug von A nach B keine geschlossenen Signale antrifft bzw. nicht mehr

Spannen Sie aus und erleben Sie bei uns einige sorgenfreie und unvergessliche Tage.



7 Übernachtungen für nur CHF 899.– (Dorfsicht) bzw. CHF 999.– (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

- Welcome-Cüpli bei der Anreise
- Übernachtung im Doppelzimmer mit Bad/Dusche/WC, Bademantel, Haarfön, Balkon, Telefon, Radio und Flat-TV
- reichhaltiges **Frühstücksbuffet** (bis 10.30 Uhr)
- **4-Gang-Nachessen** mit Menuwahl
- freier Eintritt in unsere **Wellness-Oase** mit Solbad (35°), Whirlpool, Kneippbad, Finnische Sauna, Bio-Sauna, Aroma-Dampfbad-Grotte, Erlebnis-Dusche, Aussen-Sauna, Hamambad, gediegene Ruhezooase und Fitnessraum

Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

Ganzjahres Aussensprudelbad 35° & grosse Saunalandschaft



SOLBADHOTEL
SIGRISWIL

Sigriswilstrasse 117
CH-3655 Sigriswil
Tel ++41 +33 252 25 25
Fax ++41 +33 252 25 00
info@solbadhotel.ch
www.solbadhotel.ch

Vielen Dank für Ihre Meldung. Wir haben den gemeldeten Fall analysiert. Die Analyse hat ergeben, dass Zug 1 hinter Zug 2 und vor Zug 3 verkehrte. Alle 3 Züge verkehren Rothrist-Aarburg-Oftringen-Olten. Der Zug 1 hat in Murgenthal eine Lenkungsmeldung von V_{max} 80 km/h erhalten. Damit die nachfolgende S-Bahn

Die vOpt gilt nur, solange sie am LEA angezeigt ist, also ca. 20 Sekunden lang. Nach dem Verschwinden dieser Anzei-

Und dann fanden auch schon «optimierte» Fahrten statt, bei denen gleich eine Kombination von Merkwürdigkeiten auftrat.

The screenshot shows the 'Fisch' (Fish) section of the 'Fischdatenbank' app. The page is titled 'Stein-Säckingen' and displays a list of fish species and their counts for the year 2013. The species listed are: Stein-Säckingen (100), Turgi via Röhren (100), Kurve Aach (100), Block (3235/155), Block (3284/155), Elken (125), Niederfeld (3235/155), Block (3234/155), Kurve (100), Frick (95), Block (3235/155), Buchholz (3245/145), Kurve (3245/145), Block (3245/145), AnG HNS km 47.1 (100), Kirchweid (3245/145), km: 42.320 - 42.330 (85), Block (3244/144), Effingen (100), Block (3241/141), Schinznach Dorf (100), Elchlen (83), Wilschoten (83), Umlenken (83), Kurve (83), Brugg Nord (85). The page also includes a search bar, a filter button, and a clock icon.

Species	Count
Stein-Säckingen	100
Turgi via Röhren	100
Kurve Aach	100
Block	3235/155
Block	3284/155
Elken	125
Niederfeld	3235/155
Block	3234/155
Kurve	100
Frick	95
Block	3235/155
Buchholz	3245/145
Kurve	3245/145
Block	3245/145
AnG HNS km 47.1	100
Kirchweid	3245/145
km: 42.320 - 42.330	85
Block	3244/144
Effingen	100
Block	3241/141
Schinznach Dorf	100
Elchlen	83
Wilschoten	83
Umlenken	83
Kurve	83
Brugg Nord	85

Aber nur nicht verzagen, auch hier wurde im Nachhinein eine passende Begründung konstruiert. Dass sich diese teilweise selber widerspricht, sei grosszügig übersehen.

Guten Tag XX
Besten Dank für Ihre Meldung. Gerne nehme ich wie folgt Stellung.
Feststellung:

Für die Fahrt von Rothrist via Burgdorf nach Bern erhielt ich eine vOpt 115 km/h bis Mattstetten, obwohl diverse Streckenabschnitte nur mit 110, 85, 80 oder mit 90 km/h befahren werden dürfen.

Antwort:
Die ADL berücksichtigt in der Berechnung alle Strecken-, Bahnhof- und Kurvengeschwindigkeiten sowie dem System bekannte Langsamfahrstellen. Die Fahrempfehlung verletzt nie eine Streckengeschwindigkeit. Sollte sich während der Lenkung die Streckengeschwindigkeit unter die Fahrempfehlung senken, wird rechtzeitig eine neue Fahrempfehlung gesendet. Die vOpt wird nach einer Anzeigedauer von 20 Sekunden durch die Lenkungsmeldung (z. B. ADL -> AESP) ersetzt. Die Lenkungsmeldung zeigt den Betriebspunkt an, an dem sich das voraussichtliche Ende der gesamten Optimierung befindet. Die empfohlene Geschwindigkeit muss nicht bis zu diesem Betriebspunkt gültig sein, es kann sein, dass sich die empfohlene Geschwindigkeit ändert. Aus diesem Grund wurde die Anzeige des Betriebspunktes von der vOpt getrennt, um dies zu verdeutlichen. Die Lenkungsmeldung ist keine Anweisung, dass die anfangs übermittelte Fahrempfehlung bis zum angezeigten Betriebspunkt unter allen Umständen gefahren werden muss. Es gelten weiterhin die Aussen- bzw. Führerstandssignalisierung und die gemäss RADN angezeigten Kurven- bzw. Bahnhofgeschwindigkeiten. Die Geschwindigkeitsmeldung als Fahrempfehlung (z. B. vOpt 140 km/h) verletzt für deren Anzeigedauer von 20 Sekunden keine fixen Strecken-, Bahnhof- und Kurvengeschwindigkeiten. Nicht berücksichtigt werden Fahrstrassengeschwindigkeiten und temporäre Langsamfahrstellen. Wenn nach 20 Sekunden die Lenkungsmeldung «ADL» eingeblendet wird, wird nur noch keine Verletzung der Streckengeschwindigkeit sichergestellt. Dies wurde im Projekt ADL von den Lokführer-Vertretern so gewünscht, damit möglichst viel Ruhe im Führerstand erreicht wird.

Feststellung:
In Burgdorf erhielt ich eine vOpt 80 km/h bis Hindelbank. Obwohl ich diese Empfehlung sogleich umsetzte, zeigte das

Blocksignal P385 zwischen Burgdorf und Lyssach bei der Vorbeifahrt «Warnung».

Antwort:
Leider kommt es selten vor, dass sich die betriebliche Situation zu schnell ändert, zum Beispiel wegen einer Haltezeitüberschreitung, sodass die ADL nicht mehr darauf reagieren kann. Oder der ursprüngliche Konflikt war gelöst und entsprechend wurde ein ADL-END versendet, aber kurze Zeit darauf verspätet sich ein anderer Zug und der neue Konflikt ist zu kurzfristig, als dass er noch von der ADL gelöst werden könnte.
Ich hoffe, mit diesen Angaben gedient zu haben
Freundliche Grüsse
YY
FachBus RCS/ALEA/Bahnhofportal

Auch im nachfolgenden Beispiel wurden höhere Fahrempfehlungen als die geltenden Strecken- und Bahnhofgeschwindigkeiten ausgegeben. Und obwohl mit Rücksicht auf die Fahrordnung langsamer als die ausgegebenen Fahrempfehlungen gefahren wurde, kam es zur Vorbeifahrt an einem «Warnung» zeigenden Vorsignal. Die Antwort auf eine entsprechende ESI-Meldung zeigt eindrücklich, mit welcher komplexe Situationen die ADL konfrontiert ist, aber leider nicht in der Lage ist, diese auch zu beherrschen. In solchen Fällen stellt die ADL für das Lokpersonal ein unnötiges Ärgernis und eine nicht ungefährliche Ablenkungsquelle dar.

«Zug 1 fährt auf der Strecke Bern - Olten ohne Halt hinter Zug 2, welcher Halte in Burgdorf, Wynigen, Herzogenbuchsee und Langenthal hat. Er hat darum im Dienstfahrplan eine etwas gestreckte Fahrordnung. ADL lenkt jedoch nach der aktuellen Betriebslage unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit. Eine Fahrempfehlung kann darum höher sein als die gemäss Fahrordnung zu fahrende Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeit einer Fahrempfehlung wird rund 20 Sekunden lang angezeigt, anschliessend sind die Bahnhof- und Streckengeschwindigkeiten gemäss RADN (Streckentabelle, Anm.d.Red.) zu beachten. Der angezeigte Zielbahnhof einer Lenkung bedeutet nicht, dass bis dort mit dieser Geschwindigkeit gefahren werden soll. Es zeigt lediglich an, bis zu welchem Betriebspunkt der Zug voraussichtlich mit ADL gelenkt wird.

9214 wurde ab Wynigen auf den Kreuzungskonflikt mit Zug 3 in Olten gelenkt und erhielt darum vOpt 90. Weil der Gegenzug 4 von Roggwil-Wynau bis Langenthal im ILTIS aufs rechte Gleis editiert

wurde, war die (in RCS nicht disponierte) Kreuzung mit Zug 1 auf dem gleichen Streckengleis zwischen Langenthal und Roggwil-Wynau geplant! ADL hat darum in Riedtwil ein End ausgegeben. Mit der Änderung der Zugdaten von Zug 1 ebenfalls aufs rechte Gleis (Wegen einer Fahrstrassenstörung wurde zwischen Langenthal und Roggwil-Wynau in beiden Richtungen Rechtsverkehr eingeführt.) war der Konflikt in Olten wieder lenkbar. Wegen den Gegenzügen musste Zug 1 aber zwischen Langenthal und Roggwil-Wynau unmittelbar hinter Zug 2 fahren, weshalb er ab Herzogenbuchsee eine schnellere Geschwindigkeit (90) erhielt, als gemäss seiner Fahrordnung vorgesehen war. Leider hat Zug 2 die berechnete Haltezeit in Langenthal überschritten, weshalb das Einfahrsignal Langenthal Warnung zeigte und Cancel ausgegeben wurde. Ab Roggwil-Wynau bis Olten wurde Zug 1 dann wieder auf den Kreuzungskonflikt in Olten gelenkt, in den ersten 20 Sekunden wurden die ausgegebenen 85 nicht verletzt.

Mittlerweile wissen wir auch, dass die Möglichkeiten der ADL, das Lokpersonal in die Irre zu führen, offenbar nahezu unerschöpflich sind. Deshalb sei auch dieser Fall erwähnt:

Hergang:
Auf der pünktlichen Fahrt von Stein-Säckingen nach Frick erhielt ich trotz des vorgeschriebenen Halts in Frick eine ADL-Meldung «Vmax bis Effingen». Eine solche Meldung kann zu einer irrtümlichen Durchfahrt beitragen und ist deshalb zu unterlassen.

Hallo XX
Vielen Dank für Deine Meldung. Folgendes hat die Analyse ergeben:
Am 25. August war der Abschnitt Kirchmatt-Effingen aufgrund einer Sperrung nur einspurig befahrbar. Damit die Kreuzung mit Deinem Zug 1969 und 2068 in Effingen optimal abläuft, hat der DBV (Disponent Bahnverkehr, Anm. d. Red.) bereits in Stein-Säckingen eine Schnelfahrt bis Effingen disponiert und freigegeben. Manuelle Dispositionen werden generell umgesetzt. RCS (Rail Control System, Anm. d. Red.) prüft nicht, ob die Schnelfahrt dabei über einen Halt abgesetzt wurde. Ich nehme an, dass dies dem DBV nicht bewusst war.
Freundliche Grüsse
XX
FachBus Betrieb RCS-D/ALEA

Sehr geehrte YY
Besten Dank für Ihre Antwort – die Gedankengänge des DBV sind mir so weit

egal. Die Tatsache, dass die ADL eine Fahrempfehlung ausgibt, deren Umsetzung ein vorschriftenwidriges Verhalten (irrtümliche Durchfahrt in Frick) zur Folge gehabt hätte, ist nicht akzeptabel und beweist einmal mehr die Praxisuntauglichkeit der ADL.
Freundliche Grüsse
XX

Mittlerweile sind bereits einige Fälle bekannt, in denen die ADL Fahrempfehlungen mit Geschwindigkeiten ausgegeben hat, die höher als die maximale Strecken- und Bahnhofgeschwindigkeit oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Zuges waren und so das Lokpersonal zu einer zu schnellen Fahrt verleitet haben, was teilweise zu unangenehmen und nicht ungefährlichen ZUB-Zwangsbremungen führte. Nicht ungefährlich deshalb, weil bei jeder Zwangsbremung die Möglichkeit besteht, dass Reisende stürzen, durch Gepäckstücke und Geschirr (Speisewagen) verletzt werden oder Ladungen beschädigt werden – ganz abgesehen von der unnötigen Beanspruchung des Roll- und Schienenmaterials. Offenbar ist diese Tatsache auch den zuständigen Stellen nicht ganz geheuer. Anders kann die nachfolgende Mitteilung jedenfalls nicht interpretiert werden.

Virtueller Anschlagraum (VAR)
Aushängezeitraum:
27.10.2015 bis 26.11.2015

Adaptive Lenkung
*Durch das Lokpersonal zu beachten:
Die höchste Priorität und Aufmerksamkeit gehört nach wie vor der Signalbeobachtung. Es gilt weiterhin der Grundsatz: Sicherheit vor Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit.
Bei den mit ADL übermittelten Geschwindigkeiten handelt es sich immer um eine Fahrempfehlung. Es sind sämtliche vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten der ADL-Fahrtempfehlung übergeordnet und dürfen nicht überschritten werden. Im Falle einer Fahrt mit vorgeschriebener, reduzierter Höchstgeschwindigkeit (Bsp.: Sammelformular Befehle, Meldung an den Lokführer etc.) sind deshalb allfällige ADL-Fahrtempfehlungen, die eine höhere Geschwindigkeit angeben, zu ignorieren.*

Der VSLF hat seit dem Start des Projekts ADL immer wieder auf diese Gefahr hingewiesen und verlangt deshalb nach wie vor, dass dem Lokpersonal statt Geschwindigkeitsempfehlungen optimale Durchfahrzeiten übermittelt werden. Die Bedenken des VSLF haben übrigens auch in einem Pressebericht ihren Niederschlag gefunden.

(Basler Zeitung)
Die Geschichte von Andreas Meyer und Doris Leuthard – es ist die Geschichte einer harmonischen Beziehung, mehr noch: Sie ist fast schon eine Liebesgeschichte. Meyer, der Konzernchef der SBB, und Leuthard, die CVP-Verkehrsministerin, gehen in der Energiepolitik Hand in Hand. Vor drei Jahren erklärte Leuthard vor den Medien in Bern, um «den Ausstieg aus der Atomenergie zu schaffen», sei «ein Umdenken unumgänglich». Sie präsentierte dabei stolz «ein Vorbild», das gewillt sei, «bei der Energiewende demonstrativ den Lead zu übernehmen» – Meyer lächelte versonnen. Der Manager versprach, die SBB würden «bis 2025 komplett auf erneuerbare Energie umsteigen». Seither inszeniert sich der bundesnahe Betrieb als Unternehmen auf politisch korrekter Fahrt ins Glück einer schönen, neuen Energiesparwelt.

Tablets im Führerstand
Vor einem knappen Jahr folgte dem Versprechen die schriftliche Absichts-erklärung. Meyer strahlte. Leuthards Umwelt- und Verkehrsdepartement jubelte. Es teilte mit, die SBB könnten das Ziel «dank einer energiesparenden Fahrweise» schnell erreichen. Ein neues Konzept namens «adaptive Lenkung» werde es möglich machen. Dabei sendet die SBB-Betriebszentrale, die den Überblick über die Verkehrslage, Staus und Rotlichter auf dem Schienennetz hat, zusätzlich zu den regulären Tempo-Signalen separate Geschwindigkeits-Empfehlungen auf einen mobilen Tablet-Computer in den Führerstand. Dies soll den Männern im Cockpit helfen, vorausschauend und dadurch stromsparender zu fahren als bisher. Meyer könnte seine Liebe zu Leuthards lenkender Politik natürlich nicht leben ohne treue Mitarbeiter, «welche den Gedanken einer nachhaltigen SBB im Arbeitsalltag umsetzen», wie es im «SBB-Nachhaltigkeitsbericht 2014» so schön heisst. Deshalb veranstalteten die SBB regelmässig entsprechende «Sensibilisierungen» und «informative Mittagsanlässe».

Die Lokomotivführer jedoch, obschon von ihrem obersten Chef sensibilisiert, informiert und instruiert, die Waggon künftig adaptiv zu lenken, machen nicht mit. Ausgerechnet die Lokomotivführer, diese sonst so technikbegeisterten, bodenständigen, loyalen Gesellen – sie leisten Widerstand. Sie lehnen sich auf. Sie rebellieren.

Ärger im Verband
Meyer und Leuthard – sahen wir sie nicht schon als Traumpaar unterwegs

in triumphaler Fahrt Richtung Energie-Idylle, elegant wie ein Hochgeschwindigkeits-Zug, dessen Weichen auf Erfolg gestellt sind? Diese schöne Fahrt wird jetzt zwar nicht definitiv beendet. Aber sie wird massiv gestört. «Immer wieder», liest man nämlich in der Zeitschrift «Loco-Folio», dem offiziellen Organ des Verbandes Schweizerischer Lokomotivführer, «sieht sich das Personal mit neuen Bestimmungen konfrontiert, die unausgereift und deshalb nicht umsetzbar sind.» Dazu gehöre das Konzept der adaptiven Lenkung, kritisiert der politisch neutrale Verband, der etwa einen Drittel der rund 3500 Personen- und Güterzug-Lokführer vertritt. Das Konzept sei untauglich für die Praxis. Es sei wohl in erster Linie erfunden worden, «um dem für die SBB zuständigen Umwelt- und Verkehrsdepartement Schützenhilfe zu leisten bei der Umsetzung der Energiewende».

Die SBB loben, die «ausgeklügelte Technik» des 34 Millionen Franken teuren Systems ver helfe dem Lokpersonal zu einer «optimalen Fahrstrategie». Sie helfe, «Halte vor roten Signalen zu vermeiden». So könnten jährlich zehn Millionen Franken an Energiekosten eingespart werden. Die Lokführer-Gewerkschaft hingegen sieht in den Tablets eine «elektronische Spielerei», ja eine «Gefahr», weil sie vom Blick auf wichtige Instrumente ablenkten und mitunter gar ein höheres Tempo anzeigten, als es die Situation erlaube.

Warntöne im Cockpit
Einige Lokführer wiederum hätten, wären sie den Anweisungen des Geräts gefolgt, Zwangsbremungen durchführen müssen, so dass der Energiespar-Effekt «auf einen Schlag verpufft wäre». Zudem sende das Gerät verwirrende Warntöne aus, die denjenigen des Zugkontroll-Systems ähnelten. «Wir Lokführer», so ein Verbandsmitglied zur «Basler Zeitung», «sind schon immer energiesparend gefahren. Die adaptive Lenkung verschlingt unter dem Strich mehr Energie, als sie einspart.» Die Konzernleitung sei über die Vorbehalte informiert worden, sagt der Mann. Genützt hat es bisher nichts. Meyer und Leuthard lächeln die Bedenken einfach weg.

Wie bereits eingangs erwähnt, entspricht die Zuverlässigkeit der ADL allzu oft gerade einmal der einer langfristigen Wetterprognose, was im komplexen und sicherheitsrelevanten Eisenbahnbetrieb nicht toleriert werden kann. Das Lokpersonal ist deshalb nicht schlecht beraten, sich statt auf die ADL weiterhin auf die gute alte EDL zu verlassen. EDL? Ja genau, die Erfahrung des Lokführers. ➤

Nach der reinen Lokführerinnenklasse in Biel von 2004 hat sich SBB Personenverkehr entschlossen, eine reine Männerklasse auszubilden.

Der VSLF begrüsst es ausserordentlich, dass der Gendergedanke bei den SBB so eindrücklich gelebt wird. ➤

Medienmitteilung
vom 25. Januar 2005

SBB verdoppelt Zahl der Lokführerinnen.

Seit Anfang November 2004 befindet sich bei den SBB in Biel erstmals eine Klasse mit neun Frauen in der Lokführerausbildung. Die Frauenklasse ist ein Beispiel der gezielten Förderungs- und Gleichstellungsaktivitäten bei den SBB.

«Es heisst ja auch nicht 'der Lokomotive'. Mit diesem Slogan gingen die SBB im Frühling 2004 erstmals aktiv auf die Suche nach Lokführerinnen. Die Kampagne zeigte Erfolg: Allein in Biel bewarben sich 30 Frauen, neun davon konnten die SBB anstellen. «Damit können wir den Frauenanteil in den Führerständen der Personenzüge auf einen Schlag verdoppeln», erklärte Peter Fankhauser, regionaler Leiter Zugführung, anlässlich eines Klassenbesuchs vor den Medien in Biel.

Inklusive SBB Cargo beschäftigen die SBB seit letztem Herbst insgesamt 31 Lokführerinnen. Dies ist knapp ein Prozent des gesamten Lokpersonals.

«Mit modernen und familienge-rechten Arbeitsmodellen sowie Förderungsprogrammen wollen wir den Frauenanteil weiter erhöhen. Die Ausbildung der Lokführerinnen ist nur eines von vielen Beispielen», sagte Ruth Stucki. Das Engagement bei der Frauenförderung und Gleichstellung gehört zu den wichtigen Unternehmenszielen der SBB: «Es ist erwiesen», so Ruth Stucki, «dass durchmischte Teams produktiver und motivierter arbeiten.»

Konzeptlosigkeit kostet – und zwar nachhaltig

Lokführerkollegen der Thurbo AG, die sich bei SBB Personenverkehr für eine Anstellung als Lokführer bewerben, werden zu einer Art «Aufnahme»- oder «Qualitätstest» eingeladen. Hubert Giger, Präsident VSLF

Fragwürdige Aufnahmetests

Die Tests werden durch die Prüfungsexperten PEX der SBB in mündlicher und schriftlicher Form durchgeführt. Angeblich sollen diese Tests das «Niveau» und den «Stand» der Kollegen eruieren. Dazu ist festzuhalten, dass die Lokführer der Thurbo AG, wie ihre bei den SBB angestellten Kollegen, als Lokführer nach VTE Kategorie B gelten, deren Fahrzeug- und Streckenkenntnisse in der BAV-Datenbank «Phönix» hinterlegt sind, die mit einem Mausclick in Erfahrung gebracht werden können. Die allgemeine Fähigkeit der Kollegen, Züge sicher zu führen, dürfte vorhanden sein, dies umso mehr, als die Thurbo-Lokführer auch mit aus RABe 511 formierten Zügen der SBB mit bis zu 160 km/h zwischen Wil SG und Chur unterwegs sind und ab dem Fahrplanwechsel regelmässig in den Kernbereich der Zürcher S-Bahn vorstossen. Offenbar scheint jedoch bei den SBB das Misstrauen gegen die eigene Tochterfirma gross zu sein.

Qualitätskontrollen an allen Ecken und Enden

Überall wird ein bisschen Qualität kontrolliert. In dieses Kapitel gehört auch das Ausbildungsmodul «Fernverkehr» bei den SBB. Als einziges Unterscheidungskriterium gegenüber den übrigen Reisezügen wird bei den Fernverkehrszügen die Begleitung durch Zugpersonal definiert. (Die von den Thurbo-Kollegen geführten RegioExpress-Züge Wil SG–Chur gelten nicht als Fernverkehr). Uns wurde bestätigt: «Ein Modul Fernverkehr ist bei SBB Personenverkehr klar vorhanden. Was nicht ganz schwarz/ weiss einzuordnen ist, bezieht sich nicht auf das Fernverkehrsmodul, sondern auf die Fahrzeuge für den Fernverkehr.» Aha, so ist das – nichts anderes also als die gute alte Fahr-

zeug- oder Streckenkenntnis. Hauptsache ist offenbar, dass als Arbeitsbeschaffungsmassnahme für die Prüfungsexperten am Schluss der «Fernverkehrs-Ausbildung» eine Qualitätssicherungs-Fahrt durchgeführt werden kann. Es kann aber durchaus der Fall eintreten, dass jemand, der diese Qualitätssicherungs-Fahrt nicht besteht, am nächsten Tag zur Hauptverkehrszeit einen 300 Meter langen S-Bahn-Zug im kondukteurlosen Betrieb zu führen hat!

Situative Annullierung der Weiterbildungstage

Der zweite Weiterbildungstag 2014 wurde letztes Jahr in Weiterbildungstag 2015 umbenannt und somit ersatzlos gestrichen. Jetzt wird infolge des drückenden Lokpersonalmangels auch der zweite Weiterbildungstag 2015 situativ annulliert und für fakultativ erklärt. Mittlerweile wurden dem Lokpersonal auf diese Weise schon bis zu zwei an sich wichtige Weiterbildungstage vorenthalten. Offenbar ist der Ausbildungsinhalt dieser Weiterbildungstage jedoch so belanglos, dass auf eine flächendeckende Weiterbildung des Lokpersonals verzichtet werden kann. Wir wissen nun nicht, ob die Weiterbildungstage lediglich dazu dienen, die Stellen der mit der Aus- und Weiterbildung betrauten Personen bei Zugführung Personenverkehr zu rechtfertigen. Jedenfalls gäbe es genügend wichtige und aktuelle Themen, die noch nie ordentlich an einem Weiterbildungstag besprochen wurden und es wert wären, ausführlich behandelt zu werden. Glücklicherweise bieten die Berufsverbände nach wie vor praxistaugliche Ausbildungskurse an, so dass das Lokpersonal seinen Beruf auch ohne dauernde Qualitätssicherungs-Fahrten einwandfrei ausüben kann. ➤



Lokführer – ein freier Markt

In meinem letzten Artikel (LocoFolio 1/2015) habe ich die (aus meiner Sicht unzureichende) Neubeurteilung der Löhne kritisiert und SBB P-OP-HR/ZF um einen «offenen und konstruktiven Dialog» gebeten. Marcel Maci, Lokführer SBB Fribourg; ab November 2015 Lokführer BLS Fribourg



In der Zwischenzeit sind einige Ergebnisse dieses Dialogs bekannt. HR erklärt mir in einem persönlichen Schreiben, aus ihrer Sicht sei alles korrekt:

- Die Neubeurteilung sollte «Überholungen» beseitigen und dieses Ziel sei erreicht worden. Es stimme zwar, dass dies für einige Lokführer bedeute, dass sie nun nur unwesentlich mehr verdienen als jüngere Kollegen, die gerade eben mit der Ausbildung fertig werden, aber dies sei unvermeidlich und könne nicht korrigiert werden, denn jede weitere Anpassung hätte unweigerlich weitere Auswirkungen auf das Lohnsystem zur Folge. Seitens ZF erlaube ich mir, die Aussagen Manfred Hallers zu zitieren, die dieser anlässlich einer Sitzung in Freiburg im Juli in Anwesenheit von ungefähr 40 Lokführern machte:

- Es sei zum gegebenen Zeitpunkt tatsächlich möglich, dass andere Eisenbahnunternehmen (wie die BLS) gewissen Lokführern bessere Bedingungen böten. In diesem Sinne sei der Beruf ein freier Markt geworden und es sei durchaus verständlich, wenn sich diese Lokführer anderweitig bewerben.

- Auf die Personalbestände habe dies keinen Einfluss. Die Knappheit an Lokführern sei eine allgemeine Tatsache, die nicht nur die SBB betreffe. Es sei aber zu unterstreichen, dass die Zahl der Abgänge kompensiert werde durch die Neuzugänge aus anderen Unternehmen. Ich verzichte darauf, ein persönliches Urteil über diese Aussagen oder die Rolle und Haltung der zahlreichen Akteure in

dieser Frage zu fällen, aber ich erlaube mir, sie beim Wort zu nehmen: Wer sagt, gewisse Lokführer fänden bei anderen Unternehmungen bessere Anstellungsbedingungen (und nichts tut, um sie zurückzuhalten), akzeptiert damit, dass es zu Kündigungen kommt! In diesem Sinne sind wir nun allein im Depot Payerne/Freiburg sechs Personen, die diese Entscheidung getroffen haben. Notabene han-

delt es sich hierbei hauptsächlich um Lokführer, die ihre Ausbildung in den letzten fünf Jahren absolviert haben und über 30 (oder 35) Jahre alt sind.

Ich bin nach wie vor der Meinung, dass die Situation dieser Lokführer unbefriedigend ist und dass die SBB (auch jetzt noch) die Chance hätten, etwas zu verbessern. Dies jedenfalls ist es, was ich mir für die bleibenden Kollegen erhoffe! ➤

Lohn dienstjunger Lokführer

Treffen zu den Verhandlungen mit den SBB. Hubert Giger, Präsident VSLF

Die Sozialpartner der SBB haben bei der SBB Division Personenverkehr Verhandlungen über die Löhne der berufs jungen Lokführer(innen) verlangt. Ein erstes Treffen zwischen der Verhandlungsdelegation SBB und der Verhandlungsgemeinschaft der Sozialpartner fand am 20. Oktober 2015 statt. Nach einer konstruktiven Diskussion wurde gegenseitig vereinbart, dass in einem nächsten Schritt die jeweils notwendigen Verhandlungsmandate abgeholt werden. Nach Vorliegen aller Mandate werden die Verhandlungen aufgenommen. Es sind noch keine Tendenzen sichtbar. Die Bereitschaft der SBB für Verhandlungen ist als positives Signal zu sehen.

Für die Sozialpartner der SBB nehmen an den Verhandlungen teil: Jürg Hurni, Hans-Rudolf Schürch (SEV), Daniel Ruf (VSLF), Bruno Zeller (transfair). SBB P wird vertreten durch Doris Matyassy (HR P), Manfred Haller (P OP ZF), Marc Siegrist (HR PP) und Didier Bieri (P HR ZF).

Der VSLF ist nach wie vor zuversichtlich, eine Lösung für die aufgrund alter und aufgehobener Abmachungen entstandenen Lohnunterschiede der dienst jungen Lokführer in ein adäquates Verhältnis zum restlichen Lokpersonal zu stellen.

Exklusiv-Preise für VSLF Mitglieder und Gönner

VSLF Lok SBB Re 460 105-0 in Spur O



Dank einer einmaligen Auflage unserer VSLF Lok in Spur O durch die Firma HERMANN Modellbahnen AG können VSLF Mitglieder und Gönner von folgendem exklusiven Spezialangebot profitieren:

Gesamtbestellmenge	ohne Antrieb mit Vitrine	mit Antrieb ohne Vitrine
1 Lok	4'300.– statt 4'600.–	5'000.– statt 5'300.–
2-5 Loks	3'700.– statt 4'000.–	4'300.– statt 4'600.–
ab 6 Loks	3'500.– statt 3'800.–	4'000.– statt 4'300.–

Die Preise sind in CHF inklusive 8% Mwst. und richten sich nach der hergestellten Stückzahl.

Preisgarantie bis 30.6.2016 bei Bestellungseingang.

Bestellungen bitte über das Anmeldeformular unten oder per Internet:

www.vslf.com > Lok 460 105-0 > Modelllok > Hermann Lok

Der VSLF wird die Bestellungen sammeln und an Hermann weiterleiten.



Bestellformular abtrennen und schicken an: **Res Dellenbach | Mattenstrasse 20C | 3600 Thun**

VSLF Mitglied Nr.		Name/Vorname	
VSLF Lok Re 460 105-0	Anzahl	Strasse/Nr./PLZ/Ort	
ohne Antrieb / mit Vitrine		Datum	Unterschrift
mit Antrieb / ohne Vitrine			

Teilzeitklassen

Wir erinnern uns. Am 8. August 2011 berichtete die Neue Zürcher Zeitung (NZZ) über die geplante Anstellung von Teilzeitlokführern. *Daniel Hurter, Redaktor LocoFolio*

Teilzeit-Lokführer als Rezept gegen den Personalmangel

Erstmals bieten die SBB einen Teilzeit-Lehrgang für Lokomotivführer an. Ab Oktober wird eine Klasse geführt, deren Angehörige künftig im Teilzeitpensum S-Bahnen im Grossraum Zürich fahren sollen.

asc. Mit Zeitungsinseraten haben die SBB Anfang Februar Interessierte gesucht, die Teilzeit-Lokomotivführer werden wollen. Neben der üblichen Vollzeitausbildung startet am 1. Oktober in Zürich Altstetten zum ersten Mal ein Programm, das nur an drei Tagen pro Woche Präsenz erfordert. Dadurch wollen die SBB mehr Frauen für den Beruf gewinnen und spezifisch Hausfrauen ansprechen. [...]

Unter anderem mit diesem Konzept erhoffen sich die SBB die mehreren hundert Lokomotivführer zu finden, die sie in den nächsten Jahren wegen ihres steigenden Fahrplanangebots und aufgrund von anstehenden Pensionierungen benötigen. Bereits heute sind die Lokomotivführer teilweise rar und müssen vielfach beträchtlich Überzeit leisten. [...]

Nach Abschluss des nebenamtlichen Lehrgangs sollen die Absolventen laut dem SBB-Sprecher Christian Ginsig mit einem Arbeitspensum von 60 bis 80 Prozent im Regional- und S-Bahn-Verkehr im Grossraum Zürich eingesetzt werden.

Grosse Nachfrage

Das Echo auf die Stelleninserate bestätigt den SBB, dass in der neu angesprochenen Zielgruppe Interesse für den Lokomotivführer-Beruf vorhanden ist: «Wir haben rund 120 Bewerbungen erhalten», sagt Ginsig. [...] Dem Anspruch, mehr Frauen in den Führerstand zu bringen, scheint der zeitlich gestreckte Lehrgang ebenfalls dienlich zu sein: Vier der zehn bereits definitiv Verpflichteten sind weiblich. [...]

Skeptische Gewerkschaft

Was die SBB als vielversprechendes Modell preisen, sieht der Verband Schweizer Lokomotivführer (VSLF) als heikle Entwicklung. Für die Teilzeit arbeitenden Lokführer würden Privilegien geschaffen, die langjährige Vollzeitanestellte benachteiligten, sagt der VSLF-Präsident Hubert Giger. Die zu 100 Prozent Beschäftigten müssten dann die Lächer stopfen, weil ihre weniger arbeitenden Kollegen feste Freitage und fixe Touren zugesichert erhielten.

Die SBB sehen sich durch die grosse Nachfrage in ihrem Vorgehen bestätigt: «Grundsätzlich sind wir auch weiter an der Ausbildung von Teilzeit-Lokführern interessiert», sagt ihr Sprecher Ginsig. Bevor über neue Angebote entschieden werde, «wollen wir aber die Resultate aus dem ersten Lehrgang abwarten».

Wie wir unterdessen wissen, blieb es bei dieser einen Teilzeitlokführerklasse, weil das Interesse an einer Teilzeitausbildung erheblich kleiner als erwartet war. Nach wie vor aktuell ist jedoch der Lokpersonalmangel. In den vergangenen sieben Jahren hat sich daran, von einigen kurzen Phasen abgesehen, nicht viel geändert. Dagegen ist die Förderung der Teilzeitarbeit bei Zugführung Personenverkehr der SBB trotz anderslautender Bestimmungen im Gesamtarbeitsvertrag kein Thema mehr.

Am 2. August 2015 dann folgender Artikel: **Nur noch Vollzeit-Jobs für neue Lokführer** Bis 2017 schreiben die SBB für Lokführer ausschliesslich 100% Beschäftigungen aus. Wegen Personalmangels sind auch keine Reduktionen von Pensen mehr möglich.

(...) Zurzeit stellen die SBB neue Lokomotivführer laut Sprecher Christian Ginsig abgesehen von einzelnen Spezialfällen nur noch zu 100 Prozent an. Zudem würden seit letztem Oktober keine Pensenreduktionen mehr bewilligt. «Bestehende Teilzeitverträge tasten wir jedoch nicht an», betont Ginsig.

Mit einer Entspannung der Situation rechnet die Bahngesellschaft ab Mitte 2016. «Im Jahr 2017 sollten dann auch wieder Teilzeitanstellungen für neue Lo-

komotivführer möglich sein», sagt Ginsig. Dass die vorübergehende Regelung den proklamierten Bemühungen der SBB zuwiderläuft, reduzierte und familienge-rechte Pensen zu ermöglichen, erachtet der Sprecher nicht als gravierendes Problem: «Schwankungen im Personalbestand sind üblich.» Im Grundsatz gelte weiterhin, dass die SBB Teilzeitarbeit förderten, betont Ginsig. «Die jetzige Situation ist befristet.»

In einem Strategiepapier, das Chancengleichheit im Betrieb anstrebt, heisst es: «Die SBB-Konzernleitung unterstützt aktiv attraktive Teilzeitmodelle.»

Intensivierte Ausbildung

Von den knapp 2500 SBB-Lokomotivführern arbeitet nur rund ein Sechstel reduziert. Derzeit ist auch die einst propagierte Teilzeitausbildung sistiert, künftig könnten aber bei genügender Nachfrage wieder solche Klassen gebildet werden, sagt Ginsig. 2011 war ein Pilotprojekt lanciert worden, das mehr Frauen in den Führerstand bringen und ausserdem den Beruf dank Teilzeit-Möglichkeiten familienfreundlicher machen sollte.

Gegenwärtig befinden sich fast 150 angehende Lokomotivführer in der Vollzeitausbildung, und noch dieses Jahr wollen die SBB 90 neue Mitarbeiter für die Führerstände anstellen. «Bis 2017 werden die SBB gesamthaft rund 500 Lokomotivführer ausbilden», rechnet Ginsig vor. (...)

Personalbedarf steigt

(...) Der immer dichtere Fahrplan und viele bevorstehende Pensionierungen liessen den Bedarf an neuem Personal in den nächsten Jahren weiter steigen. Zurzeit büsse man für die Versäumnisse in der Vergangenheit, sagt Giger. Einsatzbereitschaft und Solidarität der Lokomotivführer verhinderten aber den Ausfall von Zügen.

Die SBB räumen ein, in den letzten zwei Jahren zu wenig Lokomotivführer ausgebildet zu haben. Weiterbildungen und Schulungen für das europäische Zugsicherungssystem ETCS rissen weitere Lücken in die täglichen Einsatzpläne und auch Baustellen auf dem Schienennetz beeinflussten die Personaleinsätze, hält SBB-Sprecher Ginsig fest. ➔

Wir danken der NZZ für die grosszügige Bewilligung, die Artikel abzudrucken.



Thalwil

Aus 20-Minuten-Online vom 11. August 2015.
Hubert Giger, Präsident VSLF

Seltenes Missgeschick – Lokführer vergisst Halt in Thalwil

Am Dienstagmorgen hat der Lokführer der S2 Richtung Ziegelbrücke vergessen, in Thalwil zu halten. Laut SBB kommt das bei 170 000 Stopps einmal vor und ist ungefährlich. «Die S2 fährt zu schnell in den Bahnhof Thalwil und schafft es nicht mehr zu halten», schreibt eine Leser-Reporterin am Dienstagmorgen. Ihr Zug, der von Zürich Flughafen Richtung Ziegelbrücke unterwegs war, habe erst in Oberrieden ZH gestoppt. Dort mussten die Passagiere, die in Thalwil hätten aussteigen wollen, auf einen anderen Zug warten.

Tatsächlich ist das auch höchst unwahrscheinlich. Denn laut SBB-Sprecherin Lea Meyer gehe bei rund 170 000 fahrplanmässigen Stopps einer vergessen, also etwa alle zwei bis drei Tage einmal. «Jedem Lokführer passiert das Missgeschick, eine Haltestelle zu verpassen, im Schnitt einmal in seiner ganzen Berufskarriere», so Meyer. Doch bei 25,5 Millionen Halten pro Jahr liege die Fehlerquote bei rund 0,006 Promille. «Gemäss unseren Fachleuten ist der Wert in den letzten Jahren stabil. Auch sensibilisieren wir die Lokführer in regelmässigen Schulungen auf dieses Phänomen.» Und Meyer beruhigt: «Dieses menschliche Missgeschick ist nicht sicherheitsrelevant und kann passieren, weil ein Lokführer sich sehr stark auf die Signale konzentriert.» (vro)

Wir danken Lea Meyer für ihre mit eindrücklichen Zahlen unterlegten Aussagen, die von Wertschätzung gegenüber dem Lokpersonal zeugen.



Durchmesserlinie in Zürich

Wir präsentieren hier drei Presseberichte über die Zürcher Durchmesserlinie (DML), die 2014 und 2015 erschienen sind. Hubert Giger, Präsident VSLF



Einerseits wird von überragenden Ingenieurleistungen berichtet, andererseits von einem gravierenden Planungsfehler, der dazu führte, dass die beiden zum DML-Projekt gehörenden Viadukte verstärkt werden mussten und die budgetierten Kosten überschritten wurden.

DML-Ingenieure ausgezeichnet (NZZ vom 20. Juni 2015 / Zürich und Region)
Der Bau der Zürcher Durchmesserlinie (DML) war sehr anspruchsvoll und erfolgte unter Betrieb des Hauptbahnhofs. Die federführende Ingenieurgemeinschaft ZALO (Basler & Hofmann / Pöry Schweiz) hat am Donnerstag in Luzern für das Jahrhundertbauwerk den Hauptpreis des «Building Award» erhalten. Das Projekt DML sei in Entwurf, Planung und Realisierung überdurchschnittlich, heisst es in der Begründung. Es zeige, dass überragende Ingenieurleistungen der Öffentlichkeit mehrheitlich verborgen blieben.

DML-Viadukt muss verstärkt werden (NZZ Online vom 11. Juni 2014)
Die SBB haben einen Bericht bestätigt, wonach bei der Planung der DML-Viadukte nach Altstetten ein Fehler passiert ist. Die nun nötigen Massnahmen sollen die Inbetriebnahme Ende 2015 nicht gefährden. [...] Just am Tag vor der offiziellen Eröffnungsfeier mit Bundesrätin Doris Leuthard machte das News-Portal «Watson» einen Planungsfehler bekannt. Demnach sind die Pfeiler der beiden Viadukte nach Altstetten für die vorgesehene Fahrbahn zu schwach konstruiert.

SBB-Mediensprecher Reto Schärli bestätigte am Mittwoch den Sachverhalt. Zum Glück habe man den Fehler noch rechtzeitig bemerkt; die Gesamtstabilität der Brücken sei unkritisch, der weitere Bauverlauf und die Inbetriebnahme im Dezember 2015 aus heutiger Sicht nicht gefährdet, sagte er. [...]

Wie der Planungsfehler passieren konnte, ist nicht bekannt; die Höhe der Mehrkosten ist noch ungewiss. Diese Fragen sind Gegenstand von Gesprächen mit dem beauftragten Unternehmen. Offen ist deshalb auch, ob der SBB als Bauherrin und letztlich der öffentlichen Hand höhere Kosten entstehen. Möglich ist auch, dass es sich um einen Versicherungsfall handelt. DML-Linie leicht über Budget (NZZ vom 16. Oktober 2015 / Zürich und Region)
Der Gesamtprojektleiter Roland Kobel hat an der Medienorientierung über die Kosten für die Durchmesserlinie orientiert. Voraussichtlich wird das ganze Projekt 1,068 Milliarden Franken kosten – 37 Millionen Franken mehr als geplant. Für die Mehrkosten gibt es verschiedene Gründe, etwa der Bau zusätzlicher Fluchtstollen im Tunnel oder die nachträglichen Verstärkungen der Brücken wegen eines Berechnungsfehlers (die von der Versicherung nur teilweise bezahlt werden). Kanton und Bund/SBB würden sich nun über die Zahlung der Mehrkosten verständigen, sagte Kobel vor den Medien.

Wir danken der NZZ für die grosszügige Bewilligung, den Artikel abzu drucken.

Die Pistole ist nie der Täter

Den Unterhalt ihres Netzes führt SBB Infrastruktur durch. Die Kosten dafür werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt, wobei der Unterhalt und die Erneuerung jeder Weiche und jedes Signals vom BAV kontrolliert und bewilligt werden. Hubert Giger, Präsident VSLF

Wie sie es auch immer anstellt, SBB Infrastruktur kann offensichtlich nur verlieren. Soll nun eine Gleiserneuerung angepackt werden, so gibt es zwei Varianten: Jede Nacht ein paar Meter erneuern, und dies über Wochen hinweg zu sehr hohen Kosten. Oder es wird eine effiziente Arbeitsweise mit einem akzeptablen Zeitfenster angewendet, das logischerweise eine verlängerte Sperrung der Strecke mit damit einhergehendem Schienenersatzverkehr oder Umleitungen bedingt. Wird jedoch kein Unterhalt vorgenommen, droht das BAV mit Sperrung des Gleises aus Sicherheitsgründen. Erfolgt der Unterhalt in einem Ausmass, wie es die Sicherheit verlangt, werden die zu hohen Kosten bemängelt.

Die SBB haben 2013–2016 zusätzlich neben 600 Millionen Franken, die von Immobilien erwirtschaftet wurden, zusätzlich noch fast eine halbe Milliarde Franken aus eigenen Mitteln in den Unterhalt der Infrastruktur gesteckt. Somit steigt die Verschuldung der SBB und das Geld für wichtige Investitionen fehlt. Die Verantwortung für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur liegt eindeutig beim Bundesamt für Verkehr. Es entscheidet gleichzeitig über die Gelder für den Unterhalt und über die Gewährleistung der Sicherheit. Folglich ist somit klar, wer nicht nur die Zielrichtung der Pistole bestimmt, sondern auch den Abzug bedient und letztlich die Verantwortung für das Geschehen trägt.

16. August 2015 / SDA

SBB erfüllt nur 5 von 15 vereinbarten Zielen

Die SBB hat im Bereich Infrastruktur letztes Jahr nur fünf von 15 vereinbarten Zielen erfüllt. Bezüglich Sicherheit erhielt sie zwar gute Noten, mehrere Vorgaben zur Produktivität verfehlte sie jedoch wegen des schlechten Zustands des Bahnnetzes. Insbesondere in den Bereichen Qualität und Verfügbarkeit des Netzes sowie der Produktivität schnitt die SBB schlecht ab. [...]

Zu häufig Bahnersatzbus

Die Betriebskosten und der Unterhalt des Bahnnetzes kosteten demnach mehr als geplant. Zudem mussten die Passagiere zu häufig wegen Unterhaltsarbeiten auf einen Bahnersatzbus umsteigen. [...]

Auch bei den Schienenfehlern konnte die SBB die Zielvorgabe nicht einhalten: Statt maximal 1489 verzeichnete sie vergangenes Jahr fast 5000 Schienenfehler. Die Kosten für die Erneuerung eines Meters Trasse lagen mit 1808 Franken ebenfalls höher als angepeilt (Ziel: 1486 Franken).

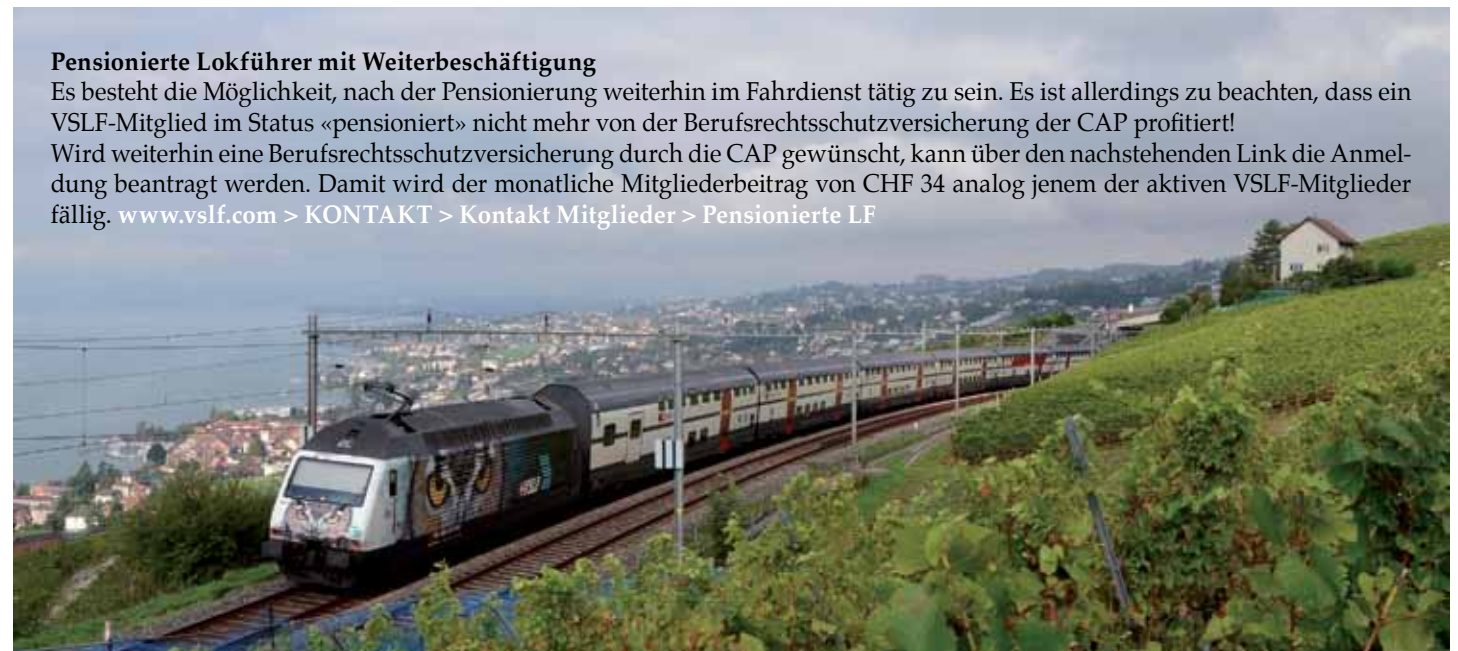
Zu ehrgeizige Ziele

Die SBB erklärte das schlechte Abschneiden auf Anfrage damit, dass die Ziele in den Jahren 2009 und 2010 vereinbart worden waren, als man noch nicht gewusst habe, wie gross der Nachholbedarf beim Netz effektiv sei. [...] Gute Noten gab es für die SBB bezüglich der Sicherheit. Lediglich einen Zusammenstoss verzeichnete die SBB vergangenes Jahr – das ist das beste Ergebnis seit der Einführung der Leistungsvereinbarungen. Auch gab es nur eine Entgleisung.

Die Leistungsvereinbarung garantiert der SBB für Betrieb und Unterhalt des Netzes zwischen 2013 und 2016 total 6,6 Milliarden Franken. SBB und Bundesamt für Verkehr (BAV) verhandeln derzeit über die Leistungsvereinbarung für den Zeitraum 2017 bis 2020. (SDA)

Pensionierte Lokführer mit Weiterbeschäftigung

Es besteht die Möglichkeit, nach der Pensionierung weiterhin im Fahrdienst tätig zu sein. Es ist allerdings zu beachten, dass ein VSLF-Mitglied im Status «pensioniert» nicht mehr von der Berufsrechtsschutzversicherung der CAP profitiert! Wird weiterhin eine Berufsrechtsschutzversicherung durch die CAP gewünscht, kann über den nachstehenden Link die Anmeldung beantragt werden. Damit wird der monatliche Mitgliederbeitrag von CHF 34 analog jenem der aktiven VSLF-Mitglieder fällig. www.vslf.com > KONTAKT > Kontakt Mitglieder > Pensionierte LF





Ausgewählte Produkte vom Bauern und Produzenten in Ihrer Nähe. Genau das bietet Ihnen Miini Region von Coop mit über 2300 regionalen Produkten. Entdecken Sie, wie gut Nähe schmeckt. Weitere Informationen unter www.coop.ch/miini-region



Für mich und dich.

VSLF Interna

Vorstand VSLF



CAP Berufsrechtsschutz Versicherung

Zusammen mit der CAP Rechtsschutz-Versicherungsgesellschaft hat der VSLF die Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB) für den Berufsrechtsschutz erneuert. Als wichtigste Änderung wird der Betrag für Expertisen und Analysen, Gerichts-, Schiedsgerichts- und Mediationskosten, Parteientschädigungen, Anwaltshonorare und Strafkautionen von maximal CHF 250 000 auf maximal CHF 300 000 erhöht.

Wir freuen uns über die Weiterführung der guten Zusammenarbeit mit der CAP Rechtsschutz-Versicherungsgesellschaft.

www.vslf.com >

> Dienste > Berufsrechtsschutz

Unterstützung durch den CAP-Rechtsschutz

Im Sommer 2014 haben mehrere Lokführer und VSLF-Mitglieder bei der Crossrail gekündigt. Daraufhin entstanden grosse Differenzen über das Vorgehen betreffend geschuldete Zulagen und Zeitguthaben. Die Kollegen haben durch die CAP-Berufsrechtsschutzversicherung einen Anwalt zur Unterstützung zugesprochen bekommen. Nach über einem Jahr wurden alle Forderungen gegenüber der Crossrail zugunsten der betroffenen Kollegen geregelt und die Crossrail verzichtete auf eine Gerichtsverhandlung.



KPT Krankenversicherung

Der VSLF hat mit der KPT Krankenversicherung einen Kollektivvertrag abgeschlossen. Ab dem 1. Januar 2016 gewährt uns die KPT auf die Prämien der Zusatzversicherungen leider nur noch einen Rabatt von 10% statt 15%. Dies gilt auch für die bisherigen Verträge. Wir bedauern diese Rabattreduktion durch die KPT.

www.vslf.com >

> Dienste / Krankenkasse

Richtigstellung

Richtigstellung zum Artikel «Querschnitt» der Autoren Giger/Hurter, erschienen im LocoFolio 1/2015. Hubert Giger, Präsident VSLF

Manfred Haller, Leiter SBB P-OP-ZF, bitet um die Veröffentlichung der folgenden Richtigstellung zur nachstehenden Aussage: «Übrigens, die Leitung von Zugführung Personenverkehr hat von der Konzernleitungsebene den glasklaren Auftrag erhalten, Chefs Lokpersonal (CLP), welche über keine Fahrbe-rechtigung verfügen, in ihrer Funktion zu er-setzen.»

Mani Haller: «Dieser Auftrag existiert nicht. Bei der Wahl eines CLP wird gemäss zu erfüllendem Stellenprofil entschieden. Gibt es gleichwertige Kandidaten, erhält der bzw. diejenige den Zuschlag, welche/r auch Züge führen kann.»

Die Autoren Hubert Giger und Daniel Hurter halten Folgendes fest:

Anlässlich einer Besprechung zwischen Markus Jordi, Leiter SBB-HR und Konzernleitungsmitglied, Manfred Haller, Leiter P-OP-ZF, Hubert Giger, VSLF, und Benjamin Jelk, VSLF, am 5. März 2014 äusserte sich Markus Jordi dahingehend, dass er auch der Meinung sei, dass ein CLP das

Handwerk des Lokführers verstehen muss. Das erleichtert die Führung und schafft Vertrauen und Akzeptanz.

Dagegen hat Hans Vogt, Leiter Sicherheit SBB, das Vorgehen von SBB P-OP-ZF, bei einer Auswahl von Kandidaten auch Personen ohne Fahrli-zenz zu berücksichtigen, als sinnvoll beurteilt. Auf unsere Anfrage antwortete Hans Vogt wie folgt:

«Bei den direkten Vorgesetzten des operativen Personals spielen fachliche Kenntnisse eine wichtige Rolle, um mögliche fachliche Fragestellungen und Probleme zu erkennen und richtig einordnen zu können. Um eine Führungsaufgabe vollumfänglich wahrnehmen zu können, sind allerdings Motivation, Einfühlungsvermögen in die Mitarbeitenden und generell eine hohe Sozialkompetenz ebenso wichtige Anforderungen wie die fachlichen Kenntnisse. Welche fachlichen Kenntnisse bei den Vorgesetzten konkret erforderlich sind, muss von den Bereichen

unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen wie z.B. der Führungsspanne oder der vorhandenen Fachunterstützung definiert werden.

Im Falle eines CLP ist es sicher ein Vorteil, wenn er nebst den notwendigen Führungseigenschaften die Tätigkeit aus eigener Erfahrung kennt. Sofern die notwendigen Fachkenntnisse auch auf andere Weise erlangt werden können, ist das Absolvieren einer Lokführerausbildung aber nicht eine zwingende Voraussetzung.»

Auszüge Stellenbeschrieb CLP SBB Personenverkehr:

- Einhalten und Überwachung der Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen durch regelmässige Begleitung.
- Klärt den Sachverhalt bei Unregelmässigkeiten ab und leitet allenfalls Massnahmen ein.
- Überwacht und kontrolliert die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften und führt regelmässige Sicherheits- und Qualitätsaudits durch.
- Führt nach Möglichkeit auch Züge.

Interessant wäre zu erfahren, wie ohne Lokführerausbildung die Einhaltung und Überwachung der Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen durch regelmässige Begleitung entsprechend der Wichtigkeit der Aufgabe in entsprechender Qualität gewährleistet werden soll.

Die Vorgesetzten des Lokpersonals bei SBB Cargo und anderen Bahnen verfügen zwingend über eine Ausbildung zum Lokomotivführer. Abgesehen von Überlegungen zur Sicherheit und Qualität gemäss Stellenbeschrieb ist die Akzeptanz eines fachkundigen Vorgesetzten

beim Personal verständlicherweise nicht gegeben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden: Wenn es zu den Aufgaben des Chefs Lokpersonal (CLP) gehört, das Lokpersonal im sicherheitsrelevanten Bereich (also in seiner gesamten Tätigkeit) zu überwachen, muss die Kenntnis der Materie vorhanden sein. ➔



Personalmangel?

Praktisch alle Bahnen haben momentan das Problem des Lokführermangels. Christina Engler, Lokführerin Zentralbahn

Umso erstaunlicher ist es, dass dann «Rückkehrwillige» nicht mehr erwünscht sind.
Konkreter Fall: Ich verliess die SBB im Jahr 2012 und ging zur Tochterfirma Zentralbahn. Somit sind meine Strecken- und Fahrzeugkenntnisse SBB (Depotrayon Basel inkl. Gotthard) noch nicht verfallen. Also schrieb ich dem Leiter ZF Mani Haller ein E-Mail und fragte an, ob eine Rückkehr zur «Mutterfirma» in die Region Luzern aufgrund des Personalmangels denn möglich wäre. Mit der Auffrischung des Wissens ((ist nicht eher gemeint: Nach einer Auffrischung meines Wissens?)) wäre ein Einsatz relativ schnell möglich gewesen. Da Herr Haller zu diesem Zeitpunkt in einem Sabbatical weilte, wurde meine Anfrage über diverse Leute zum Leiter Region Luzern-Gotthard ((bitte prüfen, ob es Gotthard-Luzern heissen muss)) weitergeleitet. Herr Travatori antwortete mir etwa zwei Wochen später (Zitat), Luzern sei immer noch ein sehr gefragtes Depot, die Nachfrage übersteige das Angebot. Im Übrigen werde im Frühling 2016 eine Klasse dort ausgebildet. Es stehe mir natürlich frei, mich auf eine allfällige Ausschreibung zu bewerben. Interessanterweise suchte RP in diesen Tagen (Juni 2015) noch gut 20 Leute, um Touren zu fahren. Aber scheinbar ist das ja kein Personalproblem ...
Oder anders gesagt: Es scheint, dass gewisse Bahnen den Ernst der Lage noch nicht erkannt haben und das Gefühl haben, sie hätten es nicht nötig, jeden zurückzunehmen bzw. schon gar nicht Leute, die halt auch mal ihre Meinung sagen.



DB Schenker Rail hat den Transitauftrag an die SBB Cargo bis 2020 verlängert. Dass der Leiter von SBB Cargo, Nicolas Perrin, für die Vertragsunterzeichnung am 25. September 2015 im Gotthardbasistunnel einen VSLF-Kugelschreiber verwendete, ist hoffentlich ein gutes Zeichen.

Waldshut – Gültig- und Ungültigkeit der Signale

Endlich wurde der Beschrieb Koblenz–Waldshut (P 20002860) durch P-OP-QSU (ehemals RSQ) an die aktuellen Verhältnisse angepasst. Matthias Wey und Dario Bai, Lokführer Personenverkehr Olten und Zürich

Der interessierte Lokführer und die interessierte Lokführerin finden darin jedoch Informationen, die an der Qualität der Arbeit dieser Abteilung Zweifel aufkommen lassen. Dies ist leider nichts Neues. Gemäss Beschrieb gelten zwischen Koblenz und Waldshut die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV), auf deutschem Grund sind jedoch deutsche Signale aufgestellt. Die Bedeutung dieser Signale wird im Streckenbeschrieb vorbildlich erklärt. Unter Ziffer 2.1 findet sich eine Beschreibung der Fahrt von Koblenz nach Waldshut, an deren Ausführlichkeit und Verständlichkeit es eigentlich nichts zu beanstanden gibt. Sogar die eingeschränkte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den Domino auf der Rheinbrücke ist nun darin enthalten.
Vor lauter Freude über den aktuellen Beschrieb könnte man die zwei Worte, die scheinbar so unwichtig sind, dass sie so-

gar in Klammern aufgeführt werden, fast überlesen. Einigen wird das vielleicht sogar passiert sein. Andere sind jedoch stutzig geworden und haben kurz innegehalten, die beiden Worte nochmals gelesen und sich dann gefragt, was sich die Herren Vorschriftenersteller dabei wohl gedacht haben ...
Denn unter besagter Ziffer 2.1 wird als fünfter wichtiger Punkt auf der Fahrt von Koblenz nach Waldshut das «Signal (Lf 7) 50 km/h (km 1.2)» aufgeführt. Und dann steht da in den erwähnten Klammern noch «nicht beachten» [Bild 1: Auszug Streckenbeschrieb].
Wir erinnern uns an das LocoFolio 1/2015 mit dem Artikel «Kleiner Grenzverkehr» und wissen daher, dass gemäss RADN maximal 40 km/h erlaubt sind zwischen Koblenz und dem Haltepunkt Waldshut resp. Koblenz Gleis 5, wie das «Schweizer» Perron in Waldshut in unseren Vor-

schriften auch genannt wird. Es erscheint also ziemlich plausibel, wenn man dieses Signal nicht beachten muss. Würde es doch eine höhere Geschwindigkeit als im RADN aufgeführt erlauben. Man könnte nun anführen, dass das doch kein Problem sei. Ein Signal, das man nicht beachten muss, erleichtere uns doch die Arbeit ... Dies wäre tatsächlich so, wenn dieses Signal korrekt nach den gültigen Vorschriften als «Ungültiges Signal» gekennzeichnet wäre. Denn im aktuellen Zustand sieht man es dem Signal nicht an, dass es ungültig ist. Einzig der nun neu erstellte Streckenbeschrieb weist auf diesen Umstand hin. Und das ist eher keine Erleichterung für uns, zumal die restlichen vorhandenen deutschen Signale zu beachten sind. In unseren Vorschriften findet sich denn auch keine Bestimmung, wonach man Signalen keine Beachtung schenken muss, sofern dies in einem P20Millionen-Dokument so geregelt ist.
Es steht vielmehr darin, dass alle Lokführerinnen und Lokführer die für sie geltenden Signale zu beachten haben (R300.6 Ziffer 1.2). Und das sind unserer bescheidenen Meinung nach all jene Signale, die nicht als ungültig gemäss R300.2 Ziffer 9.1 gekennzeichnet sind – unter anderem auch die drei Signale auf dem Rückweg von Waldshut nach Koblenz, die anschei-

nend ebenfalls «nicht zu beachten» wären. Das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich käme auch nicht auf die Idee, ein Inserat im Tagesanzeiger oder der NZZ zu schalten, um den Autofahrern mitzuteilen, dass auf der Autobahn zwischen Zürich und Winterthur beim Kilometer xy die Tafel 100 km/h nicht zu beachten ist, sondern würde das Abdecken der entsprechenden Tafel veranlassen. Nichts anderes schreibt das BAV, als Herausgeberin der FDV, für die ungültigen Signale entlang unserer Geleise vor.

1.2 Beachten der Signale
Der Lokführer hat die für ihn geltenden Signale zu beachten.

[Auszug FDV Kapitel 6: Beachten der Signale]

Vielleicht würde QSU nun einwenden wollen, dass die Tafel Lf 7 auf deutschem Gebiet steht, daher den deutschen Vorschriften entspricht resp. entsprechen muss und deshalb nicht nach schweizerischen FDV als ungültig gekennzeichnet werden kann. Abgesehen davon, dass die Schweizer Vorschriften auf der ganzen Strecke gelten, lohnt sich in diesem Fall ein Blick in die deutschen Vorschriften. Wir haben QSU diese Arbeit mit freundlicher Unterstützung von Google und Wikipedia bereits abgenommen. In einem Signalfach aus dem Jahr 2006 findet sich ein «Ungül-

tigkeitskreuz». Gemäss Kollegen, die auch auf dem DB-Netz fahren, ist dieses Signal immer noch aktuell. Es sieht dem in der Schweiz verwendeten schwarz-weißen Kreuz, mit dem Signale als ungültig gekennzeichnet werden, zum Verwechseln ähnlich. Wir erlauben uns deshalb die Schlussfolgerung, dass auch gemäss den deutschen Vorschriften ein Eintrag in irgendeinem Blättchen nicht ausreicht, um ein Signal für nicht gültig zu erklären. [Bild 2+3: Kennzeichnung ungültiger Signale in der Schweiz und in Deutschland]

Fazit
Das Einhalten von Regeln und Vorschriften ist – gerade im Eisenbahnverkehr – absolut zwingend und notwendig, um ein höchstmögliches Mass an Sicherheit zu garantieren. Beim Lokpersonal (wie auch bei anderen Personalgruppen) wird regelmässig überprüft, ob es diese Regeln und Vorschriften kennt, und es wird von ihm erwartet, dass es diese jederzeit einhält und korrekt anwendet. Es ist deshalb mehr als verständlich, wenn es dies im Gegenzug auch von QSU (und anderen Vorschriften- und Weisungserstellern) erwartet. Wir stellen hier einen Mangel an Kenntnissen bei QSU fest, den es allenfalls auch mittels periodischer Kontrollen zu beheben gilt. Es scheint nötig zu sein.

P 20002860
Beschrieb Koblenz - Waldshut [KB]

KB

SBB CFF FFS

2

Fahrtbeschrieb

2.1

Fahrt: Koblenz – Waldshut

Abfahrt mit Fb 2

Geschwindigkeit 40 km/h

Tunnel

Rheinbrücke Höchstgeschwindigkeit für Domino 30 km/h

Wechsel der Kilometrierung SBB – DB

Signal (Lf 7) 50 km/h (km 1.2) (nicht beachten)

Geschwindigkeitsankündigung (Lf 6) 30 km/h (km 0.9)

Ausfahrsvorsignal Waldshut Zughalt erwarten (Vr 0) Zugsicherung spricht mit Warnung an (DB km 0.4 / SBB 42.685)

V-Schwelle beim Geschwindigkeitssignal (Lf 7) 30 km/h (km 0.4)

Erste und einzige Weiche 67 (km 0.0) wird von der Wurzel her befahren. Diese Weiche ist im Normalbetrieb in dieser Stellung verschlossen, der Schlüssel kann durch den Bediener der Sicherungsanlage Koblenz frei gegeben werden

Einfahrt in das Kopfgleis mit einer Perronlänge von 210m

2.2

Fahrt: Waldshut – Koblenz

Selbstabfahrt, für die Abfahrt gelten dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

Geschwindigkeit 30 km/h bis Weich 67 (km 0.0)

Signal (Lf 7) 60 km/h (km 0.0) (nicht beachten)

Geschwindigkeit 40 km/h

Geschwindigkeitsankündigung (Lf 6) 40 km/h (km 0.45) (nicht beachten)

V-Schwelle beim Geschwindigkeitssignal (Lf 7) 40 km/h (km 1.2) (nicht beachten)

Rheinbrücke Höchstgeschwindigkeit für Domino 30 km/h

Wechsel der Kilometrierung DB – SBB

Vorsignal B*5 höchstens Fb 2* (km 42.429) Bremsweg liegt in 12 ‰ Gefälle

Tunnel

Abschnittsignal B5 höchstens Fb 2 (km 41.775)

Signale

R 300.2

9

Ungültige oder zeitweise gültige Signale

9.1

Ungültige Signale

9.1.1

Kennzeichnung

901

902

Ein ungültiges Signal ist durch ein schwarz-weißes Kreuz gekennzeichnet oder es ist verhängt.

9.1.2

Signalbild

903

904

Sind mehrere Signale am gleichen Standort angebracht, sind die nicht mit einem Kreuz versehenen oder nicht verhängten Signale gültig.

2

Ungültige Signale zeigen kein Signalbild. Zu Prüfzwecken dürfen diese ein Signalbild zeigen, sofern keine Verwechslungsgefahr besteht.

Ungültigkeitskreuz

Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt. Außerdem werden ungültige Formsignale bei Dunkelheit nicht beleuchtet, ungültige Lichtsignale gelöscht. Ist das Signal »Lf 1« durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale »Lf 2« und »Lf 3« nicht aufgestellt oder verdeckt. Die gelben Lichter leuchten während der Dunkelheit. Ist das Signal »EI 3« durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale »EI 4« und »EI 5« nicht aufgestellt oder verdeckt. Es ist bei Dunkelheit beleuchtet.

3

unmaßstäbliche Abbildungen

Sind korrekte Prozessabläufe effizient?

Prozessabläufe sind mittlerweile ein unverzichtbarer Bestandteil eines jeden Unternehmens, um im Wettbewerb bestehen zu können. Nicht selten entwickeln sie aber eine gewisse Eigendynamik, deren Bewirtschaftung die Problemlösungen ausbremsen und viel Zeit und Ressourcen verlangen; mit zweifelhafter Wertschöpfung für das Unternehmen. *Hubert Giger, Präsident VSLF & Stephan Gut (Intro), Sektionspräsident Ostschweiz*

Prozessabläufe dienen eigentlich dem Zweck, die Effizienz zu steigern. Die Gefahr aber, dass das Hauptziel der Prozessoptimierung aus den Augen verloren wird, ist gross; die Bürokratie lauert überall. Und diese ist überwiegend hausgemacht, nicht fremdbestimmt. Prozessabläufe müssen immer wieder auf Effizienz untersucht werden, damit sich keine effizienzvernichtende Bürokratisierungen heimlich einschleichen. Die schädigende Eigendynamik wird sichtbar, wenn mehr Menschen oder Stellen oder Ebenen an Entscheidungsprozessen mitwirken als notwendig oder sinnvoll ist. Wenn Entscheidungen verhindert oder vermieden werden und immer wieder neue Gründe gefunden werden, warum die Entscheidung nicht jetzt oder nicht von dem im Prozessablauf integrierten Verantwortlichen getroffen werden muss oder kann. Je mehr Interessenvertreter im Gremium sitzen, desto geringer ist die Neigung zu raschen und klaren Entscheidungen. Alle wollen bei allem mitreden, ohne dass dadurch die Qualität oder die Geschwindigkeit des Prozesses positiv beeinflusst würden. Im Gegenteil: alles wird langsamer, teurer – und häufig auch unschärfer. Die Bürokratie ist eine ressourcenverschlingende Krake. Sie muss nicht einfach akzeptiert werden. Der Lokführer interessiert sich in der Regel nicht für übergeordnete Prozessabläufe. Als Frontarbeiter bewertet er die Lösungsansätze nur aufgrund der Praxistauglichkeit. Bei Situationen im Gleisbereich, die sich als gefährlich erweisen könnten, ist es geradezu seine Pflicht, diese zu melden damit dem Unternehmen keine Schäden entstehen. Leider werden die Verantwortlichkeiten immer breiter geregelt, was eine schnelle und unbürokratische Lösung zunehmend verhindert. Zur Untermauerung unserer These überlegten wir uns den Abdruck verschiedener Beispiele von Prozessabläufen zu Anfragen des Lokpersonals; doch erstens würde eine repräsentative Auswahl den Rahmen unserer Verbandszeitschrift sprengen, und zweitens wäre eine simple Aneinanderreihung weder besonders leserlich noch interessant. So entschieden wir uns für das folgende Beispiel, dass den Prozessablauf zur Problemlösung einer Anfrage von Seiten eines Lokführers zeigt. Der nachfolgende Dialog zwischen den verschiedenen Abteilungen ist in Teilen

und in seiner Zusammenstellung fiktiv, darf aber aufgrund unserer Erfahrungen durchaus als exemplarisch bezeichnet werden. Die Protagonisten sind:

- LF: Lokführer
- CLP: Chef Lokpersonal
- PEX: Prüfungsexperte
- QSU: Qualität Sicherheit und Umwelt
- I-SAL: Infra Sicherungsanlagen
- RPV: Regelwerk Personenverkehr RP
- Infra Betrieb
- AT: Infrastruktur Anlagen und Technik
- RKD: Qualität und Sicherheit Risiko- und Datenmangement
- SQ: Qualitätssicherung
- VAR: elektronisches Meldewesen
- VöV: Verband Öffentlicher Verkehr
- BES: Betriebssicherheit
- STZ: Signale, Tafeln und Zeichen
- BAV: Bundesamt für Verkehr
- u.v.a.

LF 1 > ESI-Meldung > CLP 1
Bahnhof Schaffhausen Gleisgruppe A nach Gleisgruppe B (siehe Bild). Wenn ein Zwergsignal Fahrt mit Vorsicht zeigt, darf der umklappbare Hemmschuh nicht auf dem Gleis liegen. Offenbar ein Fehler im Stellwerk. Bitte ändern.

CLP 1 > PEX
Hallo, beiliegende ESI-Meldung zur Prüfung an dich. Beste Grüsse

PEX > QSU
Guten Tag. Situation gemäss ESI-Meldung unklar. Bitte um Klärung des Sachverhalts. Danke.

QSU > I-SAL
Nach Überprüfung des Sachverhalts muss festgestellt werden, dass die vorliegende Situation nicht eindeutig geregelt ist. Gibt es seitens I-SAL eine Erklärung für diese Signalisierung?

I-SAL > QSU
Seitens Anlagentechnik ist diese Kombination der Signalisierung in Verbindung mit einem Entgleisungsschuh nicht im technischen Regelwerk vorgesehen. Die Möglichkeit nach Vorgaben Regelwerks Technik Eisenbahn RTE liegt nicht in unserem Zuständigkeitsbereich.

QSU > AT
Ist es vorgesehen, die beiliegende Situation so im Betrieb einzustellen?

AT > QSU
Kollegen. Das Regelwerk Technik Eisenbahn RTE wird vom Verband öffentlicher Verkehr VöV in Zusammenarbeit mit der Infrastruktur SBB und dem Bundesamt für Verkehr BAV erstellt. Der Lead trägt dabei der VöV.

QSU > VöV
Guten Tag. Gemäss Infra AT ist nach RTE die Signalisierung gemäss Foto zu Interpretieren. Wir bitten um eine abschliessende Beurteilung.

VöV > QSU
Wir bedanken uns für ihre Anfrage. Nach eingehender Beurteilung kann keine exakte Beurteilung vollzogen werden, da uns keine Angaben zur Bauart der Stellwerkanlage vorliegen und die spezifischen Betriebsvorschriften nicht im Zuständigkeitsbereich des VöV liegen.

QSU > RPV
Hallo zusammen. Besteht im Bahnhof Schaffhausen eine örtliche Vorschrift betr. Zustand der Signalisierung Zwergsignal 51A?

RPV > QSU
Uns sind aktuell keine besonderen Vorschriften bekannt, vorbehaltlich noch nicht bearbeitete Eingaben von Seite Infra AT.

QSU > PEX
Nach Abklärungen muss festgehalten werden, dass für die beschriebene Situation keine speziellen Regelungen existieren und folglich nach den Grundvorschriften mit der gebotenen Vorsicht zu verfahren ist. Der Lokführer ist zu verständigen.

PEX > CLP 1
Die Situation ist mit gebotener Vorsicht nach Grundvorschriften zu behandeln. LF verständigen.

CLP 1 > LF 1
Siehe Meldung von PEX. Danke für deinen Einsatz.

LF 2 > ESI-Meldung > CLP 2:
Sehr geehrter Herr T., die Situation in Schaffhausen bei der Weiche 51 stimmt nicht, da der Hemmschuh bei Fahrt zeigendem Zwergsignal nicht aufgelegt sein darf. Achtung: betriebsgefährliche



Situation. Kann zu Entgleisungen führen.

CLP 2 > PEX, Chef PEX
Hoi. Folgende ESI-Meldung an Dich. Evtl. sicherheitsrelevant. Bitte bearbeiten.

PEX > QSU
Folgende sicherheitsrelevante ESI-Meldung bitte prioritär behandeln. Es bestehen bereits 17 ESI-Meldungen von Lokführern zur unklaren Situation Zwerg 51A in Schaffhausen.

QSU > I-SAL
Bitte die Situation umgehend beheben. Sicherheitsgefahr.

I-SAL > BES
Das Fahrpersonal ist unverzüglich zu informieren, das die gemeldete Stelle mit grösster Vorsicht zu befahren ist.

BES > RPV
Bitte sofort Meldung an das betroffene Fahrpersonal mit Verständigung gemäss Vorgaben BSE.

RPV > alle CLP Schweiz / VAR
In Schaffhausen bei der Weiche 51 ist ab sofort mit 5 km/h zu fahren und der Klapp-Hemmschuh muss beachtet wer-

den (Anschlag an alle Türen und Wände in den Personräumen).

CLP 1 > LF 1
Hoi, wir haben die Meldung bekommen, dass Du am 14. Oktober im Dienst 283.7 mit Zug 8367 in Schaffhausen mehrere Züge verspätet hast. Bitte sende mir deine ERZU-Meldung. Merci.

LF 1 > CLP 1
Bei Fahrt über den schrägstehenden Zwerg A51 habe ich im letzten Augenblick den Hemmschuh im Gleis gesehen (siehe ESI-Meldung vom XX.XX.2015). Zum Glück konnte ich noch bremsen und den Fahrdienstleiter verständigen. Er sagte, er kenne das Problem nicht und ich könne fahren. Natürlich bin ich nicht gefahren und nach langer Diskussion bin ich dann zurück hinter den Zwerg 51A gefahren. Leider haben wir durch die unklare Situation drei S-Bahnen und einen Schnellzug verspätet.

CLP 1 > Infra Betrieb
Die Verspätung ist als Folge einer ungewöhnlichen Situation in Schaffhausen entstanden. Der Lokführer hat richtig gehandelt und die Verspätung liegt nicht im Verantwortungsbereich von Personenverkehr.

Infra Betrieb > AT
In Schaffhausen gibt es offenbar ein Problem mit der Anlage. Für uns ist der Fall abgeschlossen.

AT > alle
Besichtigung vor Ort wird einberufen. Teilnehmer Infra AT, QSU Infra, QSU Personenverkehr, PEX, Betriebssicherheit BES, Regionenleiter Infra, die PEKO Sicherheit, ein Lokführer von den Gewerkschaften und die Infra Sicherungsanlagen I-SAL. Für eine Terminfindung wurde ein Doodle gestartet, bitte tragt euch bis Ende Monat ein.

RKD > SQ
Wir haben zur Weiche 51 und dem Zwerg 51A 19 Meldungen in der Datenbank. Uns fehlt noch eine Meldung für das Einleiten einer vertieften Abklärung nach Prozess.

SQ > RKD
Vor 3 Tagen ist die 20. ESI-Meldung zu diesem Fall in Schaffhausen eingetroffen; bitte Prozess auslösen.

RKD > SQ
Die Voraussetzungen für das Einleiten des Prozesses sind mittlerweile gegeben. Bitte Abklärungen nach Prozess auslösen.

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Spezialist/in öffentlicher Verkehr

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskennntnisse von offizieller Seite anerkennen lassen?
Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem Ausbildungsverbund in der Welt des Verkehrs, startet im September 2016 in Olten.

Melden Sie sich jetzt zur **Infoveranstaltung am 25. Januar oder 4. April 2016** an!
Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter www.login.org/spoev

log.
in to your future
pour ton futur
per il tuo futuro

SQ > Infra AT, QSU Infra, BES, I-SAL
Situation ist abzuklären und wir bitten um Rückmeldung.

Infra AT > SQ
Bei Meldungen der Signalisierung hat QSU Infra den Lead.

Infra AT > QSU Infra
Da es ein stellwerktechnisches Problem ist, ist nach Prozess Infra Sicherungsanlagen I-SAL vorgesehen.

I_SAL > SQ
Das Stellwerk wurde überprüft und alle Kontakte und Software-Updates sind i.o. Folglich muss Betriebssicherheit BES über das weitere Vorgehen entscheiden.

BES > SQ
Es ist eine Risikoanalyse durchzuführen. Lead: Infra AT.

Chef PEX > alle
Wie im Prozessablauf vorgesehen wurde die Bildung SBB informiert und nach einem Meeting wurde beschlossen, den Fall in den Ausbildungstag für das Lokpersonal im nächsten Jahr aufzunehmen. Infolge neuen Ausbildungsblöcken über das Programm *RailFit20/30* der SBB wurde der Beschluss leider aufgehoben, da infolge Personalmangel der Bildungstag erst im 2017 stattfinden kann. Als Ersatz werden wir bald eine zusätzliche Information in das elektronische Meldesystem VAR an das Lokpersonal eingeben.

LF 1 > CLP 1
Vor 5 Wochen habe ich Dir eine ESI-Meldung gemacht wegen der betriebsgefährlichen Situation in Schaffhausen und es ist immer noch nicht passiert?! Ich wäre heute fast wieder in den Hemmschuh gefahren, was eine Entgleisung zur Folge gehabt hätte. Wann wird endlich reagiert? Bitte um Feedback.

CLP 1 > LF 1
Wir haben in allen Depots Aushänge angebracht, hast du diese nicht gesehen? Die Situation ist nicht 100% befriedigend, ich bitte Dich einen KVP in dieser Sache zu machen, damit wir etwas in der Hand haben, falls etwas passiert.

LF 1 > CLP 1:
Heute war mein erster Arbeitstag nach den Ferien und ich habe vor dem Dienst im ganzen VAR keine entsprechende Meldung gesehen. Und ich habe bereits zwei KVP's zu diesem Thema gemacht.

Infra AT > QSU Cargo
Bei einem Audit haben wir festgestellt, dass in der Situation Schaffhausen Zwerg

51A eine Betriebsgefahr besteht und Handlungsbedarf. Da die Gleise an die Rampe (Cargo) führen, bitten wir Sie um eine rasche Lösung.

QSU Cargo > QSU Konzern
In Anbetracht der Gefährlichkeit muss eine Risikoanalyse gemacht werden. Dafür liegt die Kompetenz bei Qualität und Sicherheit Konzern.

QSU Konzern > I-SAL, STZ
Verschiedene Workshops unter Einbezug von Personenverkehr und Infra haben ergeben, dass im Sinne einer Risikoverminderung die Stelle beim Zwergsignal 51A speziell zu signalisieren ist.

Infra AT > BAV
Es ist nicht exakt festzustellen, wie die spezielle Situation zu kennzeichnen ist und welches Signal nach Fahrdienstreglement korrekt ist. Wir bitten Sie um eine Begutachtung.

BAV > Infra AT, STZ BAV
Aufgrund einer Analyse der Anfrage von Infra AT für eine reglementsconforme Signalisierung ist die Abteilung Signale, Tafeln und Zeichen STZ des BAV zu beauftragen. Wir informieren, wenn die Abklärungen vollzogen sind.

STZ BAV > Infra AT
Aufgrund einer systematischen Situationsanalyse und unter Beachtung der bestehenden Signale kann die Erlaubnis erteilt werden, eine Spezialsignalisierung einzurichten. Die Verantwortung für einen sicheren Eisenbahnverkehr liegt bei der ausführenden Infrastruktur und den involvierten Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU.

Infra AT > PSS
Auftrag an neue Projektgruppe Signalisierung Schaffhausen (PSS): Lösung der Problematik durch eine adäquate Signalisierung.

PSS > Infra AT
Um ein gutes Resultat zu erzielen ist es unumgänglich, die wichtigsten User einzubeziehen. Nach einer Umfrage haben folgende Abteilungen Interesse zur Mitarbeit gezeigt: Infra AT / QSU Infra / QSU Personenverkehr / PEX / Regelwerk Personenverkehr RP / Infra Sicherungsanlagen I-SAL / Bertreibssicherheit BES / Regionenleiter Infa / Regionalleiter Cargo / PEKO Cargo / PEKO Lokpersonal / PEKO Rangierpersonal / Gewerkschaften SEV, KVöV, transfair, natürlich VSLE, je ein Lokführer des Depots Basel, Lausanne und Chiasso. Um Probleme mit Form und

Farben zum vornherein auszuschliessen wurde auch der Medical Service beigezogen. Nach nur zwei Meetings wurde festgestellt, dass ein festes Signal keine Lösung darstellt. Ein elektrisches oder mechanisches Signal wurde aus Kostengründen verworfen. In einem dritten Treffen fand man eine Lösung, indem das Zwergsignal blau angemalt werden kann. Blau ist auch mit der Bahnhofbeleuchtung gut zu erkennen, wie ein erster Versuch für einen Monat ergeben hat. Im Regelwerk der örtlichen Bahnhofvorschriften wurde nach Prüfung aller Instanzen folgender Text aufgenommen: *«Nach einem blauen Zwergsignal ausserhalb von ETCS Level 2-Strecken ist auf mechanische Hemmschuhe zu achten. Bei falschstehendem Hemmschuh ist der Fahrdienstleiter zu verständigen. Ohne Fahrerlaubnis des Fahrdienstleiters darf nicht an falschstehenden Hemmschuhen vorbeigefahren werden.»*

LF 1 > ERZU > CLP 1
Ereignis: Ich musste mit meinem Zug von der Gleisgruppe A über die Weiche 51 nach der Gleisgruppe B fahren. In Schaffhausen lag zum Zeitpunkt des Vorfalles ca. 30 cm Schnee. Der Zwerg 51A zeigte *Fahrt mit Vorsicht* und ich bin mit ca. 15 km/h daran vorbeigefahren. Etwa 50 Meter nach dem Zwerg hörte ich ein rumpeln und der Zug stoppte. Als ich ausgestiegen bin, habe ich gemerkt, dass der Zug entgleist ist und unter dem Zug einen Hemmschuh gesehen, der vorhin unter der Schneedecke lag und nicht sichtbar war. Der Zwerg war zugeschnitten und vereist, man konnte nur knapp die Lichter sehen, die blaue Farbe war hinter einer Eisschicht verdeckt.

Fazit:
SUST
Die SUST schrieb in ihrem nach 14 Monaten erschienenen Schlussbericht die Sicherheitsempfehlung, dass durch die Einführung einer Rangier-App die Prozessabläufe für den Lokführer gefestigt werden könnten. Die EVU wurde diesbezüglich informiert und diese prüft zusammen mit IT eine Lösung.

BES, QSU, Infra
Die Abteilungen Betriebssicherheit BES, QSU Infra und QSU Personenverkehr haben an einer gemeinsamen Sitzung beschlossen, den Vorschlag der IT SBB anzunehmen und, vorbehaltlich der Kostengutsprache durch Finanzen FI und Einkauf Supply Chain Produktion ESP ein Projekt in Auftrag zu geben für die App. Die Gewerkschaften und die PEKO werden selbstverständlich auf Grund der neuen Prozessvorgaben von K SQ BES mit einbezogen. etc. etc. ➔

Leitung Lokpersonal

Seit 1. Januar 2015 ist die neue Organisationsstruktur in der Abteilung Verkehr wirksam. Das Lokpersonal wird in einem eigenständigen Bereich geführt. Dem neuen Abteilungsleiter Hanspeter Schenk (Oberlokfürer bei den SBB in Winterthur von 1993 bis 2001) stehen in der Personalführung mit Daniel Gerber, Roland Alder und Arno John sowie Kurt Lichtensteiger in der Funktion als Ausbildungsleiter vier Oberlokfürer zur Seite. Die Tatsache, dass Hanspeter Schenk zu SBB-Zeiten auch bei den «periodischen Prüfungen» als Experte mitwirkte, zeichnet ihn zusätzlich als Kenner der Lokpersonal-Szene aus. Der VSLF ortet den Hauptgrund, der für längere Zeit für Unverständnis und Unruhe beim Lokpersonal geführt hat, darin, dass diesem Umstand in der Vergangenheit von der Südostbahn (SOB) zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Mit der Ernennung von Hanspeter Schenk als Leiter Lokpersonal wurde eine Korrektur in erfolversprechender Richtung vorgenommen.

Die Begegnungen mit den Personal- und Verbandsvertretern waren von Anbeginn von Achtung und Wertschätzung geprägt. Das wiedergefundene Vertrauen der Vertreter in die Entscheidungsträger der neuen Abteilung findet seine Fortsetzung in der respektvollen Zusammenarbeit und in einer schon lange nicht mehr da gewesenen steigenden Personalfriedenheit. Das von den Vorgängern stammende Erbe in Form einer riesigen Pendenzenliste macht es für die neue Abteilungsleitung nicht einfach, den Überblick zu bewahren und die richtige Priorisierung vorzunehmen. Uns allen ist bewusst, dass mit einer neuen Führung auch unter anderen Voraussetzungen nicht sofort alles zum Besten gewendet werden kann. Die erfolgten ersten Schritte und deren Beurteilung erlauben es, nach neun Monaten ein erfreuliches Fazit zu ziehen. Mehrere Anliegen wie Ereignismanagement, «kalter Zeitabbau», bezahlter Urlaub zur Vorbereitung auf die periodische Prüfung, Minimalarbeitszeit, um nur einige zu nennen, konnten erfolgreich bearbeitet und somit auch von der Pendenzenliste gestrichen werden. Nicht unerwähnt bleiben soll hier die vorbildliche Haltung der Abteilungsleitung in Bezug auf die Dienstplangestaltung. Da bei diesem Thema erhebliches Konfliktpotenzial verborgen liegt, wurde eigens ein Workshop dazu einberufen. Die

Wirtschaftlichkeit steht gegen die Wünsche des Personals. Die SOB wagte das Experiment und heuerte als Moderator in der Person von Stephan Gut (Präsident VSLF-Sektion Ostschweiz) einen Kenner der Materie an. Stephan wirkte bei der Schattenplanung bei den SBB aktiv mit. Ziel war es, verbindliche Planungsrichtlinien zu definieren, die beiden Anliegen möglichst gerecht werden sollen. Die vorgelegten Dienstplanentwürfe für die kommende Fahrplanperiode werden zeigen, wie nachhaltig der Workshop wirkt.

Pensionskasse

Die Pensionskasse der SOB hat sich 2014 sehr positiv entwickelt. Dazu beigetragen hat auch das insgesamt erfreuliche Anlageumfeld. Die Sammelstiftung Symova erzielte eine überdurchschnittliche Rendite auf dem Gesamtvermögen von 7,23%. Ebenso haben auch die Sanierungsbeiträge von 11% (2% Arbeitnehmer und 9% Arbeitgeber) mitgeholfen, die Sanie-



rung voranzutreiben. Somit konnte der «finanzierte» Deckungsgrad des Vorsorgewerks der SOB per 31. Dezember 2014 auf 95,2% erhöht werden. Der finanzierte Deckungsgrad wird berechnet, indem zur Deckungslücke das noch nicht zurückbezahlte Darlehen bei der Schwyzer Kantonalbank sowie die nicht durch Gewinne finanzierten Sanierungsbeiträge aus den Jahren 2013 und 2014 dazugezählt werden. Auf Beschluss der Vorsorgekommission sind die Sanierungsbeiträge auch 2015 weiterhin zu leisten.

Ab 2016 werden neu neben dem Jahreslohn auch alle regelmässig anfallenden Lohnbestandteile wie Nacht- und Sonntagsdienstzulagen mitversichert. Dadurch werden nicht nur höhere Beiträge fällig, sondern es werden auch die Sparbeiträge erhöht. Das wiederum führt zu höheren Rentenzahlungen im Alter und bei Invaliditäts- oder Todesfall.

Neues Lohnsystem

Im Jahr 2014 wurden die Sozialpartner an mehreren Sitzungen über den jeweiligen Planungsstand des neuen Lohnsystems informiert. Die vorgetragenen Einwände und Anregungen der Verhandlungsgemeinschaft (VG) wurden laufend in die neuen Planungsschritte miteinbezogen. Viele unbeantwortete Fragen und nicht überzeugende Prozesse verhinderten die Zustimmung der VG zur Einführung auf den 1. Januar 2015. Auch im laufenden Jahr wurde unter Miteinbezug der VG weiter am System und dessen Anwendung ge-

feilt. Die Verbände sprechen sich nicht grundlegend gegen ein neues Lohnsystem aus, doch gilt es teilweise noch grosse Differenzen zu überbrücken. Um das neue Lohnsystem per 1. Januar 2016 einführen zu können, sind sowohl bei einigen Details wie auch der Überführung Annäherungen unumgänglich.

Personalsituation

Die Klasse für die Lokführergrundausbildung, die am 1. März mit 12 Auszubildenden startete, zählt aktuell noch 10 Anwär-

SOB: Lohnverhandlungen 2016 gescheitert

Friedenspflicht aufgehoben Neues Lohnsystem wird nicht eingeführt

Das Angebot der SOB für die Lohnrunde 2016 schockte uns: Die fixen Anstiege des Zug- und Lokpersonals müssen gewährt werden, für den Rest des Personals gibt es hingegen nichts. Für die Mitarbeitenden im Aufstieg wird also kein Franken für individuelle Lohnerhöhungen zur Verfügung gestellt. Wir haben der Geschäftsleitung von Anfang an klar gemacht, dass wir einen solchen Lohnabschluss keinesfalls akzeptieren und dass eine Nachbesserung des Angebotes gefordert ist. Dennoch hat sich die SOB in den insgesamt vier Verhandlungsrunden keinen Millimeter bewegt. Weiterhin will die Geschäftsleitung ihren Mitarbeitenden keinen Rappen für generelle oder individuelle Lohnerhöhungen zur Verfügung stellen.

Bei allem Verständnis für das finanzielle Korsett der SOB: Eine Nullrunde ist ein Schlag ins Gesicht der Mitarbeitenden die sich täglich für den Erfolg des Unternehmens einsetzen.

Friedenspflicht aufgehoben

Die Verhandlungsgemeinschaft aus SEV, VSLF und transfair lehnt das Lohnangebot der SOB geschlossen ab. Gemäss GAV Artikel 2.2 entfällt die Friedenspflicht, wenn es bei den Lohnverhandlungen zu keiner Einigung kommt. Dieser Fall ist nun eingetroffen. Die drei Verbände der Verhandlungsgemeinschaft werden in den kommenden Tagen und Wochen gemeinsam und innerhalb ihrer Vorstände und mit ihren Mitgliedern diskutieren, welche Massnahmen als Reaktion auf die Nullrunde ergriffen werden. Klar ist, dass wir dies nicht tatenlos hinnehmen können.

Einführung des Lohnsystems erneut gescheitert

Nachdem die Einführung des neuen Lohnsystems letzten Herbst scheiterte, fanden im ersten Halbjahr verschiedene Gespräche der Sozialpartner statt. Mitte September lag ein Entwurf für ein Lohnsystem vor, der aus Sicht der Verbände eine Grundlage für weitere Verhandlungen war. Dafür waren auch bereits vier Verhandlungstermine im Zeitraum Oktober-November angesetzt.

Umso mehr überraschte uns vor der ersten Verhandlungsrunde ein Schreiben der Geschäftsleitung, in dem uns mitgeteilt wurde, dass man seitens SOB nicht weiter mit uns über das Lohnsystem verhandeln wolle. Den Entwurf vom September könnten wir also nur noch annehmen oder ablehnen. Diese Haltung können wir in einer Sozialpartnerschaft nicht akzeptieren.

Verantwortung liegt bei der SOB

Die Ausgangslage ist klar: Wir haben einen laufenden GAV mit einem geltenden Lohnsystem. Eine Änderung am GAV kann nur im gegenseitigen Einvernehmen vorgenommen werden. Das gilt auch für die Einführung eines Lohnsystems. Das musste der SOB von Anfang an klar sein: Alle drei Verbände müssen von den Vorteilen eines neuen Lohnsystems überzeugt werden – sonst gibt es kein neues Lohnsystem. Trotzdem versuchte die Geschäftsleitung in den letzten Wochen mit der Verweigerung von Verhandlungen, mit Druck und erfolglosen Bemühungen die Verbände auseinander zu dividieren, das neue Lohnsystem durchzustieren. Inhaltlich wollte man uns kein Stück entgegenkommen. Insbesondere nicht was unsere Hauptforderung beim Lohnsystem angeht: ein künftiges Lohnsystem muss sicherstellen, dass für sämtliches Personal im Aufstieg die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen, um ihnen einen Perspektive zu bieten.

Die Verantwortung für das Scheitern des neuen Lohnsystems liegt allein bei der SOB, die sich mit der Gesprächsverweigerung ins Abseits manövriert hat.

ter. Nachdem bereits 5 Kollegen die ca. 3 Monate dauernde Delta-Ausbildung zum SOB-Lokführer absolviert haben, durchlaufen gegenwärtig weitere 4 Kollegen diese Zusatzausbildung. Nach erfolgreichem Abschluss der Grundausbildungsklasse, also ab April 2016, wird mit einer merklichen Entspannung der zurzeit arg strapazierten Personalsituation gerechnet.

Um in Zukunft den Personalbestand auf dem geforderten Niveau halten zu können, ist eine nächste Klasse für die Grundausbildung mit 10–12 Anwärtern auf Oktober 2016 geplant.

Mitglieder

Ende August 2015 zählte die VSLF-SOB-Gruppe 74 Mitglieder. Aus der zurzeit 10 Lokführeranwärter zählenden Grundausbildungsklasse haben alle 6 Kollegen, die nicht bereits vorher als Eisenbahner tätig waren und somit bereits in einem Partnerverband organisiert sind, die Mitgliedschaft im VSLF erworben. Im vergangenen Jahr durften wir zusätzlich weitere 8 Kollegen als Neumitglieder im VSLF begrüßen. 3 Kollegen haben die SOB verlassen und zusätzlich ist 1 jüngerer Kollege nach schwerer Krankheit verstorben.

Mitgliederversammlung

Der Einladung zur Mitgliederversammlung vom 3. September 2015 in Uznach sind nebst 20 SOB-Lokführern auch Hubert Giger (Präsident VSLF), Stephan Gut (Präsident Ostschweiz), Daniel Ruf (Vorstand VSLF und Leiter Verhandlungsdelegation VSLF-SOB) sowie Sämi Gmür (Leiter VSLF-Thurbo) gefolgt.

Anstelle von Andreas Krebs, der seit 2008 im Führungsgremium VSLF-SOB mitwirkte, wurde Andreas Alig gewählt – herzlichen Dank für den Einsatz zum Wohle des Lokpersonals. Ebenso galt es im Depot Einsiedeln den seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Goldau arbeitenden Achim Ficht als Ansprechpartner zu ersetzen. Beat Kälin, der schon interimistisch wirkte, wurde in seiner Funktion bestätigt. Im zweiten Block durften wir Hanspeter Schenk (Leiter Lokpersonal) und Roland Alder (Oberlokomotivführer) begrüßen. Ihr offenes und sehr interessiert wirkendes Auftreten liess sofort eine angeregte Diskussion auf sachlicher Ebene aufkommen. Das engagierte Mitwirken der Diskussionsteilnehmer bestätigt uns die langsame Rückkehr des lange Zeit vermissten Vertrauens in die Abteilungsleitung. Zudem wurde auch offensichtlich, dass das Lokpersonal, wenn eine Spur von Vertrauen vorhanden ist, bei vorhandener geeigneter Plattform den Austausch mit den direkten Vorgesetzten schätzt. Beim anschliessenden Apéro wurden die regen Diskussionen fortgesetzt.

Kühle Köpfe bei SBB P

Führerstands-Klimaanlagen. Edgar Kälin, Lokführer SBB P, Zürich



Ich, der Hitze und Temperaturen über 25 Grad nicht mag, hatte bei meiner Tätigkeit als Lokführer im letzten heissen Sommer sichtlich Freude an meiner täglichen Arbeit. In 95% aller Fälle erwartete mich ein angenehm gekühlter Arbeitsplatz und so konnte ich meine Arbeit mit kühlem Kopf verrichten. Mit Wehmut und Unverständnis nahm ich aber die vielen offenen Fenster meiner Kollegen bei SBB Cargo wahr, die trotz vorhandener, aber meistens defekter Klimaanlage mit Hitze und Lärm zu kämpfen hatten. Somit mein Fazit: SBB P top.



Sämi Gmür, Leiter VSLF-Thurbo, Sektion Ostschweiz

Aktueller Geschäftsgang

Die mit den Kantonen vereinbarten Erträge werden aller Voraussicht nach nicht erreicht. Hinzu kommt ein erhöhter Personalaufwand, bedingt durch eine steigende Anzahl Mitarbeiter. Ein Lichtblick zeigt sich bei tieferen Trassekosten als budgetiert. Die Personalkosten werden auch weiterhin steigen, weil neu jährlich zwei Klassen mit je 14 Lokführeranwärtern geplant sind.

Lohnverhandlungen

Wir haben unsere Lohnbegehren bei Thurbo eingereicht und präzisiert. Von Thurbo haben wir ein erstes Angebot erhalten. Da beim «Schiedsgericht über den Lohnaufstieg» das weitere Vorgehen in den nächsten Wochen entschieden wird, sind wir übereingekommen, die Verhandlungen vorerst zu sistieren und Ende November / Anfang Dezember wieder aufnehmen.

GAV-Gespräche

Nachdem die Einführung der 5. Feri- enwoche im Frühling dieses Jahres am

Entscheid der SEV-Mitglieder gescheitert ist, hat der SEV bei Thurbo um GAV-Gespräche gebeten. Der VSLF und transfair nehmen an diesen Gesprächen selbstverständlich ebenfalls teil. Ein erstes Treffen ist für Ende Oktober geplant. ((Dieser Zeitpunkt ist bei Drucklegung sicher schon vorbei – bitte ggf. anpassen)) Dabei geht es hauptsächlich um arbeitszeitrechtliche Themen. Weitere Diskussionspunkte werden ein bezahlter Vaterschaftsurlaub und allgemeine Zulagenerhöhungen sein.

Verzögerung beim Schiedsgericht «Lohnsystem Thurbo»

Am 29. Mai 2015 haben SEV und VSLF ihre Klageschrift fristgerecht beim Schiedsgericht eingereicht. Dieses setzte dem von der Thurbo AG beauftragten Rechtsanwalt eine Frist bis Anfang Juli 2015, um eine schriftliche Klageantwort (Stellungnahme) einzureichen. Anfang Juli 2015 wurden wir informiert, dass der Rechtsanwalt von Thurbo das Schiedsgericht wegen «Arbeitsüberla-



stung und Abwesenheit» um eine Fristerstreckung ersucht hat (was gemäss Zivilprozessordnung möglich ist). Das Schiedsgericht hat ihm einige Wochen Zeit eingeräumt, die Klageantwort einzureichen. SEV und VSLF bedauern diese erneute Verzögerung des Schiedsverfahrens, besonders weil sich dieses nun schon seit über anderthalb Jahren hinzieht. Nachdem Thurbo dem Schiedsgericht ihre Ansichten zur Sache geschildert hat, entschied dieses, dass ein zweiter Schriftwechsel stattfinden solle. Die beiden Parteien mussten ihre Eingaben präzisieren und zu den Eingaben der Gegenpartei Stellung nehmen. Ob nun eine «Verhandlung» mit vorgeladenen Zeugen stattfindet oder das Schiedsgericht intern entscheidet, ist noch offen.

Arbeitszeit

Die Mitarbeitenden häufen aktuell eher Zeit an, als dass diese abgebaut würde. Ursache dafür ist aus der Sicht von Thurbo das ausserplanmässige Einspringen (Rasttageeinbussen) und nicht die Jahreseinteilung. Aktuell besteht ein Unterbestand von rund sechs FTE. Thurbo reagiert darauf mit verstärkter Personalrekrutierung. Die Verantwortung für die Führung der Zeitkonti liegt bei Thurbo. Ansprechpartner für den Mitarbeitenden bei absehbaren

Bandbreitenverletzungen ist grundsätzlich der Vorgesetzte, namentlich beim jährlichen Personalbeurteilungsgespräch.

Verlängerte Dienste im Baustellenommer 2015

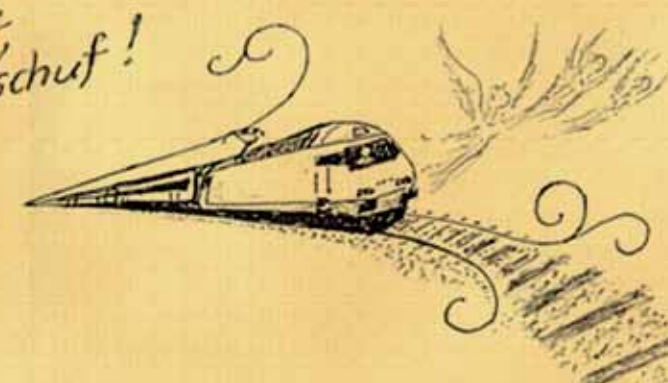
Der VSLF-Thurbo hat aufgrund diverser Rückmeldungen von Lokführern festgestellt, dass viele Dienste wegen umfassender Bauarbeiten auf dem Netz von Thurbo um teilweise bis zu zwei Stunden verlängert wurden. Anfänglich wurden diese Dienste ohne Rücksprache mit dem Personal eingeteilt, was seitens des Personals verständlicherweise für grossen Ärger gesorgt hat. Der VSLF ist von diesem Vorgehen befremdet, zumal nur schon der Anstand es gebieten würde, den betroffenen Lokführer zumindest über die Änderung zu informieren. Zwar waren die Bauarbeiten nach Weissbuch Art. 1.4 korrekt angekündigt, jedoch wurde anfänglich Art. 1.8 ausser Acht gelassen, wonach der Lokführer bei Dienständerungen mit Verschiebung von Dienstantritt oder Dienstschluss von mehr als einer Stunde zwingend hätte informiert werden müssen. Wir werden das Thema an der nächsten Sitzung mit Thurbo nochmals ansprechen und uns bezüglich der zeitnahen Kompensationsmöglichkeiten für die angefallene Mehrarbeit austauschen.

Köniz, 26. Okt. 15
Lieber Hubert!
Liebe VSLF-Lokführer!

Zum strengen Dienst bei Tag und Nacht,
den Ihr so zuverlässig macht,
wünsch' ich, dass Ihr mit wachen Sinnen
die harte Dienstschrift könnt beginnen
und dass Ihr kräftig, vollim Schuss
die Aufgab' meistert bis am Schluss!



Gott wird Euch Kraft und Segen geben,
Schutzensel-Scharen Euch umschweben
im strengen, wichtigen Beruf,
den einst die Technik für Euch schuf!



Mit viel Liebe
Euer Eather

Schutzensel-BLATT

2016

2016

Schon wieder meld' ich mich zum Wort
aus meinem Alters-Ruheort,
und weil ich stets an Euch muss denken,
darf wieder ich ein BLATT Euch schenken,
in Eure Arbeit mich versenken,
als stünd' ich selbst im Führerstand
auf grosser Fahrt durchs weite Land
und streiche segnend Eure Hand!
Bestimmt wird Eure Frau Euch geben,
was stets Ihr braucht im Eheleben,
so, wie auch Ihr's der Liebsten schenkt,
die für Euch sorgt und an Euch denkt!
-und die Ihr meint, allein zu sein:
glaubt's nicht,
denn Ihr seid nie allein!
Ein Herz wird immer für Euch schlagen,
auch an den allerschwersten Tagen!
Wenn Ihr zu Gott um Hilfe fleht:
ein Engel immer bei Euch steht!

No. 36

Ich kann ja nicht mehr auf die Reise
und bin hier auf dem Abstellgleise!
Hab' mit dem Stellwerk stets Kontakt,
darf alles melden ganz exakt
und bin gewiss:
Gott stellt die Weichen,
die einst bis in den Himmel reichen
wo unser Ziel für ewig ist:
Bei unserm Heiland Jesus Christ!

In dieser Gewissheit
grüsse ich Euch und Eure Lieben
wiederum ganz herzlich

Euer Eather

Allersheim Logisplus
Lilienweg 7
CH-3098 Köniz

Tel. 031 978 6055

PS. Kommt mich doch mal besuchen bitte!
ab Bern AB Bus Nr. 17 bis Endstation Weiermatt
dann rechts neben der Heilbrunn-Gärtnerei den Buchsbaumweg hinauf und links in den Lilienweg

Alles drin

UBS Bankpakete mit Konten,
Karten und **vielen Extras**



Einfach bequem: Wir haben für jede Phase im Leben das passende Bankpaket. Zum günstigen Pauschalpreis und für Neukunden im ersten Jahr kostenlos. **ubs.com/bankpakete**

Jetzt Beratungstermin vereinbaren und profitieren.

UBS Switzerland AG
Postfach
8098 Zürich

UBS Service Line Privatkunden: 0848 848 052

Im ersten Jahr
kostenlos*



* Im 1. Jahr kostenlos für Neukunden oder bestehende UBS-Kunden ohne V PAY Karte oder Maestro Karte. © UBS 2015. Alle Rechte vorbehalten.

Scheibenwischer

Seit Jahrzehnten sind die meisten Scheibenwischer unserer Loks mit Luftantrieb ausgerüstet. Der Aufwand, um mit diesem veralteten System eine zufriedenstellende Qualität betreffend Zuverlässigkeit, Sicherheit und Komfort zu erreichen, sind enorm. Umso mehr drängt sich die Frage auf, warum bei neuen oder modernisierten Fahrzeugen nicht auf Elektroantrieb umgerüstet wird. *Stephan Gut, Sektionspräsident Ostschweiz*



Kauft man heutzutage ein kleines, günstiges Auto, geht man davon aus, dass die Scheibenwischer funktionieren. Sie sind unauffällig leise, zuverlässig und ergonomisch zu bedienen. Diese Selbstverständlichkeit verliert sich im Führerstand. Klobige Bedienelemente und periodisch abblasende Ventile im Intervallmodus die einem nach einer Stunde Fahrt wahn-sinnig machen. Endstufen der Scheibenwischerblätter (falls eingebaut) mit einer 50% Chance, dass sie ausserhalb des Sichtfeldes zum Stehen kommen und keine Synchronisation der Wischblätter, was die optische und akustische Zumutung weiter verstärkt.

Unsere Lokomotiven der Serie 460 werden zurzeit einem Refit unterzogen, eine ideale Gelegenheit also, um die Antriebs-Technik der Scheibenwischer auf einen Stand der Automobilindustrie von 1950 zu heben. Dies dachten sich auch diverse Lokführer, die sich mit ihren Meinungen an KVP oder Briefen an das Flottenmanagement richteten:

Guten Tag miteinander,
Ich konnte die modernisierte Lok 460 fahren. Das Flirtpedal auf der modernisierten Lok 460 ist so unbrauchbar, weil durch das Drücken mit den Fersen ein Negativwinkel entsteht; das schmerzt und ist höchst unbequem. Die Position des Stuhls ist begrenzt und kann nicht weiter verstellt werden. Das Pedal sollte weiter vorne montiert und leicht schräg angebracht werden. Normalerweise drückt man das Pedal mit den Zehenspitzen. Es sollte gleich montiert werden wie beim Flirt.

Beim neuen riesigen Scheibenwisch-Schalter bin ich erschrocken. 5-Intervall-Stellungen brauchen wir nicht. Der Schnelllauf fehlt. Mit 200 km/h kann dieser Wischer die Wassermassen unmöglich wegwischen. Die Luftvariante ist völlig veraltet. Das Lokpersonal will endlich elektrische betriebene Scheibenwischer wie es auf der Strasse schon lange Standard ist und wie z.B. auf den HVZ-Loks oder RV Dosto.

Darf ich Sie bitten zum Wohle des Lokpersonals und speziell zur Erhöhung der Bahn-Sicherheit elektrisch betriebene Scheibenwischer mit langsam/schnell und Intervallstellung einzubauen. Ich habe am 13.08.13 einen KVP verfasst mit diesem Anliegen und die Umsetzung wurde mir damals von CLP X und KVP Coach Y bestätigt. Ich verstehe nicht, warum die Verantwortlichen der Bahn an den luftbetriebenen Scheibenwischer hängen? Besten Dank für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen
XY Lf P-OP

Die Abteilung Flottentechnik antwortete mit einem umfassenden und informativen Brief an den Lokführer. Nachfolgend die wichtigsten Aussagen:

Flirtpedal

- Es sind sehr viele verschiedene Meinungen von Lokführern eingegangen, und es ist leider schwierig, in einer bestehenden Lok eine Lösung, die den meisten Lokführer gefällt zu finden, die aber nicht unvernünftigen Kosten verursacht.

- Die zweite Umfrage wurde abgeschlossen und es wird auf den offiziellen Entscheid vom Kunden (Fernverkehr) gewartet.

Scheibenwischer

- Die Projektleitung und die Abteilung Flottentechnik teilen die Meinung der Lokführer bezüglich elektrischen Scheibenwischenanlagen.

- Kurz vor der öffentlichen Ausschreibung anfangs 2012 wurde versucht, den System-Verantwortlichen und den damaligen Strategischen Einkäufer zu überzeugen, nicht nur eine pneumatische Lösung auszuschreiben, sondern auch elektrische Lösungen; leider ohne Erfolg. Zitat: *Der Stand der Technik sind längst elektrische Scheibenwischer aber im Pflichtenheft zur Ausschreibung wurden klar pneumatische Antriebe verlangt. Der Grund hier ist, dass die Umrüstung auf elektrische Antriebe einen höheren Engineering-, Material-, und Montageaufwand bedeuten würde. Auch sind die Platzverhältnisse im Führerpult sehr begrenzt.*

- Aufgrund dieser Absage wurde eine pneumatisch-geleistete Lösung entwickelt; jedoch wenigstens mit Synchronisierung durch elektronische Sensoren.

- Nach dreijähriger, mühsamer Entwicklung mit unzählbaren Iterationen* wurde am 13.10.2015 das erste Test-Fahrzeug mit dem letztem Stand der Scheibenwischer ausgerüstet (Re 460'043-3) und funktioniert endlich gut. Dies bestätigen auch die involvierten Lokführer.

- Die Wisch-Intervalle laufen mit 5-10-20-35-60 Zyklen/Min. Die vier ersten Stufen sind synchronisiert; die fünfte nicht, sonst kann man die maximale Wisch-Geschwindigkeit nicht erreichen. Eine noch höhere Geschwindigkeit würde mit EPDM- statt Silikon-Wischblätter erreicht, aber die Wischqualität war nicht gut genug.

- Dieser letzte Test war entscheidend; hätte diese letzte Variante nicht bestanden, müsste eine neue Ausschreibung gemacht werden, was Kosten von über 1 Mio Franken nur für das Verfahren verursacht.

* Iteration: beschreibt allgemein einen Prozess mehrfachen Wiederholens gleicher oder ähnlicher Handlungen zur Annäherung an eine Lösung oder ein bestimmtes Ziel.

Guten Tag Herr Präsident

Ich habe vor kurzem das erste Mal Ihre Verbandszeitschrift gelesen. Dabei war ich ausserordentlich erstaunt, wie dort offenbar Frust abgelassen wird. Ich fragte mich, warum eigentlich Ihre Lokführer überhaupt noch bei der SBB arbeiten. Wenn ich mit meinem Arbeitgeber dermassen unzufrieden wäre, wie dies in Ihrer Zeitschrift zum Ausdruck kommt, würde ich ihn verlassen.

Auch stellt sich für mich die Frage, wie sicher Züge unterwegs sind, in deren Führerstand ein Mann (habt ihr auch Frauen?) sitzt, der dermassen frustriert ist. Frust ist sicher kein gutes Vorzeichen, um die Arbeit gerne und zuverlässig auszuüben. Ist diese Person nicht dauernd damit beschäftigt, irgendwo etwas zu finden, was kritisiert werden könnte?

Die Löhne der Lokführer sind nun wirklich nicht so tief, dass jeder Handgriff ohne Zeitgutschrift oder anderweitige Entschädigung in Ihrem Heft als halbe Katastrophe Erwähnung finden müsste. Denken Sie ruhig mal an den Handwerker in der Werkstatt, wie er eingereiht ist und was von ihm verlangt wird. Hier sind teilweise eidgenössisch anerkannte Zusatzausbildungen notwendig, ohne dass er auf das Niveau des Lokführers kommt.

Das von Lokführern (nicht nur von Mitgliedern des VSLF) immer wieder und gerne herbeigezogene Argument der Verantwortung bringen Sie mir lieber erst gar nicht. Verantwortung zu übernehmen, hat mit dem Lohn nun mal gar keinen Zusammenhang. Sonst müssten die Lokführer vielleicht sogar tiefere Löhne akzeptieren, da ihre Arbeit immer mehr von technischen Hilfsmitteln unterstützt oder überwacht wird.

Freundliche Grüsse
Albert Trummer

Albert Trummer arbeitet bei der BLS im Flottenmanagement und ist Mitglied der SP-Fraktion im Grossen Gemeinderat von Spiez. Der gleichen Fraktion gehört übrigens auch Didier Bieri, Leiter HR bei Zugführung Personenverkehr der SBB, an. Die LocoFolio-Redaktion bedankt sich bei Herrn Albert Trummer für die Bewilligung zum Abdruck seines Briefs.



ALE-Vorstandssitzung in Madrid im Oktober 2015

Zusammenarbeit ALE mit ETF?

Virginia Monteiro, Referentin des Bundesvorsitzenden, Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Überarbeitet und gekürzt durch Redaktion LocoFolio.

Wie erwartet wurde der Tagesordnungspunkt «Vorschlag für eine Zusammenarbeit zwischen ALE und ETF» im Rahmen der Vorstandssitzung der Autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas (ALE) in Madrid diskutiert. ETF, die Europäische Transportarbeiter-Föderation*, ist der kontinentale Dachverband beispielsweise der österreichischen Vida, der luxemburgischen FNCTTFEL und der deutschen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG. Die ALE ist der Dachverband von 16 europäischen Lokomotivführer-Gewerkschaften, darunter der VSLF und die deutsche GDL.

Grossgewerkschaft versus Berufsgewerkschaft

Die ETF-Sparte Eisenbahn ist im institutionalisierten Europäischen Sozialen Dialog Eisenbahn einziger anerkannter Sozialpartner für die Arbeitnehmer in der Branche. Und seither verteidigt sie einen monopolistischen Anspruch. Sie will dort alle Arbeitnehmer der europäischen Eisenbahnen alleine gegenüber den Arbeitgebern CER (Gemeinschaft Europäischer

Bahnen) und EIM (Europäische Infrastruktur Manager) sowie gegenüber der EU-Kommission vertreten. Die ETF beruft sich auf die «Mehrheit». Der Zusammenschluss ALE wiederum ist innerhalb der Branche spezialisiert. Die ALE organisiert die Mehrheit einer geeinten – und dadurch mächtigen – sicherheitsverantwortlichen und damit relevanten Kerngruppe von Arbeitnehmern innerhalb der Europäischen Eisenbahnen. Die ALE ist als Sozialpartner auf EU-Ebene nicht anerkannt. Die Arbeitgeberseite und die EU-Kommission ducken sich bei der Frage der Anerkennung der ALE weg mit der Haltung: Die ETF muss zustimmen.

Im Fokus: Der Soziale Dialog

Was passiert im Sozialdialog Eisenbahn? Fakt ist, dass die Sozialpartner von der EU-Kommission in Gesetzgebungsverfahren einbezogen und angehört werden müssen. Gemeinsam können ETF und CER auch selbstständig Gesetzesinitiativen anstossen. Die Sozialpartner können gemeinsame Standpunkte finden. Diese definieren Optionen, die auf EU-Ebene geregelt werden sollten. Den Mitgliedsstaaten bleibt die konkrete Ausgestaltung auf nationaler und regionaler Ebene überlassen. In Europa wird, anders als auf nationaler Ebene, keine Lohnpolitik gemacht. Dort werden bestenfalls Mindestnormen gefunden, um zum hehren Ziel zu gelangen,

gen, die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer in Europa zu vereinheitlichen. In Wirklichkeit geht es in der CER jedoch darum, die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer in Europa auf dem niedrigstmöglichen Niveau zu verankern, das unter Wahrung der Sicherheitsvorgaben noch zu

verantworten ist.

Pikant ist, dass die wesentlichen arbeitspolitischen Themen im Europäischen Sozialen Dialog Eisenbahn ausschliesslich Lokomotivführer und das Zugpersonal betreffen. Nur diese sind grenzüberschreitend auf europäischen Schienen unterwegs und bedürfen in Ausübung dieser Tätigkeit europäischer Normen. Für andere Eisenbahner stehen im Sozialdialog eher sozialpolitische Themen an. Beispielsweise stand 2014 für sie als einziges Thema auf der Agenda des Sozialdialogs «Eine bessere Repräsentation und Integration von Frauen im Eisenbahnsektor».

Zustand der ETF-Sparte Eisenbahn

Die ETF befindet sich in ihrer selbstgewählten Rolle als Solistin in einer suboptimalen Position. Wenn sie etwas für die Lokomotivführer oder das Zugpersonal fordert, was nicht im Sinne der Arbeitgeber ist, wird ihr die Repräsentativität abgesprochen und auf die ALE hingewiesen. Die ALE ihrerseits erkennt die ETF nicht als Vertretung der Lokomotivführer an. Wenn die Arbeitgeber etwas fordern und die EU-Kommission daraufhin eine Richtlinie verabschiedet, die die ETF ablehnt, dann hat sie im Eisenbahnbereich keine Machtinstrumente. Etwas Ähnliches, wie einen internationalen Streik der Hafenarbeiter im Jahre 2003 gegen die Richtlinie zur Wettbewerbsliberalisierung (Port-Pa-

ckage), kann sie effektiv nur mit der ALE ausrichten. Ohne die ALE kann die ETF nur den Stillstand der Gespräche verursachen, da ihr die Machtinstrumente fehlen. Seit 2004 ist im Grunde nicht mehr viel Entscheidendes im Sozialen Dialog Eisenbahn zwischen Arbeitgebern und ETF

passiert. So verbringen CER und ETF seit Jahren vielmehr ihre Zeit in von der EU finanzierten Projekten, die über die EVG-Akademie EVA durchgeführt werden.

Die ETF braucht die ALE als Verbündete

Und so ist es keine Überraschung, dass die ETF über die Lokomotivführer-Arbeitsgruppe nunmehr auf die ALE zukommt. Und so finden wir in dem Vorschlag der ETF zu einer Zusammenarbeit mit der ALE die Formulierung: «ETF und ALE vereinbaren, eine Zusammenarbeit einzuführen, die Information und Beratungen in folgenden Bereichen mit sich bringt: Standpunkte zu Lokomotivführer-Angelegenheiten gegenüber der CER.»

Die Frage ist, wozu dieser Punkt aufgeführt ist. Da steht ja nicht, dass ETF und ALE ihre Standpunkte gemeinsam gegenüber der CER vertreten. Dient er dazu, dass die ETF dann im Sozialen Dialog einen gemeinsamen Standpunkt mit der CER verabschieden kann mit dem Zusatz, dass er mit der ALE abgestimmt ist? Die ALE hat bereits 2010 festgestellt, dass sie kein fünftes Wagenrad der ETF werden wird.

Ein weiterer interessanter Punkt in dem ETF Papier ist: «Die Gewerkschaften sollten sich darüber einig sein, sich gegenseitig im Fall von Arbeitskämpfmassnahmen zu unterstützen.» Hier tritt zu Tage, dass die ETF die ALE benötigt, um Forderungen durchzusetzen.

Zusammenarbeit nur auf Augenhöhe möglich

Die ALE ist einer Zusammenarbeit nicht grundsätzlich abgeneigt.

Um folgende Punkte könnte es bei einer Kooperation aus Sicht der ALE gehen:

1. eine mögliche Bündelung von Kräften

2. Stärke und Durchsetzungsvermögen der Arbeitnehmerseite und
3. eine angemessene Teilung von Vertretung.

Betrachtet man aber das Papier der ETF, dann fällt auf: Die ETF hat nach wie vor nur Punkt 1 im Blick, um Punkt 2 zu gewinnen, ohne uns bei Punkt 3 entgegenzukommen.

Ohne eine aktive Beteiligung der ALE auf Augenhöhe wird es jedoch nicht gehen. Fakt ist, dass das Vertrauen der ALE in die handelnden Personen der ETF mit jedem Jahr des ergebnislosen Verhandelns kontinuierlich sinkt.

Vorlage wurde zurückgezogen

Der ALE-Vorstand hat zu dem Tagesordnungspunkt ausführlich diskutiert. Am Ende wurde die Vorlage, die von der Lokomotivführer-Arbeitsgruppe der ETF erarbeitet worden war und dem ALE-Vorstand zur Annahme vorlegt werden sollte, vom geschäftsführenden Vorstand der ALE wieder zurückgezogen. ➡

* Die Gewerkschaften der ETF vertreten die Arbeitnehmer der Sektoren Zivilluftfahrt, Hafen, Fischerei, Schifffahrt, Logistik, Eisenbahn, Strassentransport, Tourismus und städtischer öffentlicher Verkehr.

Die LocoFolio-Redaktion dankt der GDL und Virginia Monteiro für die grosszügige Bewilligung zum Abdruck dieses Artikels.

Lohnverhandlungen 2016 Turbo ohne Einigung

Nach zwei Verhandlungsrunden hat der Geschäftsführer Ernst Boos das letzte Angebot des Verwaltungsrates der Turbo AG präsentiert. Die Lohnsumme wird per 1.1.2016 um 0.6% erhöht. Den Lohnforderungen der Verhandlungsgemeinschaft SEV, transfair und VSLF standen die Vorgaben der Leistungsbesteller gegenüber. So war das Angebot von Turbo auch deutlich unter den geforderten 1.15%.

Wegen des laufenden Schiedsgerichtsverfahrens konnte kein Abschluss unter der systembedingt Erhöhung von 1,15% akzeptiert werden. Folglich erfolgt kein offizieller Abschluss der Verhandlungen.

Keine Anpassung der Matrix-Punkte für schnelleren Aufstieg

Die Verteilung erfolgt rein individuell nach den Vorgaben des GAV.

Auf Vorschlag des Turbo Geschäftsführer Ernst Boos wurde darüber verhandelt, die Matrix zur Verteilung der Lohnsumme einmalig zugunsten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Aufstieg nach folgendem Schema anzupassen:

Zonen aus der Leistungsbewertung	Gehaltsbandbreiten %			
	0-25	26-50	51-80	81-100
A) Erwartungen übertroffen	5.0	4.0	3.0	2.0
B) Erwartungen voll erfüllt (ohne Beanstandungen)	4.0	3.0	(2.0) neu 1.0	(1.0) neu 0.0
C) Erwartungen weitgehend erfüllt (kleine Beanstandungen)	(3.0) neu 0.0	(2.0) neu 0.0	(1.0) neu 0.0	
D) Erwartungen zum Teil erfüllt (grössere Beanstandungen)	(1.5) neu 0.0	(0.5) neu 0.0	0.0	0.0
E) Erwartungen nicht erfüllt	0.0	0.0	0.0	0.0

Mit dieser Massnahme würden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im obersten Viertel der Bewertung B sowie alle mit Bewertung C und D im Jahr 2016 auf eine Lohnerhöhung verzichten.

Transfair und VSLF haben diesen Vorschlag von Anfang an unterstützt. Dies mit der Überlegung, dass Angesichts einer aktuellen Minusteuerung von -1.4% gegenüber dem Vorjahr dieser Entscheid vertretbar ist.

Der SEV konnte dem Vorschlag nach Rücksprache in der Basis zur einmalig Verteilung der Lohnsumme zugunsten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Aufstieg leider nicht zustimmen. Somit kann kein zusätzlicher Anstieg der jungen Mitarbeiter bewerkstelligt werden.

Mit dem Vorschlag wären keine neuen Ungerechtigkeiten geschaffen worden, sondern im Gegenteil wäre die Lohnschere kleiner geworden, ohne dass diejenigen zuoberst etwas verloren hätten. Allfällige „Überholer“ gibt es unabhängig dieser Massnahme und korrigiert das Lohnsystem innert einem Jahr. Unter 3% der Mitarbeiter bei Turbo sind mit „C“ in der PB Beurteilt und hätten für ein Jahr auf einen zusätzlichen Aufstieg verzichtet.

Nachdem bereits bei den Lohnverhandlungen in den Jahren 2007, 2009, 2010, 2012 und 2014 neben dem Lohnsystem auch generelle Lohnerhöhungen und Einmalzahlungen geleistet wurden, erstaunte es nicht, dass junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Aufstieg noch immer keinen akzeptablen Lohnanstieg haben. Der VSLF hat sich seit Jahren dafür eingesetzt, dass sämtliche Lohnerhöhungen individuell nach Matrix geleistet werden, was innerhalb des Lohnsystems die einzige Möglichkeit ist, den Aufstieg zu garantieren.

Der VSLF wird sich auch weiterhin konsequent für den Lohnaufstieg der jungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einsetzen.

Lohnverhandlungen BLS ohne Ergebnis

BLS-Spitze verfolgt sturen Kurs

Die Lohnverhandlungen mit der BLS scheitern an der erneuten Weigerung der Unternehmungsführung, überhaupt auf Diskussionen einzutreten, was generelle Lohnmassnahmen angeht. Der Druck auf die GAV-Verhandlungen steigt damit.

Die BLS wollte dieses Jahr zuerst gar keine Lohnverhandlungen führen; für sie war bereits im Sommer klar, dass es nichts zu diskutieren gibt. Die Verhandlungsgemeinschaft (VG) berief sie jedoch an den Verhandlungstisch, denn jährliche Lohnverhandlungen sind laut geltendem GAV vorgesehen. Nur: Das änderte nichts am sturen Kurs der BLS-Spitze. Wie schon in den Vorjahren weigerte sie sich schlichtweg, überhaupt über generelle Lohnerhöhungen zu sprechen. Die BLS beschränkt sich damit auf das absolute, vertraglich festgelegte Minimum, was die Lohnentwicklung angeht und sieht keinen Grund für weitere Lohnmassnahmen.

Für die VG gibt es jedoch ausreichend Gründe, trotz der negativen Teuerung Löhne generell anzuheben: So steigen die Krankenkassenprämien, als eine der wichtigsten Ausgabenpositionen aller Schweizer Familien, weiter an. Vor allem aber hat das BLS-Personal in den vergangenen Jahren im Rahmen des Programms «Gipfelsturm» grossen Anteil an die Ergebnisverbesserung des Unternehmens geleistet, ohne dass es nun auch die minimalste Anerkennung dafür erhält.

«Das ist kein gutes Zeichen für die bevorstehenden Verhandlungen über den Gesamtarbeitsvertrag», hält SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Bullett fest und ergänzt: «Während die VG immer bereit war über sämtliche Themen zu diskutieren, schränkt die BLS von Vornherein ihre Bereitschaft zur Lösungssuche massiv ein. Wenn sie mit dieser Einstellung gegenüber ihrem Personal den GAV weiterentwickeln will, wird das ein äusserst schwieriges Unterfangen». Der VG sind die Erwartungen der Basis und deren schwindende Geduld gegenüber der BLS-Spitze sehr wohl bekannt.

27. Generalversammlung 2015

Sektion Bern

Am 19. November 2015 um 14:00 Uhr, begrüsst uns Thomas Jacquart im Restaurant Beaulieu in Bern zur 27. Generalversammlung der Sektion Bern.

Unsere Mitglieder waren zahlreich anwesend, etliche Kollegen hatten sich entschuldigt, weil sie arbeiten mussten.

Thomas führt unsere Sektion seit August interimsmässig, da Luca Meili die SBB verlassen hat. Er stellte uns eine erfreuliche Anzahl Neumitglieder vor.

Nach einer kurzen Orientierung ging es dann mit dem geschäftlichen Teil weiter. Als Stimmenzähler und Protokollprüfer wurden Liechti André und Abbühl Andreas gewählt.

Die Traktandenliste und auch das Protokoll der 26. Generalversammlung wurden einstimmig genehmigt.



Ein neuer Präsident musste gewählt werden. Thomas stellte sich für 2 Jahre zur Verfügung. Einstimmig wählte die Versammlung mit ihm ein bewährtes Vorstandsmitglied zum Präsident. Mit der Wahl von Thomas wurde sein Platz als Beisitzer frei.

Julio Iglesias stellte sich für dieses Amt zur Verfügung und wurde einstimmig von der Versammlung gewählt.

Im Präsidentenbericht blickte Thomas zurück und informierte uns umfassend über die Geschäfte im letzten Jahr.

Vizepräsident Jürg Meili orientierte uns in seinem Bericht über Cargo. Den Kassenbericht präsentierte uns Simone Häubi, kompetent gab sie Auskunft zur Rechnung 2015 und anschliessend zum Budget 2016. Im Namen der GRPK hiess Otto Bättig die Rechnung und die Arbeit des Vorstands gut und es wurde Décharge erteilt.

Professionell und kurzweilig referierte unser Verbandspräsident Hubert Giger über verschiedene Themen. Die 58. GV VSLF 2015 findet am 19.03.2016 in Genf statt.

Thomas dankte Hubert für seine Ausführungen.

Wie gewohnt ging es mit dem Apéro und unseren Partnerinnen zum gemütlichen 2. Teil der GV über. Gemeinsam genossen wir das von der Sektion offerierte Nachtessen.

November 2015
Hans Schäfer

Ausflug Sektion Bern 2015

Trotz Ferien und Personalmangel traf sich eine bunt gemischte Gruppe zum Besuch der Betriebszentrale-Mitte in Olten. Nebst Interessierten von den Depots Bern-P, Biel-P und Biel-G nahm sogar ein Kollege von RailCare in Oensingen teil. Mit den verteilten Besucher-Badges schafften doch alle früher oder später den Zutritt ins Gebäude. Nach einer kurzen Begrüssung wurde uns die BZ-Mitte vorgestellt. Mit interessanten Ausführungen wurde uns die Organisation, der technische Aufbau, die Gebäude-Sicherheit sowie die betrieblichen Abläufe erklärt. Der Referent traf auf eine Gruppe mit etlichen Vorkenntnissen und trotzdem musste er uns viele Fragen beantworten. Wir Lokführer haben trotz allem nur eine begrenzte Sicht hinter die roten und grünen Signale... Anschlies-

send ging es auf den Rundgang durch das Gebäude. Eindrücklich war für uns der riesige Computerraum im Innern der BZ. Da wir quasi Arbeitskollegen der Zugverkehrsleiter sind, durften wir bis in das Herzstück der BZ vordringen, den Kommandoraum. Dort konnten wir den Zugverkehrsleitern direkt bei ihrer Arbeit zusehen und ihnen auch Fragen stellen.

Der Ausblick von der Dachterrasse auf den Bahnhof Olten ist einzigartig. Auch im wörtlichen Sinn; so nahe an den Gleisen steht nur die BZ Mitte.

Anschliessend bei Pizza und Bier, liessen wir den interessanten Nachmittag gemütlich ausklingen.

November 2015
Hans Schäfer
Fotos: Mario Merten



Wir bitten euch, folgenden Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren
und ihnen die letzte Ehre zu erweisen.

Thomas Zollinger

Sektion Ostschweiz

*1955

† 11. 8. 2015

Jean Longchamp

Section Romandie

*1926

† 6. 6. 2015

Walter Schaufelberger

Sektion BLS

*1933

† 1. 7. 2015

Franz Bucher

Sektion Luzern-Gotthard

*1957

† 8. 10. 2015

Werner Eichhorn

Sektion Luzern-Gotthard

*1929

† 22. 11. 2015

Eduard Wilhelm

Sektion Luzern-Gotthard

*1931

† 9. 8. 2015

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen