

WELLNESS HIT AM THUNERSEE IM BERNER OBERLAND

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



Neu! Neu! Neu! «Panoramacard»
inkl. GRATIS Regio-Bus bis Interlaken & weiteren
attraktiven Vergünstigungen (Berge, See usw.).

1 Übernachtung Weekend CHF 175.– pro Person
(Sa bis So, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)

1 Übernachtung für nur CHF 165.– pro Person
(So bis Sa, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)

2 Übernachtungen für nur CHF 310.– pro Person

3 Übernachtungen für nur CHF 435.– (Dorfsicht) bzw.
CHF 465.– (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

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

Im Angebot inklusive ist

- 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 Ruheoase und Fitnessraum

Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.–

Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

Ganzjahres Aussensprudelbad 35° &
grosse Saunalandschaft



Angebot gültig für Aufenthalte bis 24. Dez. 2016
(Exklusiv allgemeine Feiertage!)



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

Editorial

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio



©Foto: Georg Trilb

Euphorie pur! Der neue Gotthard-Basistunnel lässt es uns in alle Welt hinausröhren: Wir sind die Besten!

Es ist schwer, sich diesem Rausch zu entziehen. In unserem nicht gerade als überschwänglich-temperamentvoll geltenden Land kann etwas Feststimmung sicher ab und zu nicht schaden.

Doch die Ernüchterung kommt spätestens am nächsten Arbeitstag. Es funktioniert ausserhalb der Matrix, draussen in der realen Welt, leider nicht alles wie im Hochglanzprospekt. Züge stehen in der Gotthardlandschaft herum, weil ETCS wieder mal bockt. Stellwerkstörungen gibt es nach wie vor, auch wenn sie jetzt "Störung an der Bahnanlage" heissen. Passagiere stehen ratlos im Bahnhof Löwenstrasse herum und finden sich nicht zurecht. Eine Baustelle führt zu Verspätungen, die Anschlüsse brechen.

Doch guter Rat ist teuer! Die zahlreichen Vorschläge, welche tagtäglich ins KVP-Tool eingegeben werden, sind alle kostenlos. Was nichts kostet, ist nichts wert. «Wir sehen keinen Bedarf» – Vorschlag abgelehnt. Eine Erhebung mittels Hightech-Videobrillen über das Orientierungsverhalten der

Passagiere im neuen Tiefbahnhof Löwenstrasse ist auf jeden Fall wertvoller als die schlichte Feststellung eines Kollegen, dass sich die Kunden nicht zurechtfinden. Nicht nur das! Manchmal werde ich den Eindruck nicht los, die angesprochenen Personen empfinden einen KVP-Vorschlag als höchstpersönliche Beleidigung. «Konstruktiv-kritisch» ist ein Wort, das Beat Rappo, Headcoach Kaizen, oft und gerne verwendet. Für ihn sind die vielen Vorschläge eine wertvolle Ressource. Ich habe ihn mit scharfer Kritik am KVP-System konfrontiert. Seine Antworten empfand ich als durchaus konstruktiv. Das Interview gibt es beim Thema «KVP» zu lesen.

Das Muster ist immer das gleiche: Zuerst muss etwas passieren, bis etwas passiert. Für uns Lokführer/innen sind Signalaufstellungen von zentraler Bedeutung. Dutzende Male pro Stunde müssen wir Signale dem richtigen Gleis zuordnen. Die optimalen Bedingungen dafür sind kein Geheimnis. Doch offenbar gibt es wichtigere Aspekte als die Sicherheit, anders lassen sich die hanebüchenen Platzierungen nicht erklären. Im Fall Rafz kommt der Si-

gnalaufstellung eine wichtige Bedeutung zu. Es kam zu einer Signalverwechslung. Eine gute Kommunikation wird je länger, je wichtiger. Direkte Kontakte von Mensch zu Mensch wurden und werden durch elektronische Übermittlungen ersetzt. Das bedeutet einerseits, dass diese Übermittlungen funktionieren müssen und verständlich sind. Funktionen wie die AdL finden keine Akzeptanz, wenn sie missverständliche oder unklare Infos liefern. Andererseits ist es auch wichtig, dass die wenigen persönlichen Kontakte angenehm verlaufen. Gegenseitiges Interesse und Verständnis bringen eine Sache vorwärts.

Dies ist die erste Ausgabe des LocoFolio, bei welcher ich die Redaktion übernehmen durfte. Deine Meinung interessiert mich! Möchtest du dich zu einem erwähnten Thema äussern oder eine eigene Erfahrung schildern? Schreib mir! Ganz unkompliziert via Facebook-Account des VSLF oder per Mail an locofolio@vslf.com.

Markus Leutwyler
SBB-Lokführer Depot Zürich
Redaktor LocoFolio

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 

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Lieschätzle Kolleginnen und Kollegen

Das aktuelle Modewort ist «Industrie 4.0». Jeder Manager oder wer sonst etwas auf sich hält, nimmt es in den Mund und sogar in der öV-Branche hat es mittlerweile Einzug gehalten. Es geht irgendwie um Technik und Zukunft und darum, dass alles vernetzt sein wird und ineinander greift, damit es rund läuft. Das erinnert mich an das System Eisenbahn, welches seit über 150 Jahren so funktioniert.

«Industrie 4.0» umfasst auch den Traum, die Züge bald vollautomatisch durchs Land fahren zu lassen, so dass die Eisenbahnunternehmen, abgesehen von wichtigen Kaderleuten und wertvollen Spezialisten, endlich auf lästiges Personal verzichten können. So wären auch mehr Kapazitäten und finanzielle Mittel vorhanden für Projektgruppen, dauernde notwendige Anpassungen bei der Adaptiven Lenkung (ADL) und das Definieren von Halteortpunkten im Rahmen von PEKABA.

Solange jedoch für einen einfachen Fahrtrichtungswechsel innerhalb des ETCS Level 2 eine mehrseitige Arbeitsanweisung zu beachten ist, welche monatlich mit den neusten Erkenntnissen ergänzt werden muss, werden die lokführerlosen Züge trotz vieler Fürbitten ein Traum bleiben.

Schliesslich ist es höchst fraglich, ob es jemals Computer geben wird, welche den laufend wachsenden Eisenbahn-Vorschriftenwald verstehen und situativ richtig anwenden können.

Der Unfall eines Dampftriebwagens in Sihlbrugg im Februar 2016 führte uns ungeschminkt vor Augen, dass auch bei Fahrt zeigendem Hauptsignal die Bahn nicht frei sein muss. Das lässt z.B. nach Umbauten, Streckensperrungen und Stellwerkstörungen ein ungutes Gefühl aufkommen, ob denn da nicht doch noch ein 90 Tonnen schwerer Güterwagen hinter einer Kurve im Dunkeln steht. Trotz aller Technik und Industrie 4.0 ist es im Moment immer noch der Mensch, der entscheidet. Wir sind darauf angewiesen, dass in den Fernsteuerzentren und auf den Baustellen präzise und korrekt gearbeitet wird, denn zusammen

mit den Passagieren verlassen wir uns blind darauf.

Nach unserer gelungenen Generalversammlung in Genf haben wir mit Brigitte Ruch und Rudolf Gfeller zwei neue Vorstandsmitglieder in unseren Reihen. Wir heissen sie herzlich willkommen und wünschen viel Erfolg und Befriedigung. Von den laufenden Geschäften wurden in der letzten Zeit einige abgeschlossen. So konnten die Löhne der jungen Lokführer bei SBB Personenverkehr auf diesen Mai angepasst und somit ein wichtiges Dossier einer guten Lösung zugeführt werden. Es war mir sehr wichtig, dieses alte und berechtigte Anliegen zum Abschluss zu bringen - danke allen Beteiligten.

Wir lernen daraus, dass man nicht, wie es bei der Vision 2010 geschah, einseitig für einige Kollegen etwas herausholen kann,

Gesprächen mit allen Beteiligten können wir uns jetzt an die Ausarbeitung der konkreten Prüfungsvorgaben machen. Danke an alle beteiligten Bahnunternehmen und den Verband öffentlicher Verkehr für die Unterstützung.

Wenn alles gut läuft, haben in zwei Jahren die ersten Lokomotivführer/innen in der Schweiz einen eidgenössischen Fachausweis und damit eine Anerkennung ihres Berufes in der Hand. Die Integration unseres Berufes im Bildungssystem eröffnet gerade der jungen Generation neue Möglichkeiten und Wege in Bezug auf Weiterbildungen. Dies ist umso wichtiger, als immer mehr Lokführer/innen ausgebildet werden. So sind allein bei der SBB Personenverkehr aktuell über dreihundert in der Ausbildung und ganze Generationen gehen langsam in die wohlverdiente Pension.



während im Gegenzug andere einfach die Rechnung dafür zu bezahlen haben. Das ist nicht begründbar, nicht gerecht und nicht solidarisch. Diese Grundüberlegung leitet uns auch bei den Verhandlungen mit der BLS AG und der SOB AG für ein neues Lohnsystem. Der VSLF steht für diese Werte ein.

Die Berufsanerkennung des Lokomotivführers durch das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) ist in diesem Frühling entscheidende Schritte weitergekommen. Nach langwierigen

An dieser Stelle heissen wir die neuen Kolleginnen und Kollegen herzlich willkommen auf dem Führerstand und den Abtretenden wünschen wir viel Musse im neuen Lebensabschnitt. Und den Aktiven wie immer gute Fahrt und allzeit eine freie Bahn.

Ihr Präsident
Hubert Giger

Rede Generalversammlung

Rede unseres Präsidenten Hubert Giger an der Generalversammlung am 19. März 2016 in Genf

Sehr geehrte Damen und Herren
Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Wir freuen uns, das erste Mal hier in Genf Gast zu sein bei unserer jüngsten Sektion, der Sektion Genève.

Mit dem Besuch von Herrn Robert Cramer, Ständerat der République et Canton de Genève, und Herrn Thomas Wenger, Mitglied des Grand Conseil de la République et du Canton de Genève, sowie Herrn Blaise Hochstrasser, Directeur général de la Direction générale des transports canton de Genève, sind der Kanton und die Region würdig vertreten und wir danken für ihre interessanten und pointierten Ausführungen.

Am 18. März 1858 wurde die erste Bahnlinie in Genf von Frankreich kommend eröffnet. Das war vor exakt 158 Jahren und einem Tag. Beinahe so lange zurück liegt die Gründung des VSLF im Jahre 1876, vor 140 Jahren. Wir sind stolz darauf, einer der ersten Berufsverbände der Schweiz zu sein. Kontinuität und Verlässlichkeit sind bleibende Werte. Der VSLF ist seit 140 Jahren: integer - autonome - forte.

VSLF intern Geschäftsjahr

Wir können auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken: Unser Mitglie-

derbestand ist 2015 um 5,5% auf mittlerweile über 2000 angewachsen.

Insbesondere die jungen Kolleginnen und Kollegen schenken uns ihr Vertrauen und haben sich dem Verband der Schweizer Lokführer und Anwärter angeschlossen. Grosse Zuwachszahlen haben wir insbesondere in den Sektionen Romandie und Genf sowie in der Sektion Ostschweiz. Einen grossen Dank an alle Verantwortlichen und die Sektionen für ihre hervorragende Arbeit.

Auch unsere Finanzen sind kerngesund. Dies verdanken wir einem vorausschauenden Vorstand und einer soliden Anlagestrategie. Die genauen Zahlen dazu heute Nachmittag.

Nicht unerwähnt lassen möchte ich die gute Zusammenarbeit mit unseren Partnern und Dienstleistern. So haben wir mit der CAP-Rechtsschutz-Versicherungsgesellschaft die allgemeinen Versicherungsbedingungen neu ausgehandelt und verbessert. Zahlreiche arbeitsrechtliche Fälle, insbesondere bei einer Güterbahn, konnten unsere Mitglieder mit der Unterstützung der CAP zu ihrer Zufriedenheit lösen.

Heute Nachmittag werden wir zwei neue Mitglieder in den Vorstand wählen. Benjamin Jelk, Leiter des Bereiches SBB Perso-

nenverkehr, und unser Kassier Karl Liechti werden aus dem Vorstand zurücktreten. Wir möchten uns bereits jetzt herzlich bei Ihnen bedanken für ihre langjährige und erfolgreiche Arbeit zugunsten des VSLF. Die beiden Kollegen werden sich wieder vermehrt ihrer ersten Kernkompetenz als Lokomotivführer auf grosser Fahrt widmen.

Lohn Junge SBB P

Der andauernde Unterbestand an Lokpersonal bringt uns an Grenzen, sowohl in unserem Sozialleben wie auch bei der Sicherheit. Obwohl der Lokführer ein marginaler Kostenfaktor ist, werden die Bestandsplanungen zunehmend kostenoptimiert, sprich: Es wird mit Unterbestand geplant.

Nur mit dem Verzicht der Lokführer auf einen Teil ihrer Freitage konnte verhindert werden, dass ein offensichtlicher Teil der Züge wegen Personalmangel stehen blieb. Die Bahnen argumentieren mit dem Druck des Marktes. Dieselbe Argumentation, auf das Lokpersonal angewendet, würde unseren Marktwert erheblich steigern. Und der Markt spielt; die Bahnen beginnen sich mit guten Lohnangeboten und guten Arbeitsbedingungen gegenseitig Lokführer auszuspannen. Besonders SBB Perso-

nenverkehr leidet unter der Abwanderung junger Lokführer.

2014 konnten wir gemeinsam bei der SBB die Einstiegsgehälter bei Neuanstellungen deutlich verbessern. Infolge der tiefen Einstellung unter der Abmachung Vision 2010 und bescheidenen Mitteln für den Aufstieg in den letzten Jahren standen sich plötzlich Lokführer mit verschiedenen Arbeitsjahren und gleichem Lohn gegenüber. Die jungen Lokführer – insbesondere aus der Westschweiz – verlangten letztes Jahr vom VSLF bei der SBB zu intervenieren. Nachdem wir an der letzten Generalversammlung zuhause bei der SBB eine Resolution verabschiedet haben, konnten im Herbst 2015 die Verhandlungen für eine Korrektur beginnen.

Vor 12 Tagen einigte man sich auf das mittlerweile bekannte Ergebnis. Das Resultat stellt einen guten Kompromiss dar und ich freue mich sehr, dass ein grosser Schritt zu einer zumindest adäquaten Entlohnung der jungen Kolleginnen und Kollegen erreicht werden konnte. Sie haben es verdient. Ich danke unserer Verhandlungsdelegation Benjamin Jelk und Daniel Ruf und den Vertretern der SBB für dieses Resultat, das für alle Beteiligten ein Gewinn sein wird.

Uns bleibt noch die Aufgabe, allfällige vergleichbare Fälle bei SBB Cargo zu eruieren. Auch dies sollte möglich sein.

Bahnen/Verhandlungen

Entscheidend für attraktive Arbeitsplätze ist nicht nur die Entlohnung, sondern vielmehr ein transparentes Lohnsystem mit einer realistischen Perspektive.

Aktuell befinden wir uns bei diversen Bahnen im Verhandlungsmodus. Neue Lohnsysteme und neue GAV sind gewünscht. So bei der BLS und der SOB. Schlaumeiereien von – auch externen – Beratern betreffend Lohnsysteme versprechen zwar einen kurzfristigen Gewinn, aber deren Folgen kosten bereits mittelfristig wieder ein Mehrfaches der vermeintlichen Einsparungen.

Wichtig ist uns eine realistische Perspektive für den Lohnanstieg. Wir wünschen der BLS und der SOB ein gutes und transparentes Lohnsystem mit einer realistischen Perspektive für den Lohnanstieg und somit die Grundlage für ein erfolgreiches Unternehmen am Arbeitsmarkt. In

Wichtig ist uns eine realistische Perspektive für den Lohnanstieg.

diesem Sinne wünschen wir auch unseren Verhandlungsdelegationen jeden denkbaren Erfolg.

Bei der Turbo AG arbeiten wir seit über zwei Jahren an einer 5. Ferienwoche und ein Schiedsgericht zum Lohnsystem ist noch offen. Bei der TILO SA im Tessin gibt es laufend Änderungen und somit etwas zu verhandeln.

Als verlässliche Sozialpartner nehmen wir, wie vereinbart, die Begehren auf und sind bereit für faire Verhandlungen. Genauso bringen auch wir unsere berechtigten Forderungen ein und bestimmen als Sozialpartner unsere Verhandlungsdelegation selbst.

Arbeitsbedingungen

Ein Schlagwort beherrscht wie kein zweites die Hochglanzprospekte der Unternehmen; zeitgemässe Arbeitsbedingungen.

Überall wird die Möglichkeit zu Teilzeitarbeit, Kindertagesplätzen, flexiblen Arbeitszeiten, Homeworking usw. angepriesen. Leider können all diese schönen Früchte der modernen Arbeitswelt vom Lokpersonal nicht - oder nur bedingt - gekostet werden.

- Wir verlangen nicht attraktive Personalrestaurants mit Café-Lounges und Wohlfühlloasen, die rund um die Uhr betrieben werden. Aber bitte auch abends um 23 Uhr mindestens einen anständigen Raum mit einer Kaffeemaschine, etwas Kleinem zu essen und Möglichkeiten sich zu erholen; schliesslich arbeiten wir rund um die Uhr im sicherheitsrelevanten Bereich.

- Kindertagesstätten wurden in der Werbung für Lokführer vereinzelt schon propagiert, bis man wohl gemerkt hat, dass auch ein Kind um 3 Uhr morgens lieber weiterschlafen will, als in die Krippe zu gehen.

- Auch Homeworking wird wohl in der nächsten Zeit kaum für uns möglich sein, trotz den euphorischen Ankündigungen des Leiters IT SBB im «Blick» über selbstfahrende Züge.

- Aber auf der Möglichkeit zur Teilzeitarbeit bestehen wir. Wir sind nicht bereit, ein kosteneinsparendes System des Unterbestands mit dem Verlust der Teilzeitarbeit zu kompensieren. Wir halten unsere Versprechungen und erwarten dies auch von unseren Partnern.



Und wir erwarten anständige Pausenregelungen:

Bei einigen Bahnen werden ohne mit der Wimper zu zucken regelmässig Essenspausen von 20 Minuten ohne Wegzeiten eingeteilt. Laut Arbeitszeitgesetz (AZG) ist dies zulässig bei Diensten bis 9 Stunden, Zitat Bundesamt für Verkehr (BAV): *dass die Arbeitsunterbrechung, welche der Ernährung dient, auch am Arbeitsplatz zugeteilt werden kann. Jedoch sollte mindestens eine sanitäre Einrichtung erreichbar sein.*

Gemeint ist, dass der Lokführer wenigstens 20 Min. für Verpflegung und Hygiene zur Verfügung hat. «Ohne Wegzeiten» bedeutet, dass der Lokführer seine 20-minütige «Mittags»-Pause also in der Regel auf dem Perron beim Wechseln zu seinem neuen Zug verbringt; vielleicht mit einem kleinen Abstecher zur Toilette (falls vorhanden) oder zum Kiosk (falls noch offen). Solche Arbeitsbedingungen sind zwar rein juristisch nicht falsch, aber vorsätzlich unanständig und lassen sich nicht vereinbaren mit dem zeitgeistigen Hochglanzprospekt-Image. Und schon gar nicht, wenn man die Sicherheit ernst nimmt.

Die immer grösser werdenden Unterschiede bei den Arbeitsbedingungen in den öV Unternehmungen stellen eine ungesunde Entwicklung dar. Es ist bemühend, von allen Seiten die Antwort zu erhalten, dass es juristisch nicht unkorrekt und somit nicht unmöglich sei. Bei der SBB AG und der SBB Cargo AG haben wir im Anschluss an unsere GV in Locarno 2012 erreicht, dass eine Arbeitsunterbrechung als Essenspause mindestens 20 Minuten effektiv für die Verpflegung zur Verfü-

gung steht und in einem Pausenraum stattfindet.

Wir haben dem BAV bereits mitgeteilt, dass wir sie und die betreffenden Bahnen im Falle eines Unfalls in die Verantwortung

Wir sind nicht bereit, ein kosteneinsparendes System des Unterbestands mit dem Verlust der Teilzeitarbeit zu kompensieren.

nehmen werden. Unsere Anfragen und Forderungen sind hinterlegt und werden bei Bedarf verwendet. Wir werden nicht akzeptieren, dass aus Kostengründen Sicherheitsrisiken generiert – und dem Lokpersonal die Verantwortlichkeiten zugeschoben werden.

Dasselbe gilt für die Endkontrolle bei den Zügen: Es ist weder unsere Aufgabe noch steht es im Stellenbeschrieb, dass das Lokpersonal zuständig ist für die kundendienstliche Endkontrolle in den Zügen. Dafür ist ausgebildetes Personal zuständig, wie das Zugpersonal oder die Transportpolizei, die vorschriftsmässig mindestens zu zweit unterwegs ist. Auch hier liegt die Verantwortlichkeit bei den Bahnen, einen sauberen Prozessablauf zu erarbeiten, inkl. der juristischen Verantwortlichkeiten und der zeitlichen Anpassung der Dienste.

Léman-Express

Um moderne und zeitgemässe Arbeitslätze für Lokführer anzubieten und doch wirtschaftlich produzieren zu können, ist

eine gewisse Grösse des Personalkörpers erforderlich. Dadurch lässt sich das Personal flexibler und effizienter einsetzen, und es ergeben sich ein flexibleres und günstigeres Reservemanagement, flexiblere und günstigere Vorhaltungen für Krankheit und Arbeitsausfälle, eine bessere Beherrschung von Betriebsstörungen sowie eine problemlose Bewältigung von Eventverkehr.

In einer fiktiven Planung des Lokpersonal-Einsatzes bei SBB Personenverkehr in Jahre 2012 wurde bewiesen, dass mit dem gemischten Einsatz im Fern- und Regionalverkehr grosse Synergien genutzt werden können. Und somit Kosten. Diese Einsparungen wären auch mit der Zusammenführung des Fahrpersonals bei der SBB und deren Tochterfirmen Thurbo, TILO und RegionAlps schon längst erreichbar.

Im Hinblick auf die geplante S-Bahn in Genf, den Léman-Express, ist das zukünftige Betriebskonzept noch offen.

Wie wir von Frau Barbara Remund gehört haben, gibt es die drei Varianten:

1. Getrennte Mutterhäuser SNCF und CFF ohne interoperables Fahrpersonal
2. Getrennte Mutterhäuser SNCF und CFF mit interoperablem Fahrpersonal
3. Bildung einer Tochtergesellschaft und Anstellung des Fahrpersonals in der neu gegründeten Tochtergesellschaft

Durch die Auslagerung von Fahrpersonal in eine neue Tochterfirma von SBB und SNCF würden die erwähnten Vorteile nicht genutzt werden können, was zu nicht verantwortbaren Mehrkosten führen würde. Ob sich die Kulturen der beiden

Länder und deren Bahnen in einer Firma zusammenfassen lassen, möchte ich nicht beurteilen, aber offenbar zeichnen sich bereits Probleme ab. Ich erinnere nur daran, dass in Basel die durchgehende S-Bahn-Linie nach Mulhouse im Jahre 2008 nach 10 Jahren wieder eingestellt wurde.

Nebenbei bemerkt: Die Lokführer des Depots Genf, unsere heutigen Gastgeber, fahren bereits seit 1950 bis nach La Plaine und Bellegarde in Frankreich. Und sie bedienen neben den SBB-Fahrzeugen auch die neueste Generation der Trains à grande vitesse (TGV) der SNCF und besitzen Sprachkenntnisse in Deutsch und Italienisch für die Fahrt nach Domodossola, Luzern und St. Gallen. Und die bisherigen Regionalzüge in der Region haben sie ebenfalls professionell und zur allgemeinen Zufriedenheit aller in der gewohnten Schweizer Qualität erbracht.

Der Kanton Genf sollte sich den längerfristigen Vorteil zunutze machen und sich mit der SBB für eine Lösung einsetzen, bei der das Lokpersonal der SBB gemischt auf dem Léman-Express eingesetzt wird. Zwischen den Vertretern der Politik und der öffentlichen Hand hat der VSLF eine Stellungnahme verfasst, welche den Vertretern noch zugestellt wird und auch heute

hier aufliegt. Wir machen darin Werbung für unsere Lokführer der SBB in Genf. Denn sie sind die Besten.

Transit Güterverkehr

Das Bundesverwaltungsgericht hat in Bezug auf die Entlohnung der Lokführer in Brig zu italienischen Löhnen durch die Crossrail entschieden. Nach dem vom SEV angestrebten Gerichtsurteil des Bundesverwaltungsgerichts muss nun das Bundesamt für Verkehr die Branchenüblichkeit der Löhne für Lokführer festlegen. Laut Gerichtsurteil ist es zulässig, den inländischen und den grenzüberschreitenden Güterverkehr als zwei unterschiedliche Branchen zu bezeichnen.

Die Löhne haben sich nach der Branche zu richten, das sind die Schweizer Güterbahnen BLS, SBB Cargo und SBB Cargo International. Die Problematik, dass trotz diesem Entscheid zukünftig wohl mehr Güterzüge mit im Ausland stationiertem Personal in und durch die Schweiz fahren werden, bleibt bestehen. Mit dem Abkommen von SBB Cargo International, dass ein Austausch von Leistungen in der Schweiz und im Ausland zu 50/50% stattfindet, ist das der richtige Weg.

Dass wenigstens die wichtigsten Bahnen in der Schweiz ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahrnehmen, ist verdankenswert. Wem die Schweizer Bundesämter verpflichtet sind, scheint immer weniger klar.

Innerhalb der Autonomen Lokführergewerkschaften Europas (ALE) versuchen wir, zusammen mit der GDL, im grenzüberschreitenden Einsatz des Lokpersonals wenigstens die landesüblichen gesetzlichen Zeitzuschläge einzufordern. Dies im Sinne gleich langer Spiesse für die Unternehmungen.

Was uns die Zukunft im Güterverkehr nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und der Zufahrtslinien bringt, ist schwer vorauszusehen. Wir als Berufsverband bleiben dran und wir werden zusammen mit der ALE unseren Einfluss geltend machen. Zum Wohle des Lokpersonals.

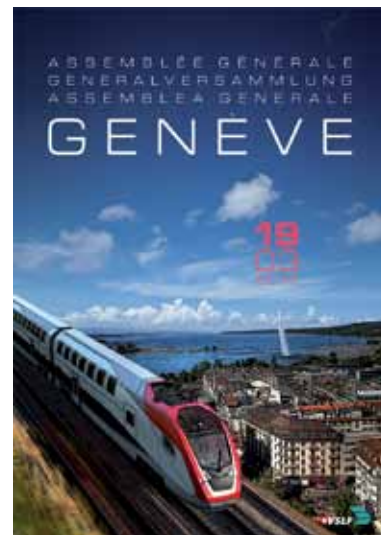
Zukunft

Der VSLF als Berufsverband der Lokomotivführer ist für die Zukunft gut aufgestellt und wir freuen uns auf die kommenden Herausforderungen zum Wohle des öffentlichen Verkehrs.

Und trotz der Ankündigung, dass die Züge schon bald automatisch fahren werden, dürfen Sie wohl noch ein paar Jahrzehntchen mit uns rechnen. Wir auf alle Fälle rechnen mit Ihnen.

Merci für Ihre Aufmerksamkeit und noch einen schönen Tag hier in Genf.

Hubert Giger
Präsident VSLF



Watt d'Or in der Kategorie energieeffiziente Mobilität

SBB AG gewinnt mit ADL den Schweizer Energiepreis Watt d'Or in der Kategorie energieeffiziente Mobilität. *Hubert Giger, Präsident VSLF*



Am 7. Januar 2016 verlieh das Bundesamt für Energie zum zehnten Mal den renommierten Schweizer Energiepreis Watt d'Or. Unter den acht goldenen Gewinnern des Jahres 2016 war auch die SBB AG. Die Watt-d'Or-Trophäe in der Form einer riesigen Schneekugel wurde von der prominenten Jury unter Leitung von Jury-Präsidentin und Ständerätin Pascale Bruderer vor Hunderten von Vertreterinnen und Vertretern der schweizerischen Energieszene und der Medien im Kongresszentrum Kursaal in Bern überreicht.

Kommentar VSLF

Seit der Dampfzeit ist das Lokpersonal erpicht, mit wenig Energie zu fahren. Nicht nur aus Berufsstolz, sondern auch zum Erlangen der Kohleprämien bei wenig

Verbrauch und damit der Heizer weniger Tonnen Kohlen im Tag schaufeln muss. Diese Erfahrung wurde über Generationen weitergegeben und sie ist die Basis für eine professionelle und materialschonende Zugführung. Innert zehn Jahren wurde dieses Wissen mutwillig zerstört durch



die Zwangsanordnung an die Lokführer-Anwärter immer zu 100% zu beschleunigen und zu verzögern sowie dauernd mit der höchsten erlaubten Geschwindigkeit zu fahren. Mit einer guten Ausbildung auch im Bezug auf das Streckenprofil und einer wirtschaftlichen Zugführung wird Energie gespart. Durch ADL werden im besten Fall ein paar wenige Züge sinnvoll gelenkt, aber in jedem Fall verringert sich die Sicherheit durch die Ablenkung. Der Schweizer Energiepreis Watt d'Or wäre wohl besser direkt dem Lokpersonal übergeben worden, welches jeden Tag durch überlegte und vorausschauende Zugführung sehr viel Strom einspart. Und dies entgegen den Vorgaben in der Ausbildung.

ENERGEIA

Schweizer Energiepreis für exzellente Leistungen

GRÜNE WELLE AUF SCHIENEN

Energieeffiziente Mobilität. Im Rahmen ihrer Energiestrategie wollen die Schweizerischen Bundesbahnen SBB konzernweit bis 2025 konsequent Energie einsparen, insbesondere auch beim Stromverbrauch ihrer Personen- und Güterzüge. Denn das am stärksten befahrene Bahnnetz Europas verbraucht jährlich über 1800 Gigawattstunden Strom, so viel wie 460 000 Haushalte. Einen wesentlichen Beitrag zum Energiesparprogramm leistet das System «Grüne Welle (Adaptive Lenkung – ADL)». Das System errechnet für jeden Zug das energieoptimale Fahrprofil und übermittelt dem Lokpersonal die optimale Geschwindigkeit als Fahrempfehlungen. So werden ungeplante Halte und Bremsmanöver und vor allem das energieintensive Wiederanfahren vermieden. Der Watt d'Or 2016 in der Kategorie Energieeffiziente Mobilität geht an die SBB für das innovative, weltweit einzigartige ADL-System, das seit rund einem Jahr erfolgreich in Betrieb ist.

Ode an die Freude

Wir vom VSLF haben keinen guten Ruf. Heisst es. Wir seien Miesepeter, Nestbeschmutzer und Stänkerer. Heisst es. Dem wollen wir mit einer Charmeoffensive entgegentreten. Ganz entschieden. Lasset Freude herrschen! *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Da wurden wir doch soeben mit der Auszeichnung «Watt d'or» geehrt. Ja, wir. Wir Lokführerinnen und Lokführer der SBB. Derjenige Teil der Trophäe, welcher keinen Geldwert besitzt, wurde nämlich symbolisch an uns weitergereicht. «Danke, danke, danke!», können wir da nur sagen. So etwas motiviert natürlich ungemein. So bin ich neulich voller Elan auf den Bock gestiegen und hatte eine riesige Vorfreude. Ich wollte Energie sparen, wie ein Weltmeister. So drückte ich mein Gefühl auf die Höchstgeschwindigkeit und hielt es fast nicht mehr aus. Jetzt kommt's dann gleich! Jetzt! Die Muskeln waren angespannt, sprungbereit, energiegeladene. Noch einen kurzen Moment und ich darf «Watt d'or»-isieren. Doch das «Düdü» kam nicht. LEA gab keinen Mucks von sich. Nichts! Keine Lenkung, kein Vopt, nicht einmal ein Eco-Blättchen. Stattdessen bretterte ich mit Maximalgeschwindigkeit an einem Warnung zeigenden Signal vorbei, riss die Hebel nach hinten und verheizte die zuvor so sorgfältig aus der Leitung gesogene Energie. Kilowattstunde um Kilowattstunde schmürzelte dahin und löste sich in weissen Rauch auf. Und da sah ich sie davonschwimmen, die Lorbeeren. Das klingt jetzt aber doch ziemlich düster. Und ich hab ja versprochen, positiv zu sein. Keine Sorge, das war nur ein kurzes dramaturgisches Intermezzo, ein Kneippgang für die geschundene Seele. Denn das Ganze ist natürlich positiv. Mein stillste-



hender Zug hatte nun den energetisch optimalen Zustand erreicht. Keine Reibung trübte die Energiebilanz, keine Steigung erforderte Strom aus der Leitung und zerknitterte die zarte Stirn unserer Energieministerin. Aufwändige Kalkulationen haben nämlich ergeben, dass ein Zug dann am meisten Energie spart, wenn er ausfällt.

Und, dümmert's? Erkennst Du den Masterplan? Immer teurere Billette sollen die Passagiere davon abhalten, den Zug zu benutzen. Hartnäckigen Bahnfans werden die Pendlerabzüge gestrichen. Technische Innovationen wie ETCS rechtfertigen dabei die hohen Kosten und sorgen gleichzeitig für zuverlässige Störungen. Clever! Effizient sind auch die neuen Dienstpläne, die keiner versteht, oder die nur unter Umgehung des Raumzeitkontinuums zu erfüllen sind. Besonders gerissen ist der Schachzug mit dem Personalunterbestand. So fallen nicht mal Lohnkosten an! Watt Volt Ihr mehr? Die Zukunft sieht fantastisch aus: Züge werden - mit Ausnahme einiger VIP-Fahrten - nur noch am Computer simuliert. Im Schnellzugstempo ausgebildete Lokführer sitzen am Tischsimulator und sorgen für den berühmten Faktor Mensch, indem sie ab und zu mit der Zugbeeinflussung Bekanntschaft machen oder den einen oder anderen Halt auslassen. Doch bis es so weit ist, müssen wir die Züge noch real ausfallen lassen. Und jetzt freue ich mich schon wieder: auf eine Energieministerin, die mir mit leuchtenden Augen einen Max Havelaar-Blumenstrauß überreicht. Noch ist es nicht so weit. Denn es ist ein anstrengender Weg an die Spitze der ErZu*-Verursacher. Doch der Einsatz ist pures Gold wert. Watt d'or! ➡

**ErZu: «Ereignis im Zugverkehr» – das Meldewesen für Verspätungen.*

Directie C

Harmonie - Fanfare

L. v. BEETHOVEN
arr. Willy Hautvast

Allegretto

Freude schöner Götterfunken

sonder Slagwerk

Hurra, sie sind weiter gestiegen. Zwar leider nicht die Zuverlässigkeit und praktische Anwendbarkeit der ADL-Fahrempfehlungen, aber dafür die ADL-Projektkosten – auf den stolzen Betrag von mittlerweile 38 Millionen Franken. *Daniel Hurter, Lokführer Zürich*



vielleicht (auch) daran, dass eben gerade dieses Lokpersonal die ADL in der nicht ganz so glanzvollen Praxis erleben und sich immer wieder über das Ablenkungspotenzial ärgern muss, so wie beispielsweise im nachfolgenden Fall?

lenkungspotenzial dar und gefährdet die Sicherheit des Bahnverkehrs. Eine Aufforderung zur Schnelfahrt bei rechtzeitig verkehrenden Zügen mit Unterwegshalten sollte nicht vorkommen, da sie zu irrtümlichen Durchfahrten animiert.»

Die Antwort des für die ADL zuständigen Fachbus soll hier unkommentiert bleiben, die geneigte Leserschaft ist wohl in der Lage, sich ihre eigenen Gedanken zu machen.

«Guten Tag
ADL gibt automatisch keine Schnellfahrten über einen Halt hinweg aus. Es ist jedoch technisch möglich, dass der Disponent eine Schnellfahrt über einen Halt hinweg disponieren kann. RCS prüft hierbei nicht, ob ein Halt auf diesem Streckenabschnitt vorgesehen ist. Der Disponent hat in diesem Fall also die Schnellfahrt im RCS manuell abgesetzt.
Da uns bewusst ist, dass diese Situation für den Lokführer verwirrend ist, wurde durch das Produktmanagement eine neue Anforderung (ADL-140: Keine Fahrempfehlung über einen Halt) aufgenommen, die Folgendes besagt:
<RCS-ADL muss Fahrempfehlungen die über einen Halt (auch DiuM) hinausgehen in zwei unterschiedliche Fahrempfehlungen (vor dem Halt/nach dem Halt) aufteilen.>
Wir werden diese Anforderung hoch priorisieren, damit diese schnellstmöglich umgesetzt werden kann. Für Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung
Freundliche Grüsse
FachBus Betrieb RCS-D / ALEA / Bahnhofportal»

Ebenso wenig ausführen möchte ich die Gedankengänge des Lokführers eines Güterzugs (des Verfassers dieser Zeilen), der in Romont eine ADL-Meldung «Schnellfahrt bis Mellingen Heitersberg» erhielt und danach eine Unzahl an Signalhalten vollziehen musste.

Es sei hier nochmals zur Erinnerung festgehalten: Bei dem System, welches solche unsinnigen Ergebnisse produziert, handelt es sich nicht um irgendein in einer Amateurwerkstatt ersonnenes Billigprodukt, sondern um ein Flaggschiffprojekt mit mittlerweile auf 38 Millionen Franken gestiegenen Kosten. Übrigens ist man unterdessen auch bei Zugführung Personenverkehr besorgt über die gravierenden Mängel der ADL. Es wäre deshalb zu begrüßen, wenn diese Bedenken nicht wie üblich einfach den VSLF-Vertretern mitgeteilt würden, sondern der Mut gefunden würde, sie bei den verantwortlichen Stellen dezidiert zu deponieren.

Meldung eines Lokführers:
Am Do x.04.2016 auf der Fahrt mit einem
ICN als Zug 526 von Zürich PB nach Genf

Flughafen erlebte ich die folgenden Situationen mit ADL: Nach der Abfahrt in Biel um 16:17 Empfang der ADL-Fahrempfehlung Vmax. Es folgte jedoch keine Ortsangabe, bis wohin diese Fahrempfehlung gültig sei.

Bei der Einfahrt in den Bahnhof Cornaux zeigte das Vorsignal für das Ausfahrtsignal «Warnung». Nach dem Einleiten der Brem-

Zu bedauern ist lediglich, dass sich das Lokpersonal einmal mehr nicht von diesen Begeisterungsstürmen anstecken liess.

sung wechselte das Signal ca. 1 Sekunde vor der Vorbeifahrt auf Fb 3, da - vermutlich wegen Bauarbeiten - auf das rechte Gleis gewechselt wurde. Weiterfahrt auf dem rechten Gleis in Richtung Neuenburg. Beim Passieren des Blocksignals 6S zeigte dieses «Warnung», sprich, das Signal 5S des Spurwechsels vor St-Blaise CFF war noch auf «Halt».

Nach dem Passieren des «Warnung» zeigenden Signals 6S erfolgte jedoch KEINE ADL-CANCEL-Meldung. Es wurde weiterhin die Fahrempfehlung ADL Vmax ausgegeben.

Bei der Annäherung an das Signal 5S zeigte dieses Fb 3. Anschliessend Wechsel auf das linke Gleis. Um 16:32 wurde im Bhf Neuenburg die ADL-END-Meldung ausgegeben.

Eine ADL Fahrempfehlung Vmax zu erhalten und dennoch ein «Warnung» zeigendes Signal anzutreffen, erachte ich als sicherheitsrelevant. Insbesondere dass die

ADL-Vmax-Fahrempfehlung weiterhin ausgegeben wurde und keine CANCEL-Meldung gesendet wurde. Eine CANCEL-Meldung ist in einem solchen Fall nach meiner Beurteilung ein absolutes Muss. Daraus stellen sich für mich die folgenden Fragen und daher sende ich diese ESQ-Meldung ebenfalls direkt an das ADL-Projektteam.

Warum erfolgte:

- keine Ortsangabe in der Vmax-Fahrempfehlung?
 - keine CANCEL-Meldung nach Passieren des «Warnung» zeigenden Signals?
- Hat das Verkehren auf dem rechten Gleis allenfalls einen Einfluss auf diese Situation gehabt?

Antwort an den LF:

Guten Tag

Zu Ihrem ADL Fall vom x. April 2016 mit Zug 526 kann ich wie folgt Stellung nehmen:

Die Fahrempfehlung VMAX in BI wurde durch das System HOT ausgegeben. Unsere IT hat inzwischen festgestellt, dass die Übergabe einer Schnelfahrt von HOT an ADL bzw. von ADL an HOT nicht richtig funktioniert. Aus diesem Grund blieb die VMAX-Anzeige auch bei der Passage der Warnung zeigenden Signale bestehen, was natürlich nicht korrekt ist. Die IT hat einen Befund für dieses Fehlverhalten eröffnet und versucht das Problem so bald als möglich zu lösen.

Ich hoffe, Ihnen mit dieser kurzen Rückmeldung dienen zu können.

Freundliche Grüsse

FachBus Betrieb RCS-D/ALEA

Beispiel ADL: Schnellfahrt bis Hindelbank, aber anhalten (!) in Burgdorf.

	km	-	+	AE	ETCS	Burgdorf	R150	An	Ab	16:01:24 18.05.16
M	72.3	0	10	1308		Riedtwil	115 140	140	(15:59)	
Home	74.8					Lochmatt P37A/474				2374 ADL
Tour	75.1					Kurve 125-110				
	76.1					Block P375/475				
	76.8	0	10			Wynigen		115	(16:01)	
Fahren	77.1					Block▲ P376/476				Mandvieren
	78.5					Block 77 P/Q				-00:00:34
	79.4					Kurve 85-80-80				
Formulare	79.4					Block 79 P/Q				
	80.6					Block 81 P/Q				
	81.5					Block 83 P/Q				
Dokumente	83.4	6	0	R 1302	sms 2-3	Burgdorf	90 115	125	16:06	16:07
	84.6					Block P384/484				↑
	85.7					Block P385/485				↓
	86.1					Kurve 120				☀
	86.6	4	4			Lyssach		130	(16:10)	
Private Dokumente	86.8					Sandacher ▲ 87 P/Q				
	88.7	0	6	1308		Hindelbank		120	(16:11)	
	92.4	5	6			Mattstetten (Abzw)	120	160	(16:13)	✗
	93.4					→ via Zollikofen				
						via Grauholtztunnel				
						Block 11 W/-				

Quartalsbericht zur Energieeffizienten Bahnproduktion mit ADL. Laut SBB wurden im Jahr 2015 rund 525'000 ADL-Empfehlungen ausgegeben. Dadurch sollen über 42'000'000 kWh Bahnstrom eingespart worden sein. *Technikgruppe VSLF*



Anlässlich des Quartalsberichts zur energieeffizienten Bahnproduktion mit ADL wurde in einem Blog über ADL diskutiert:

Lokführer 1: Mich würde interessieren, wie denn diese 42 Gigawattstunden zusammengekommen sind. Hochgerechnet?

Lokführer 2: Zusätzlich wäre es interessant zu wissen, wie hoch die Energieersparnis vor ADL, nur mit der Erfahrung des Lokführers in Zusammenarbeit mit dem ZVL, war.

MA Infrastruktur / Energiemanagement Traktion: Für jeden prognostizierten Konflikt werden die Kenndaten mitprotokolliert. Um die eingesparte Traktionsenergie berechnen zu können, braucht es verschiedene Parameter aus (RCS/ADL) wie z.B. Zugmasse, Art des Zuges (P-RV / P-FV / G), zulässige Geschwindigkeit im Abschnitt, ausgegebene/empfohlene Geschwindigkeit an den Zug. So ergibt sich für jede ausgegebene Lenkung (mehr als 500'000 im Jahr 2015) ein der Situation entsprechender Energiewert. Alle Lenkungen zusammen ergeben die totale Energieeinsparung.

Lokführer 3: Lieber Herr xx, habe ich ihren Beitrag richtig verstanden? Die Energieeinsparung von ADL wird ausschliesslich auf dem Papier berechnet? Wird auch berücksichtigt, dass z.B. die ADL-Lenkung nicht korrekt war und der Zug dadurch zum Stehen kam? Oder ein Lokführer

fährt trotz Lenkung nach seiner «inneren ADL» weiter und kommt problemlos am Zielort an? Was sagen denn die Stromzähler in den Unterwerken zu ADL? Als Stromsparfan zweifle ich an ihren Zahlen.

ESI Meldung eines Lokführers von Basel
Störungsdatum: April 2016 07:30
Bahnhof: Pratteln
Zug: 479
Zugreihe: R
Vmax: 140 km/h
Bremsverhältnis: 135 %
Anhängelast Gewicht: 628 t
Anhängelast Länge: 300 m
Anhängelast Achsen: 48
Fahrzeugdaten: Art: Re 420; Typ: Triebfahrzeug; Nr.: 11139; bedient
Witterung nass, regnerisch;

Hergang:
Zwischen Pratteln und Turgi wurden für Zug 479 insgesamt 33 ADL-Meldungen übermittelt. Eine derart hohe Anzahl Fahrempfehlungen kann nicht vernünftig umgesetzt werden. Die sich teilweise im Minutentakt folgenden Meldungen lenken unzumutbar stark ab und beeinträchtigen eine sichere Zugführung in hohem Masse. Es ist zudem fraglich, ob dem ursprünglichen Gedanken von ADL auf diese Art und Weise entsprochen wird. Im Sinne einer sicheren Zugführung behalte ich mir zukünftig in vergleichbaren Fällen vor, die Zusendung von ADL-Fahrempfehlungen durch geeignete Massnahmen zu unterdrücken.

Der schlaue Mittag

Mittagsanlass für ADL im Hauptsitz der SBB.
Technikgruppe VSLF

Es scheint fast so, als ob das Projekt ADL ernsthaft Probleme hat, seine rechnerischen Zielvorgaben zu erreichen. Jedenfalls wird jetzt SBB Intern kräftig an der Werbetrommel gedreht. Eine Weisheit der Dakota-Indianer sagt: «Wenn Du entdeckst, dass Du ein totes Pferd reitest, steig ab!»

Zusammenspiel von Mensch und Technologie spart Energie: Mittagsanlass zu ADL.

Der nächste Schlaue Mittag ist der adaptiven Lenkung (ADL) gewidmet. Alle SBB Mitarbeitenden sind herzlich dazu eingeladen.

Die «Adaptive Lenkung» (ADL) leistet einen wesentlichen Beitrag zum Energiesparprogramm der SBB. Das System liefert Fahrempfehlungen an die Lokführer, damit diese ungeplante Stopps vor Haltesignalen vermeiden können. Die Züge fahren flüssiger, energieeffizienter und materialschonender. ADL ist eine innovative Eigenentwicklung der SBB und weltweit einzigartig.

Für diese aussergewöhnliche Leistung im Energiebereich hat die SBB Anfang Jahr die Auszeichnung «Watt d'Or» des Bundesamtes für Energie erhalten.

Am nächsten «Schlaun Mittag» erfahrt ihr aus erster Hand die Geschichte und Hintergründe zu ADL. Projektmitarbeitende erzählen, was es braucht, um eine innovative Idee in die Tat umzusetzen und welche Herausforderungen es dabei zu meistern gilt. Auch ein Blick über die Schultern der Leute, die ADL in ihrem Alltag benutzen, wird gewährt. Erlebt live, wie perfekt das Zusammenspiel des Zugverkehrsleiters in der Betriebszentrale und des Lokführers funktionieren muss, damit die Züge schlussendlich energieeffizienter unterwegs sind.

Potenzielle Gefährdung des Eisenbahnverkehrs

Nach mehrmaligen Interventionen des VSLF auf allen Stufen und Gesprächen mit allen verantwortlichen Personen beim Bundesamt für Verkehr (BAV), dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der SBB Infrastruktur wurde die Richtigkeit der Einwände des VSLF über das Anbringen von Bahnhofensignalen aufgenommen. Der aktuelle Lösungsansatz ist leider nicht korrekt. *Technikgruppe VSLF*

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Verkehr
BAV
3000 Bern
Zürich, den 10. September 2010

Montage der Bahnhofendtafeln durch die Infrastrukturbetreiber

Sehr geehrter Damen und Herren

Nach FDV R 300.2 2.6.3 werden die Bahnhofendtafeln bei Bedarf aufgestellt.

An diversen Orten im Schienennetz werden die Bahnhofendtafeln links oder rechts vom Gleis montiert, womit gerade in komplexen Anlagen die Gültigkeit für das entsprechende Gleis unklar ist. Dies stellt eine grosse Gefahr für die Sicherheit des Bahnverkehrs dar, da die Bahnhofendtafeln die Rangiergrenze kennzeichnen und bei unklarer Gültigkeit Zuggefährdungen entstehen können.

Wir fordern das BAV auf, bei den Infrastrukturbetreibern zu intervenieren, dass die Bahnhofendtafeln gemäss FDV R 300.2 1.1.2 *Aufstellung der Signale* korrekt angebracht werden.
Ein korrektes Anbringen der vorschriftswidrigen Bahnhofendtafeln bis Ende Jahr erachten wir als geboten.

Ferner fordert der VSLF jeweilige Interventionen des BAV bei der Abnahme der Infrastruktur-Anlagen nach Vorgaben der FDV.

Freundliche Grüsse

Hubert Giger
Präsident VSLF

Als Problemlösung wurde versucht, mit einem neuen Satz in den Fahrdienstvorschriften (FDV) die Unkorrektheit zu beseitigen. Damit wurde jedoch die Gültigkeit der Bahnhofendtafeln nicht definiert, sondern ist weiterhin unklar. Dies ist um so störender, als dieses Signal eigentlich darum angebracht wird, die Orientierung in komplexen Anlagen zu ermöglichen und das Überfahren der Rangiergrenze und somit mögliche Zuggefährdungen zu verhindern. Unsere vorausschauenden und konstruktiven Vorschläge wurden leider nicht aufgenommen. Somit ist dieser Themenbereich mit der neuen Formulierung in den FDV bedauerlicherweise abgeschlossen, da weder Gespräche noch Schreiben oder das Teilnehmen an Anhörungen eine Korrektur der Situation bewirkten. Die verantwortliche Stelle ist zugleich die Aufsichtsbehörde selber und eine pragmatische Lösung zusammen mit SBB Infrastruktur ist trotz neuen Projektleitern für die Anliegen der Sozialpartner bei RSQ auch nicht möglich. Wir bedauern dies sehr. Sollte es im Zusammenhang mit den Bahnhofendtafeln zu Unregelmässigkeiten kommen, können wir unsere Kollegen fundiert unterstützen.



Änderungen in den FDV, R 300.1 - .15, gültig ab 1. Juli 2016 (Änderungszyklus A2016), deutsche Version

R / Ziffer	bisher	neu
300.1 - 300.15	Zugsicherung (Begriff wird generell ersetzt)	Zugbeeinflussung
300.1 - 300.15	Bahnüberganganlage (Begriff generell angepasst)	Bahnübergangsanlage
300.1 - 300.15	Stillhaltebremsgewicht (Begriff wird generell ersetzt)	Mindestfesthaltekraft
300.1		
1	1 Vorbemerkungen Das Bundesamt für Verkehr (BAV), gestützt auf Artikel 11a der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1), erlässt: die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Diese Vorschriften, ihre Beilagen und Anlagen treten am 1. Juli 2015 in Kraft. Aufhebung bisherigen Rechts Folgende Erlasse werden inklusive ihrer Änderungen, Beilagen, Anlagen und Merkblätter aufgehoben: die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften vom 15. Oktober 2011 (in Kraft getreten am 1. Juli 2012). Die Bahnen heben ihre eigenen Erlasse mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Ausführungsbestimmungen auf. 15. Dezember 2014 Bundesamt für Verkehr Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler	1 Vorbemerkungen Das Bundesamt für Verkehr (BAV), gestützt auf Artikel 11a der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1), erlässt: die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Diese Vorschriften, ihre Beilagen und Anlagen treten am 1. Juli 2016 in Kraft. Aufhebung bisherigen Rechts Folgende Erlasse werden inklusive ihrer Änderungen, Beilagen, Anlagen und Merkblätter aufgehoben: die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften vom 15. Dezember 2014 (in Kraft getreten am 1. Juli 2015). Die Bahnen heben ihre eigenen Erlasse mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Ausführungsbestimmungen auf. 2. November 2015 Bundesamt für Verkehr Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler
2.6.3	2.6.3 Bahnhofanfang- und Bahnhofendtafel Die Bahnhofanfangtafel ist beim Signalsystem N immer, beim Signalsystem L nach Bedarf aufgestellt. Die Bahnhofendtafel ist bei beiden Signalsystemen nach Bedarf aufgestellt. Bahnhofanfang- bzw. Bahnhofendtafel sind mit dem abgekürzten Namen des betreffenden Bahnhofs versehen.	2.6.3 Bahnhofanfang- und Bahnhofendtafel Die Bahnhofanfangtafel ist beim Signalsystem N immer, beim Signalsystem L nach Bedarf aufgestellt. Die Bahnhofendtafel ist bei beiden Signalsystemen nach Bedarf aufgestellt. Wenn sie direkt am Rücken des Einfahrsignals angebracht ist, kann sie sich auch rechts befinden. Bahnhofanfang- bzw. Bahnhofendtafel sind mit dem abgekürzten Namen des betreffenden Bahnhofs versehen.

Rückmeldung von: Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF

Datum: 9. April 2015

Reglement	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung
R 300.2	2.6.3	Wenn sie direkt am Rücken des Einfahrsignals angebracht ist, kann sie sich auch rechts befinden. Der Text ist zu streichen.	Der Hinweis, dass sich die Bahnhofendtafel auch rechts von der Fahrtrichtung befinden kann, löst das Problem der Gültigkeit der Signale bei der aktuellen Montage in den Anlagen nicht. Der vorgesehene Text widerspricht der Ziffer FDV R 300.2 Ziffer 1.1.2 womit die Gültigkeit der Signale nicht mehr definiert wäre. Die Bahnhofendtafel bezeichnet auch die Rangiergrenze nach R RTE 25010, wenn kein anderes Signal Halt für Rangierfahrten signalisiert. Ein korrekter Zustand kann nur erreicht werden durch eine vorschriftsgemässe und eindeutige Montage der Signale im Bezug auf den Fahrweg, nicht durch eine Aufweichung der Vorschriften. Bei der Mehrheit der Signale ergibt sich durch die links-rechts Aufstellung der Einfahrsignale bei Doppelspuren und bei Einspurstrecken kein Problem. In komplexen Anlagen und wenn das Einfahrsignal sich nicht auf derselben Höhe bei mehreren Gleisen befindet sind allenfalls Rangierhalt-Signale anzubringen. Die Anpassungen haben in der R RTE 25010 A3.1.2 Bahnhofbezeichnungsschilder zu erfolgen. Diese Problemstellung ist seit Jahren ungelöst und wir erinnern daran, dass eine Verletzung der Rangiergrenze Frontalkollisionen zur Folge haben kann.
R 300.2	2.6.3	Varianten für die Bahnhofendtafel	Die Verwendung des Signals Bahnhofendtafel mit dem fetten Balken (von AB-FDV übernommen) anstelle der feine Striche ist begrüssenswert, da besser sichtbar.
R 300.2	7.1.2.	Die Stromabnehmer-Signale sind nachts angeleuchtet In diesen Fällen ist das Senksignal nachts nicht angeleuchtet Die Texte sind zu streichen. Vorschlag: Auf Gleisen mit Zugfahrten sind die Signale nachts angeleuchtet.	Bei Zügen mit hohen Geschwindigkeiten sind die Stromabnehmer-Signale zu beleuchten. Dies insbesondere, da wie im Text erwähnt, diese Signalart auf freier Strecken äusserst selten zum Einsatz kommt. Umso wichtiger ist, eine Beleuchtung dieser Signale für Zugfahrten.
R 300.10 Teilprojekt 3.7 Diverses "Allgemein"	2.2.3	(4.2.2 Generelle Überarbeitung des Sammelformulars Befehle) Mustersammlung	Bei den „Sammelformular-Befehle“ ist im untersten Abschnitt genügend Platz vorzusehen und die Namen ordentlich aufschreiben zu können.



Eine Bahnhofendtafel im Dunkeln. Gültig oder nicht?

Herr
Dr. Robert Leemann
SBB AG, Infrastruktur
Gesamtsystem Bahn und Innovation
Brückfeldstrasse 16
3000 Bern 65

Zürich, den 14. Dezember 2013

Kompilium Sicherungsanlagen R RTE 25000 / Montage der Bahnhofendtafel FDV R 300.2 2.6.3 Bild 268 links/rechts der Fahrtrichtung

Sehr geehrte Herr Leemann

aktuell ist die erste Lesung der RTE 25000 der Ausgabe 10 in der Vernehmlassung. Obwohl wir als Berufsverband der Lokomotivführer nicht eingeladen sind, an der Vernehmlassung teilzunehmen, erlauben wir uns unsere Sicht zu den Bahnhofendtafeln bekannt zu geben und Sie anzuschreiben.

Aktuelle Lage:

- Die Bahnhofendtafeln werden links oder rechts montiert, je nach Philosophie und je nach dem ob das Einfahrsignal der Gegenrichtung links oder rechts steht. Bei zwei und mehr Gleisen ist die Gleiszugehörigkeit oftmals nicht definiert.
- Wenn ein Einfahrsignal als Rangiergrenze gilt und ein weiteres Einfahrsignal am selben Standort überfahren werden darf, ist dieser Zustand nicht mehr beherrschbar, insbesondere wenn eine nicht vorhandene Bahnhofendtafel als Erlaubnis zum Überfahren des Einfahrsignals gilt. Folglich explizit bei komplexen Anlagen.
- Ein Überfahren von Bahnhofendtafeln als Rangierfahrten haben Zugfährungen zufolge. SBB Infrastruktur bestätigte uns, dass dies im täglichen Betrieb vorkommt, bisher glücklicherweise ohne Kollision.
- Infolge der Probleme in der Praxis wird der Ruf nach der Montage von Rangierhalt-Signalen laut und teilweise auch vollzogen. Dies zeigt explizit die Problematik mit der Montage der Bahnhofendtafeln.
- An Instruktionstagen wurde das Lokpersonal bei SBB Personenverkehr über die Rangiergrenzen an ihrem Heimatbahnhof instruiert. Dies zeigt auf erschreckende Weise, dass die notwendige Signalisierung der Rangiergrenzen nicht konsequent vorhanden und nicht verlässlich ist. Streckenkenntnis kann nicht als Grundlage für die Kenntnis des Fahrpersonals herangezogen werden.

Lösung:

R RTE 25010 / A Anhang (SBB-spezifisch) / A3 Übergangsbestimmungen
A3.1.2 Bahnhofbezeichnungsschilder
R RTE 25010 Anhang A (SBB) 20.07.2010 - Seite 14:

... zu kennzeichnen. In bestehenden Bahnhöfen mit Signalsystem L gelten gemäss den gültigen FDV links der Fahrtrichtung auf der Höhe der Rückseiten der Einfahrsignale als Übergang Bahnhof / Strecke (Rangiergrenzen).

Begründung:

Dem Lokpersonal ist die Aufstellung aller Zugsignale nicht bekannt, auch nicht der Zugsignale der Gegenrichtung. Insbesondere in komplexen Anlagen, unabhängig der Streckenkenntnis. Aus diesem Grund wird die Grenze Bahnhof – Strecke auch mit Signalen gekennzeichnet.
Für das Beachten der Signale (Auch Tafeln sind Signale) gilt FDV R 300.1 1.1.2:

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

Wir bitten die vorgeschlagene Änderung der RTE zu berücksichtigen und die Vereinbarkeit mit den Grundvorschriften im FDV wiederherzustellen.

Zusätzlich sind sämtliche Bahnhofendtafeln gemäss den Vorgaben für die Montage von Signalen nach FDV zu überprüfen und korrekt zu montieren.

Andernfalls wird die Bahnhofendtafel von einem Signal zu einem unverbindlichen Informationschild, welches rechtlich keine Bedeutung hat und unter Umständen sogar der Unklarheit Vorschub leistet.
Im Interesse der Sicherheit im Eisenbahnverkehr gilt es dies zu verhindern.

Besten Dank für Ihre Bemühungen.
Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Hubert Giger
Präsident VSLF

Beilage: - Dokument erste Lesung: Eingabe VSLF
- Auszug Verbandszeitschrift LocoFolio des VSLF Dez. 2013
Kopie per e-mail an: Urs Weller, VöV
Toni Eder, Vizedirektor BAV, Leiter Abteilung Infrastruktur
Wassim Badran, SBB Leiter I-AT
Christophe Cler, SBB Leiter PEX P-OP-ZF-PEX

Hubert Giger | Präsident VSLF | Hardhof 38 | 8064 Zürich | +41 (0)44 / 431 99 16 | +41 (0)51 / 281 28 98 | president@vslf.com

Grenzen des ETCS: Das Wechseln der Fahrrichtung im Betrieb

Seit der Inbetriebnahme des ETCS Level 2 zwischen Brunnen und Erstfeld im August 2015 hat man grosse Probleme, innerhalb der Überwachung mit ETCS die Fahrtrichtung der S-Bahn aus Arth-Goldau in Flüelen zu vollziehen. *Technikgruppe VSLF*

Nach mehreren Anläufen ist erneut eine Anweisung mit dem Ablauf beim Fahrtrichtungswechsel in Flüelen herausgegeben worden. Die Komplexität des Systems ETCS offenbart sich mit der Nicht-Beherrschbarkeit im täglichen Betrieb, sei es auf Seiten Fahrdislensteiter wie auch Lokpersonal. Wenn

das mehrmals tägliche fahrplanmässige Wechseln der Fahrtrichtung in demselben Gleis eine derart grosse Anstrengung der Systemtechniker bedeutet und eine Vielzahl von seitenlangen Anweisungen an das Fahrpersonal benötigt wird, ist es offensichtlich, dass unregelmässige und zusätzliche Betriebsabläufe nicht mehr möglich sind.

Dass sich die Eisenbahn auf Kosten der Allgemeinheit mit viel teurer Elektronik selber so verkompliziert hat, dass ausser durchgehenden Taktzügen kein Verkehr mehr möglich ist, muss jeden Eisenbahner beschämen. Mit dem System ETCS Level 2 ist ein flexibler und kundenfreundlicher Betrieb mit S-Bahnen und regionalem Güterverkehr in komplexen Anlagen sowie die Beherrschung von Störungen nicht möglich. Auf den nächsten geplanten ETCS-Strecken am Lac Léman und im Unterwallis hat es nicht mehr nur eine S-Bahn, welche immer am gleichen Ort die Fahrtrichtung zu wechseln versucht. Entscheide wären jetzt gefragt, im Interesse der Bahn und der Kostenkontrolle. Das BAV macht die Vorgaben. Die Situation erinnert an die Schlafwandler. Erste Gerüchte kursieren, dass aufgrund der horrenden Kosten des ETCS der Level 2 bald ersetzt wird. Hoffen wir, dass wenigstens das Durchfahren des Gotthard-Basistunnels im Level 2, in Brunnen rein und in Castione raus, ohne Fahrtrichtungswechsel funktionieren wird.

Aktuelle Kosten des ETCS in der Schweiz
Auszug aus dem Standbericht BAV.

5. KOSTEN
5.1 Kostenübersicht
Die vom Bund als im Sinne einer Anschubfinanzierung für die Einführung von ETCS übernommenen Kosten in der Zeit von 2003 – 2007 sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst. Nicht darin enthalten, weil nicht bekannt, sind die von den in- und ausländischen EVU selbst getragenen Kosten für die ETCS-Ausrüstung ihrer bestehenden oder neu in Betrieb gesetzten Fahrzeuge: **Gesamttotal Stand 31. 12. 2007: 590.3 Mio. Fr.**

5.1.3 Summe aller Kosten
Im ETCS-Standbericht 2006 wurde ein Zusammenrechnen der Kosten nicht als opportun erachtet, weil die aufgeführten Beträge verschiedene Preisbasen hatten. Im ETCS-Standbericht 2007 wurde zur Plausibilisierung der Gesamtaufwendungen im Sinn einer Grössenordnung trotzdem eine Summation vorgenommen; dies obwohl die Kosten nach wie vor unterschiedliche Preisbasen aufwiesen, die von 2002 bis 2006 reichten. [...] Der vorliegende ETCS-Standbericht geht nicht weiter auf die Kostenaspekte ein, da künftige Kosten nicht mehr im Sinne eines ausserordentlichen Anschubaufwandes stehen und auch nur schwer erfassbar wären.

Virtueller Anschlagsraum (VAR)

Identifikation: 4912
Mitteilungstyp: Arbeitsanweisung
Priorität: hoch
Gültig von: 01.04.2016 00:00

Flüelen: Wenden der S2 in Gleis 1

Ausgangslage
Ende Februar wurden die notwendigen Anpassungen vorgenommen, damit in Flüelen das Wenden in Gleis 1 wieder möglich ist. Die Balise (gelb in der Zeichnung) wurde von Höhe des AG in nördlicher Richtung auf Höhe der Unterführung (rot in der Zeichnung) verschoben.

Weiteres Vorgehen
Ab 01.04.2016 ist die ZF-Anweisung 07-2015 aufgehoben und das Wenden kann wieder in Gleis 1 erfolgen. Es ist nicht mehr notwendig, mit dem Zug nach der Einfahrt nach Gleis 51 weiterzufahren, um dort zu wenden.

Hinweise für die Lokführer
Es ist wichtig, dass der richtige Halteort eingehalten und somit die Balise (rote Balise in der Zeichnung) mit dem Zugschluss sicher abgedeckt wird. Als Orientierung dient die «Halteorttafel 1».

Systemverhalten: nach dem Wenden verbleibt die Fahrzeugausrüstung nach dem Aufstarten in «Standby», bis die Zugfahrstrasse eingestellt wird. Erst mit dem Einstellen der Zugfahrstrasse erhält das Fahrzeug eine CAB-Fahrerlaubnis in «On Sight».

Aufgrund der kurzen Distanz zum zugehörigen ETCS-Haltsignal FL1S darf die Abfahrt nicht mit hoher Geschwindigkeit erfolgen. Grund: Die CAB-Fahrerlaubnis nach dem Aufstarten in OS gilt bis zum ETCS-Haltsignal FL1S und für das Quittieren von TAF für die Weiterfahrt, was erst mit dem Befahren der Balise angeboten wird, steht nur eine relativ kurze Distanz zur Verfügung.

Awareness App

Es geht hier nicht um die WarnApp, deren Berechtigung ich nicht in Frage stelle. Es geht um die sichere Arbeitsweise des hier beschriebenen Lokführerkollegen (so es denn einer ist) oder um die Awareness seiner Handlungen. *Rudolf Gfeller, Vorstand VSLF*

Sicherheit Zug um Zug: WarnApp – zuerst war ich skeptisch
26.02.2016 14:00

«Kürzlich machte ich zwei Erfahrungen mit der WarnApp, die mich skeptisch gegenüber dieser Technik machten. Da mein Zug verspätet war, musste ich mich für die Übernahme der nächsten Komposition beeilen. Ich wusste, dass noch eine Rangierfahrt vorgesehen war, ich rannte also die letzten Meter bis zum Führerstand, stieg ein und lud die Fahrordnung. Prompt zeigte mir die WarnApp «HALT» ohne, dass sich der Zug bewegte. Ich klickte die Warnung mit dem Button «Fehlwarnung» weg. Danach startete ich zur Rangierfahrt und schon wieder sprach die WarnApp an, erneut bestätigte ich die Meldung mit dem Button «Fehlwarnung». Mir wurde bewusst, dass ich vergessen hatte, vor dem Start im Bildschirmbereich «Fahren» den Button «Manövrieren» anzuklicken, damit ein Rangieren ohne Ansprechen der WarnApp möglich ist. Obwohl ich für die zweite «Warnung» selbst verantwortlich war, nervte mich die WarnApp.

Ein paar Tage später übernahm ich den Zug X. Ich war erkältet und fühlte mich etwas müde. Nachdem ich die Zeit kontrolliert hatte, drückte ich die Gestes-métier-Karte «Das Signal zeigt Halt.» weg und fuhr los. Da meldete sich die WarnApp mit der Warnung «HALT», ich reagierte sofort und konnte den Zug noch vor dem geschlossenen Ausfahrtsignal zum Stehen bringen. Obwohl ich nicht ganz fit war, staune ich selbst, dass ich das Wichtigste, die Stellung des Signals, nicht beachtet hatte.» In den Sekunden nach dem Vorfall wurde mir bewusst, dass mich die WarnApp vor einem Signalfall geschützt hatte. Dieses Mal war ich wirklich froh um die Unterstützung durch die WarnApp.»

«Da mein Zug verspätet war, musste ich mich für die Übernahme der nächsten Komposition beeilen. Ich wusste, dass noch eine Rangierfahrt vorgesehen war, ich rannte also die letzten Meter bis zum Führerstand.»

Er musste sich beeilen und rannte sogar! Was geschieht, wenn ausgerechnet bei einem solchen Effort ein Betriebsunfall BU geschieht? Was wird sein Vorgesetzter zum Unfallhergang schreiben?

Vergessen wir nicht unsere geschätzte Kundschaft, welche es zeitweise auch sehr eilig hat.

... «lud die Fahrordnung» ... Warum lädt jemand die Fahrordnung, wenn eine Rangierfahrt vorgesehen ist? Das LEA muss nicht auf dem Halter stehen; die Aufmerksamkeit gilt der Vorbereitung der Rangierfahrt inklusive Beachtung der Signale. Die beschriebenen Handlungsabläufe sind klassisch für Signalunregelmässigkeiten im Rangierbetrieb.

«Ich war erkältet und fühlte mich etwas müde. Nachdem ich die Zeit kontrolliert hatte, drückte ich die Gestes-métier-Karte «Das Signal zeigt Halt.» weg und fuhr los. Da meldete sich die WarnApp mit der Warnung «HALT»; ich reagierte sofort und konnte den Zug noch vor dem geschlossenen Ausfahrtsignal zum Stehen bringen. Obwohl ich nicht ganz fit war»

Auszug FDV: 5.1 Krankheit, Ermüdung, Alkohol

Wer sich krank fühlt, wegen Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten oder Drogen oder aus einem anderen Grund in der Ausübung seiner Funktionen beeinträchtigt ist, darf keine sicherheitsrelevanten Funktionen ausführen.

Wie ein Richter auf Aussagen wie «fühlte mich etwas müde» oder «war nicht ganz fit» reagieren würde, lassen wir offen. Im Strassenverkehr führen sie schon mal zum Ausweisenzug.

Ich habe schon Mühe, den Schreibenden zu verstehen, wenn er mit solch schlechten Beispielen versucht, die App zu rechtfertigen. Es ist wohl jedem klar, dass, wenn diese App nur einen kapitalen Fehler unsererseits verhindern hilft, ihre Rechtfertigung nicht erklärt werden muss. Der Verfasser des Beitrages zur WarnApp vom 26. Februar 2016 und seine Vorgesetzten sollten eine Awareness-App benötigen müssen, welche sie beim Schreiben von schlecht recherchierten Beispielen ermahnt und bei Nichtkorrektur ungesichert abstürzt.

Bene docet, qui bene distinguit: Gut lehrt, wer die Unterschiede klar darlegt.

Fahrt auf Sicht nach Isolierumgehungen

Am Samstagabend des 20. Februar 2016 ist ein Dampfzug des Vereins Dampfgruppe Zürich im Bahnhof Sihlbrugg auf einen stehenden Baustellenwagen aufgefahren. Dabei wurden 2 Personen mittelschwer und 14 weitere leicht verletzt. *Technikgruppe VSLF*



Der Nostalgiezug bestand aus dem Dampftriebwagen CZm 1/2 31 der einstigen Urikon-Bauma-Bahn aus dem Jahr 1902 und einem zweiachsigen Personenwagen. Kurz nach 23 Uhr legte er in Sihlbrugg, Gleis 2, einen Halt zum Wasserfassen ein. Nach der Abfahrt ab Gleis 2 – 42 fuhr der Zug kurz nach dem offenen Signal D42 bei der nächsten Weiche auf einen dort abgestellten vierachsigen Schotterwagen auf und entgleiste. Der betreffende Streckenabschnitt wird von der Betriebszentrale Zürich Ost aus fernbedient.

Es kann davon ausgegangen werden, ohne dem Bericht der SUST vorzugreifen, dass die Belegung auf der Weiche 4 durch eine Umgehung der Isolierung aufgelöst wurde. Tatsache ist, dass das Signal D42 auf Fahrt ging, womit eine Belegung der Zugfahrstrasse nicht zulässig ist.

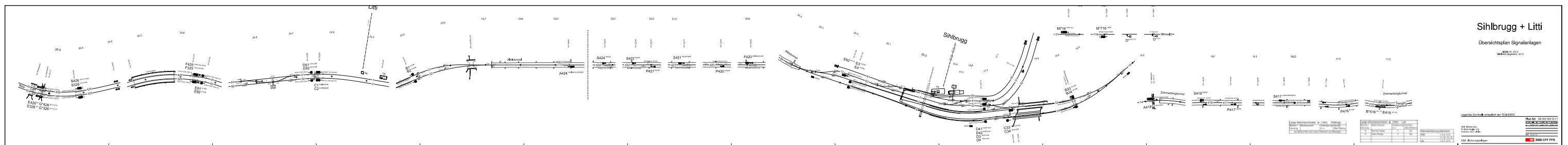
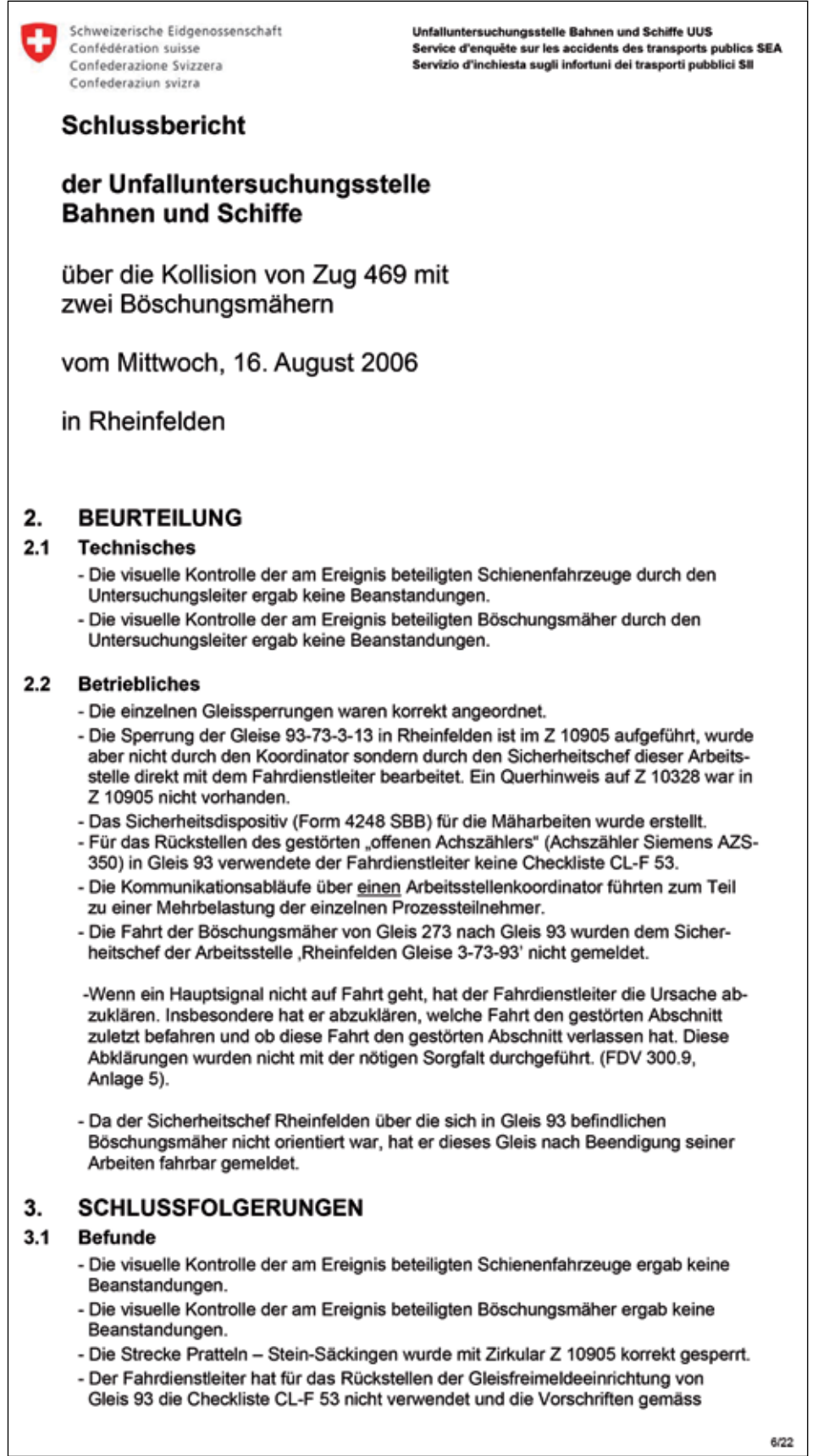
Bereits bei der Kollision von Zug 469 und zwei Böschungsmähern am 16. August 2006 in Rheinfelden wurde die Gleisfreimeldeeinrichtung ohne Beachtung der Checkliste rückgestellt.

In der Sicherheitsempfehlung der Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe UUS (Heute SUST) vom 05. Februar 2007 wurde festgehalten: Gemäss FDV 300.9 Ziffer 2.2.1 ist in jedem Fall der ersten Fahrt, welche den gestörten Abschnitt befährt, Fahrt auf Sicht vorzuschreiben. [...]

Bis zur flächendeckenden Einführung der technischen Lösung «vorbereitete Grundstellung» bei den Achszählern empfehlen wir daher, der ersten Fahrt, welche einen Abschnitt befährt, der vorgängig mit einer Notbedienung in Grundstellung verbracht wurde, Fahrt auf Sicht vorzuschreiben.

Der VSLF verlangt, dass bei allen Abschnitten, bei welchen der Belegungszustand unklar ist oder eine Umgehung bedient wurde, konsequent bei der ersten Zugsfahrt «Fahrt auf Sicht» vorzuschreiben ist. Am Treffen Sozialpartner – Leiter Sicherheit SBB AG werden wir diese Forderung einbringen.

In Sihlbrugg hätte auch ein Schnellzug mit 40 km/h auf den Schotterwagen auffahren können. Wir müssen uns im Interesse der Reisenden darauf verlassen können, dass bei offenen Signalen die Fahrstrasse in jedem Fall frei ist.



Abfahrerlaubnis infolge fehlender Abfahrverhinderungen

Technikgruppe VSLF

NL 500 - 28.1.2016

Abfahrerlaubnis infolge fehlender Abfahrverhinderungen im Bahnhof Bern und netzweit

Mit der Arbeitsanweisung BZ0000308-001 der BLS AG zum Abfahrprozess der RE Züge Bern-Brig im Bahnhof Bern wird informiert, dass trotz abgeschaffter fahrdienstlicher Begleitung der Lokführer sich selber ortsfest eine Abfahrerlaubnis zu erteilen hat. Die Abfahrt ohne Abfahrerlaubnis wurde der BLS offenbar untersagt, da an den entsprechenden Abfahrgleisen Abfahrverhinderungs-Balisen fehlen.

Der VSLF hat die SBB Infrastruktur angeschrieben und gefordert, dass in der Konsequenz dieser Anordnung alle Züge im Bahnhof Bern und Netzweit an allen Bahnhöfen in der Schweiz bei fehlenden Abfahrverhinderungen zwingend eine Abfahrerlaubnis erhalten. Eine Unterteilung nach Zuggattung oder Gleisbenutzung ist nicht nachvollziehbar und inkonsequent. Sicherheitsrelevante Prozesse sind zwingend einheitlich und konsequent vorzuschreiben und in der Folge auch unabhängig der Betriebssituationen.

Zusätzlich ist eine Selbstabfertigung durch das Lokpersonal beim eigenen Zug, wie auch das senden einer Abfahr-SMS an sich selber, eine Abschwächung des Vier-Augen-Prinzips und ein Unterbruch des Abfahrprozesses. Dies lehnen wir infolge erhöhten Sicherheitsrisikos ab.

Kopien des Schreibens gingen an Bundesamt für Verkehr BAV, BLS AG, SBB Personenverkehr, SBB Cargo.

AJ/AD/HG

Der Vorstand VSLF hat die verantwortlichen Stellen angeschrieben und aufgefordert, infolge fehlender Abfahrverhinderungen eine Abfahrerlaubnis bei allen Zügen im Bahnhof Bern und Netzweit vorzuschreiben. Eine Selbstabfertigung durch das Lokpersonal beim eigenen Zug ist eine Abschwächung des Vier-Augen-Prinzips und lehnen wir infolge erhöhten Sicherheitsrisikos ab. Grundsätzlich wird durch die nur bei

einzelnen Zügen, Zeiten, Gleisen und Situationen angeordneten unterschiedlichen Arbeitsabläufen nicht primär die Sicherheit erhöht sondern die Verantwortung an das Lokpersonal abgeschoben. Netzweite einheitliche Regelungen zugunsten der Sicherheit, wie das Jahrzehnte bewährte Vier-Augen-Prinzip bei der Abfahrt, werden der Pünktlichkeit geopfert und durch eine Pflasterlipolitik mit fiktiven Risikoanalysen ersetzt.

B Arbeitsanweisung		BZ0000308-001		bfs	
Herausgeber (Federführung):	BZA	Genehmigt am:	12.01.2016	Gültig ab:	18.01.2016
Erarbeitet durch:	BZA Willi Frauenfelder	Genehmigung:	BZA Armin Meusbürger	Klasse:	2
Gültig für:	Lokpersonal	Zuordnung:	BK0000087-001	Prozess:	KB4.21.01.001
Verteiler:	BZL, BZA, BZB, L-BZZ, L-BK	Ersatz für:	-	Status:	Genehmigt

Bern, Abfertigungsmethode RE Bern-Brig und Bern-Luzern

In Bern sind nicht in allen Gleisen Abfahrverhinderungen eingebaut. Die Abfertigungsmethode darf daher nicht ohne weiteres geändert werden. Aus diesem Grund müssen bis zur Inbetriebnahme des neuen Stellwerks oder einer Aenderung des Abfahrtschleises alle RE Bern-Brig und ein RE Bern-Luzern wieder durch das EVU abgefertigt werden.

1 Grundsatz

Die Abfahrerlaubnis wird mittels ortsfestem Signal durch den Lokführer an sich selber erteilt.

2 Vorgehen

Sobald die Zustimmung zur Fahrt vorliegt, darf die Abfahrerlaubnis betätigt werden. Die Abfahrerlaubnis darf auch vor der Abfahrtszeit gegeben werden.

Nach dem Einsteigen fährt der Lokführer nach den üblichen Kontrollen (Abfahrtszeit, Türen) ab. Es darf nur mit leuchtender Abfahrerlaubnis abgefahren werden.

3 Standort der Bedienungskasten

Steht der Zug am üblichen Halteort, befindet sich der Bedienungskasten in der Nähe des Führerstandes.

4 Betroffene Züge

- Alle RE Bern-Brig
- RE 4391 Bern-Luzern

Für jeden Zug ist ein Hinweis im DIS hinterlegt.

5 Andere Bahnhöfe

Die Unterwegsbahnhöfe und die Startbahnhöfe Spiez, Brig und Luzern sind nicht betroffen, da dort Abfahrverhinderungen montiert sind.

6 Andere Züge

Die RE Bern-Luzern (ausser 4391) verkehren ab Gleis 2, das eine Abfahrverhinderung besitzt, und sind davon nicht betroffen. Für die übrigen RE und die S-Bahnen gilt das seit Jahren durchgeführte Verfahren der Selbstabfahrt weiterhin, da keine Aenderung der Abfertigungsmethode erfolgt ist.

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Verkehr BAV
3001 Bern

Kehrsatz, den 28. Januar 2016

Vorschreiben von Abfahrerlaubnis infolge fehlender Abfahrverhinderungen im Bahnhof Bern und Netzweit

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Arbeitsanweisung BZ0000308-001 der BLS AG zum Abfahrprozess der RE Bern-Brig im Bahnhof Bern mit Gültigkeit von 18. Januar 2016 wurde dem Lokpersonal die Selbstabfahrt aufgrund der nicht mehr vorhandenen fahrdienstlichen Begleitung der Züge eingeschränkt, und analog begleiteter Züge eine Abfahrerlaubnis verlangt. Begründet wird dies mit mangelnden Abfahrverhinderungen.

Der VSLF fordert die Verantwortlichen der Infrastrukturbetreiberin, der beteiligten EVU und der Aufsichtsbehörde auf, infolge fehlender Abfahrverhinderungen eine Abfahrerlaubnis bei allen Zügen im Bahnhof Bern vorzuschreiben. Sicherheitsrelevante Prozesse sind zwingend einheitlich und konsequent vorzuschreiben und in der Folge auch unabhängig der Betriebssituationen. Eine Unterteilung nach Zuggattung oder Gleisbenutzung ist nicht nachvollziehbar und inkonsequent.

Eine Selbstabfertigung durch das Lokpersonal beim eigenen Zug ist eine Abschwächung des Vier-Augen-Prinzips und lehnen wir infolge erhöhten Sicherheitsrisikos ab.

Der VSLF fordern die Verantwortlichen weiter auf, Netzweit die Abfahrerlaubnis wieder einzuführen, sollten Abfahrverhinderungen fehlen. Dies Analog zum vorgehen im Bahnhof Bern.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.
Freundliche Grüsse

Hubert Giger; Präsident VSLF
Andreas Jost; Vorstand VSLF
Andreas Dellenbach; Co-Präsident Sektion BLS

Kopie an:
- Bundesamt für Verkehr BAV - BLS AG
- SBB Personenverkehr
- SBB Cargo

Beilagen:
- Arbeitsanweisung BZ0000308-001 BLS AG

SBB CFF FFS

Struktur SBB - Infrastruktur 2 - CH 2005 Bern BB

Herr Hubert Giger
Präsident VSLF
Hardhof 38
8064 Zürich

Bern, 5. Februar 2016

Vorschreiben von Abfahrerlaubnis infolge fehlender Abfahrverhinderungen im Bahnhof Bern und Netzweit

Sehr geehrter Herr Giger

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 28. Januar 2016, in dem Sie SBB Infrastruktur, die BLS AG und das BAV auf ein Risiko aufmerksam machen. SBB Infrastruktur setzt alles daran, Risiken zu erkennen und bei Bedarf adäquate Massnahmen zur Risikominimierung umzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Zugbeeinflussung, welche die Lokomotivführer in der sicheren Zugführung unterstützt und dadurch einen wesentlichen Beitrag an die Sicherheit leistet.

Um die Sicherheit zu steigern, erhalten bis 2018 1 700 Signale zusätzlich eine Geschwindigkeitsüberwachung (ZUB) und ca. 500 Signale zusätzlich eine Abfahrverhinderung.

Der Einsatz von Abfahrverhinderungen auf dem Netz der SBB Infrastruktur beruht auf vom BAV akzeptierten Vorschriften. Diese sehen vor, dass ab 2019 sämtliche Perrongleise mit einer Abfahrverhinderung ausgerüstet sind, aus welchen fahrdienstlich unbegleitete Personenzüge abfahren und der Durchrutschweg (Distanz Zugsignal bis Gefahrenpunkt) zu kurz ist.

Auch nach der Ausrüstung der Signale mit Abfahrverhinderungen können die Züge aufgrund von technischen Restriktionen der verfügbaren Systeme SIGNUM und ZUB nicht in allen betrieblichen Situationen vor intelligenz Abfahrten geschützt werden. Mit einem Euroloop ist es nicht möglich, einen wendenden oder aufstartenden Zug an einer unerlaubten Abfahrt zu hindern. Solche Züge können nur durch die Installation von vorgelagerten Balisengruppen geschützt werden. Da diese Balisengruppen so montiert werden müssen, dass aufstartende und wendende Züge im entsprechenden Gleis noch vor dem Gefahrenpunkt gestoppt werden können, ist die Installation nutzungsabhängig.

Im Bahnhof Bern sind mit Ausnahme vom Gleis 10 in Richtung West alle Perrongleise in beiden Richtungen mit Abfahrverhinderung ausgerüstet. Die Abfahrverhinderungen sind so konzipiert, dass das erwartete Angebot bestmöglich geschützt ist:

- Euroloop in Gleisen mit vorwiegend Durchgangsverkehr
- vorgelagerte Balisengruppen in Gleisen mit wendenden und aufstartenden fahrdienstlich unbegleiteten Personenzügen
- zusätzlich zum Euroloop vorgelagerte Balisengruppen in den Gleisen 8-10 in Richtung Ost

Generell muss vor einer geänderten Nutzung geprüft werden, ob die neue Nutzung der Anlage Anpassungen/Ergänzungen an der bestehenden Zugbeeinflussung erfordert. Eine solche Nutzungsänderung wurde von der BLS beantragt. Da die betroffenen Züge auf Gleisen ohne vorgelagerte Balisen verkehren sollen, hat SBB Infrastruktur im Rahmen der Beurteilung der Nutzungsänderung risikominimierende Massnahmen gefordert. Die BLS hat in der Folge entschieden, das Risiko durch die Selbstabfertigung des Lokführers mittels Abfahrerlaubnis an einem ortsfesten Signal zu minimieren.

Mit der von der BLS veranlassenen Massnahme (der Lokführer bedient die ortsfeste Abfahrerlaubnis) ist aus technischer und betrieblicher Sicht die Sicherheit gewährleistet. Es ist unwesentlich, wer die ortsfeste Abfahrerlaubnis bedient, da dies nur möglich ist, wenn das zugehörige Hauptsignal eine Zustimmung zur Fahrt signalisiert.

Die Einführung der netzweiten Abfahrerlaubnis bei Fehlen einer Abfahrverhinderung ist aus Sicht SBB Infrastruktur nicht notwendig.

SBB Infrastruktur setzt alles daran, die vorhandenen Mittel so einzusetzen, dass der grösstmögliche Effekt für die Sicherheit wie auch für die Pünktlichkeit erzielt werden kann und ist dankbar dafür, dass sich die Lokomotivführer ihrer verantwortungsvollen Arbeit bewusst sind und täglich mithelfen, einen sicheren Schienenverkehr im Dienste unserer Kunden zu garantieren.

Freundliche Grüsse

Michel Kunz
Leiter Anlagen und Technologie

Martin Messerli
Leiter Sicherungsanlagen und Zugbeeinflussung

Kopie an:
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
BLS AG
Genfergasse 11
Postfach
3001 Bern

Rechtsaufstellung der Signale aus Kostengründen

Einmal mehr werden neue Signale nach Lust und Laune links oder rechts aufgestellt. Wo der Kabelkanal ist, kommt auch das Signal hin. So einfach ist das. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Dass in der Schweiz die Signale bei der Eisenbahn links stehen, ist nach wie vor der Grundsatz. Und dieser ist zu beachten.

Die Verantwortlichen nehmen eine Verminderung der Sicherheit bewusst und fahrlässig in Kauf. Zur Erinnerung: Der Unfall in Rafz war auf eine Signalverwechslung zurückzuführen und beide offenen Signale standen rechts.

Das BAV interveniert nicht. ZUB und WarnApp halten als Entschuldigungen her, obwohl sie nur bedingt brauchbare Hilfsmittel sind.

Unsere regelmässigen Treffen mit SBB Infrastruktur / Anlagen und Technologie verkommen zur Farce. Der VSLF wird beim BAV intervenieren.

Brief der Lokführer von Ziegelbrücke an den Vorgesetzten:

«Wir Lokführer aus Ziegelbrücke fragen uns, warum das neue Block- oder Deckungssignal in Ennenda Richtung Mitlödi in der Fahrrichtung rechts stehen muss.

Denn bei einem Halt in Ennenda, was ja zu 99% der Fall ist, haben wir jetzt das Deckungssignal direkt vor den Augen schön in unserem Sichtfeld. Da die SBB ja sehr darum bemüht ist, Unregelmässigkeiten zu vermeiden und zu eliminieren, finden wir die neue Aufstellung problematisch. Es ist klar, dass dies so gemacht werden kann/darf, aber es ist ganz klar nicht der optimal gewählte Standort.

Wir bitten, den Strecken-PEX zu informieren, und weitere Schritte im Sinne der Sicherheit einzuleiten. Bitte aber nicht einen Pfeil gegen links, denn das nützt nichts. Lokführer von Rapperswil haben diesbezüglich auch bereits den zuständigen Stellen geschrieben. Wir danken dir für eure Bemühungen und Antworten.»



Schaffhausen

Unzulässige Signalisierung bei aufgelegtem Sperrschuh. *Marc Scheuermann, I-AT-SAZ**



April 2016

An der Fachdiskussion mit den Sozialpartnern vom 5. November 2015 wurde SBB Infrastruktur mit einem Foto konfrontiert, das eine unzulässige Signalisierung in Schaffhausen dokumentiert (vgl. Bild im Anhang).

Die Ursache dieser Signalisierung ist im Betriebsablauf zu suchen. Gemäss Fahrplankonzept 2015 musste in Schaffhausen unmittelbar nach der Ausfahrt eines Zuges Richtung Feuerthalen eine Rangierfahrt in die B-Gruppe ausgeführt werden. Wird der zweite Teil dieser Rangierfahrstrasse voreingestellt, währenddem die Fahrstrasse Richtung Feuerthalen noch aktiv ist, sieht der Lokführer des ausfahrenden Zuges Richtung Feuerthalen ausserhalb seines Fahrweges das Fahrt mit Vorsicht zeigende Zwergsignal 51A und den nachfolgend aufliegenden Sperrschuh 50. In dieser Konstellation ist ausgeschlossen, dass vor dem betroffenen Zwergsignal 51A ein Fahrzeug steht.

Obschon aus Sicht Safety damit keine Gefährdung besteht, wird die Situation bereinigt. Durch eine technische Anpassung der Sicherungsanlage wird die Signalisierung 2017 umgestellt. Zudem wurden die Gleisbenutzungen und die Rangierabläufe im Fahrplankonzept 2016 geändert. Die beschriebene Betriebssituation gehört somit bereits heute der Vergangenheit an.

** I-AT-SAZ: SBB Infrastruktur, Sicherungsanlagen und Zugbeeinflussung*

Bahnübergang Lenzburg

Interventionen von unserer Seite über die gefährliche Situation in Lenzburg führten nach über vier Jahren dazu, dass die SBB uns «zeitnahe» Lösungen im Jahre 2017 in Aussicht gestellt hat. Diese Tatsache lässt Zweifel am so hoch gepriesenen Sicherheitsdenken der SBB aufkommen. *Matthias Wey, Sektionspräsident Hauenstein-Bözberg & Hubert Giger, Präsident VSLF*

Ein jahrelanges Hin und Her scheint langsam, aber sicher zum Ende zu kommen. Bereits kurz nach dem Umbau des Bahnhofplatzes haben die damaligen Vertreter des VSLF bei der SBB mittels eines Schreibens vom 5. Januar 2012 Sicherheitsprobleme bei der Überfahrt der neu ungesicherten Bahnübergänge vorgebracht. Gleichzeitig haben die Sozialpartner gemeinsam die Lokführer über den unsicheren Zustand informiert und sie dazu aufgerufen, den Bahnübergang bis auf weiteres als gestört zu betrachten.

Bis Anfang 2015 hat sich, trotz Fertigstellung des Bahnhofplatzes, nichts an der Situation geändert. Auf wiederholte Hinweise des VSLF hin wurde die Weisung P 20102113 herausgegeben, welche ziemlich fragwürdige Anweisungen an das Lokpersonal enthält. So wurde dem Lokführer die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer in der Begegnungszone angeordnet, obwohl sich die Rangierfahrt über den Übergang zu keinem Zeitpunkt im Strassenbahnbereich befindet. Gemäss FDV existiert bei einer Rangierfahrt keine Begegnungszone. Erneute Interventionen von unserer Seite führten im letzten Jahr zu Gesprächen,



bei denen «zeitnahe» Lösungen in Aussicht gestellt wurden - 2017!

Ende Januar dieses Jahres informierte uns SBB Konzern, Sicherheit und Qualität, Betriebssicherheit über den Stand des in der letzten Fachdiskussion behandelten Themas der Bahnübergänge auf dem Bahnhofplatz Lenzburg:

Die Abklärungen des Rechtsdienstes SBB mit Astra und BAV haben ergeben:

- Auch in einer Begegnungszone hat die Strassenbahn Vortritt.
 - Eine Signalisierung mit Strassensignalen (Lichtsignalen) ist zulässig.
- Daraus ergibt sich das folgende weitere Vorgehen (Anordnungen sind getroffen):*
- Bahnseitig wird der Strassenbahnbetrieb signalisiert (Umsetzung: ca. 3 Mte; auf diesen Zeitpunkt werden auch die Vorschriften angepasst).
 - Die strassenseitige Signalisierung mit Lichtsignalen wird realisiert (Umsetzung wie ursprünglich geplant: 1.Q 2017).

Mit diesen angekündigten Massnahmen ist die Situation leider nicht wirklich sicherer geworden; wenigstens ist sie aber nach FDV korrekt geregelt.

Für diese Lösung benötigte man vier Jahre. Vier Jahre, in denen auf Grund der erhöhten Aufmerksamkeit der Kollegen und Kolleginnen Unfälle mit möglichen verletzten Personen vermieden werden konnten; vier Jahre, in denen die SBB aber nichts zur Sicherung der Übergänge beigetragen hat. Diese Tatsache wirft Fragen betreffend die Qualität der internen Prozesse auf und lässt Zweifel am so hoch gepriesenen Sicherheitsdenken der SBB aufkommen. Immerhin wird die Aufhebung der Weisung P 20102113 möglich und somit wird die Abschiebung der alleinigen Verantwortung auf den Lokführer wieder beseitigt.

Wir wünschen der SBB und unseren Kollegen, dass bis zur definitiven Sicherung der Übergänge mit strassenseitigen Signalen Unfälle ausbleiben.



Das RADN gibt die maximalen Geschwindigkeiten für alle Strecken und Züge in der Schweiz vor. Es ist eines der wichtigsten Dokumente für den Lokführer, um den Zug sicher zu führen. Die Angaben müssen klar, logisch und verständlich sein. Dass eine Einheitlichkeit der Angaben vorausgesetzt wird, würde sich eigentlich von selber verstehen. Wäre da nicht SBB Infrastruktur mit im Spiel. *Technikgruppe VSLF*

Solche nicht nachvollziehbaren Darstellungen im RADN können zu betriebsgefährlichen Situationen führen, da Fehlinterpretationen provoziert werden. Die Darstellung ist schlicht inakzeptabel. Bei der Lebensmittelindustrie, in der Pflege, auf dem Bau, bei AKW oder in der Luft-

Rechts von den Bahnhöfen die Bahnhofs-
geschwindigkeiten (wenn notwendig),
rechts vier Streckengeschwindigkeits-
Spalten.

Gelterkinden	100	100	100	100
Sissach	100	125	125	120

Sargans	95	125	125	125	125
Mels	$\frac{125}{130}$	140	140	130	

BEL	S. Paolo	100	100	100	100
	Bellinzona				

LTH	LTH GB	$\frac{140-100}{100}$				
	Langenthal	100	120	120	120	120

SO	Sol. West	$\frac{100-75}{125}$		
	Solothurn	125		

SO	{	Sol. West	$\frac{100-75}{75}$			
		Solothurn	$\frac{75}{125}$			

Kundendienstliche Endkontrolle der Züge ohne Begleitpersonal

Der folgende Meldefluss ist wie meistens vorbildlich, die Lösung des Problems aber nach wie vor nicht in Sicht. Man beschäftigt sich mit riesigem Aufwand mit Einzelbeispielen. Eine einheitliche Lösung existiert seit Jahren nicht. Aktuell hat die PeKo das Geschäft an die SBB zurückgeschickt und zu Recht weitere rechtliche Abklärungen verlangt. *Vorstand VSLF*

Hoffen wir, dass sich bis dahin keine Reisenden (unsere Kunden) plötzlich im Gleisfeld vorfinden und den grossen Gefahren des Bahnverkehrs ausgesetzt werden. Die Verantwortlichen wurden von uns oft genug auf die Problematik hingewiesen.

Datum: 14. Dezember 2015

Betreff: ESI Meldung von LF Brugg AG
Störungsdatum: 13.12.2015, Bahnhof Baden, Zug: 18690

Hergang: Der Zug war noch nicht im «Top» als Ausnahme erwähnt. Aber grundsätzlich gibt es noch immer keine Möglichkeit den Prozess der Endkontrolle mit genügend Zeit und vor allem der Sicherheit für das Lokpersonal durchzuführen.

Von: LF Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Datum: 14. Dezember 2014

An: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)
Betreff: Kundendienstliche Endkontrollen

Salut
Leider musste ich feststellen, dass das Problem der kundendienstlichen Endkontrolle inzwischen immer noch nur sehr mangelhaft gelöst wurde.

Ich habe gestern, 13. 12. 2015, den 18690*29290 gemacht, auch wenn dieser Zug dann im «TOP»-Kommentar erwähnt werden sollte, ist das Problem einer si-

cheren Innenrevision noch nicht gelöst. Fahrgäste erst im Gleisfeld E12 (Gleis ohne Perron) vorzufinden wäre die schlechtestmögliche Variante, aber so geplant! Es gibt keinen zwingenden Grund, den Leermaterialzug um 00:10 zu planen. Die Innenrevision könnte in Baden am Gleis 5 stattfinden. Wenn möglich sogar mit fix eingeteiltem Sicherheitspersonal. Falls das nicht möglich ist, sollte ein Halt in Brugg an einem Perron mit Innenrevision geplant werden, am besten auch mit Hilfe von Sicherheitspersonal.

Ich hoffe auf eine baldige Umsetzung von wirklichen Lösungen
Mit freundlichen Grüssen
LF Brugg AG

Von: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Datum: 21. Dezember 2015

An: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA)

Betreff: RE: Kundendienstliche Endkontrollen

Guten Tag

Hier nachträglich noch eine Meldung zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit. Wenn möglich bitte berücksichtigen.

Mit Gruss

Chef Lokpersonal Brugg AG

Von: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA)

Sent: 21. Dezember 2015

An: CLP Zürich (P-OP-ZF-ZUE-Z12)

Betreff: FW: Kundendienstliche Endkontrollen

Sali

Bitte die untenstehende Meldung dem Listenersteller zuhalten.

Besten Dank.

E Gruess

Chef Lokpersonal Aarau

Von: CLP Zürich (P-OP-ZF-ZUE-Z12)

Sent: 21. Dezember 2015

An: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA)

Betreff: RE: Kundendienstliche Endkontrollen

Hallo

In Baden gibt es keine Möglichkeit, den Zug länger stehen zu lassen. Aber in Brugg kann der Zug 29290 bei Ankunft am Perron kontrolliert werden, bevor er ins Abstellfeld geht (nach Absprache FDL).

Freundliche Grüsse

CLP Zürich

Von: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA)

Sent: 21. Dezember 2015

An: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Betreff: FW: Kundendienstliche Endkontrollen

Sali

Unten die Antwort von CLP Zürich. Er ist nicht der Ersteller der Liste.

E Gruess

Chef Lokpersonal Aarau

Von: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Datum: 22. Dezember 2015

An: LF Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Betreff: FW: Kundendienstliche Endkontrollen

Hallo

Unten aufgeführt die Antwort auf deine Meldung. Besten Dank!

Mit besten Grüssen und schöne Festtage!

Chef Lokpersonal Brugg AG

Von: LB Brugg AG

23. Dezember 2015

An: VSLF Brugg

Betreff: Wtr: Kundendienstliche Endkontrollen

Salut

Das Thema kundendienstliche Endkontrollen ist noch aktuell.

Ich habe mich nach dem Fahrplanwechsel gefragt, was da wieder geplant wurde und so ein schlechtes Beispiel gleich selber praktizieren müssen.

Also da wäre der 18690*29290, den ich beim CLP zur Diskussion gestellt habe. Nun hat CLP Zürich gesagt, wie es geht!

Ich denke, jetzt könnte man das im Piper und Top anpassen. Wichtig ist dabei auch, dass pro Einheit genügend Zeit geplant wird.

Und weil es irgendwie offensichtlich keine offizielle Lösung ist, hoffe ich mit Piper, Top und den Verbänden, eine für das Lokpersonal befriedigende Lösung zu finden. Ich möchte diesen Vorschlag von CLP Zürich nicht als meine persönliche Arbeitsempfehlung sehen, sondern allgemeinverbindlich.

Frohe Weihnachten und gute Fahrt

LF Brugg AG

Von: VSLF Brugg

Betreff: Wtr: Kundendienstliche Endkontrollen

An: Präsident VSLF

Datum: 23. Dez. 2015

Salut Hübi

Ich hatte in letzter Zeit einige Diskussionen mit Kolleginnen und Kollegen zum Thema kundendienstliche Endkontrolle. Zum einen, weil die Anweisung geändert wurde, zum anderen, weil nun seit Fahrplanwechsel viele Züge, die vorher auf der Ausnahmeliste gestanden hatten, nicht mehr von der Anweisung ausgenommen werden. Viele sind verunsichert, wann sie nun eine Endkontrolle machen müssen und wann nicht. Könnte man das Thema nochmals aufgreifen?

Schöne Weihnachten, und en guete Rutsch und Grüess

VSLF Brugg

Beschilderung Bahnhof Löwenstrasse

SBB Ideenmanagement: Reisende speziell aus FV Zügen finden sich nach dem Aussteigen nicht gut zurecht. Es fehlen Hinweise, wo der nächste Lift ist bzw. wohin die Treppen und Rolltreppen überhaupt hinführen. *Thomas Neukom, Lokführer Zürich*



Lösungsvorschlag:

Bei den Treppen/Rolltreppen einen Hinweis anbringen, dass diese zu allen übrigen Geleisen, zu Tram, Bus etc führen. Vom Bahnsteig aus ist nicht automatisch klar, dass alle Aufgänge zu allen Geleisen führen. Zudem ein Hinweis, wo sich die Lifte befinden. Von der Bahnsteigmitte aus können sie nicht gesehen werden. Ein schneller Personenfluss ist jedoch sehr wichtig. Ratlos herumstehende Fahrgäste behindern diesen jedoch.

Konzernziel:

- Kundenzufriedenheit
- Pünktlichkeit
- Wettbewerbsposition

Kommentar Gutachter

Luca Steinmann (IM-BW-GBF-BM)

8. Januar 2016

Unmittelbar nach der Eröffnung der Durchmesserlinie im Juni 2014 wurde die Signaletik mit ortsunkundigen Reisenden getestet. Die Testpersonen bekamen verschiedene Aufgaben zu lösen und mussten ab dem Bahnhof Löwenstrasse Ziele im und um den Bahnhof herum finden. Die Probanden waren alle mit Eye-Tracking-Kameras ausgerüstet, so dass im Nachhinein die Augenbewegungen verfolgt werden konnten.

Das Fazit aus diesem repräsentativen Test war, dass die Signaletik im Bahn-

hof Löwenstrasse funktioniert. Eine Anpassung in ungefähr der Mitte des Bahnhofes eine Triagierung anzubringen, wurde im November 2014 umgesetzt. Weiter steht seit November 2015 ein Film zur Verfügung, der den Weg vom Bahnhof Löwenstrasse zu verschiedenen Angeboten im Bahnhof und zum Anschluss-öV zeigt. Dieser ist über die SBB-Kanäle zugänglich.

Im Moment werden bezüglich der Kundenführung keine zusätzlichen Anpassungen im Bahnhof Löwenstrasse vorgenommen. Die Prüfung, die Sektoreneinteilung von 100 m auf 50 m zu reduzieren, erfolgt im Frühjahr 2016.

Kommentar Thomas Neukom

Bin mit dieser Antwort nicht zufrieden. Tatsache ist, ich werde immer wieder gefragt: Wo sind die Lifte, wo gehts zu den Geleisen etc. Einen Test mit Personen in einem halbleeren Bahnhof zu machen bringt wohl nicht sehr viel. Jetzt im Vollbetrieb bei vollen Bahnsteigen würde es Sinn machen. Dass Kunden einen Film schauen müssen, um sich im Bahnhof Zürich zurechtzufinden, ist wohl etwas viel verlangt. Die Beschilderung bei den Geleisen 41 bis 44 finde ich ideal. Bitte die Sache nochmals überdenken. Wir fahren ja für die Kunden!

Gruss, Thomas Neukom



Besichtigung der Betriebszentrale Ost am Flughafen Zürich

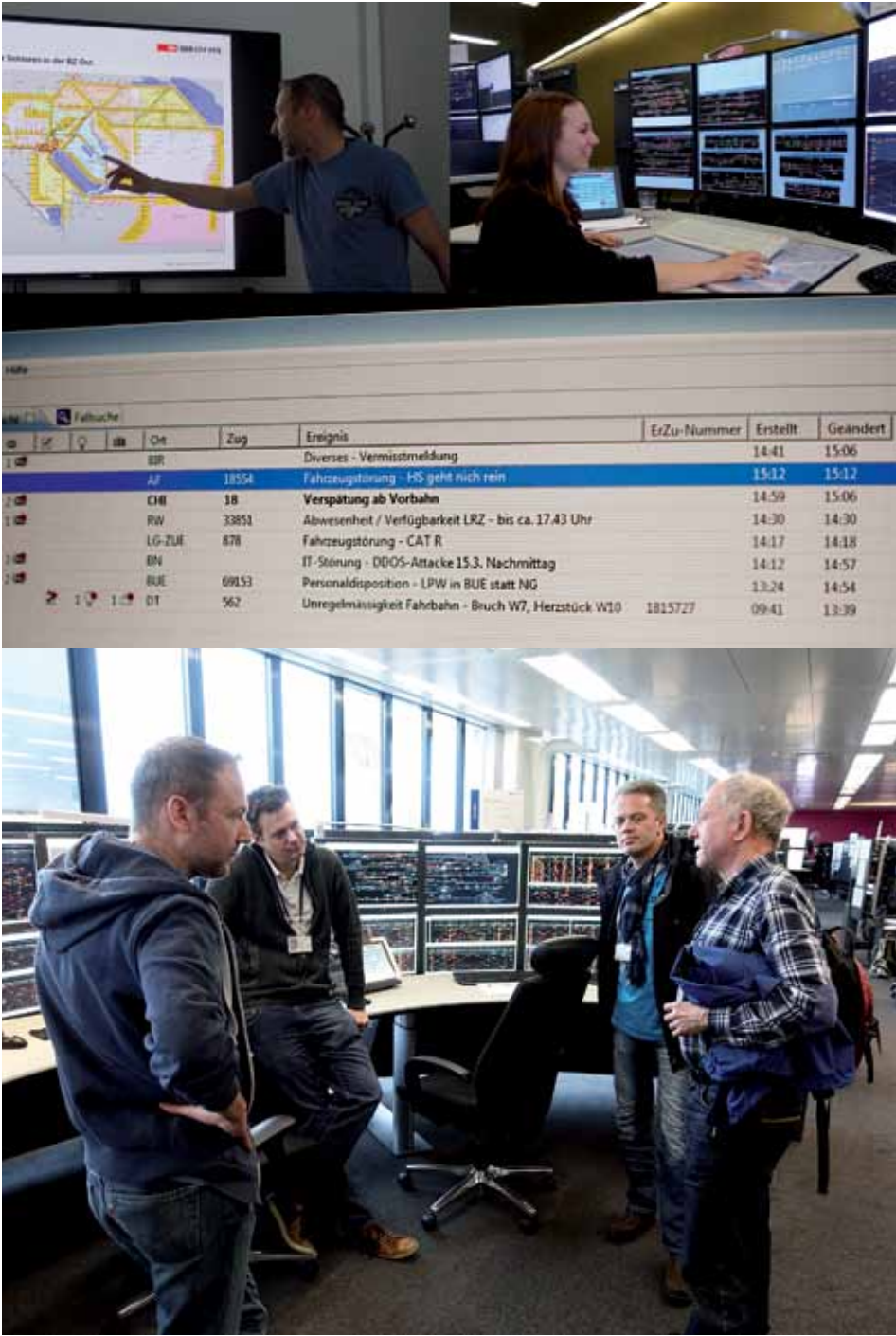
Bevor ich nun über den Tellerrand schaue, blicke ich zuerst noch in den Teller. Es gibt ein feines Risotto mit Rohschinken und Gemüse in der Betriebskantine des Flughafens Zürich. Danke für die Einladung! So, nun aber zum Thema. Was sucht ein Lokführer in einem Gebäude des Flughafens? Er besichtigt die Betriebszentrale Ost der SBB. Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Diese befindet sich auf zwei Stockwerken und ist für den Zugverkehr in der gesamten Ostschweiz sowie im Kernnetz der S-Bahn Zürich zuständig. 480 Mitarbeitende steuern rund einen Drittel des gesamten Verkehrs in der Schweiz. Beim Eingang werden wir von Marc Ramp empfangen. Er arbeitet als Teamleiter im Sektor Limmatt und wird uns in den nächsten Stunden durch die Zentrale führen. Doch zuerst müssen wir überhaupt einmal ins Gebäude gelangen. Der Badge, welcher uns vorher verteilt wurde, ist der Sesam-öffne-Dich für die Personenschleusen. Die Eisenbahn ist ein komplexes System. Es zu überwachen und zu steuern eine anspruchsvolle Aufgabe. Früher verfügte jeder Bahnhof über ein bedientes Stellwerk. Marc ist ein erfahrener Mitarbeiter und war selber noch auf diversen Stationen tätig. Heute werden alle Anlagen wie Signale, Weichen, Barrieren oder Anzeigen aus vier grossen Betriebszentralen ferngesteuert. Innerhalb der Zentralen gibt es Sektoren, z.B. Sektor Albis, die wiederum

unterteilt sind, beispielsweise Säuliamt. An diesen Arbeitsplätzen überwachen die Zugverkehrsleiter den Verkehr und greifen falls nötig ein. Wir sind eine Gruppe von sechs Lokführern, und bereits die theoretische Einführung ins Thema führt zu Diskussionen. Was passiert, wenn eine Betriebszentrale nicht mehr funktioniert? Dann muss eine andere BZ einspringen. Dafür sind extra Reservearbeitsplätze vorhanden. Dabei wird das Personal in Bussen an den Ort gefahren, eskortiert von der Transportpolizei. Marc berichtet, dass er an einer Übung dabei war und so nach Lausanne gebracht wurde. Was tun, wenn ein Zug verspätet ist? Soll er in die anderen Züge eingefädelt werden, was diesen «unschuldigen» Zügen ebenfalls Verspätungen beschert? Oder ist es besser, den verspäteten Zug abseits warten zu lassen, bis er in das Fahrplangefüge passt und sich dadurch noch mehr verspätet? Die Tendenz geht ganz klar in diese Richtung, denn so sind weniger Passagiere betroffen.

Nach der Theorie werden wir in den oberen Kommandoraum gebracht. Hinein geht's nur mit Badge und Pin-Code von Marc. Das Licht ist gedämpft, ebenso die Geräuschkulisse. Durch die Fenster sieht man Flugzeuge hin- und herrollen und ab und zu starten oder landen. Nur Züge sieht man weit und breit keine. Ich wähle den Arbeitsplatz «Säuliamt», da ich im Säuliamt wohne. Die zuständige Zugverkehrsleiterin heisst Daniela Arxleben. Sie arbeitet seit knapp einem Jahr bei der BZ Ost. Es ist ruhig heute, nur in Dietikon funktioniert eine Weiche nicht richtig. Doch das ist schon den ganzen Tag so und sorgt nicht weiter für grössere Probleme. An jedem Arbeitsplatz sind zehn Bildschirme miteinander verknüpft. Links finden sich Gleispläne, wo Züge als rote Linien dargestellt sind. In der Mitte ist der grafische Fahrplan. Die Zeitachse läuft von oben nach unten. Die Bahnhöfe sind horizontal angeordnet. Ein Zug wird als Linie dargestellt, die entweder von links oben nach rechts unten oder von rechts oben nach

links unten laufen kann. Bleibt der Zug stehen, ist die Linie vertikal. Daniela sieht diesen Linien auf den ersten Blick an, wo Kreuzungen stattfinden und wo Konflikte entstehen. Die S-Bahnen sind momentan nicht weiter spektakulär. Sie tuckern von einer Station zur nächsten. Ein wenig Abwechslung bringt ein Güterzug aus der Industrie Birmensdorf, der zwischen den S-Bahnen verkehrt. Die adaptive Lenkung macht ihm einen Geschwindigkeitsvorschlag. Kurz darauf hüpft seine Linie nach unten. Der Lokführer hat die tiefere Geschwindigkeit ausgeführt. Im regulären Betrieb ohne Störungen ist die Arbeit hier schon ziemlich abstrakt. Plötzlich kommt Bewegung in die Angelegenheit. Der Disponent Bahnverkehr taucht am Arbeitsplatz auf und weist auf einen Zug hin, der in Affoltern am Albis nicht wie gewünscht abgefahren ist. Daniela greift zum Hörer und kontaktiert den Lokführer. Sein Zug hat eine Störung mit dem Hauptschalter. Kurz darauf erscheint auf einem Bildschirm ganz rechts die Meldung: «18564: Hauptschalter geht nicht rein. Steht am Perron.» Das «Alea» ist ein Chat-System auf das alle relevanten Stellen in der Schweiz Zugriff haben. «Lokführer steht in Kontakt mit der Lokleitung», erscheint wenig später. Der Infoassistent sorgt nun dafür, dass die Verspätungsmeldung auf den Aussenanzeigen erscheint. Das Signal steht in Affoltern am Albis für den stillstehenden Zug bereits auf Fahrt. Bis Knonau, das sind einige Kilometer, gibt es keine Weiche und somit keine Kreuzungsmöglichkeit für den Gegenzug. Und das wird nun zum Problem. Das Signal muss zurückgenommen werden. Dazu kontaktiert Daniela vorschriftsgemäss nochmals meinen Kollegen. Ich stelle mir vor, wie er dabei ist, die Störung zu beheben, und sich wahrscheinlich nur mässig über den Anruf freut. Das Signal zeigt nun wieder «Halt». Doch verflucht lange zwei Minuten geht nichts, denn die alten Domino-Stellwerke sind für diese Zeit nach einem Noteingriff blockiert, um die Zugverkehrsleiter vor überstürzten Handlungen zu schützen. Die Wartefrist betrifft auch den Gegenzug in Knonau, der nun nicht abfahren kann und sich ebenfalls verspätet. Seine rote Linie auf dem Bildschirm verschiebt sich nach unten. Mittlerweile konnte der Lokführer die Störung in Affoltern am Albis beheben und muss nun aber warten, bis der Gegenzug eingetroffen ist. Mit 15 Min. Verspätung fährt er weiter. Daniela optimiert seinen Fahrverlauf, damit er möglichst wenig gebremst wird. Dazu muss der Zug in Knonau ins Gleis 1 statt 2 einfahren, damit kei-



ne ablenkenden Weichen befahren werden müssen. Ablenkende Weichen bedeuten immer, dass eine tiefere Geschwindigkeit gefahren werden muss. Ein Mausklick genügt, und die Passagiere am Perron werden über die Gleisänderung informiert. Über einen kleinen Lautsprecher kann ich die Ansage mithören. «Information zur S5 nach Zug. Die S5 nach Zug wird 15 Min. später abfahren und verkehrt auf Gleis eins. Grund dafür ist eine technische Störung am Zug.» Die Meldung des Lokführers im «Alea» hat neben der Betriebszentrale noch andere Stellen aktiviert. Die Lenkung für das Personal musste die Arbeitszeiten und Aufträge des Lokführers überprüfen. Hat er genügend Pause? Wäre eine anschließende Arbeit geplant gewesen? Falls ja,

wer könnte seine Arbeit übernehmen? In diesem Fall ging es auf: der Lokführer hätte ohnehin eine Wartezeit im Gleisfeld gehabt. Im «Regionalen Operations Center» in Zürich wurde die Meldung ebenfalls wahrgenommen und es wurden Durchsagen in den Zug übermittelt. Pünktlich zum Ende der Besichtigung kommt der verspätete Zug in seinem Zielbahnhof Zug an. Der Arbeitsplatz für Zug ist übrigens gleich rechter Hand. Die Arbeit der Zugverkehrsleiter ist für uns Lokführer normalerweise eine Black Box. Dieser Einblick ermöglicht es mir, besser zu verstehen, was am anderen Ende der Telefonverbindung vor sich geht. Und wer weiss, vielleicht habe ich ja sogar einmal Daniela am Telefon. Besten Dank für die interessante Führung!

Im KVP steckt der Wurm drin . . .

KVP, «kontinuierlicher Verbesserungsprozess», so nennt sich das betriebsinterne Verbesserungswesen bei der SBB. Ideen «von unten» sollten in den Betrieb einfließen. Jeder Mitarbeiter kann so zum Erfolg des Unternehmens beitragen. Studien zeigen ausserdem, dass die Mitarbeiterzufriedenheit steigt, wenn der einzelne sich einbringen kann. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Eine Win-win-Situation eigentlich. So weit die Theorie. Ganz freiwillig ist dieses System übrigens nicht. Für die Erlangung eines Qualitätssicherungszertifikates wie z.B. ISO 9001 ist KVP obligatorischer Bestandteil im normgerechten Qualitätsmanagement.

In der Praxis sehe ich bei SBB Personenverkehr Operating Zugführung im System leider gravierende Mängel, die für mehr Frust als Lust sorgen.

Ich bin selber ein reger Nutzer des KVP-Tools, respektive ich war es. Rund fünfzig Vorschläge habe ich in meinen acht Jahren als SBB-Mitarbeiter eingebracht mit einer ernüchternden Bilanz. Ausserdem habe ich sehr viele Vorschläge von Kolleginnen und Kollegen gelesen.

Viele gute Vorschläge werden nicht umgesetzt. Die Begründungen sind meist sehr allgemein gehalten, wie: «Wir sehen keinen Bedarf.» Mein eigenes krasses Beispiel hierzu betrifft den Standby-Modus im IC2000. Ich hatte festgestellt, dass die Mehrheit der Lokführer diesen Modus nachts nicht aktiviert. Dadurch wird viel Energie verschwendet. Bei einem Wettbewerb zur Energieeffizienz reichte ich deshalb den Vorschlag ein, die Lokführer in ihrem Tourenplan mit einem Hinweis auf den Standby-Modus darauf aufmerksam zu machen. Die Idee gewann den ersten Preis. Das war im Jahr 2009. Dann geschah lange nichts. Ich reichte deshalb einige Jahre später die Idee nochmals als KVP ein mit dem Hinweis auf den Ideenwettbewerb. Die Idee wurde bearbeitet und abgelehnt. Begründung: Die Lokführer seien genügend instruiert und eben: «kein Bedarf in diesem Geschäft». Der Zufall wollte es, dass die Idee kurz darauf in einer weiterentwickelten Art von den ursprünglichen Wettbewerbsveranstaltern umgesetzt wurde. Es resultiert angeblich eine Energieeinsparung in der Grössenordnung des Energieverbrauchs der Stadt Olten. Ziemlich viel für «kein Bedarf».

Die zweite Kategorie betrifft sogenannte umgesetzte Vorschläge, die in der Realität gar nicht umgesetzt sind. In der Unterhaltungsanlage Herdern gibt es einen schönen Aufenthaltsraum mit Essensautomaten. Auch ein Lavabo ist vorhanden. Nur eine Seife zum Händewaschen fehlt. Mein KVP zur Installation eines Seifenspenders wurde nach monatelangem Stillstand letztlich umgesetzt, doch eine Seife fehlt bis heute.

Das Umgekehrte gibt es auch. Einer meiner Vorschläge waren Wegweiser im Gleisfeld, damit sich auch weniger ortskundige Lokführer zurechtfinden. Der Vorschlag wurde abgelehnt mit dem Hinweis, es gebe im Intranet Gehwegpläne. Soll man nun mit dem LEA in der Hand im Gleis herumstaksen? Kurz nach meinem Vorschlag tauchten erste Wegweiser im Gleisfeld auf. Ich fragte beim KVP-Coach nach, ob das etwas mit meinem Vorschlag zu tun habe. Ja! Nur hielt man es nicht für notwendig, mich zu informieren oder gar eine kleine Würdigung für diese Idee auszusprechen.

Einigen KVP-Bearbeitern reicht es offenbar nicht, eine Idee anständig und neutral abzulehnen. Zusätzlich zur Ablehnung sind leider auch schnoddrige und unfreundliche Antworten zu lesen. Mir passierte ein Missgeschick. Ich fuhr mit einem Intercity in Sulgen durch, statt anzuhalten. In Ruhe analysierte ich, welche Voraussetzungen diesen Fehler begünstigt haben. Mir fiel auf, dass die Darstellung im LEA teilweise nicht optimal ist, besonders wenn Langsamfahrstellen

Grundsätzlich wird alles in Frage gestellt. Ich finde diese Kultur bedenklich.

einen Halt «einpacken». Ich schreibe ein paar Ideen auf, wie die Darstellung verbessert werden könnte. Dies tat ich in freundlichem Ton, konstruktiv und anständig. Die Antwort lautete:

«Wird LEA nicht angeschaut, helfen auch andere Farben nicht. Wer unkonzentriert ist, schaut auch nicht ins LEA. Mehr Farben bringen nicht mehr Übersicht.»

Aus diesem Grund lehnt die FG EAL den Vorschlag ab.»

Ich habe mich beim KVP-Coach über diese schnoddrige Antwort beschwert. Er könne «leider auch nichts machen», er habe die Antwort so von der FG EAL übernommen (wer oder was auch immer das ist).

Interessant ist in diesem Zusammenhang übrigens ein aktueller Aushang, in welchem bereits zwei Durchfahrten statt Halt beklagt werden. Wo? In Sulgen ...

Dass ich nicht der Einzige bin, der über unser KVP-System gefrustet ist, zeigte sich neulich in der Kommentarspalte der internen Meldungen. Auf einen Jahresrück-

blick zu KAIZEN vom 27. Januar wurden 24 Kommentare abgegeben.

Es kam zu einem Dialog zwischen verschiedenen KVP-Nutzern und dem Headcoach KAIZEN Beat Rappo. Auch andere Lokführer haben ähnliche Erfahrungen gemacht wie ich.

Stellvertretend für die anderen Beiträge hier ein Ausschnitt aus einem Kommentar:

«Leider ist es mit allem so bei uns. Einwände von Seiten des Personals, fehlende oder falsche ZUB-Überwachung, falsche Baustellensignalisierung, eklatante Fehler in den Regelwerken. Ich könnte Aktenschränke füllen mit meinen Erlebnissen! Grundsätzlich wird alles in Frage gestellt. Ich finde diese Kultur bedenklich. Würde man den Mitarbeitern, die in ihrem täglichen Job unbezahlbare Erfahrungen sammeln, mehr zuhören, könnte man sehr viele Workshops, Diskussionen, Frustrationen, Eskalationen etc. vermeiden.»

Dass KVP durchaus funktionieren kann, durfte ich miterleben, als ich einen Versuch zur Signalmontage bei SBB Infra filmisch dokumentierte. In einer konstruktiven Atmosphäre wurden technische Probleme diskutiert, und quer über die Hierarchiestufen konnte sich einbringen, wer etwas sagen wollte. Beneidenswert fand ich auch, dass der Ideengeber selber aktiv an der Umsetzung seines Vorschlags mitarbeiten konnte. Dabei spürte ich eine grosse Wertschätzung gegenüber allen Beteiligten.

Was KVPs angeht, habe ich mir momentan eine Sendepause auferlegt. Ich kann einfach nicht verstehen, wieso den Ideengebern so viele Steine in den Weg gelegt werden. Da sitzen Leute hin und schreiben in ihrer Freizeit Ideen auf, wie das Unternehmen vorwärtsgebracht werden könnte. Klar kann nicht jede Idee umgesetzt werden. Klar ist nicht jede Idee freundlich formuliert - manchmal wird in KVPs auch Frust abgelassen. Aber ein bisschen mehr Engagement von den Bearbeitern wäre manchmal schon angebracht. ➡

Kommentare zum Kaizen Jahresbericht (Kasten Seite 37):

Gerne füge ich noch hinzu, dass viele namhafte Unternehmen ebenfalls mit der Kaizen-Kultur ihren Marktvorsprung sicherstellen. Beispiele: Hilti, die Post, Por-



sche, GE General Electrics, Trumpf, Swiss, diverse Spitäler, usw. usw.

Rappo Beat 01.02.2016 17:58:23

Soll ich mal aufzählen was mit Kaizen (doofes Wort) alles kaputt gemacht wurde, ich glaube das kann man gar nicht alles auflisten.

Funk Max 31.01.2016 20:30:53

In der Tat kann für Kaizen auch ein anderes Wort verwendet werden. Es geht um die ständige, schrittweise, konsequente Veränderung zum Besseren. Durch das strukturierte Vorgehen bei Problemanalyse und Problemlösung können die Standards laufend verbessert werden. Das Personal ist dauernd involviert. Vielleicht sollten auch Sie einmal an einem Workshop teilnehmen. Gerne meldet Sie ihr Vorgesetzte als potentiellen, konstruktiv/kritischen Teilnehmer.

Rappo Beat 01.02.2016 17:52:53

Grüezi Herr Rappo Ich habe meinen CLP gebeten, mich bei Ihnen als potentiellen, konstruktiv/kritischen Teilnehmer für einen Workshop zu melden. Nun bin ich gespannt, was sich daraus ergibt. Ich erlaube mir zu gegebener Zeit an dieser Stelle

über meine Erfahrungen zu berichten. Mit freundlichen Grüssen

Leutwyler Markus 15.02.2016 12:14:32

Danke für Ihre Inputs zu den finanziellen Auswirkungen der Verbesserungen. Vergessen Sie neben finanziellem Aufwand und finanziellem Ertrag nicht all die vielen guten kleinen Verbesserungen für Sie und unsere Kunden, welche wir finanziell nicht rechnen. Überlegen Sie bei Ihrer täglichen Arbeit, welche Verbesserungen und Erleichterungen sie alleine schon mit den elektronischen Tools, den Verbesserungen bei Signalisierungen, in den Personalräumen erleben. Es ist auch ein Geschenk, dass sich unser Unternehmen die Kaizen-Verbesserungskultur auch etwas kosten lässt. Mit Kaizen optimieren wir in kleinen Schritten, zusammen mit dem Personal - strukturiert, schrittweise und konsequenten. Danke für Ihre Vorschläge und die Mitarbeit bei der Umsetzung der Verbesserungen. Kaizen ist eine Denkhaltung.

Rappo Beat 30.01.2016 14:54:07

Ohne Kaizen würde sich niemand für die Interessen des Personals und die Kundenschaft einsetzen? Verstehe ich Sie richtig?

Traurig so was... Sind wir also froh, gibt es Kaizen, koste es was es wolle!

Wernli Rebecca 01.02.2016 16:17:21

...bloss bräuchten wir hierfür keine fix Angestellten, sondern lediglich Vorgesetzte, welche «der Basis» zuhören und von selber auf die Idee kommen, zu verbessern. Es sperrt sich doch niemand ernsthaft gegen Dinge, welche uns besser/effizienter/schneller/günstiger werden lässt und/oder uns das Arbeitsleben erleichtert!

Isler Roman 01.02.2016 16:17:21

Leider ist es mit Allem so bei uns. Einwände von Seiten Personal, fehlende oder falsche ZUB Überwachung, falsche Baustellensignalisierung, eklatante Fehler in den Regelwerken. Ich könnte Aktenschränke füllen mit meinen Erlebnissen! Grundsätzlich wird alles in Frage gestellt, ich finde diese Kultur bedenklich. Würde man den Mitarbeitern, die in ihrem täglichen Job unbezahlbare Erfahrung sammeln, mehr zuhören, könnte man sehr viele Workshops, Diskussionen, Frustrationen, Eskalationen etc. vermeiden. Aus meiner Zeit im KVP Gremium bei SBB Cargo kann ich festhalten, dass in den etlichen Treffen, die meistens an einem Frei-

tag stattfanden - ja ich bin an einem Freitag gegangen - da ich auf eine Verbesserung hoffte, nichts aber auch absolut gar nichts gebracht hatten. Die erste KVP Frau erzählte nur über sich und ihre beruflichen Erfolge, der nächste Moderator wollte unbedingt sämtliche Probleme ohne Tabu auf dem Tisch haben aber nach dem 2. Treffen wurde der KVP Zirkel versenkt!. BEIDE Protagonisten sind nicht mehr Teil der SBB-Familie; nach mir die Sintflut!
Luck Andreas 01.02.2016 21:12:13

Lieber Beat Rappo, Danke für die Interessanten Ausführungen. Könnte man bei dieser Gelegenheit auch mal erwähnen, wieviel Millionen der ganze KAIZEN-Verwaltungsapparat so jährlich verschlingt und was die unsinnigen Japan-Reisli so kosten... Danke für die Offenlegung dieser Zahlen!
Brun Erich 28.01.2016 13:38:51

Bei ZF belaufen sind die Personalkosten für Kaizen auf ca. CHF 500'000.-. Die Japanseminare sind günstiger als eine vergleichbare Ausbildung in Europa. Bei ZF waren diese Kosten ca. 20'000.-. Bei der Umsetzung der Massnahmen berechnen wir nicht nur den Nutzen, sondern auch den Aufwand dafür. Hinzu kommen die Kosten für die Kaizen-Workshops KWS.

Diejenigen Mitarbeiter, welche wir vertieft im Thema Kaizen ausbilden, müssen diese Ausbildungskosten durch eigene Optimierungs-Aktivitäten um ein Vielfaches übertreffen. Dazu sind sie verpflichtet eine definierte Anzahl KWS durchzuführen.
Rappo Beat 28.01.2016 14:23:15

Das die Kosten für den ZF nur 20000.- für das Japanreisli gekostet habe glaube ihnen nun gar nicht, wenn ich bedenke wie viele Leute vom ZF nach Japan gereist sind.
Borer Stephan 28.01.2016 16:29:01

Wir sprechen von ZF und nicht von Operating.
Rappo Beat 30.01.2016 16:57:53

Lieber Beat Rappo, Danke für die schnelle Antwort. Wäre schön, wenn man in Zukunft bei ZF die Personalkosten für die Lokführer auch ohne die ganze Administration und Verwaltung berechnen würde, dann würden sich die Zahlen für die «teuren» Lokführer wohl auch etwas relativieren. Betr. Fahrleistungen bei Personalunterbestand: Es beschleicht mich bei solchen Aussagen immer ein wenig das Gefühl, als wäre das Lokpersonal mitverantwortlich für diese Situation. Aber vielen Dank trotzdem für den Nutzen, wenn

auch fahrfähige Kadermitglieder Fahrleistungen machen...
Brun Erich 28.01.2016 17:06:40

Sind in den CHF 500'000.- auch die Stundenlöhne jener eingerechnet, welche während eines Workshops mit dabei sind und während dieser Zeit an der Front fehlen (Lf, PEX, CLP, Einteiler, PeKo, etc.)?
Isler Roman 01.02.2016 16:21:36

Und wieviele Millionen haben die Kaizen Workshops gekostet? Die Kostennutzung ist so nicht ganz relevant. Also mal ehrlich sein.
Borer Stephan 27.01.2016 16:54:44

Die Workshops sind das eine. Die Personalkosten wie auch der administrative Aufwand dürfte enorme Kosten verursachen.
Nielsen Thomas 28.01.2016 05:27:01

Dürfen wir bei Ihrer Rechnung auch den Nutzen verrechnen, wenn wir bei Personalunterbestand Fahrleistungen machen?
Rappo Beat 28.01.2016 14:25:55

Wer bitteschön ist *Wir*? Das ist doch kein Mehrwert: Wenn jene Personen, welche für Kaizen/KVP eingesetzt werden, zu 100% fahren täten, wäre der Nutzen ebenso gross. Unsere Abteilung ZF hat sich schliesslich

Aktuell / News / Personenverkehr aktuell / ZF aktuell

Jahresbericht Kaizen 2015
27.01.2016 08:00

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess
Im Jahr 2015 gingen rund 1200 KVP-Vorschläge bei uns ein. Von diesen konnten wir 650 Vorschläge erfolgreich umsetzen. Ich möchte mich an dieser Stelle für die vielen guten Ideen bedanken. Weitere Vorschläge können Sie auf dem iPad in der LEA App, mit dem Formular «KVP-Vorschlag» oder auf der Webseite www.ideenmanagement.sbb.ch erfassen.

Kaizen-Workshops
Während 20 Kaizen-Workshops wurden, in Zusammenarbeit mit dem Lokpersonal, den verantwortlichen Stellen und der PeKo, Prozesse aufgebaut resp. kontinuierlich optimiert. Beispielsweise wurde der Standardanforderungskatalog für neue Fahrzeuge weiterentwickelt. Dabei wurden die Funktionalität von Bedienelementen, wie Fahr-/Brems- und Inbetriebsetzungsschalter optimiert und die Masken der verschiedenen elektronischen Displays verbessert. In einem anderen Workshop wurden Piktogramme und Fluchtwege standardisiert und während des Piloten «eDoc» konnte die papierlose Zukunft des Lokpersonals getestet werden. Dazu wurden im Vorfeld die Dokumentstrukturen, die Verlinkungen innerhalb der Dokumente und die Ablage der Dokumente angepasst. Weiter wurde mithilfe von Kaizen-Workshops der ICN-Entkupplungsprozess und der Domino-Inbetriebnahmeprozess aufgrund des Einbaus von ETCS überarbeitet. Auch die Gestes métier hat man weiterentwickeln und die Halteortsignalisierung zusammen mit Infrastruktur schweizweit standardisieren können. Viele dieser Optimierungen sind bereits umgesetzt und diverse sind noch in der Realisierungsphase. Wir werden sie zeitgerecht über dadurch gelöste Änderungen in gewohnter Weise informieren.

Weitere Erfolgsgeschichten:

- Die Benutzerfreundlichkeit der elektronischen Dokumente von ZF, QSU und Infra sowie der ZF-Info-App konnte bedeutend erhöht werden.
- Optimale, schlanke Prozesse beim Zeitausgleich mit aktuellen Unterlagen sind nun Realität. Der PDCA-Ablauf «Plan-Do-Check-Act» wurde dabei vollständig durchgeführt und stellt das zielgerichtete Optimieren sicher.

Finanzieller Nutzen

Aufgrund dieser vielen guten Vorschläge des Personals und der Effizienz und Wir-

kung der Kaizen-Workshops konnte ein finanzieller Nutzen von CHF 6.5 Mio ausgewiesen werden.

Weitere Aktivitäten

- Schulung von neuen MA in der Kaizen-Kultur
- 2 Japan-Seminare bei Operating für erfahrene Kadermitarbeiter
- Ständige Angleichung und Überprüfung der Lokführer-Räume bezüglich dem definierten Standard (strukturiert und sauber)

Personelles

In der Westschweiz haben wir einen Wechsel des Kaizen Coachs Olivier Renand zum Bereich Ereignisanalysen bei P-OP-QSU. Patrick Fontaine ersetzt ihn bis Anfang April. Ab dann wird Yoann Fort die Rolle des Kaizen-Coach für die Filialen West und Jura-Mittelland übernehmen. Im Tessin wechselte Edio Rada zu Cargo und wir konnten Alvaro Bosio als Kaizen-Coach gewinnen. In Zürich wurde unser Kaizen-Ablöser Michael Zuppinger als ABL gewählt und wird aufgrund der Personalsituation nicht ersetzt. Weiterhin sind Hansruedi Gerber für die Filialen Nordschweiz und Zentralschweiz-Ticino und Thomas Lüthi für die Filialen Zürich und Ostschweiz im Einsatz. In Luzern steht zeitweise und abgestimmt auf die Personalsituation Raoul Müller im Einsatz als Kaizen-Coach. Im 2016 sind bereits wieder viele Optimierungen geplant, mit dem Ziel unsere Dienstleistung für unsere Kunden weiter zu verbessern. So können wir uns erfolgreich am Markt behaupten und unsere Arbeitsplätze sichern.

Kaizen heisst Optimierung/Veränderung zum Besseren in allen Bereichen – ständig, schrittweise und konsequent. Immer mehr Personen helfen dabei mit. Wichtig ist, dass sich die Entscheidungsträger direkt vor Ort ein Bild der Realität machen und den Mitarbeiter als Experten um Rat fragen. Kaizen ist eine Haltung, bei welcher ständig das Optimum gesucht wird – nach der Verbesserung ist vor der Verbesserung.

Ich wünsche Ihnen viele gute Veränderungen fürs 2016!

Beat Rappo
Headcoach Kaizen Zugführung

Wir fahren alles auf die Fahne geschrieben und ist keine Prozessoptimierungsabteilung... Auf wieviele Mannsstunden/Stellenprozente entfallen die 6,5 Mio? Ich behaupte, dass eine Volkkostenrechnung nicht besonders löblich ausfiele: Der Umsatz pro Mitarbeiter der Abteilung KVP fiel innerhalb ZF viel zu gering aus... Ich freue mich bereits darauf, zu hören, was McKinsey zu solchen internen Kampagnen meinen wird!
Isler Roman 01.02.2016 15:58:17

Es gibt auch KVP die nicht angenommen werden. Schön wäre, wenn diese nicht nur einfach abgelehnt werden, sondern auch immer begründet. Wenn sich ein Mitarbeiter schon die Mühe macht und Zeit investiert wäre dies das Mindeste.
Zimmermann Sven 27.01.2016 13:20:45

Ihre Erwartung an die Gutachter deckt sich auch mit der Unseren. Ein Vorschlag soll bei Annahme oder Ablehnung eine Antwort enthalten. Danke für ihre Rückmeldung, welche ich entsprechend weitergeben werde.
Rappo Beat 28.01.2016 14:09:39

Weil das meiste eh reine Willkür ist, macht eine Begründung nur begrenzt Sinn. Ich hab ZB ein KVP geschrieben betreffend Halteort 1 Verschiebung Baden Gl. 2 im Frühling 2015. Die Antwort war ich müsste das Abschnittssignal nicht sehen können zur Abfahrt... Inzwischen ist der Halteort 1 da wo er sollte. Der Grund dafür kann wohl nicht derselbe sein?
Beetschen Ulrich 29.01.2016 04:57:04

Könnte es nicht auch sein, dass sich unsere Prüfungsexperten mit der Antwort von sich nicht ins Fahrpersonen versetzenden Leuten nicht zufrieden gaben und sich darum gekümmert haben?
Rappo Beat 30.01.2016 14:49:45

Das glaube ich nicht. Das Kaizen ist aus meiner Sicht ein völlig überbewertetes Instrument für gute, sinnvolle oder kritische Ideen einfach und ordentlich zu entsorgen. Meine KVP waren: Synchronisieren der LEA Uhr. - NEIN. Fahrzeugnummern auf der Front des Domino - Nein. Bahnhofspläne in ZF info integrieren - Nein. Halteort verschieben - zweimal Nein. Es gibt eigentlich keine Gründe diese KVP grundsätzlich abzulehnen ausser Finanzen, Aufwand und Kompetenz. Denn eigentlich habe ich als Lokführer nichts zu sagen, Ihr seit schon genug beschäftigt und es käme sowieso zu teuer. Diese KVP-Inszenierung kommt mir heute mit meiner Betriebsfahrung belustigend vor und ich bin erst seit 01.06.2012 dabei.

Beetschen Ulrich 02.02.2016 09:12:40

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Spezialist/in öffentlicher Verkehr

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskenntnisse 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 professionellen Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs, startet im September 2016 in Olten.

Melden Sie sich jetzt zur **Infoveranstaltung** an!

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter www.login.org/spoev

Interview mit Beat Rappo, Headcoach KAIZEN

Das Gespräch geführt hat Markus Leutwyler (LocoFolio).

LocoFolio: Das Lokpersonal äussert sich immer wieder unzufrieden mit dem KVP-Prozess. Beklagt werden unfreundliche Antworten, unbegründete oder nicht nachvollziehbare Ablehnung von Vorschlägen. Sind Ihnen diese Probleme bekannt?

Beat Rappo: Ja, die Probleme sind bekannt. Die Coaches werden angewiesen, Abklärungsverantwortliche bei der Formulierung zu unterstützen.

Was sind Ihrer Meinung nach die Gründe für das schlechte Image von KVP?

Die Akzeptanz von KVP steht und fällt mit der Durchlaufzeit und der Formulierung der Antwort. Eine nachvollziehbare, auf das Thema bezogene Antwort wird viel besser akzeptiert als ein «wir sehen keinen Bedarf».

Sehen Sie Massnahmen, um die angespannte Situation zu verbessern?

Wir sind laufend dabei, die Rückmeldungen zu den Antworten auszuwerten. Wir beziehen uns auf die Werte der SBB: «ambitioniert, verantwortlich, beweglich, leidenschaftlich, respektvoll» Diese fordern wir auch von den Begutachtern. Die Durchlaufzeiten sind weiterhin ein Thema, auch wenn wir diese bereits jetzt deutlich verringern konnten.

Im Jahr 2015 sind von 1200 Vorschlägen rund 650 umgesetzt worden. Wie werden solche Vorschläge gewürdigt? Gibt es Prämien? Und wenn ja, wie viele und in welcher Art muss man sich das vorstellen?

Pro Monat wird mindestens ein Vorschlag ausgewählt. Die Prämierung erfolgt in RE-KA-Checks, 200.- für den Vorschlag.

Wie wird die Auswahl der Bearbeiter getroffen? Wie wird sichergestellt, dass ein Vorschlag an die richtige Person gelangt?

Die Bearbeiter sind Personen aus dem Führungs- und Fachkader (PEX, CLP, Filialeiter, Projektleiter, Produktverantwortliche usw.) Die Zuteilung erfolgt durch die Coaches.

Wie sollen sich Lokführer verhalten, wenn sie sich bei einem Vorschlag unge-recht behandelt fühlen?

Erste Ansprechperson ist immer der direkte Vorgesetzte. Wenn dies nicht fruchtet, kann auch mit dem zuständigen Filialeiter Kontakt aufgenommen werden. Alternativ kann man sich auch den KVP-Coach wenden.

Welche Aspekte sind Ihnen wichtig? Was möchten Sie den Lesern mitteilen?

Mir ist wichtig, dass das Leitbild der SBB gelebt wird. Dieses Interview ist beispielsweise eine konstruktiv-kritische Auseinandersetzung mit einem wichtigen Thema. Dies entspricht einem Führungsgrundsatz der SBB. Antworten zu KVP-Vorschlägen müssen respektvoll und verantwortlich geschrieben sein. Bei der Abklärung müssen die Gutachter ambitioniert, beweglich und leidenschaftlich agieren.

Kulturell ist das nichts Neues für Mitarbeiter/innen der SBB – wir wissen, nach welchen Grundsätzen wir arbeiten. Leben wir also unsere Werte und Grundsätze. Ich möchte mit dem Beispiel vorangehen. **Herr Rappo, besten Dank für das Gespräch!**

Durchfahrt statt Halt

Auszug aus einem Blog bei SBB Personenverkehr.



27. 04. 2016

[...] Fehler passieren nun mal in einem solch komplexen System wie der Bahn. Trotzdem ist es für unsere Kunden ärgerlich und bringt Unannehmlichkeiten mit sich. Beim SBB Kundendienst erreichen uns nach solchen Ereignissen jeweils diverse Kundenrückmeldungen. Eine Durchfahrt ist auch für das betroffene Lokpersonal unangenehm und zerrt am Berufsstolz. Wir halten pro Tag rund 41'200 Mal an und pro Jahr sind das mehr als 15 Mio. Halte. Die Anzahl Durchfahrten liegen somit im Promille-Bereich. Dennoch ist aus Kundensicht jede Durchfahrt eine zu viel. So sind die Konsequenzen für unsere Kunden oft auch medienwirksam und somit imageschädigend.

[...] Künftig werden wir jeden Monat Fälle im Sinne «Lessons learned» kommunizieren. Zudem machen wir mit grossen Plakaten an den Standorten auf die Sensibilisierungsaktion aufmerksam. Wir möchten uns auf diese Weise verbessern. Anpassungen (Visualisierungen) im LEA sind in Prüfung. [...]

Fabian Rippstein Bornhövd
Leiter Fachgruppe Qualität & Umwelt*

Jetzt aber nicht schon wieder. Mani Hal-ler hat sich darüber schon ausgelassen, am Instruktionstag wurde dies auch nochmals behandelt!! Statistisch gesehen trifft es einen Lf alle 10 Jahre. Es reicht langsam. Vielleicht war der Lf auch abgelenkt, weil er sich über so unausgereifte Projekte wie z. Bsp. LISA ärgerte?

Brunner Peter

* Fabian Rippstein Bornhövd war kein Lokführer und hat selber nie einen Zug eigenverantwortlich geführt.

Sprachenstreit im Gotthard-Basistunnel (GBT)

Die Würfel sind gefallen, der GBT wird zweisprachig – ein schönes Geschenk für die ausländischen Bahnen. Im Februar 2016 war in den Medien zu lesen, dass beim BAV an einem runden Tisch zur Eröffnung des GBT auch über die sprachlichen Anforderungen gesprochen wurde. *Daniel Hurter, Lokführer Zürich & Hubert Giger, Präsident VSLF*

Die sprachlichen Anforderungen an das Lokpersonal wurden im Anschluss in der Presse publiziert, jedoch ohne konkrete Angaben.

Der VSLF erkundigte sich daraufhin beim BAV über weitere Details und erhielt folgende Antwort:

«Sehr geehrter Herr Giger

Es ist ein Anliegen aller Beteiligten, die Benutzung des Gotthard-Basistunnels für den Güterverkehr so attraktiv wie möglich zu gestalten. Dazu gehört auch eine praktikable Lösung für die sprachlichen Anforderungen des Lokpersonals. Die Gotthardstrecke soll inskünftig zwischen Arth-Goldau und Bellinzona im Grundsatz «zweisprachig», d.h. mit Deutsch- oder Italienisch-Kenntnissen, befahren werden können. Gemäss Auskunft der Infrastrukturbetreiberin wird die Möglichkeit der Zweisprachigkeit bei den Fahrdienstleitern auf dem Abschnitt Arth-Goldau bis Bellinzona geprüft. Beim Zugverkehrsleiter wird von B1 oder B2 ausgegangen, beim Personal der Lösch- und Rettungszüge von A1. Um Missverständnissen vorzubeugen, soll für Notrufe ein Codewort eingeführt werden. Bei den sprachlichen Anforderungen soll der Fachwortschatz im Zentrum stehen. Wann genau diese Anpassungen in

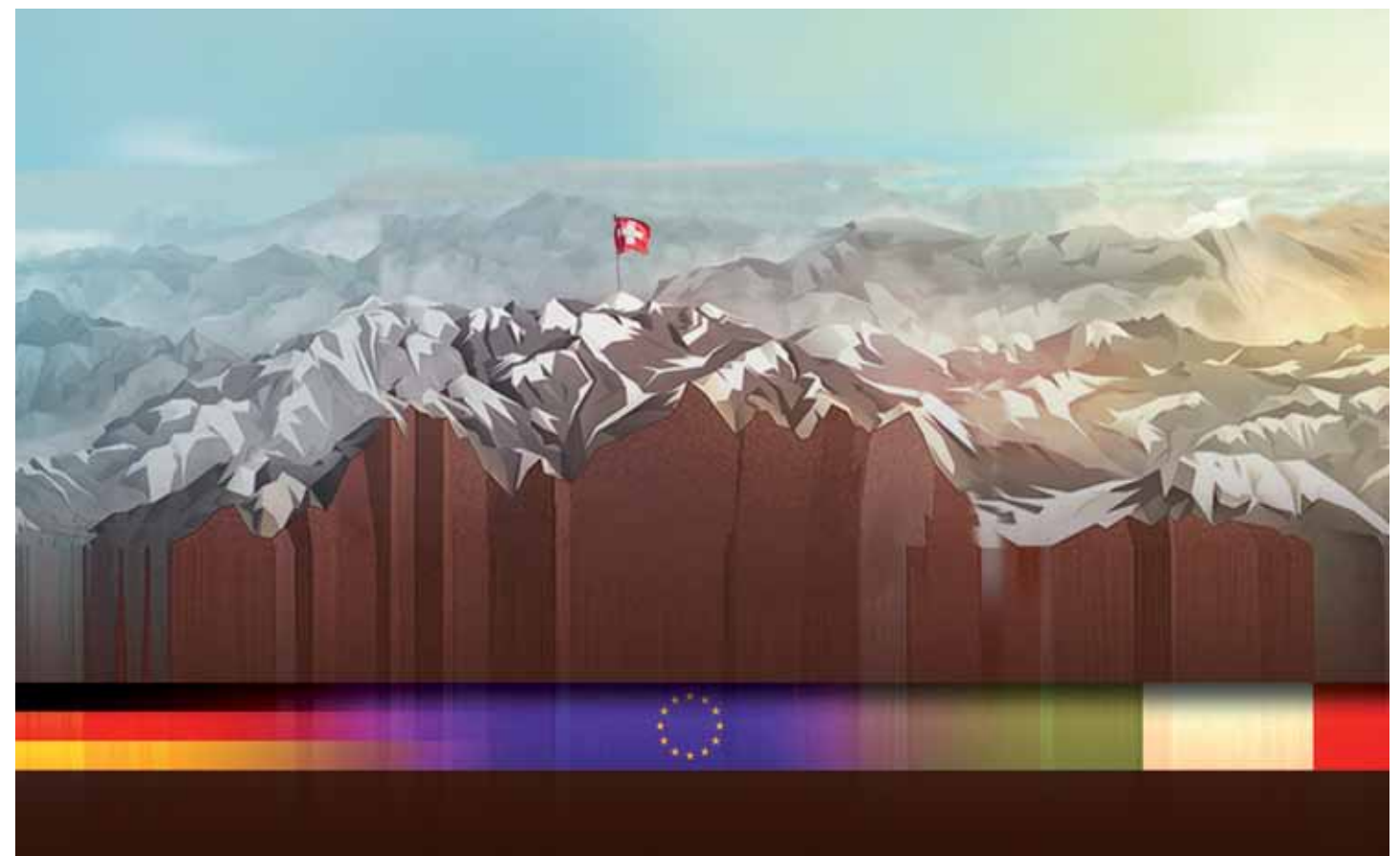
Kraft treten werden, ist noch nicht klar, voraussichtlich nicht auf Ende 2016, sondern auf Ende 2017. Die EVU werden so rasch wie möglich über die definitiven Anforderungen informiert. Freundliche Grüsse
Markus Liechti»

Anlässlich eines Treffens mit dem Leiter von SBB Infrastruktur Betrieb, Rudolf Büchi, wurde präzisiert, dass die Zugverkehrsleiter in der für die Linie Arth-Goldau - Bellinzona zuständigen Betriebszentrale Pollegio bereits jetzt zweisprachig seien. Da die Sprachverbindung grundsätzlich nicht als sicherheitsrelevant betrachtet wird, spricht somit nichts gegen eine Fahrt durch den GBT einzig mit italienischen oder deutschen Sprachkenntnissen. Wie erwähnt, müssen lediglich die Notrufe an Fahrpersonal geregelt werden.

Kommentar

Hurra, endlich freie Fahrt für die deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bis Bellinzona San Paolo, wo die italienischen EVU die Züge übernehmen. Zuerst finanzieren wir Schweizer im Alleingang die gesamte NEAT mit zwei

Achsen durch die Alpen und nehmen uns dann selber aus dem Geschäft, weil es so einfach geht. Die Sicherheit wird technologisch auf ein paar Kommandosätze und eine Sprach-App im Mobiltelefon zusammengestutzt. Und mit der von verschiedenen Stellen angestrebten Einheits-Eisenbahnersprache Englisch kann dann auch ohne spezifische Sprachkenntnisse durch unser Land gefahren werden. Dass die nun angestrebte Lösung einem ausdrücklichen Wunsch von Cargo-EVU entspricht, versteht sich von selbst. Es ist auch nicht schwer zu erraten, um welche EVU oder Dienstleister es sich dabei handelt. Aber nun stehen hunderte von Lokführerstellen in der Schweiz auf dem Spiel und wir Lokführer sind bereit, zusammen mit den Schweizer-EVU mittels Leistung und Qualität dafür zu kämpfen, dass diese bei uns erhalten bleiben. Wir erwarten aber, dass auch in den eidgenössischen Bundesämtern wieder etwas mehr «Swissness» gelebt wird, denn schliesslich sind diese Ämter in erster Linie verpflichtet, die Interessen ihrer Arbeitgeber, also die der Schweizerischen Eidgenossenschaft und ihrer Bürgerinnen und Bürger zu vertreten.



Sicherheitslinien

Sicherheitslinien für Blinde.
Kommunikationsgruppe VSLF

BAV und Blindenverbände im Streit über die Sicherheitslinien auf den Perrons. Am 19. Oktober hatte sich das BAV mit dem Entschied, dass ein Teil der Sicherheitslinien für Sehbehinderte am neuen Züricher Bahnhof Löwenstrasse weg müssten, mächtige Feinde geschaffen. Schützend stellte sich sogar die Bundesrätin und Verkehrsministerin Doris Leuthard hinter den Entscheid. In der Sonntagspresse vom 17. Januar 2016 erklärte sodann das BAV, dass es die SBB angewiesen habe, die Sicherheitslinien zu entfernen. Doch bereits am folgenden Montag änderte das BAV seine Meinung und reagierte auf den Druck der Blindenverbände, die Anfang Januar beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht hatten. Wohlverstanden, es geht einzig um die Linien, welche den Weg von der Treppe zu den Perronkanten weisen. Dass es der Service Public mit dieser Geschichte sogar in den «Late Service Public» von «Giacobbo/Müller» geschafft hat, erfreut und zeigt, wie sich alle um korrekte Bahnanlagen kümmern.



Loktaufe Basel

Rudolf Gfeller, Vorstand VSLF

Wer zahlt, befiehlt. Man wird den Eindruck nicht los, dass sich gewisse Abteilungen bei der SBB für das gemeine Fussvolk schämen.



TZ

Teilzeitbehandlung bei der SBB AG. Von Hubert Giger, Präsident VSLF

Ein Mailwechsel zwischen einem Lokführer SBB und seinem Vorgesetzten. Nicht nur jüngere Kolleg/innen, sondern auf Grund der Belastung am Arbeitsplatz auch zusehends Ältere wünschen Teilzeit zu arbeiten. Eine Ablehnung des Arbeitgebers kann inneren Druck zur Folge haben.

«Lieber xx
Wie ich schon mehrmals erwähnt habe, möchte ich mein Arbeitspensum so bald als möglich auf 60% reduzieren. Für mich ist es wichtig, dass dies so schnell wie möglich erfolgt. Kannst Du, bzw. der Personaldienst, eine verbindliche Zusage machen, ab wann ich mein Pensum reduzieren kann?
Herzliche Grüsse yy»

«Hallo yy
Ich habe deinen Wunsch bereits in der neuen Personalplanungsliste eingetragen und es an der heutigen Filialsitzung thematisiert. Die Rückmeldung des Filialleiters ist, dass es ab Herbst 2017 realistisch ist.
Beste Grüsse xx»

In der SBB Zeitung «Unterwegs» wird die Möglichkeit zur Teilzeitarbeit anders propagiert:
Unterwegs 01 | 2016:
Geteilte Zeit, doppelte Balance?
Der Trend zur Teilzeit ist ungebrochen. Auch die SBB will, wo immer möglich, noch mehr Teilzeitstellen anbieten.
Die SBB ist beim Thema Teilzeit Vorreiterin. Inzwischen rangiert sie unter den vier grössten Anbieterinnen von Teilzeitstellen in der Schweiz. Seit 2000 gehört Teilzeitförderung zu den Zielen in der Personalpolitik.

Adressänderung +

Wir bitten alle Mitglieder, Wechsel des Depotstandortes, des Arbeitgebers oder eine Adressänderung umgehend unserer Mutationsstelle mitzuteilen.

Besten Dank.
Martina Nydegger, Mutation VSLF

Formular im Internet: www.vslf.com > KONTAKT > Kontakt Mitglieder

Milchküche in Winterthur

Die Milchküche in Winterthur ist Vergangenheit. Mitte Januar 2016 begann der Abbruch. Wohlverstanden, früher gab es an jedem grösseren Personalstandort eine Milchküche, welche zumeist von ganz früh bis ganz spät und auch am Wochenende für das Personal geöffnet war. Hubert Giger, Präsident VSLF

Neben der Erfrischung und Verpflegung diente sie auch als Treffpunkt und war wichtig für die Zusammengehörigkeit innerhalb der verschiedenen Eisenbahnerberufe. Und sie war eine Garantin für die Gesundheit, denn besonders im unregelmässigen Dienst ist eine gute Ernährung wichtig.

Unter dem Lokpersonal war es immer ein wichtiges Thema, welche der vielen Milchküchen in der Schweiz wohl die beste ist. Zu den Spitzenreiterinnen zählte immer die Küche in Erstfeld. Sie war Tag und Nacht offen und man erhielt auch morgens um 5 Uhr eine Rösti mit Spiegelei plus ein Lächeln! Die Küche existiert noch dank SBB Cargo. Und auch Winterthur und Romanshorn waren immer hoch im Kurs (Romanshorn gibt es schon lange nicht mehr). Schade, dass das «Gesindehaus» in Winterthur und mit ihm die Milchküche nun auch ein Teil der Eisenbahngeschichte sind.

Somit existiert ein SV-Restaurant weniger für das Personal und viele Turbo- und SBB-Lokführer. Die SBB bietet keine Hand für einen neuen Standort. Der SBB Sprecher empfiehlt gemäss einem Zeitungsartikel als Alternative die Kantinen der Post und Swisscom, nur haben die Post und Swisscom keine Kantine in Bahnhofsnähe. Vorgeschlagene Alternativen mit Öffnungszeiten von 11.30 bis 13.30 Uhr und 2 x 700 Meter Fussmarsch vom Bahnhof entfernt können keine Alternative sein, da Pausen von 20 Minuten zum Essen zu den unmöglichsten Zeiten die Vorgaben sind. Brezelkönig hilf!



Bruno Nauer, Mitarbeiter von Rail Clean am HB Winterthur, schreibt in seinem Anfang 2015 erschienenen Büchlein «Brennpunkt HB Winterthur» von der familiären Atmosphäre, die er im Restaurant stets vorfand und schätzte.

www.satzform.ch/shop

Liebevoll gemachtes Büchlein mit 134 Seiten und vielen spannenden Fotos.

Protokoll der Personalkommission PeKo SBB vom 25. Januar 2016:

Personalverpflegung: In Winterthur wurde mit dem Restaurant Pionier, dass durch den ZFV geführt wird, eine Kooperation ausgehandelt. Ab sofort erhalten die SBB Mitarbeitenden gegen Vorweisung des SBB Badges (ohne Mitarbeitende der Tochtergesellschaften), den durch die SBB subventionierten Preis. [...] Die Kaffeebar ist werktags von 7.00 bis 15.30 Uhr geöffnet. Das Restaurant von 11.30 bis 13.30 Uhr. Apéros und Events werden auf Anfrage durchgeführt.

Mit dem Abgang der Chefin Lokpersonal und der Ad-interim-Übernahme des Amtes durch Martin De Fusco konnten nun endlich Probleme angegangen werden, welche seit Jahren innerhalb G-PN vor sich hergeschoben wurden. BAR-, GAV- und teils AZG-Verstösse konnten offen diskutiert und bereinigt werden. *Philipp Maurer, Vorstand VSLF*



Die angehäuften Probleme sind so vielfältig, dass in der kurzen Zeit nur ein Bruchteil abgearbeitet werden konnte. Wir danken Martin für seinen unermüdlichen Einsatz und das erstmalige Verständnis eines Chef Lokpersonal, dass Vereinbarungen auch von Seiten des Arbeitgebers eingehalten werden müssen. Mit dem Erscheinen dieses LoFo wird der neue gewählte Chef Lokpersonal seine Arbeit aufgenommen haben. Der VSLF gratuliert Bernhard Nussbaumer zu seiner Wahl. Wir freuen uns auf eine konstruktive Zusammenarbeit. Altlasten aus der Ära Klarer/Brillo sind noch genügend vorhanden. Auch warten neue Herausforderungen auf uns alle: Die Teileröffnung des Gotthard-Basistunnels Mitte 2016 wird bereits in einigen Depots Veränderungen bringen. Diese stellen erst einen kleinen Vorgeschmack des Fahrplanwechsels 2016/2017 dar. Der Fahrplanwechsel 2016/2017 bringt nicht nur die Eröffnung des GBT mit sich, sondern auch die Umstellung des gesamten Wagenladungsverkehrs von SBB Cargo, eine Neupositionierung der Post- und Expressverkehre und voraussichtlich die Einführung des lange erwarteten neuen Einteilungstools «Caros» im Jahr 2017. All diese Projekte werden Auswirkungen auf die Mitarbeiter der Produktion haben! Die Neuausrichtung des Wagenladungsverkehrs stellt die grösste Veränderung im nationalen Güterverkehrsgeschäft dar

seit dem Ausstieg der SBB aus dem Cargo-Domizil-Geschäft im Jahr 1996. Mit der Umstellung auf einen Dreiwellenbetrieb (es verkehren drei Mal täglich drei Wellen aus und in die Güterbahnhöfe) sollen die Kunden eine bessere Anbindung an das nationale Wagenladungsnetz erhalten. Gemäss den Plänen werden sich dadurch auch die Arbeitsleistungen von heute mehrheitlich in der Nacht vermehrt in den späteren Morgen und den früheren Abend verschieben. Auch das Expressnetz wird mit der Schliessung der Bahnhöfe Zürich Mülligen und Däniken grössere Veränderungen erfahren. Neu werden diese Züge in den grossen Rangierbahnhöfen formiert. Eventuell werden noch ein oder zwei strategische Knoten in Kundennähe dazukommen. Zusätzlich beschäftigen uns noch die folgenden Themen (never ending stories):

- Kontrolle der Löhne der Dienstjungen LF im Verhältnisse untereinander
- Weiterentwicklung der BAR Cargo
- Korrekte Arbeitszeiten-Jahresüberträge durch die LLP (hat nicht so geklappt)
- Unnötige Informationsflut auf den elektronischen Arbeitsmitteln
- Klimaanlagen und Sauberkeit auf den Lokomotiven
- Führungsspanne und Ausrichtung der Führung im Bereich Lokpersonal
- Wertschätzung der Mitarbeiter durch die Unternehmung / Personalfriedenheit
- Problematik Periodische Prüfung (Die PP bei SBB Cargo ist schweizweit die

härteste und zeitaufwändigste Prüfung. Dies steht weder im Verhältnis zum Lohn noch zur Ausbildung. Auch die aktuellen Arbeitsprozesse werden nicht berücksichtigt.)

SBB Cargo International

Schwierige Zeiten herrschen auch im Bereich SBB Cargo International. Immer noch werden die Mitarbeiter durch die Euromassnahmen stark getroffen. Zusätzlich die Leitung, wie die alte Fastnacht daherkommend, dass sich die Mitarbeiter zusätzlich und massiv an den Pensionskassenmassnahmen vom letzten Jahr beteiligen. Dies ist ein harter Brocken und rückt Ängste und Mutmassungen zu gewissen Vorgängen innerhalb von SBB Cargo International in den Vordergrund: Es scheint eher ein JEKAMI als eine klare Strategie vorzuherrschen. Dies bestätigen auch die folgenden Tatsachen: Arbeitszeitabrechnungen werden nicht korrekt geführt (wir hoffen, bis zum Erscheinen des LoFo diese Pendezen nun endlich begraben zu können); Neuangestellte LF werden immer wieder nicht eingeteilt und müssen entgegen AZG von der Hand in den Mund leben; es werden auch innerhalb der Lohnbänder grosse Unterschiede gemacht (Dienstjunge überholen Dienstalte) – dies gefährdet das zusammen erarbeitete Lohnsystem, und die Unzufriedenheit innerhalb der Berufskategorien wird angetrieben.

Bildungskurs ist nicht gleich Bildungskurs. Dies musste ich seit meinem Wechsel zur Zentralbahn vor gut vier Jahren bereits zweimal feststellen. *Christina Engler, Lokführerin Zentralbahn*

Gemäss aktuellem GAV der ZB ist die Handhabung Bildungsurlaub zurzeit wie folgt geregelt (Auszug GAV 2013-2016, 5. Anhang Urlaub):

«2 Bezahlter Urlaub. Ohne Anrechnung auf Ferien werden folgende Urlaubstage gewährt ...

i) Personalverbände: Bildungskurse: von der Geschäftsleitung zu bewilligen (5 Arbeitstage in 2 Jahren, Nachgewährung möglich wenn an Werktagen).»

So weit, so gut, dachte ich vor gut drei Jahren, als ich im Zuge meiner Tätigkeit als Kassiererin Sektion Basel einen Buchhaltungskurs im Auftrag des VSLF - und von diesem organisiert - besuchte. Mit der Kursbestätigung machte ich mich auf den Weg nach Stansstad zum Geschäftssitz meines Arbeitgebers, um bei HR diesen Urlaub zu beantragen. Der Leiter HR erklärte mir, mittels welchen Formulars ich diesen beantragen könne, und sicherte mir mündlich zu, dass dies gar kein Problem sei. Als ich dann wenige Wochen später die Ablehnung des Bildungsurlaubes bekam, war ich doch sehr erstaunt. Vor allem die Begründung dazu: «kein Nutzen ZB.» Verwundert suchte ich die Stelle im GAV, wo steht, dass ein Bildungskurs des Personalverbandes einen Nutzen für die ZB haben muss. Ich suche noch heute ... Mein Teamleiter fragte mich, ob ich mit diesem Entscheid leben könne. Knurrend bejahte ich dies, sagte ihm aber, dass wenn die periodische Prüfung bevorstehe, ich an den Vorbereitungskurs FDV des VSLF gehe, und dort erwarte ich dann seine Unterstützung betreffend Bildungsurlaub. Diese sicherte er mir zu.

Nun ist es so weit: Diesen Herbst habe ich die Periodische, weshalb ich mich für das FDV-Seminar ohne ETCS im April angemeldet und Bildungsurlaub beantragt habe. Und wieder wurde dies abgelehnt: mit der Begründung, dieser Kurs sei zu SBB-lastig; ETCS hätten wir nicht und zudem biete die ZB eigene solche Kurse an. Nun wurde ich richtig sauer und schrieb dem Leiter HR eine Mail, in der ich die ZB quasi einer GAV-Verletzung bezichtigte und eine Liste der Kurse verlangte, die für Lokführer bewilligt würden, da ansonsten dieser GAV-Artikel für Lokführer absolut keinen Sinn machte. Als Antwort bekam ich keine Liste, sondern die Aussage, dass dies von Fall zu Fall von der Geschäftsleitung entschieden würde. Ich nahm dies so zur Kenntnis. Und auch eine briefliche In-

tervention von Seiten unseres Präsidenten Hubert Giger führte zu nichts, da hinzukommt, dass der VSLF nicht Sozialpartner der ZB ist. Vor gut drei Wochen jedoch erfuhr ich, dass zwei Kollegen der Kurs «Politik live – Besichtigung des Bundeshauses» ohne Wenn und Aber bewilligt wurde. Zu erwähnen ist noch, der Kurs wurde von Mo-vendo angeboten und die Kollegen sind im

SEV. Mit diesem Wissen muss ich langsam davon ausgehen, dass bei der Bewilligung des Bildungsurlaubes in meinen beiden Fällen sehr willkürlich und für mich nach wie vor unverständlich entschieden wurde. Es mag sogar der Gedanke aufkommen, ob beim Entscheid zur Bewilligung auch die Antragstellerin und/oder die Verbandszugehörigkeit eine Rolle spielen könnten?



5. Anhang - Urlaub		
1 Grundlage		
Grundlage dieses Anhangs bildet die Ziffer 48 GAV.		
2 Bezahlter Urlaub		
Ohne Anrechnung auf Ferien werden folgende Urlaubstage gewährt:		
Urlaubsgrund	Umfang	Nachgewährung
Bei Hochzeiten		
i) Personalverbände:		
- Abgeordnetenversammlungen: Die Mitarbeitenden haben die Vorgesetzten sowie die Geschäftsleitung über die vorgesehene, jährliche zeitliche Beanspruchung vorgängig zu informieren.	Die nötige Zeit	Nein
- Bildungskurse: von der Geschäftsleitung zu bewilligen	5 Arbeitstage (in 2 Jahren)	ja, wenn an Werktagen

Rollmaterialbeschaffung Voralpen-Express 2020

Zwischen Luzern und St. Gallen verkehren stündlich IR mit dem Produktnamen Voralpen-Express (VAE). Seit Dezember 2013 verkehren die Kompositionen mit Triebfahrzeugen an der Zugs Spitze und am Zugschluss. Im Normalfall verkehren die lokbespannten Kompositionen mit sieben und die mit Triebwagen geführten Züge mit sechs Zwischenwagen. Die Ausnahmebewilligung für diese Fahrzeuge läuft Ende 2019 aus. Da die technischen Massnahmen für einen weitergehenden Betrieb unverhältnismässig teuer veranschlagt wurden, muss spätestens auf den Fahrplanwechsel 2019/20 eine Ersatzlösung umgesetzt sein.

Im Rahmen der Konzepterarbeitung VAE 2020 galt es zunächst festzulegen, ob in Zukunft Ein- oder Doppelstockzüge zum Einsatz gelangen sollen. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist eine Verknüpfung zwischen den VAE-Stammzügen und den S-Bahnen von Vorteil. Dieses Vorhaben setzt eine uneingeschränkte Kompatibilität zwischen den einzusetzenden Fahrzeugtypen voraus. Fahrzeuge aus derselben Produktlinie sind der grösste Garant dazu. Es ist angedacht, zusammen mit den VAE-Zügen typenähnliche Fahrzeuge zu beschaffen, die sowohl für die S-Bahn wie auch als VAE-Verstärkung zum Einsatz gelangen.

Daraus abgeleitet wurden folgende Fahrzeugtypen ausgeschrieben:

Typ 1:



Einstöckiger, elektrischer Niederflurtriebzug für den Einsatz als VAE 2020 mit 360 bis 400 Sitzplätzen und einer Länge von ca. 150 m
Stückzahl 6, Option auf weitere 10 Fahrzeuge

Typ 2:



Einstöckiger, elektrischer Niederflurtriebzug für den Einsatz als S-Bahn und als Verstärkungseinheit für den VAE 2020 mit ca. 180 Sitzplätzen und einer Länge von ca. 75 m
Stückzahl 5, Option auf weitere 20 Fahrzeuge

Um auch bei zukünftigen Angebotserweiterungen gewappnet zu sein und schnell reagieren zu können, enthält die Ausschreibung einen dritten Fahrzeugtyp. Bei Bedarf kann ohne erneute Ausschreibung die vorhandene Option eingelöst werden.

Typ 3:



Einstöckiger, elektrischer Niederflurtriebzug für den Einsatz als S-Bahn mit ca. 260 Sitzplätzen und einer Länge von 100 bis 120 m
Stückzahl 6, Option auf weitere 10 Fahrzeuge

Um rechtliche Streitigkeiten bestmöglich ausschliessen und der SOB wie auch den Lieferanten Rechtssicherheit bieten zu können, wurden bei der Ausschreibung die vorgegebenen Richtlinien und Verordnungen genauestens umgesetzt. Dieser Prozess war sehr arbeitsintensiv und wurde durch Beizug interner wie auch externer Fachspezialisten unterstützt.

Terminplan nach Planungsstand vom April 2016:

- September 2015: Ausschreibung
- Mitte Januar 2016: Eingabefrist für die Anbieter
- Anfangs 2016: Evaluationsverfahren



- Mitte 2016: Auftragsvergabe an Lieferanten
- Herbst 2018: Werkabnahme des 1. Fahrzeuges (Wagenkasten)
- 2. Quartal 2019: Ablieferung des 1. Fahrzeuges
- Mitte 2019: Pro Monat werden 1 bis 2 Züge übergeben
- Dezember 2019: vollständige Betriebsaufnahme VAE 2020

In der nächsten Ausgabe des LocoFolio können nähere Angaben zum Lieferanten und zum Fahrzeugtyp bekanntgegeben werden.

Pensionskasse

Letzten Herbst hat der Bundesrat infolge schwieriger Ertragslage auf den Finanzmärkten die BVG-Mindestverzinsung für 2016 von 1.75% auf 1.25% reduziert. Laut Reglement der Vorsorgestiftung Symova wird das obligatorische Sparguthaben nur zum Mindestzinssatz verzinst. Daraus resultieren künftig tiefere Rentenleistungen. Im aktuellen Zinsumfeld ist es sehr schwer geworden, eine genügend hohe Anlagerendite zu erzielen. Um den künftig zu erwartenden finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, entscheidet der Stiftungsrat diesen Frühling, ob und in welchem Umfang der technische Zins und damit verbunden die Umwandlungssätze per 1. Januar 2018 reduziert werden. Im Jahr 2015 konnte die Sammelstiftung Symova eine Performance erzielen, die leicht über 2,1% liegt. Diese Rendite liegt über dem Durchschnitt der schweizerischen Pensionskassen.

Neues Lohnsystem

Seit 2014 steht die SOB mit den Sozialpartnern im Dialog und arbeitet an der Einführung eines neuen Lohnsystems. Mitte September 2015 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 bis November 2015 angesetzt. Umso mehr überraschte uns vor der ersten Verhandlungsrunde ein Schreiben der Geschäftsleitung, in dem uns mitgeteilt wurde, dass man seitens der SOB nicht weiter mit uns über das Lohnsystem verhandeln wolle. Den Entwurf vom September könnten wir also nur noch annehmen oder ablehnen. Als logische Folge blieb die Zu-

stimmung der Verhandlungsgemeinschaft für das erst im Aufbau befindliche vorliegende Lohnsystem aus. Um dem neuen Lohnsystem den Durchbruch zu ermöglichen, sind noch einige Kriterien und deren Anwendung genauer zu umschreiben und verbindlich festzuhalten.

Erfreulicherweise signalisierte die SOB gegen Ende 2015 mit Terminvorschlägen ihre Bereitschaft zu weiteren Gesprächen. Anfang 2016 wurden in Arbeitsgruppen mit Vertretern von SOB und Verhandlungsgemeinschaft diverse Problemfelder diskutiert und nach möglichen Lösungen gesucht, die für alle Parteien akzeptabel sind. Nun gilt es in weiteren Verhandlungsrunden die bestehenden Differenzen abzubauen und für beide Seiten vertretbare Richtlinien festzuschreiben.

Gescheiterte Lohnverhandlung 2016

Da die Einführung des neuen Lohnsystems, dem die Verhandlungsgemeinschaft nicht zustimmen konnte, an das Lohnangebot für 2016 gekoppelt wurde, fand keine Einigung statt, und die SOB setzte folgendes Angebot um:

- Bis Ende 2016 finanziert die SOB auch den Arbeitnehmeranteil von 0,71% an den Splittingbeiträgen der PK zusätzlich zum Arbeitgeberbeitrag von 0,71%.
- Gemäss GAV werden die automatischen Lohnanstiege beim fahrenden Personal gewährt.
- Die Versicherung der Zulagen bei der Pensionskasse wird umgesetzt.

Durch die Gewährung der gesamten Übernahme der Splittingbeiträge durch die SOB kann auf die notwendige Erhöhung der Pensionskassenabzüge verzichtet werden. Der Personalaufwand wurde gesamthaft um ca. 1% erhöht.

Wie schon vor Jahresfrist stellte die SOB zusätzliches Geld zur Anhebung für Mitarbeitende in Aussicht, welche unter den neu definierten Marktlöhnen liegen. Wegen der Ablehnung des neuen Lohnsystems wurde das eigens dafür zur Verfügung gestellte Geld abermals zurückbehalten. Weshalb die SOB die Korrektur der von ihr selbst erkannten und unter den Marktlöhnen angestellten Arbeitskräften in Abhängigkeit des neuen Lohnsystems stellt, schafft Spielraum für weitere Spekulationen. Marktlöhne ergeben sich durch Branchenvergleiche und sind unabhängig von den diversen Lohnsystemen.

Laut GAV SOB Art. 2.2 entfällt die Friedenspflicht, wenn an den Lohnverhandlungen keine Einigung erzielt wird. Die SOB stütze ihre Meinung, dass die Voraussetzungen für den Wegfall der Friedenspflicht nicht gegeben seien, auf zwei unabhängige Rechtsgutachten. Der GAV SOB Art. 2.4 sieht bei Nichteinigung bei Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung und den Vollzug des GAV die Anrufung des Schiedsgerichtes vor. Wie nun weiter zu verfahren ist, haben die verschiedenen Gremien der Sozialpartner zu entscheiden.

Personalsituation

Von der am 1. März 2015 mit zwölf Auszubildenden gestarteten Klasse in Grundausbildung haben neun die Prüfungen erfolgreich durchlaufen. Zudem starten am 1. Mai 2016 zwei jüngere Kollegen, die von der SBB übertreten, ihre Tätigkeit bei der SOB. Damit ist nach rechnerischer Betrachtungsweise der Personalbestand in etwa ausgeglichen. Die nächste Klasse in Grundausbildung mit acht bis zehn Anwärtern startet am 1. Oktober 2016. Mit Infoveranstaltungen im Einzugsgebiet der SOB wurde um mögliche Kandidaten geworben.

Den mit der vorhandenen Altersdemografie beim LP-SOB in Zukunft zu erwartenden Verkehr immer verlässlich bewältigen zu können, wird für die Verantwortlichen eine grösser werdende Herausforderung darstellen. Verursacht durch mehrere Langzeitausfälle infolge Krankheit oder Unfall, ist die Personalsituation nach wie vor sehr angespannt. Die Zahl der rückständigen arbeitsfreien Tage beim Lokpersonal hat zwischenzeitlich die Grösse von 23 Mann-Jahren erreicht. Verschärfend kommt hinzu, dass von den ca. 140 Lf Kat. B gegen 20 Kollegen den Wunsch nach ihrer Pensionierung in den kommenden sechs Jahren kundgetan haben. Parallel dazu wird nach aktueller Planung die Lf Soll-Grösse um 20 Stellen angehoben. Somit wird über den Zeitraum der nächsten sechs Jahre ein Bedarf von ca. 40 neuen Lokführern ausgewiesen. ➔





Aktuell ist bei Thurbo einiges los. Ich be-
gnüge mich hier auf die zwei wichtigsten
Themen, da einige andere Themen bereits
an anderer Stelle behandelt wurden.

Schiedsgericht «Umsetzung Lohnsystem Thurbo»

Am 15. März 2016 traf sich das Schiedsge-
richt Thurbo in Weinfelden zur zweiten
Verhandlungsrunde. Anstelle eines Ent-
scheids durch das Schiedsgericht einigten
sich die Beklagte (Thurbo) und die Kläger
(SEV/VSLF) auf folgenden Vergleich:

- Die Parteien halten übereinstimmend
fest, dass den Mitarbeitenden der Be-
klagten (Thurbo) kein Rechtsanspruch
auf das Durchschreiten der Lohnbänder
innert einer bestimmten Frist zusteht.
Die Beklagte ist allerdings bestrebt, die
Zielvorgaben wenn immer möglich zu
erfüllen.
- Die Parteien verpflichten sich, innert drei
Monaten seit rechtskräftigem Abschluss
des vorliegenden Schiedsverfahrens eine
Standortbestimmung durchzuführen,
im Rahmen welcher die Beklagte die Klä-
gerinnen (SEV&VSLF) bzw. sämtliche So-
zialpartner über die Differenz zwischen
den Zielvorgaben und dem Ist-Zustand
des Lohnsystems sowie über die Gründe
für die fehlende finanzielle Alimentie-
rung bzw. die Differenz orientiert.
- Die Parteien verpflichten sich, anschlies-
send jährlich im Rahmen der Lohnver-
handlungen entsprechende Standortbe-
stimmungen durchzuführen.
- Die Parteien halten übereinstimmend
fest, dass die ausgewiesenen Mutations-

gewinne inskünftig vollumfänglich zur
Finanzierung der Lohnanstiege des Per-
sonals verwendet werden. Die Mutati-
onsgewinne berechnen sich ohne Abzü-
ge für Personalwerbekosten etc.
- Die Beklagte verpflichtet sich, den jähr-
lichen Mutationsgewinn abzuschätzen
und den Klägerinnen bzw. sämtlichen
Sozialpartnern jeweils längstens 20 Tage
vor den jährlichen Lohnverhandlungen
bekannt zu geben.

Mit Enttäuschung mussten wir feststellen,
dass das Schiedsgericht keinen Rechtsan-
spruch auf das Durchschreiten der Lohn-
bänder in einer gewissen Frist aus dem
GAV herauslesen wollte. Die im GAV ver-
ankerten Jahreszahlen werden hingegen
als Zielvorgaben definiert, die wenn im-
mer möglich einzuhalten sind. Immerhin hat das Schiedsgericht Thurbo
dazu verpflichtet, den Sozialpartnern je-
weils vor den Lohnverhandlungen eine
Berechnung der geschätzten Mutationsge-
winne (ohne Werbekosten) des Folgejahres
abzugeben. Dieser Prozentsatz wird künf-
tig vollumfänglich zur Finanzierung der
Lohnanstiege des Personals eingesetzt
werden.

Thurbo weist den Sozialpartnern künft-
ig jährlich im Rahmen der Lohnverhand-
lungen aus, wie weit Thurbo von der Ein-
haltung der Lohnanstiege gemäss GAV
entfernt ist. Dadurch wird ersichtlich, wie
viel finanzielle Mittel in den letzten Jahren
zu wenig ins Lohnsystem geflossen sind.
Durch die erhöhte Transparenz können
die Sozialpartner gemeinsam mit Thurbo

konstruktiv darüber diskutieren, wie die
Rückstände wieder aufgeholt und die Ziel-
vorgaben des GAV «wenn immer möglich»
erfüllt werden.

Verhandlungen GAV-Kapitel 7+8

Kurz nachdem die Einführung der 5. Fe-
rienwoche im Frühling 2015 am Entscheid
der SEV-Mitglieder gescheitert ist, hat der
SEV Thurbo um ein GAV-Gespräch ange-
fragt. Der VSLF und transfair nahmen an
diesen Gesprächen ebenfalls teil.

Nach sechs zähen Verhandlungsrunden
einigten sich Thurbo und die drei Perso-
nalverbände auf folgende Eckwerte, wel-
che zur Zeit der Drucklegung dieses Loco-
Folios den Mitgliedern von SEV, transfair
und VSLF zur Abstimmung unterbreitet
wurden.

Eckwerte der überarbeiteten GAV-Arti- kel 7+8 Thurbo

- Einführung einer zusätzlichen Ferien-
woche.
- Ein Ferientag wird neu mit 492 Minuten
(statt 468 Min wie bisher) abgerechnet.
- Norm-Jahresarbeitszeit (N-JAZ) wird
von 1950 Stunden auf 2000 Stunden er-
höht.
- 49 Stunden Zeitgutschrift erfolgen somit
durch den längeren Ferientag sowie die
zusätzlichen 5 Ferientage à 492 Minuten.
- Generelle Lohnerhöhung um 0.1% zum
Ausgleich der um eine Stunde höheren
Jahresarbeitszeit.
- Festlegung von verbindlichen Grenz-
werten für die maximale Mehrarbeit pro
Kalenderjahr und im Gesamtsaldo.
- Einrichtung eines besonderen Zeitspar-
kontos, ohne Zugriffsmöglichkeit für das
Unternehmen und mit verschiedenen
Bezugsmöglichkeiten für die Mitarbei-
tenden.
- Erhöhung Vaterschaftsurlaub von 2 auf
10 Tage.
- Erhöhung Mutterschaftsurlaub von 4
Monaten auf 18 Wochen.

Der VSLF hat seinen Mitgliedern die An-
nahme dieser Änderungen empfohlen,
da sie für das Personal doch einige Ver-
besserungen bringen würden. So wäre
die Frage nach dem «kalten Abbau» von
vorgeleisteter Arbeitszeit oder diejenige
der Grenzwerte geklärt. Alle Mitarbei-
ter hätten eine Woche mehr Ferien (im
Tausch gegen weniger Rasttage), welche
auf Wunsch auch als Einzeltage bezogen
werden kann.

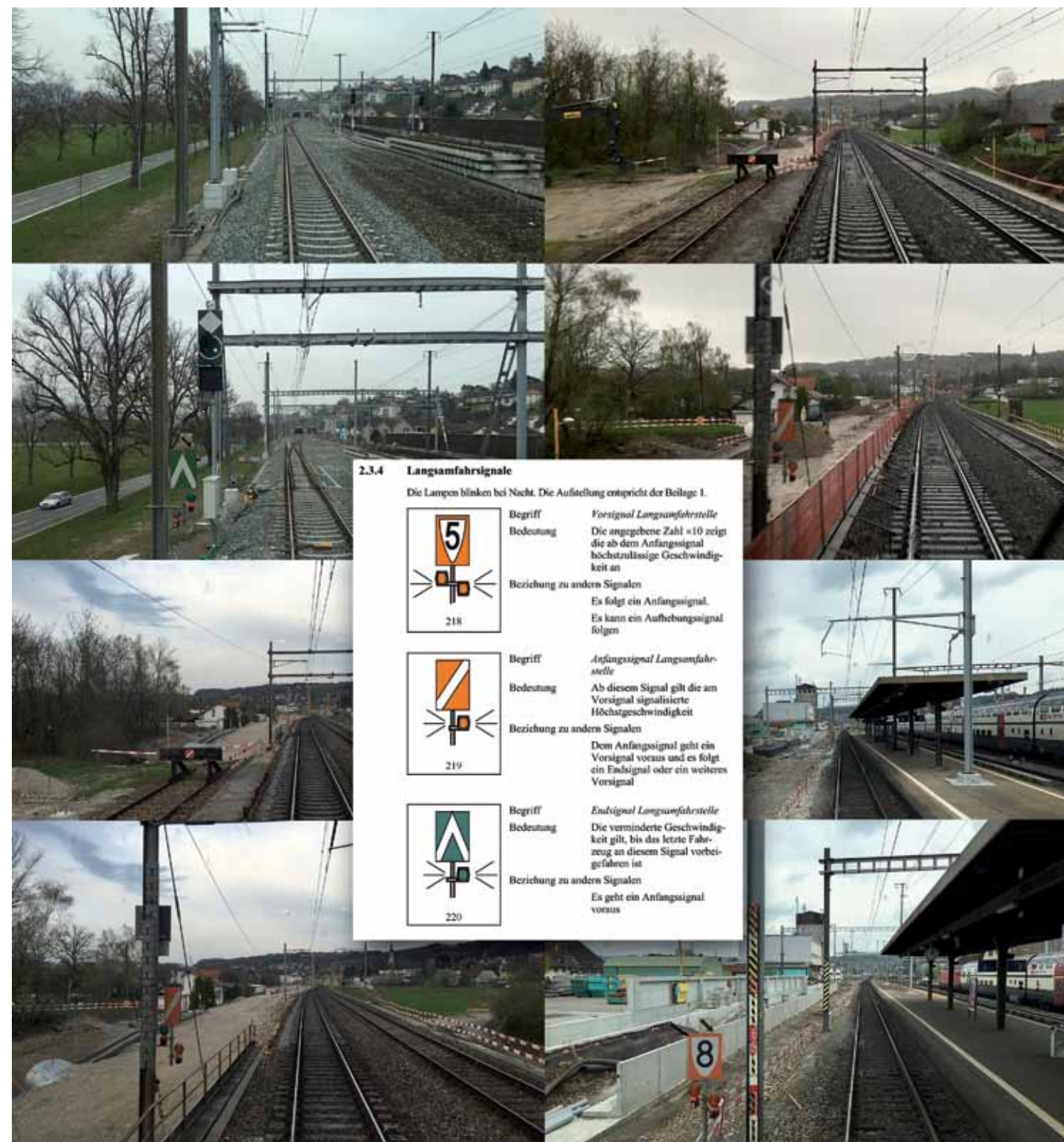
Ich sehe was, was Du nicht siehst . . .

Langsamfahrstellen sind für Lokführer nicht ganz unbedeutend. So spielt es doch eine Rolle, ob mit 140 km/h oder mit 50 km/h über ein
verlassenes Gleis gefahren wird. Langsamfahrstellen werden durch entsprechende Signale markiert. Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Das Vorsignal hat zwei orange, das
Anfangssignal eine orange und das
Endsignal eine grün blinkende Lampe.
«Die Lampen blinken bei Nacht», steht
in den Fahrdienstvorschriften. In der
Nacht ist es deshalb auch kein Problem,
die Langsamfahrstellen zu erkennen.

Doch am Tag, bei schlechtem Wetter
ist das eine echte Herausforderung.
Die Signale heben sich zum Teil kaum
vom Hintergrund ab und man erkennt
sie erst kurz vor Vorbeifahrt. Früher
blinkten die Lichter teilweise auch am
Tag, doch die neue Generation Lampen

ist mit Helligkeitssensoren ausgerüstet.
Sehen wir es spielerisch. Es ist eine
Massnahme gegen die gelegentlich auf-
kommende Monotonie. Je nach Laune
spielen wir dann eine Runde «Ich sehe
was, was Du nicht siehst» oder «Lass
Dich überraschen»...



Urteil zu Zugunglück in Argentinien

NZZ Online 30.12.2015, 20:00 Uhr, von Tjerk Brühwiller, São Paulo. *Kommentar von Hubert Giger, Präsident VSLF*

NZZ

Die Todesopfer der Korruption

Das Unglück von 2012 im Bahnhof Once von Buenos Aires, bei dem 51 Personen starben, hätte vermieden werden können. Doch die Vernachlässigung der Sicherheit war ein gutes Geschäft.

Am 22. Februar 2012 ist ein mit rund 1200 Passagieren besetzter Vorortzug im Bahnhof Once in Buenos Aires in einen Puffer gekracht und hat 51 zumeist junge Personen in den Tod gerissen und fast 800



verletzt. Die Angehörigen der Opfer nahmen nun die am Dienstag gefällten Urteile gegen die Verantwortlichen der Tragödie mit Genugtuung zur Kenntnis.

Einkassiert statt investiert

Die Genugtuung beruht vor allem darauf, dass sich das Urteil nicht auf den Zugführer beschränkt, der zu schnell in den Bahnhof einfuhr. Er war nicht schuld, dass die Bremsen seines Zuges versagten, dass kein Warnsystem ihn auf die zu hohe Geschwindigkeit aufmerksam machte und sich die rostigen Wagen bei einem Aufprall mit lediglich 20 km/h bis zu 6 Meter ineinanderschoben. Der Zugführer wurde mit einer Haftstrafe von dreieinhalb Jahren belegt.

Härter ging das Gericht mit den wahren Verantwortlichen um: den Direktoren der Betreibergesellschaft, die für die Wartung und Sicherheit der Bahnen zuständig war, und den damaligen Regierungsfunktionären, welche diese hätten kontrollieren sollen. Beide Seiten haben ihre Funktionen nicht nur vernachlässigt, sondern mutwillig von dieser Vernachlässigung profitiert. Anstatt die vom Staat bezahlten Subventionen in die Wartung des Bahnnetzes und des Rollmaterials zu investieren, wurden mithilfe fiktiver Verträge Unsummen abgezweigt. Das Geld floss nicht nur in die Taschen der Konzessionäre, sondern auch in jene der Beamten und Politiker, die von diesem Geschäft wussten und die Augen verschlossen.

Das Gericht verurteilte den Präsidenten des Unternehmens Cometrans, Sergio Ci-

rigliano, zu neun Jahren Haft. Cometrans war Besitzerin der Gesellschaft Trenes de Buenos Aires (TBA), welche die Konzession für den Betrieb der betroffenen Bahnlinie hatte. Zu den weiteren Verurteilten gehören eine Reihe von damaligen Direktionsmitgliedern von TBA. Zudem verurteilte das Gericht die beiden ehemaligen Verkehrsminister der Regierungen Kirchner, Ricardo Jaime und Pablo Schiavi, zu sechs und acht Jahren und ordnete eine Untersuchung gegen den früheren

Planungsminister Julio De Vido an. Die Urteile, deren detaillierte Begründung erst im März erfolgt, können ans Oberste Gericht weitergezogen werden.

Kirchners Vertrauensmänner

Das Bahnnetz im Grossraum Buenos Aires ist mit rund vier Milliarden Passagieren pro Jahr das grösste Bahnsystem Südamerikas. In den 1990er Jahren wurde es grösstenteils privatisiert in der Hoffnung, dies würde Investitionen in die Infrastruktur auslösen. Die Konzessionsverträge waren aber zumeist nicht an Investitionen gebunden. Stattdessen erhielten die Betreiber von der Regierung Subventionen für die Wartung. Dies öffnete der Korruption die Türen.

(...)

Hubert Giger, Präsident VSLF

Parallelen zum Eisenbahnunfall von Santiago de Compostela

Analog zum Unglück im Bahnhof Once von Buenos Aires stellt sich nach wie vor die Frage, warum am 24. Juli 2013 bei der spanischen Stadt Santiago de Compostela ein Hochgeschwindigkeitszug mit 179 km/h in eine Kurve für 80 km/h fuhr, ohne von einer Sicherheitseinrichtung gestoppt worden zu sein. Beim Unfall starben 79 Menschen, rund 140 weitere erlitten teils schwere Verletzungen.

Der Zug war von der RENFE-Baureihe 730 mit Baujahr 2012, die Strecke war ebenfalls noch keine zwei Jahre in Betrieb. Fahrzeug wie Strecke waren selbstverständlich mit

ETCS ausgerüstet, dieses war aber offenbar nicht in Betrieb.

Der Lokführer hat bei der Vernehmung mit der Aussage «*Es gab Warnungen, dass eines Tages so etwas passieren könnte*» die aus seiner Sicht unzureichende Signalisierung an dem Gleisbogen bemängelt. Die Kritik wird von den Gewerkschaften und anderen Lokführern geteilt, wurde aber von der spanischen Verkehrsministerin Ana Pastor zurückgewiesen.

Die spanische Lokführergewerkschaft Semaf* stellte sich hinter den Lokführer: Hätte am Bahnhof das automatische System der Geschwindigkeitskontrolle namens ERTMS / ETCS funktioniert, hätte die Katastrophe vermieden werden können. Der Zug wurde infolge Nichtfunktionieren von ERTMS / ETCS durch das spanische System ASFA gesichert, welches jedoch über keine automatische Geschwindigkeitenregulierung verfügt, ähnlich wie das Schweizer System Integra-Signum.

Im September 2013 eröffnete ein Richter ein Verfahren gegen Gonzalo Ferre, den Präsidenten des Schienennetzbetreibers Adif, und dessen zwei Vorgänger. Die drei Männer gehören zu einer Gruppe von insgesamt 30 derzeitigen und früheren leitenden Adif-Mitarbeitern, denen «schwerwiegende Untätigkeit» hinsichtlich der Sicherheit des Bahnverkehrs vorgeworfen wird (Stand: Dezember 2013).

Im Frühjahr 2014 wurde gegen weitere elf Mitarbeiter des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, Adif, ermittelt, weil die Strecke nicht mit Sicherungssystemen versehen war, die für die gefahrenen Geschwindigkeiten adäquat seien.

Die Frage ist, ob sich die Lokführer nicht im Interesse der Sicherheit hätten weigern sollen, solche hohen Geschwindigkeiten ohne entsprechende Sicherheitseinrichtungen zu fahren. Es ist auch die Aufgabe der Lokführergewerkschaften immer wieder auf Sicherheitslücken hinzuweisen. Die Interessen der Infrastruktur, der EVU und der Kontrollämter und Minister sind in Argentinien, Spanien und auch andern Ländern nicht primär die Sicherheit. Wir sind bereit, die Verantwortlichen in solchen Fällen zu benennen, und können dies auch belegen. ➔

**Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios (SEMAF). Die SEMAF ist ebenfalls Mitglied der Autonomen Lokführergewerkschaften Europas ALE. www.ale.li*

Aeropers

Ein Blick über den Tellerrand zeigt, dass auch Mitarbeiter in anderen Unternehmen der Transportbranche mit Problemen zu kämpfen haben, die wir nur zu gut kennen. Dies zeigt der folgende Ausschnitt aus dem Editorial Rundschau 4/15 des Berufsverbands des Cockpitpersonals der Swiss International Air Lines Aeropers. *Jürg Ledermann, Redaktor Rundschau Aeropers, Captain A330/340*



Es überrascht die Art und Weise der Einführung unserer neuen Procedures, genauso wie deren Inhalt», schreibt Janos Fazekas mit Berechtigung. Er beleuchtet in seinem Text die grundlegenden Schritte, wie aus einer generellen Philosophie in mehreren Schritten die konkreten Anweisungen entstehen, wie wir das Flugzeug bedienen sollen. Dass sich da in letzter Zeit einiges geändert hat, hat wohl jeder gemerkt. Die Dimension des Philosophiewechsels lässt sich daran erkennen, dass vom einen Tag auf den anderen Grundsätze, an die ich mich seit meiner Ausbildung vor mehr als 25 Jahren eisern halten musste, um 180 Grad geändert wurden. Ich suchte in den begleitenden Bulletins und Topics vergeblich nach Hintergrundinformationen, um den Philosophiewechsel nachvollziehen zu können. Auf meine Nachfragen war aus

Mangel an Argumenten zu hören: «Airbus will das so!»

Neue Vorschriften können zuhauf eingeführt werden. Von der Art und Weise aber, wie das geschieht, hängen Erfolg und Misserfolg ab. Wie strikt hält sich ein Arbeitnehmer an Vorschriften, deren Sinn er nicht kennt, und merkt, dass Sinnfragen keine Priorität haben? Wie stark gewichtet ein Mitarbeiter die Zusammenarbeit mit anderen Teams, wenn er merkt, dass solche Themen in der Führungsetage keine Priorität geniessen? Und zuletzt: Wie stark engagiert sich der Arbeitnehmer, wenn der Arbeitgeber erst nach lauten Protesten etwas in dessen Schulung investieren will? Sobald solche Fragen auftauchen, müssten die Alarmglocken laut schrillen. Denn einerseits ist die Einführung der neuen Vorschriften ernsthaft gefährdet. Anstatt Compliance zu fördern, wird die Tür für

Complacency weit aufgestossen. Zum anderen leidet auch die Legitimation der Führungsmannschaft, wenn bei einem Projekt dieser Grössenordnung fehlerhaftes Material abgegeben wird und im Nachhinein auch in wichtigen Bereichen nachgebessert werden muss. Fazekas kommt bei seiner Beurteilung zu dem nüchternen Fazit, dass hier eher der billige Weg gewählt wurde, als dem Grundsatz «Best Practise» nachzuleben. Auch wenn sich bei der Nennung des Begriffs Best Practise im Departement Flugoperation jeder seine eigenen Gedanken macht, so wird die Arbeit anderer Abteilungen der Swiss als ebendieses anerkannt. ➔

Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Redaktion «RUNDSCHAU», AEROPERS-SwissALPA, Swiss Airline Pilots Association

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

Walter Bögli

Sektion Hauenstein-Bözberg

*1919

† 25. 1. 2016

Edwin Oettli

Sektion Luzern-Gotthard

*1929

† 5. 2. 2016

Beat Hefti

ehemaliger Funktionär VSLF

*1956

† 22. 2. 2016

Stefan Ackermann

Sektion Ostschweiz

*1968

† 25. 4. 2016

In stiller Anteilnahme –
der Vorstand VSLF und alle Kollegen

Todesanzeige

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Ich habe die schmerzliche Aufgabe, Sie über den Tod unseres allseits geschätzten Berufs- und Gewerkschaftskollegen Beat Hefti in Kenntnis zu setzen. Beat verstarb am 22.02.2016 um 17:00 Uhr.

- Beat Hefti trat am 01.03.1981 in die SBB ein
- Er absolvierte die Ausbildung zum Lokomotivführer
- Lokführer bis 2000
- ab 01.06.2001 Sachbearbeiter P+O
- ab 17.12.2001 Fachspezialist bei G-PN-ER
- ab 2014 bei I-PJ-SAZ-KCET-ZBF-ZUE1
- von 1990 bis 1995 war Beat Vizepräsident des VSLF

Beat litt seit Jahren an Herzproblemen und starken Herzrhythmusstörungen. Nach drei Herzinfarkten, mit einem Herzschrittmacher-Defibrillator und schlussendlich mit einem Kunstherzen (Excor) lebte er zwischen Krankenhaus, Reha und zu Hause. Ebenfalls kam Beat auf die Liste, um ein Spenderherz zu erhalten.

Am Wochenende vom 12.02. auf den 13.02.2016 erhielt er nach 17-monatiger Wartezeit ein Spenderherz. Nach einer sehr langen, komplizierten Operation kam es zu Komplikationen, so dass das Herz nicht richtig funktionierte. Man wartete eine Woche in der Hoffnung, sein Herz würde sich erholen. Doch dies geschah leider nicht. Am 22.02.2016 entschieden die Ärzte und seine Familie die Maschinen abzustellen, worauf er verstarb.

Auf Wunsch des Verstorbenen und seiner Familie fand am 29.02.2016 im engsten Familienkreis die Beisetzung von Beat in Zürich statt.

Es war der Wunsch der Familie nicht vorher zu informieren, da sie eine schwere und belastende Zeit durchmachen mussten.

Wir werden Beat stets in guter Erinnerung behalten. Wir verlieren in Ihm einen stets fröhlichen, kompetenten und engagierten Kollegen.

Sollte der Wunsch vorhanden sein, Beats Familie eine Trauerkarte zu senden, so senden Sie diese bitte an mich. Ich werde sie dann an die Familie weiterleiten.

In stiller Anteilnahme

Lorenz Kaufmann
Im Steinenmüller 19
4142 Münchenstein

Wir suchen:

Koordinator/in VSLF-Webseite

Für unsere Homepage suchen wir eine zuverlässige Person, welche Freude an der Bewirtschaftung unserer Website hat.

Dein Aufgabengebiet umfasst die regelmässige Bearbeitung, Betreuung und Aktualisierung der VSLF-Homepage. Wir arbeiten mit dem Content-Management-System Typo3, welches via Webbrowser betreut wird.

Webmaster/in

Wir suchen für unsere Homepage einen/e Webmaster/in.

Wenn du vertiefte Kenntnisse von Content-Management-System Typo3 und hast Du Interesse, unsere Homepage in technischer Hinsicht zu betreuen?

Bei Fragen und Interesse melde dich bei:

Kay Rudolf
Tel. 051 / 281 58 49
sekretaer@vslf.com

Es ist Frühling, überall grünt und blüht es! Auch das gemeine Langsamfahrchen (*ralentissia vernalis*) streckt sein Köpfchen in den Himmel. Ein zartes Pflänzchen, das gehäuft im Eisenbahnschotter vorkommt. Momentan ist es besonders häufig zwischen Genf und Morges zu beobachten.



Leserbrief im «Fridolin» vom 7.1.2016.
Abdruck mit freundlicher Genehmigung
FRIDOLIN, 8762 Schwanden

FRIDOLIN Donnerstag, 7. Januar 2016

Lieber (böser) FRIDOLIN

Leserbrief:

Einen herzlichen Dank den Lokomotivführern

Man sieht sie kaum, man kennt sie nicht. Sie machen ihren Job allein im Führerstand. Sie bringen Jung und Alt, Menschen jeden Schlags, an die gewünschten Orte. Sie sehen nicht, wer ein- und aussteigt, wer sich ihnen anvertraut. Sie wissen nicht, was die Leute in den Waggonen lesen, texten, essen, trinken. Sie sehen nicht die müden Gesichter, hören keine Diskussionen, verpassen das Lächeln zwischen den Menschen und das Strahlen von Kinderaugen. Sie wissen nie, was sie erwartet auf den vielen Schienenkilometern. Der Lokomotivführer ist nie ein Thema. Deshalb vielen Dank an alle. ● Die passionierte Bahnfahrerin Ruth H. Giger aus Schänis

Inseraten-Aannahme: Telefon 055 647 47 47

Gebetswoche der Evangelischen Allianz Glarnerland:



Rechts: Synergien nutzen heisst das Zauberwort, um Kosten zu sparen. Hier ein gelungenes Beispiel einer Zusammenarbeit von Bundesamt für Verkehr (BAV) und Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Links: PEKABA lebt!

Vorrat an Halteorttafeln beim Bahndienst-Areal in St. Gallen St. Fiden (08.01.2016)

