

Editorial

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio



«Verstanden. Antworten!»

Wer schon einmal seriös mit einem Funkgerät hantiert hat, kennt diesen Spruch in- und auswendig. Er schliesst die Durchsage ab und gibt den Kanal für das Gegenüber frei. Ich kenne das aus der Feuerwehr, wo die Kanalkapazität knapp und die Inhalte (meist) wichtig, wenn nicht gar überlebenswichtig sind. Dort hat das immer reibungslos funktioniert, selbst im tiefsten Bunker.

«LISA» heisst das neue Funkgerät für Rangiermanöver. Wenn es doch nur auch so einfach wäre wie die zweckmässigen alten Analoggeräte! Leider ist bei LISA «Nicht verstanden – wiederholen» der häufiger gehörte Funkspruch.

Verständigung ist bei der Bahn generell ein zentrales Thema. Und es wird immer wichtiger, da eine ungebremste Tendenz zur Zentralisierung und zum Abzug der Menschen vor Ort besteht. Konnte ein Zugverkehrsleiter früher noch aus dem Turm auf die Gleise schauen und sich selber einen Überblick verschaffen, so sieht er heute allenfalls noch ein paar Flugzeuge vorbeiziehen.

Es ist nachvollziehbar, dass die Kommunikation zwischen dem Lokführer und der Betriebszentrale unter die Lupe genommen wird. Missverständnisse können verheerende Folgen haben. Das Bundesamt für Verkehr hat deshalb die Anforderungen definiert, die Lokführer zu erfüllen haben, wenn sie in einer Fremdsprache kommunizieren müssen. Dies löst unweigerlich einen Schulungsbedarf aus, der durch ein E-Learning-Tool hätte abgedeckt werden sollen. Es hat nicht funktioniert. Die Anforderungen an den Prüfungen waren weltfremd und nicht bedarfsgerecht. Viele Testkandidaten fielen durch die Prüfung, selbst solche mit zweisprachigem Hintergrund. Gaby Fischer und Matthieu Jotterand nehmen sich in ihren Beiträgen des Themas an.

Im vergangenen Sommer hatte ich die Gelegenheit, bei verschiedenen Treffen und einem KVP-Seminar dabei zu sein. Je weiter oben ich dabei angelangt war, desto mehr änderte sich das «Wording». An den Workshops und Meetings diskutierte man über «Mindsets» und es wurden «Learnings» gemacht. Wenn ich etwas Gutes sagte, waren alle «ganz bei mir». Nur leider nicht im Führerstand. Ich hatte manchmal

den Eindruck, dass «die dort oben» keine konkrete Vorstellung davon haben, wie «das da unten» auf den Schienen abläuft. Doch gerade das wäre wichtig, denn jeder Entscheid, der in den Führungsetagen gefällt wird, hat Auswirkungen auf unsere Arbeit. Nicht, dass ich jetzt gleich Kurse in Grundlagenwissen fordere, die alle fünf Jahre wiederholt werden müssen ... Aber ein bisschen mehr Nähe zum Kerngeschäft könnte wohl nicht schaden.

Verständigung kann auf verschiedenen Wegen erfolgen. Papier gilt als veraltet, wobei ich finde, dass es durchaus seine Vorzüge hat. Und zwar nicht nur aufgewickelt auf einem Kartonröhrchen. Man kann sich darauf Notizen machen, man kann es überallhin mitnehmen und es ist weder auf Strom noch auf eine Datenverbindung angewiesen. Mitteilungen auf Papier können aufgehängt werden und jeder sieht sie beim Vorbeigehen. Je nachdem kann das auch ein Nachteil sein, beispielsweise wenn Sensibilisierungskampagnen im öffentlichen Raum angeschlagen werden

Den elektronischen Kommunikationsmitteln gehöre die Zukunft, heisst es. Umso mehr ist es unverständlich und nicht nachvollziehbar, welche Probleme sich durch das neue Personalplanungstool «Sopre» bei SBB Personenverkehr ergeben. Als Lokführer verkommt die Arbeit damit zum Blindflug. «Was, Wo, Womit» - das ist auch so ein Führungsgrundsatz in der Feuerwehr. Simpel, einfach, zweckmässig. Sopre fällt in allen drei Punkten durch. Und so ist die Lenkung Lokpersonal seit dem Start von Sopre am 1. November primär zum Auskunftsbüro geworden. Durchkommen beinahe unmöglich. Selbst morgens um zwei Uhr kämpfen permanent drei bis vier Personen in der Warteschlange um die begehrte Redezeit. Dass SBB Cargo bereits vor Jahren aus Kostengründen ausgestiegen ist, wundert keinen Anwender ernsthaft.

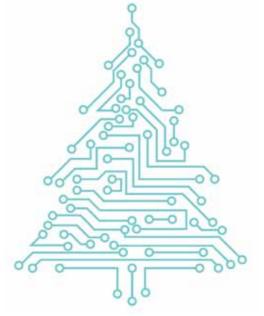
Auf der politischen Bühne kamen im ausklingenden Jahr die Fernverkehrskonzessionen der SBB aufs Parkett. SBB, SOB und BLS streiten sich um den Kuchen. Während die SOB und die SBB offenbar eine gemeinsame Sprache gefunden haben, sind die Verhandlungen zwischen SBB und BLS weniger versöhnlich vonstattengegangen.

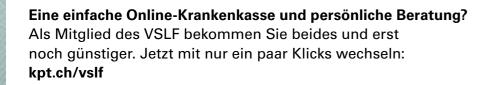


Das Ende ist noch offen. Über mögliche Szenarien hat sich ein Team um Felix Traber Gedanken gemacht. Seine Analyse zeigt, dass nicht alles so einfach ist, wie es scheint. Und dass der Markt beim System Bahn nur bedingt spielen kann, die Synergien jedoch schnell zerstört werden.

Für die kommenden Festtage wünsche ich euch allen trotz strenger Dienste etwas Ruhe, Frieden und gute Gespräche mit euren Liebsten!

> Markus Leutwyler Redaktor









WELLNESS HIT AM THUNERSEE IM BERNER OBERLAND

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



- 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

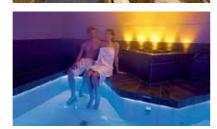
- Welcome-Cüpli bei der Anreise
- Übernachtung im Doppelzimmer mit Bad/Dusche/WC, Bademantel, Haarfön, Balkon, Telefon, Radio und Flat-TV
- reichhaltiges **Frühstücksbuffet** (bis 10.30 Uhr)
- 4-Gang-Nachtessen mit Menuwahl
- freier Eintritt in unsere **Wellness-Oase** mit Solbad (35°), Whirlpool, Kneippbad, 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









SOLBADHOTEL SIGRISWIL

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

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Leschible Kolleymer und Kolleyn

Zwei grosse Ereignisse haben diesen Sommer bei der Eisenbahn eingeschlagen. Zum einen der fast zweimonatige Unterbruch der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung durch das deutsche Rheintal bei Rastatt. Der Güterverkehr im Korridor Niederlande -Schweiz-Italien kam zum Erliegen und konnte nur langsam auf ein absolut ungenügendes Niveau gesteigert werden. Die Reisenden wurden auf Busse umgeleitet, wenn sie nicht von sich aus bereits auf die FlixBusse ausgewichen sind.

Die Eisenbahn hat ihre mangelnde Flexibilität auf erschreckende Weise offenbart. Je europäischer die Lokomotiven und Zugsicherungssysteme sind, desto weniger ist es möglich, ein Fahrzeug ausserhalb seines vorgesehenen Korridors einzusetzen. Nach dem Unfall des Schweiz-Express, der im Sommer 1971 im deutschen Rheinweiler entgleiste und 19 Reisende und den Lokführer das Leben kostete, wurden die Züge wie selbstverständlich über das französische Rheintal umgeleitet. Heute fast unmöglich. Das war noch die Zeit, als es funktionierte und noch keine Prozessabläufe Lösungen verhinderten.

Als kleine Randbemerkung: Warum der Schweiz-Express mit rund 140 km/h in eine Kurve fuhr, die nur für 75 km/h zugelassen war, konnte nie geklärt werden. Im Fokus stand die damals neue automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB) der Paradelok E 103. Mit dem Linienleiter wurde in Deutschland seit 1965 gefahren. Das war Automatic Train Operation ATO 3 vor 45 Jahren. Die neusten Digitalisierungsinnovationen mit dem Versuch, ATO 2 zu erreichen, sind dagegen nicht viel mehr als eiskalter, aber teurer Kaffee.

Die aufgrund des Unterbruchs von Rastatt vom BAV und den Bahnen in der Presse propagierte interoperable Einsatzfähigkeit des Lokpersonals vermag uns leider nur ein müdes Lächeln entlocken. Wir fordern seit der Aufteilung des Lokpersonals in Güter- und Personenverkehr eine flexible Einsetzbarkeit des Lokpersonals allein in

der Schweiz. Eine weitere Zersplitterung in Regional- und Fernverkehr konnten wir verhindern.

Wenn Verantwortliche mehr Sprachkenntnisse fordern vom Lokpersonal, um diese international einzusetzen, dann ist offensichtlich nicht bekannt, dass jedes Land komplett eigene Fahrdienstvorschriften und Signalisierungen hat. Die Grundvorschiften für die Schweiz umfassen allein 1854 Seiten, das Obligationenrecht OR hat zum Vergleich deren 508. Dass die Infrastrukturbetreiber und Aufsichtsbehörden nicht zu einer Vereinfachung oder Vereinheitlichung der Netze beitragen, ist seit Jahren offensichtlich.

Womit wir beim zweiten grossen Thema angelangt sind: der Vergabe der Fernverkehrskonzession in der Schweiz. Das BAV wird über die eingegangenen Gesuche zur Konzessionserteilung ab Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2017 entscheiden oder bei aufwändigerer Abklärung die geltende Fernverkehrskonzession verlängern. Primär betroffen ist sowohl bei einer Kooperation wie auch bei einer Konkurrenzsituation das Lokpersonal.

Durch die Aufsplittung der FV-Leistungen sinkt die Produktivität des Lokpersonals massiv. Es werden Möglichkeiten vermindert, das Lokpersonal interoperabel einzusetzen. Also das Gegenteil der Forderung nach den Lehren aus Rastatt. Es sei denn, alle Lokführer aller Bahnen können alle Fahrzeuge und Strecken analog den heutigen Depotrayons fahren. Auch über die eigenen EVU hinaus. Und genau hier droht es zu scheitern.

Der VSLF hat mit der SBB erste Kontakte aufgenommen, um die Problematik zu erklären und mitzuhelfen, um Geld und Ressourcen haushälterisch einzusetzen anstatt zu verschleudern. Gespräche mit der BLS und SOB sind in Planung.

So versuchen wir, dazu beizutragen, den Schaden dieses weit oben ausgehandelten Deals für das Personal und die Bahnen in erträglichem Mass zu halten. Dass wir seit Jahren eine flexible Einsetzbarkeit des



Lokpersonals fordern, zeigt die Weitsichtigkeit und Arbeitgeberfreundlichkeit unserer Eingaben. Hoffen wir, dass sie nicht an den Investitionskosten für die Ausbildung scheitern, um nachhaltig produktiver und betriebsfreundlicher arbeiten zu

Hoffnung ist ein gutes Stichwort zur Lage bei der Rekrutierung von neuen Kolleginnen und Kollegen. Durch die geplante Degradierung des Lokpersonals zum Knöpfchendrücker wird die Attraktivität nicht grösser werden; genauso wie die Einsparungen der Bahnen. Immer kurzfristigere Dienstplangestaltung, immer strengere Nacht- und Sonntagsarbeit, laufend erhöhte Anforderungen wie die Sprachniveaus ohne adäquate Gegenleistung und nicht zuletzt der latente Personalmangel lösen keine Massenanstürme

Dass die Babyboomer sich in grosser Zahl anschicken, in einen Lebensabschnitt mit regelmässigen Mahlzeiten zu wechseln, verschärft den Lokführermangel weiter. Ich bin gespannt, wann die Verantwortlichen sich dieser Frage ernsthaft anneh-

Denn auch mit ATO 2 oder 3 gilt: 0,9 Lokführer bzw. Lokführerinnen pro Zug reichen nicht. Und Züge wird es noch ganz viele mehr geben.

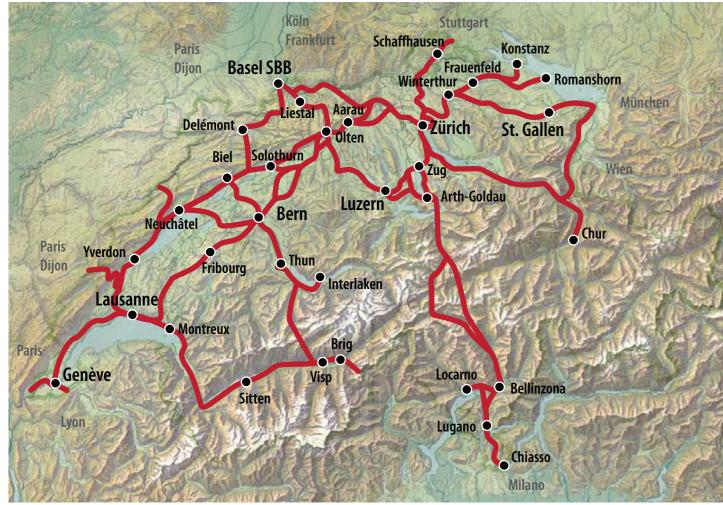
Ich wünsche euch allen auf den Zügen immer gute und sichere Fahrt.

Liver President



Neuvergabe Fernverkehrskonzessionen

Mögliche Auswirkungen der Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen durch das BAV: Optimierung oder Zerschlagung des Schweizerischen Schienenverkehrs? Eine Analyse. VSLF-Team FV-Konzessionen unter der Leitung von Felix Traber



Quelle Grafik: Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr BAV

Die Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen mag auf den ersten Blick den Eindruck einer rein administrativen Angelegenheit erwecken. Bei genauerem Betrachten zeigt sich aber, welchen Rattenschwanz an Problemen diese nach sich zieht. Zu kurze Perronlängen, ein unproduktiver Personaleinsatz, Schwierigkeiten beim Unterhalt der Fahrzeuge und massive Probleme bei der Störungsbewältigung sind absehbar. Nur eine integrale Planung über die Grenzen der einzelnen EVU hinweg verhindert in Zukunft unhaltbare Zustände wie in Ländern, die den Schienenverkehr vollständig liberalisiert haben

Die wichtigsten Konsequenzen Zu kurze Perronlängen

Betrieblich gesehen ist beispielweise die Fernverkehrslinie Chur-Pfäffikon SZ-Zürich HB-Burgdorf-Bern, die als IR mit den SOB FLIRT verkehren soll, eine grosse Herausforderung. Dies beginnt mit zu kurzen oder kritischen Perronlängen in den Bahnhöfen Bern (je nach Gleisbelegung), Burgdorf (evtl. Langenthal), Siebnen-Wangen und Walenstadt. Für den Betrieb mit 375 Meter langen Zügen (SOB FLIRT: 150 m + 150 m + 75 m / 936 Sitzplätze) sind an diesen Orten Massnahmen notwendig, wie beispielsweise:

- bauliche Anpassungen an der Infrastruktur;
- zusätzliches Stärken/Schwächen von Zugseinheiten;
- Einsatz von kürzeren Zügen und in der Folge ein zu geringes Platzangebot;
- Führung von Vor- oder Nachläuferzügen zur Entlastung der SOB IR;
- punktuelles abschliessen von Zugteilen;
- Streichung von kommerziellen Zugshalten.

Das sind alles Massnahmen, die immer auch Kosten auslösen, sei es bei der Infrastruktur oder durch personelle

Massnahmen. Will man die negativen Konsequenzen vermeiden, können zusätzliche Verbindungen die betroffenen Züge entlasten, doch die Doppelführung von Zügen ist alles andere als produktiv. Eine allfällige Streichung von Zugshalten ist in der Öffentlichkeit eine wenig populäre Angelegenheit.

Unproduktiver und unflexibler Personaleinsatz

Die Führung von Fernverkehrszügen, sei es in Form einer Kooperation, wie sie mit den von der SOB betriebenen IR-Zügen vorgesehen ist, oder durch die BLS mit einer eigenen Fernverkehrskonzession, bedeutet, dass der Personaleinsatz insgesamt unproduktiver wird:

 Leistungsketten, die für eine produktive Tourenbildung notwendig sind, gehen verloren. Die Produktionskosten steigen, weil die Flexibilität bei der Dienstplangestaltung abnimmt. - Bei der Übernahme von Früh-/Spätleistungen für eine der neu im Fernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmungen, bspw. durch das SBB Depot Bern, Basel oder Bellinzona, werden die Leistungsketten durch einen gemischten Personaleinsatz gebrochen. Eine produktive Dienstplangestaltung wird so – insbesondere für die Früh- und Spätleistung übernehmende EVU – massiv erschwert oder sogar verhindert.

- Die Kooperation zwischen der SBB und der SOB sowie eine allfällige Übernahme von Fernverkehrsleistungen durch die BLS stellen eine weitere Spezialisierung innerhalb des Lokpersonals der SBB dar. Spezialisierungen schränken die Flexibilität zunehmend ein und führen zu einem unproduktiveren Personaleinsatz.
- Bisheriges Wissen und Kompetenzen der Mitarbeitenden gehen auf der einen Seite verloren, während sich die andere Seite diese aneignen muss.
- Das mögliche Wachstum der SOB und BLS im Fernverkehr, auch im geografischen Sinne, erschwert auch für diese Eisenbahnverkehrsunternehmung einen produktiven Personaleinsatz.

Erschwertes operatives Störungsmanagement

- Störungen an Fahrzeugen oder auch an der Infrastruktur erfordern für eine produktive und zeitnahe Problemlösung eine hohe Flexibilität und weitreichende Kompetenzen bezüglich der Einsatzmöglichkeiten aller Beteiligten:
- Fälle, in denen ein Fahrzeug unplanmässig aus dem Betrieb genommen und ersetzt werden muss, kommen in der Praxis regelmässig vor und erfordern entsprechende Reserven (materiell und personell).
- Ein Streckenunterbruch, geplant oder ungeplant, wird rasch zur personellen und zeitlichen Herausforderung.
- Ein flexibler Einsatz des Lokpersonals wird massiv erschwert und eingeschränkt, was Folgen für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und damit für die Kundinnen und Kunden haben wird.
- Die Sicherstellung der Betreuung und Ablösung von Lokpersonal im Falle eines Extremereignisses wird mehr Zeit beanspruchen oder aufgrund von Doppelspurigkeiten in der Branche insgesamt mehr Kosten auslösen.

Einschränkungen in der Produktion

- Die Durchbindung der Fahrzeuge von Chur via Zürich HB nach Bern optimiert theoretisch die Fahrzeugumläufe – dank der geringeren Standzeit in Zürich HB:
- Durch den Einsatz von einstöckigen SOB FLIRT steht weniger Sitzplatzkapazität zur Verfügung. Verstärkungen mit zwei

oder drei Zugseinheiten sind die Konsequenz, was den Spareffekt wieder relativieren kann.

- Aktuell werden via die Fahrzeugumläufe auf der IR Linie Zürich-Olten-Burgdorf-Bern mehrmals täglich Fahrzeugumläufe mit anderen Zugsleistungen getauscht. Fällt diese Flexibilität weg, können Mehraufwände entstehen. Insbesondere, wenn es sich um die mögliche Zu- oder Wegführung von anderweitig benötigtem Rollmaterial handelt.
- Vermehrtes Stärken und Schwächen senkt die Produktivität beim Lokpersonal
- Der Betrieb von Fernverkehrsleistungen durch die SOB oder die BLS senkt die produzierten Zugskilometer der SBB nicht unwesentlich. Dies bedeutet, dass für den Konzern SBB höhere Fixkosten entstehen, was in der Konsequenz auch ein Abbauprogramm in den zentralen Diensten zur Folge haben müsste.

Betriebliche und personelle Konsequenzen

Ganz generell werden Produktivität und Flexibilität für den Personaleinsatz unter einer Aufteilung der Fernverkehrsleistungen leiden. Die Gesamtkosten des Systems Eisenbahn erhöhen sich, entgegen den Annahmen verschiedener Politiker. Auch eine Kooperation, wie sie mit der SOB vorgesehen ist, entspannt die Problematik nicht per se. Diverse Standorte von SBB Personenverkehr verlieren durch die Kooperation mit der SOB mit hoher Wahrscheinlichkeit ihre Streckenkundigkeit auf mehreren Abschnitten. Gerade im Störungsfall, oder für den immer häufiger stattfindenden Eventverkehr, kann dies negativ sein. Negative Auswirkungen lassen sich zwar mildern oder vermeiden, doch dies hätte zur Konsequenz, dass das Lokpersonal integral geplant und eingesetzt werden müsste. Ein integraler Einsatz des Lokpersonals würde aber auch einen gemischten Einsatz von Lokpersonal (bspw. SBB – SOB) und eine Investition in die Ausbildung auslösen.

Unterhalt

Die Zuführung beispielsweise der SOB Fahrzeuge an die bestehenden Instandhaltungsstandorte der SOB stellt eine grosse Hürde dar. Eine möglichst produktive Umlaufplanung ist ambitioniert und wird im Betriebsalltag aufgrund von Betriebs-/Fahrzeugstörungen selten so wie geplant umgesetzt werden können. Wie ist das vorgesehene Vorgehen, wenn unplanmässig ein Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss und es dieses zu ersetzen gilt? Dies kommt in der Praxis häufig vor und erfordert die entsprechende Reservehaltung (materiell und personell). Die Schnitt-

punkte zur SOB in Luzern, Arth-Goldau und Pfäffikon SZ sind nicht gerade ideal gelegen, um ein defektes Fahrzeug zu einem der vorhandenen Instandhaltungsstandorte der SOB zuzuführen. Die notwendige, aber fehlende Fahrzeugkundigkeit des Lokpersonals kommt erschwerend dazu. Vor allem aus betrieblicher Sicht stellt dies nach unserer Einschätzung – auch in Bezug auf die Gleisbelegungen und den Personaleinsatz - eine enorme Herausforderung dar. Diese Herausforderungen stellen sich auch der BLS, wenn sie Fernverkehrskonzessionen erhalten sollte. Mit drei verschiedenen Playern wird sich die unproduktive Reservehaltung für alle Beteiligten deutlich

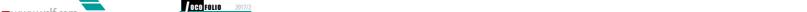
Streckensperrungen werden immer mehr zur Knacknuss. Erhält beispielweise die BLS eine Konzession für den Betrieb der Fernverkehrslinie Bern-Burgdorf-Olten, verliert die Mehrheit des Lokpersonals von SBB Personenverkehr ihre Streckenkundigkeit auf der Stammlinie Bern-Olten und zusätzlich auf der Umleitungsstecke über Zollikofen. Dies rächt sich kurz- bis mittelfristig bei jeder Streckensperrung der NBS. Grosse Mehraufwände und Unproduktivität sind die Folge, soll es nicht zu Zugsausfällen kommen.

Konsequenzen für den Einsatz des Lokpersonals

Die Kooperation zwischen der SBB und der SOB sowie eine allfällige Übernahme von FV-Leistungen durch die BLS stellen eine weitere Spezialisierung innerhalb der Personalkategorie des SBB Lokpersonals dar. Spezialisierungen schränken die Flexibilität ein und führen zu einem unproduktiveren Personaleinsatz. Nicht nur bei Störungen und Umbauten, sondern auch im Normalbetrieb. Verschiedene Depotstandorte werden mit grosser Wahrscheinlichkeit Streckenkundigkeiten verlieren, weil durch die Übernahme von Zugsleistungen durch die SOB bisherige SBB Züge wegfallen. Es muss davon ausgegangen werden, dass auch die BLS-Zugsleistungen im Fernverkehr führen wird, was diesen Effekt noch einmal verstärkt und in weitere Regionen hineinträgt. Damit verbunden ist auch der Verlust von Fahrzeugkundigkeiten. Bisheriges Wissen und Kompetenzen der Mitarbeitenden drohen damit verlorenzugehen. Neben betrieblichen Einschränkungen wirkt sich dies auf die Motivation, die Attraktivität des Berufs und die Loyalität der Mitarbeitenden negativ aus. Die Gewinnung von qualifiziertem Nachwuchs wird für die SBB zunehmend erschwert.

Auf der anderen Seite können zusätzliche Linien zu einer höheren Attraktivität der SOB und der BLS als Arbeitgeber führen. Dennoch muss erwartet werden, dass der





Grundsätze und rechtliche Grundlagen BAV

Definition Fernverkehr

Der Fernverkehr in der Schweiz besteht aus einem nationalen Liniennetz, das in der Fernverkehrskonzession im Sinne eines Mindestangebots definiert ist. Es besteht aus den Zugskategorien Inter- und Eurocity (IC, ICN und EC), Interregio (IR) und teilweise RegioExpress (RE). Heute wird das Fernverkehrsnetz von der SBB betrieben. Die bestehende Konzession wurde 1999 erteilt, 2007 erneuert und zwischenzeitlich an die verschiedenen Bahnausbauten (Bahn 2000, Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel) und Fahrplanänderungen angepasst.

Da der Bund die Fernverkehrslinien im Gegensatz zum regionalen Personenverkehr (RPV) nicht bestellt, muss das Netz in seiner Gesamtheit eigenwirtschaftlich betrieben werden. Die einzelnen Linien haben eine unterschiedliche Auslastung und erzielen unter-schiedliche finanzielle Ergebnisse. Die jährlichen Gewinne im Fernverkehr (gesamtes Netz) bewegten sich in den letzten Jahren jeweils in der Höhe eines zweibis dreistelligen Millionenbetrags.

Wie die Fernverkehrskonzession erneuert wird

Per Ende 2017 läuft die bestehende Fernverkehrskonzession grösstenteils aus. Gemäss Personenbeförderungsverordnung können interessierte Bahnen bis Anfang September Gesuche beim BAV eingeben. Dieses hat den Fernverkehr auf Basis des Raumkonzepts Schweiz in einer Wegleitung «Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr» nachvollziehbar definiert.

Die SBB ist seit 2004 alleinige Betreiberin des Fernverkehrs in der Schweiz. Sie übernahm damals die zuvor von der BLS betriebenen Fernverkehrslinien und überliess dieser im Gegenzug die gesamte S-Bahn Bern (Regionalverkehr) zum Betrieb. Der Betrieb des gesamten Fernverkehrs ermöglicht der SBB heute jährliche Gewinne in der Grössenordnung eines tiefen dreistelligen Millionenbetrags.

Die aktuelle Fernverkehrskonzession der SBB (Konzession Nr. 584) läuft für die grosse Mehrheit der Linien zum

Fahrplanwechsel 2017 aus. Ausgenommen sind lediglich vier Linien am Jurabogen, für welche die Konzession Ende 2019 ausläuft, da die SBB für diese Linien spezielles Rollmaterial (Neigezüge) beschafft hat. Damit steht aktuell die Konzession für die grosse Mehrheit der Fernverkehrslinien zur Erneuerung an. Basis für die Vergabe ist das geltende Konzessionsrecht in Personenbeförderungsgesetz und -verordnung. Gemäss Personenbeförderungsgesetz hat der Bund das alleinige Recht, Reisende mit regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten zu befördern. Er kann dieses Recht über Konzessionen linienweise an Transportunternehmen abtreten. Das Personenbeförderungsrecht macht bei der Konzessionierung keinerlei Unterschiede zwischen Fern- und Regionalverkehr und ist bezüglich Betreiber offen formuliert. Jedes geeignete Unternehmen kann ein Gesuch für den Betrieb von Linien einreichen.

Konzessionserneuerung und Wegleitung Fernverkehr

Für das Fernverkehrsnetz fehlte bislang eine nachvollziehbare Definition. Im Hinblick auf das Ablaufen der Fernverkehrskonzession hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Jahr 2015 vorbereitende Arbeiten gestartet mit dem Ziel, das Fernverkehrsnetz festzulegen, die Abstimmung mit dem Ausbau des Bahnnetzes zu sichern und ein noch besseres Angebot für die Kunden zu erreichen. Zu diesem Zweck hat das BAV 2016 eine Wegleitung «Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr» erarbeitet. Mit dieser Wegleitung wird das Fernverkehrsnetz erstmals klar definiert auf der Basis von Kriterien, die aus dem Raumkonzept Schweiz abgeleitet sind. Die Bahnen wurden über die Erarbeitung und die Inhalte der Wegleitung laufend informiert. Im Februar 2017 wurde die Wegleitung bei den Kantonen in die Konsultation geschickt.

Parallel hat das Auslaufen der Fernverkehrskonzession der SBB zu einem Ideenwettbewerb geführt: SBB, BLS und SOB haben dem BAV Konzepte für den Betrieb des künftigen Fernverkehrs bzw. von Teilnetzen oder Linien präsentiert. Im Fokus der Konzepte stehen ein noch dichteres Angebot für

die Kunden, die Wirtschaftlichkeit und Oualitätskriterien.

Aufgrund der konkurrierenden Konzepte der drei Bahnen hat das BAV im Herbst 2016 Einigungsverhandlungen zwischen SBB, BLS und SOB gestartet und moderiert, mit dem Ziel einer einvernehmlichen Konzessionsvergabe auf der Basis einer Mehrbahnlösung. Diese Verhandlungen mussten schliesslich nach mehreren Workshops und Verhandlungsrunden Mitte Februar 2017 aufgrund unüberwindbarer Differenzen eingestellt werden. Damit verbleibt für den Entscheid über das künftige Fernverkehrsangebot das ordentliche Konzessionsverfahren. Das BAV hat darin die Rolle der unabhängigen Konzessionsbehörde.

Vorgehen des BAV im Herbst 2017

Die Bahnen können gemäss Personenbeförderungsverordnung Konzessionsgesuche bis drei Monate vor Betriebsaufnahme, also bis zum 9. September 2017, einreichen. Die eingehenden Gesuche werden vom BAV auf Basis des Personenbeförderungsgesetzes und der Verordnung fundiert geprüft. Auch die erarbeitete Wegleitung «Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr» wird ein Kriterium in der Konzessionsvergabe darstellen. Der Entscheid über die Konzessionsvergabe soll bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erfolgen. Die Kantone werden vorgängig angehört. Die Fristen sind eng und das Verfahren anspruchsvoll. Sollte es auf gewissen Linien zu einem Betreiberwechsel kommen, müsste dieser schrittweise über die nächsten Jahre erfolgen.

Link: Wegleitung «Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr» https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsaetze-fernverkehr-v2.pdf.download.pdf/Wegleitung_Grunds%C3%A4tze_Fernverkehr_V2.pdf

allgemein eintreffende Verlust an Produktivität in der Dienstplangestaltung sich in irgendwelchen Sparmassnahmen beim Lokpersonal niederschlagen wird.

Lösungsansätze

Die aktuelle Situation ist zu weiten Teilen fremdbestimmt. Es ist uns als Sozialpartner wichtig, dass unter den vorhandenen Rahmenbedingungen Lösungsansätze im Sinne des Gesamtsystems angestrebt werden. Die kommenden Schritte und die Planung für den Betrieb der FV-Leistungen müssen daher nach unserer Beurteilung aus einer Gesamtoptik angegangen werden.

Eine integrale Planung ist aus finanzieller Sicht im FV und im RV – unter Einbezug aller beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmungen, inklusive deren Tochterunternehmungen, anzustreben. Nur ein freizügiger Personaleinsatz im Fernverkehr und im Regionalverkehr lässt eine produktive Dienstplanung zu. Dazu sind auch die kommenden betrieblichen Änderungen, wie beispielsweise die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich mit Änderungen SBB P – Thurbo, die Inbetriebnahme der CEVA, die Neuausrichtung des RV in der Region Freiburg sowie die Inbetriebnahme der Linie Stabio–Varese (I) – zu berücksichtigen.

Der Unterbruch bei Rastatt (D) hat diese Problematik im Cargo-Bereich sehr gut aufgezeigt und auch beim Personenverkehr für zahlreiche Anpassungen und Mehraufwände gesorgt. Die Flexibilität und der Einsatz des Lokpersonals sind nach wie vor entscheidende Faktoren für einen sicheren, produktiven und zuverlässigen Bahnbetrieb.

Lagebeurteilung und aktuelle Situation aus Sicht VSLF

Es scheint, als wäre das BAV vom Interesse der SOB und BLS, ebenfalls Fern-

verkehrslinien zu betreiben, überrascht worden. Die aktuell gültige Personenbeförderungsverordnung ist mit ihren darin geregelten – äusserst kurzen – Fristen für die Gesuche und der Konzessionserteilung alles andere als zweckmässig ausgestaltet. Bis anhin spielte dies keine Rolle, da die Rollenverteilung unter den Bahnen klar war. Die notwendige Rechtsgrundlage war dennoch vorhanden. Auch die in aller Eile erstellte Wegleitung «Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr» lässt darauf schliessen, dass man vom «Wettbewerb», den man von Seiten Bund und Politik selbst ins Leben gerufen hat, überrascht worden ist. Dass mit der Wegleitung «Grundsätze für den Fernverkehr» definiert wurde, was den Fernverkehr ausmacht und welche Leistungen er zu bieten hat, ist zu begrüssen, sei es für die Anbieter, aber auch aus Sicht der Kundinnen und Kunden. Nach welchen Kriterien die Fernverkehrskonzessionen erteilt werden, ist aber trotz der Wegleitung für Aussenstehende nicht transparent und nachvoll-

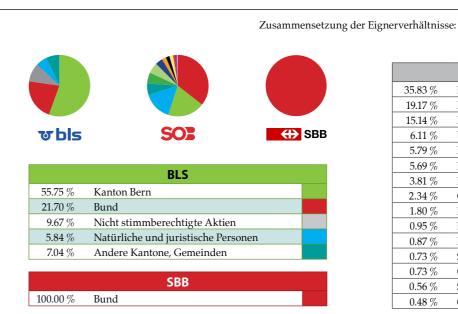
Wünscht der Bund, dass sich die drei grossen Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmungen – die notabene alle im Besitz der öffentlichen Hand sind, in einer Art «Markt» gegenseitig messen, wäre es wohl sinnvoll, die in der Personenbeförderungsverordnung geregelten Fristen für die Eingabe der Gesuche und der Konzessionserteilung der Realität anzupassen. Die aktuelle Personenbeförderungsverordnung bietet zwar den Spielraum, dass die Übernahme von Fernverkehrslinien auch zeitlich gestaffelt erfolgen kann, doch ist dies der Transparenz und der Planungssicherheit wenig förderlich. Auch die Amortisation der notwendigen Investitionen wird dadurch erschwert. Wenn man die Zeitdauer einer möglichen Fahrzeugbeschaffung, die Sicherstellung der Unterhalts- und Serviceanlagen für den Betrieb der Fahrzeugflotte sowie die personellen Herausforderungen miteinbezieht, müsste man mindestens acht Jahre vor Inkrafttreten der Konzession über diese befinden. Die aktuelle Staffelung inklusive möglicher Rechtsstreitigkeiten birgt aber für alle Beteiligten über einen längeren Zeitraum Unsicherheiten, besonders für das potenziell betroffene Personal.

Nach den teilweise aggressiv und hart geführten Auseinandersetzungen um die Fernverkehrskonzessionen wird es wohl nur eine Frage der Zeit sein, bis sich auch ausländische Mitbewerber für eine Konzession im Fernverkehr interessieren. Dass dies das bisherige schweizerische Bahnsystem zu Fall bringen würde, liegt auf der Hand.

Es wäre ausserdem sehr interessant zu wissen, wie das BAV reagieren würde, wenn sich niemand um gewisse Linien bewerben würde. Es ist daher dringend angezeigt, die heutigen rechtlichen Grundlagen und die aktuell an den Tag gelegte Vorgehensweise des BAV/UVEK zu überdenken. Regionalen Befindlichkeiten kann mit einer gesamtheitlichen Lösung wohl am besten Rechnung getragen werden, auch wenn dies auf den ersten Blick vielleicht nicht so erscheint.

Welche Gründe haben zur aktuellen Situation geführt?

Der wirtschaftliche Druck auf die Bahnunternehmungen hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Die Kosten für die Verwaltung sind bei den kleineren Bahnunternehmungen, die auch eine Infrastruktur betreiben, sind im Verhältnis zur Grösse der Belegschaft in der Fläche relativ hoch. Wachstum oder eine Fusion mit einer anderen Bahnunternehmung stehen damit



SOB		
35.83 %	Bund	
19.17 %	Kanton St. Gallen	
15.14 %	Privataktionäre	
6.11 %	Übrige Gemeinden/Bezirke	
5.79 %	Kanton Schwyz	
5.69 %	Politische Gemeinde St. Gallen	
3.81 %	Kanton Zürich	
2.34 %	Gemeinde Herisau	
1.80 %	Kanton Thurgau	
0.95 %	Bezirk Einsiedeln	
0.87~%	Kanton Appenzell Ausserrhoden	
0.73 %	Stadt Wädenswil	
0.73 %	Gemeinde Romanshorn	
0.56%	Stadt Rapperswil-Jona	
0.48 %	Ortsbürgergemeinde St. Gallen	

 zur Diskussion. Insbesondere die SOB hat aktuell eine kritische Grösse. Weiter sind zurzeit bei allen Bahnunternehmungen grössere Erneuerungen der Fahrzeugflotte in der Umsetzung oder sie stehen noch an. Erneuerung im Fahrzeugpark und der klare Trend im Personenverkehr, nur noch Triebzüge einzusetzen, haben auch geänderte Anforderungen bezüglich der Instandhaltung des Rollmaterials zur Folge. Dies bedeutet, dass auch in diesem Bereich grosse Investitionen zu tätigen sind. Es ist daher nachvollziehbar, dass die BLS und die SOB ein Wachstum im Fernverkehr anstreben möchten, zumal die dafür notwendigen Investition verhältnismässig entspannt getätigt werden können, da die Eigner der Bahnunternehmungen ja nicht aus privaten Investoren, sondern aus der öffentlichen Hand bestehen. Die günstige Situation an den Kapitalmärkten ist ebenfalls ein Vorteil. Mit einem Wachstum im Fernverkehr kann die Infrastruktur für die Unterhalts- und Serviceanlagen besser ausgelastet werden und die Overheadkosten sinken prozentual. Damit kann ein

besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt und bei erfolgreichem Betrieb sogar ein Gewinn erwirtschaftet werden, mit dem wiederum neue Investitionen getätigt werden können. Allerdings ist das Risiko nicht unerheblich, denn die notwendigen Investitionen in neue Fahrzeuge sind sehr hoch. Doch wird dieses Risiko letztlich von den bereits erwähnten Eignern – also den Steuerzahlern – getragen.

Die BLS und die SOB haben nicht ganz zu Unrecht vorgebracht, dass sie mit guten Serviceleistungen und der attraktiven Erschliessung von Tourismusregionen im Fernverkehr bei den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs punkten wollen. Hier hat die SBB in den vergangenen Jahren nicht in allen Bereichen gute Leistungen erbracht: Man denke beispielsweise an die Abkoppelung Locarnos vom Fernverkehr, dem wenig innovativen Betrieb der Gotthard-Bergstrecke (was aus wirtschaftlichen Aspekten jedoch nachvollziehbar ist), die Abschaffung der Minibars, die mangelnde Klimatisierung auch in modernen Zügen zwecks Zielerreichung des Energiesparprogramms oder auch den Einsatz von wenig komfortablen Regio-Dosto (RABe 511) auf Linien des Fernverkehrs. Es ist daher verständlich, dass so der Druck aus der Politik zugenommen hat, in gewissen Regionen ein besseres Angebot im Fernverkehr zu erhalten.

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Interessanterweise ist bei all den Diskussionen über den Fernverkehr das aktuelle Finanzierungssystem des öffentlichen Verkehrs bis jetzt nie ein Thema gewesen. Vielleicht wäre es sinnvoller, dort den Hebel anzusetzen, als mit einer Zerstückelung des Fernverkehrs das System insgesamt unproduktiver zu machen und zu gefährden. Gerade das vorgelegte Fernverkehrskonzept der BLS zeigt, dass es relativ rasch zu einer Vermischung von Fernund Regionalverkehrsleistungen kommen kann. Der Regionalverkehr wird so punktuell produktiver und damit für die Besteller, also für Kanton und Bund, günstiger. Aktuell ist dieses Vorgehen aber klar nicht

vorgesehen. Insbesondere die Finanzierung der Fahrzeuge ist unterschiedlich zu handhaben. Es erstaunt daher wenig, dass immer wieder der Vorwurf zur Sprache kommt, die BLS wolle mit dem angestrebten Fernverkehr den Regionalverkehr des Kantons Bern querfinanzieren. Würde man all dies einer Gesamtbetrachtung unterziehen, könnte man allenfalls zweckmässigere Finanzierungsmodelle schaffen, denn das Produktionskonzept der BLS verfolgt interessante Ansätze.

Der Druck von Seiten des Bundes und der Politik auf die SBB scheint bezüglich der Fernverkehrskonzession enorm hoch gewesen zu sein respektive immer noch zu sein. Dass im Zuge der Behindertengleichstellung (BHG) bis spätestens Ende 2023 zusätzliche Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden müssen, scheint dabei ebenfalls eine Rolle zu spielen. Hierbei handelt es sich nämlich um zusätzlich benötigte Fahrzeuge, die sich die SBB aufgrund ihrer zu hohen Verschuldung im Moment nur erschwert leisten kann/darf, hat doch der Bundesrat – in seiner Rolle als Eig-

nervertreter – in den strategischen Zielen für die SBB 2015–2018 die hohe Verschuldung als einen Kriterienpunkt festgelegt. Die verzinsliche Nettoverschuldung darf maximal das 6,5-Fache des operativen Gewinns (Ebitda) betragen. Somit ist es nachvollziehbar, dass die SBB – zusätzlich zum politischen Druck – die Zusammenarbeit mit der SOB in Form einer Kooperation eingegangen ist, denn so beschafft und finanziert die SOB das neue Niederflur-Rollmaterial, das voraussichtlich (auch) unter der Fernverkehrskonzession der SBB verkehren wird.

Fernverkehr am Scheideweg

Die aktuelle Lösung mit der SBB als Fernverkehrsmonopolistin hat sicherlich einige Schwachstellen, die diskutierbar sind. Doch das Gesamtsystem funktioniert mit einer konstanten Zuverlässigkeit, die rasch einmal als selbstverständlich angenommen wird. Die Entscheidungen, die aktuell diskutiert und gefällt werden, sind von einer ausserordentlich grossen Tragweite. Welche Auswirkungen sie haben, wird

sich in der nahen und vor allem in der weiteren Zukunft zeigen. Es bleibt zu hoffen, dass nicht regionale und unternehmerische Partikularinteressen den Blick auf das Gesamtsystem versperren und zu Zuständen führen, die das Gesamtsystem gefährden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sämtliche der momentan involvierten Player der öffentlichen Hand gehören.

Nachtrag: Auszug aus der Medienmitteilung des BAV. Bern, 23.10.2017

Für den künftigen Betrieb des Eisenbahnfernverkehrs sind beim Bundesamt für Verkehr (BAV) Konzessionsgesuche von SBB und BLS eingegangen, die sich ab Fahrplanwechsel Ende 2019 konkurrenzieren. Sie erfordern zusätzliche Abklärungen und eine vertiefte Analyse. Das BAV wird bis Mitte 2018 entscheiden, wem ab Fahrplanwechsel Ende 2019 welche Fernverkehrslinien zugesprochen werden. Für die Jahre 2018 und 2019, für die keine Konkurrenzierung vorliegt, soll die bestehende Fernverkehrskonzession der SBB verlängert werden.



Verzögerungen und Milliardenkosten bei ETCS-Zugsicherung befürchtet

Schweizerische Depeschenagentur AG – sda / dk qq, Bern, 26.05.2017

(sda) Bei der Einführung des Zugsicherungssystems der zweiten Generation ETCS Level 2 kann es zu grossen Verzögerungen kommen. Statt wie erhofft bis 2038 könnte der Ausbau bis 2060 dauern. Die SBB rechnet mit Milliardenkosten, die auf Bund und Bahnen zukommen.

Fraglich ist auch, ob die Umstellung auf ETCS Level 2 die Erwartungen erfüllen kann. Dies geht aus dem «Schlussbericht-Migrationsplanung ETCS Level 2» hervor, den die SBB auf Verlangen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) erarbeitet hat. Der Bericht wurde dem BAV am 16. Dezember vergangenen Jahres übergeben, wie die «Schweizer Eisenbahn-Revue» in ihrer jüngsten Ausgabe berichtete. Der Schlussbericht liegt der Nachrichtenagen-

tur sda inzwischen auszugsweise vor.

Variante «Flickenteppich»

Die SBB hat dem BAV zwei Varianten zur Umrüstung des Bahnnetzes auf ETCS 2 vorgelegt. Variante eins geschehe «im Rahmen des Substanzerhaltes der Sicherungsanlagen und der Ausbauten», heisst es im Bericht. In diesem Fall müssten jeweils die Sicherungsanlagen eines Bereichs ersetzt werden.

Dadurch würde aber ein «Flickenteppich» entstehen mit alten und neuen Zugsiche-

rungsanlagen, schreibt die SBB. Ein solcher sei «betrieblich schwierig zu führen», gerade für die Lokführer. Und es werde viele «technisch komplexe Schnittstellen» zwischen alter und neuer Zugsicherung geben.

Zudem würde es bis 2060 dauern, bis so ETCS auf allen Strecken des Schweizer Schienennetzes eingebaut sei. Beginn des Umbaus wäre 2021. Die Kosten schätzt die SBB auf 9,5 Milliarden Franken. Hinzu kommen Folgekosten in Form von Zinsen von rund 300 Millionen Franken pro Jahr.

Variante «Vielleicht»

Die zweite Variante existiert zum Teil erst auf dem Papier. «Die Machbarkeit der Migrationsvariante zwei (neue Stellwerkstopologie) wird bis Ende 2019 geprüft», heisst es im Schlussbericht der SBB an das BAV. Später heisst es: «Der 2011 erwartete Nutzen von ETCS Level 2 bezüglich Kapazität, Sicherheit und Kosten kann heute nicht bestätigt werden.»

Die SBB erhofft sich von der Digitalisierung eine Kapazitätssteigerung auf dem Schienennetz um bis zu dreissig Prozent sowie deutliche Kosteneinsparungen. Gemäss «Eisenbahn-Revue» wurden aber die neuen digitalen Stellwerke für

ETCS-Anwendungen, die die heutigen Stellwerke ersetzen sollen, bislang weder entwickelt noch gebaut, geprüft oder zugelassen.

Die SBB würde dennoch Variante zwei bevorzugen, denn diese wäre auf lange Sicht günstiger und könnte rascher realisiert werden. Baubeginn wäre gemäss derzeitiger Planung 2024 oder 2025. Innerhalb von 13 Jahren könnte das Schienennetz durchgehend mit ETCS L2 ausgerüstet sein, denn es müssten nur die Stellwerk-Innenanlagen umgerüstet werden.

Die SBB rechnet mit Kosten von 6,5 Milliarden Franken. Die jährlichen Zinsen würden mit zusätzlichen rund 200 Millionen Franken zu Buche schlagen.

Zusätzliche Kosten

Die Umrüstung auf ETCS kostet Bund und Bahnen noch mehr, denn neben dem Bahnnetz müssen auch noch zahlreiche Loks und Zugkompositionen, vor allem im Regionalverkehr, aufgerüstet werden. Doch im Bericht werden dazu keine Zahlen genannt.

Ausgerechnet wurden dafür die Kosten für den Ersatz der alten Signalanlagen, ohne auf ETCS umzustellen: 6,1 Milliarden Franken plus jährliche Zinsen von 200 Millionen Franken.



ETCS Archiv

Nachfolgend ein interessanter Text aus dem Jahre 2004. Die Aktualität ist erschreckend und sollte mässigend wirken. Die Technikgläubigkeit ist heute grösser denn je, aber die Herausforderung der Zukunft liegt aber weniger in der technischen Machbarkeit, sondern in einer sinnvollen und smarten Umsetzung, die dem Unternehmen und den Menschen nützt. Hubert Giger, Präsident VSLF

Das SBB-Panoptikum zu Beginn eines Schlüsseljahres

Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB

3. Auf dem Weg zur High-Tech-Unternehmung

Der immer schon komplexe Produktionsbetrieb der SBB basierte jahrzehntelang auf solider Mechanik. So berichtete kürzlich eine Freiburger Zeitung über einen "Eisenbahntechnischen Leckerbissen", das 1896 erstellte mechanische Befehlswerk in Kerzers, mit welcher Europas einzige Vollbahn- Kreuzung noch heute gesteuert wird.

Seit geraumer Zeit haben indessen Software und digitale Technologie auch bei der SBB ihren Siegeszug begonnen. Das schafft Kundennutzen, erhöht Sicherheit, Kapazität und Automatisierungsgrad, aber in ebenso hohem Masse auch die Komplexität. Von diesem Prozess ist die Entwicklung von Zugsteuerungssystemen besonders betroffen. Seit langer Zeit forciert die EU die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Systems, mit welchem die heute ausserordentlich differenzierte Systemlandschaft vereinheitlicht werden soll. Der Oberbegriff für das neue, interoperable System heisst ERTMS (European Rail Traffic Management System) und enthält zwei Elemente, GSM- R für sämtliche Übermittlungsanwendungen und ETCS (European Train Control System) zur Zugsicherung.

Mit GSM-R sollen sämtliche heute noch analogen Funksysteme abgelöst werden. Das System verbreitet sich in Europa sehr schnell und hat seine Tauglichkeit bewiesen.

Weit heikler ist die Geschichte beim ETCS. Die SBB wurde hier unfreiwillig in die Rolle des First Movers gedrängt. Anders als die DB AG (mit LZB) und die SNCF (mit TVM) verfügt die SBB über kein originäres System für hohe Geschwindigkeit. Wir setzten daher auf das von der EU und der gesamten Eisenbahnindustrie forcierte System.

Sie kennen die Geschichte des Pilotbetriebs zwischen Zofingen und Sempach. Nach anfänglich sehr grossen Schwierigkeiten konnte das System schliesslich auf einen sehr hohen Zuverlässigkeitsgrad gebracht werden. Nur schwer verständlich ist allerdings, dass die bei der Bestellung dieses Systems 1998 geltende Norm heute bereits wieder überholt und die neue Norm mit der alten nicht kompatibel ist. Eine böse Überraschung ist ausserdem, dass wesentliche Bereiche des Systems nicht standardisiert sind und damit weiterhin industriespezifische Lösungen entwickelt werden. So entwickelt nach wie vor jede Firma eine spezifische Software für die Fahrzeuge. Wenn sich hier die europäischen Bahnen und die Eisenbahnindustrie nicht auf dem Level einer höheren Standardisierung finden können. besteht die Gefahr, dass das, was unter dem Titel "Interoperabilität" begonnen wird, letztlich zu einer noch grösseren Vielfalt der Systeme führt.

Tokus 2015: netzweite Umsetzung von ETCS

Fokus 2015: netzweite Umsetzung von ETCS

Entertung 1815

Entertung

SBB: ETCS keine Sackgasse

Die SBB schrieb auf Anfrage der sda, ETCS sei keine Sackgasse. «Ziel bleibt es, ab 2025 ETCS netzweit und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten flächendeckend umzusetzen.» Dazu habe die SBB auch ein Projekt gestartet. «Die Grundlagen dazu werden derzeit erarbeitet, damit wir 2019 einen fundierten Variantenentscheid fällen können», hiess es in der Stellungnahme weiter. In jedem Fall stehe «jetzt schon fest, dass wir die Bahntechnik weiterentwickeln, damit das Bahnsystem bezahlbar bleibt».

Teure Technik

Beim European Train Control System (ETCS) Level 2 sind herkömmliche Aussensignale auf der Strecke nicht mehr nötig; der Lokführer sieht alle Signale auf einem Bildschirm. Verschiedene Hersteller bieten ETCS an, darunter Siemens, Alstom, Thales und Bombardier. Die EU und die Schweiz hatten gehofft, dass mit der Zeit und angesichts der Volumina die Preise sinken würden. Doch dies ist nicht der Fall.

ETCS funktioniert problemlos auf offenen Strecken. Sobald die Topografie abwechslungsreicher wird, wird es aufwändiger. Auch in Bahnhöfen, oder wenn Züge rangiert werden, gibt es ungelöste Probleme. Zudem sind die Systeme sehr komplex und müssen laufend nachgerüstet wer-

Kommentar von Hubert Giger, Präsident

Auch der Fall Rastatt hat gezeigt, dass ETCS keine Hilfe ist. Die Kosten laufen aus dem Ruder und eine netzweite Einführung war von Anfang an unrealistisch. Mehrere Milliarden (!) sollen ausgegeben werden allein für ein Sicherungssystem zwischen Stellwerk und dem Fahrzeug. Der Sicherheitsgewinn gegenüber den aktuellen Zugbeeinflussungssystemen ist minim (Rangierfahrten sind nach wie vor nicht überwacht), der Betriebsablauf wird massiv erschwert und verkompliziert und es ist eine bestätigte Tatsache, dass sich mit ETCS Level 2 die Streckenkapazität um 10% verringert (!). Dies würde für den Erhalt der Kapazität weitere Milliarden für neue Gleise zur Folge haben. Und da wird noch über eine Erweiterung der Streckenkapazität von 30% philosophiert.

Mit solchen Systemen wird die Eisenbahn schneller zum unbezahlbaren Verkehrssystem, als es uns allen lieb ist. Ist es wirklich so schwierig, ein fast eindimensionales, spurgeführtes System sicher zu betreiben? Offensichtlich bringt Elektronik nicht viel mehr Sicherheit, sondern massive Mehrkosten.



Sprachkurse im Praxistest

Welche Sprachkenntnisse benötigen Lokführer, die in ein anderssprachiges Gebiet fahren? «Genügend» müssen diese sein, befindet das BAV knapp und überlässt die Detailausarbeitung den EVU. *Matthieu Jotterand, Präsident Sektion Genève*

Vor einigen Jahren kam die SBB zur Einschätzung, dass das Niveau A1 des «gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen» (GeRS) den Anforderungen genüge. Die Lokführer haben sich das entsprechende Wissen angeeignet trotz einiger Zweifel, ob die Fähigkeit, sich vorzustellen oder eine Pizza zu ordern, im Bahnbetrieb wirklich von Nutzen sei.

Mittlerweile hat die SBB die Anforderungen neu definiert und in «A1+» umbenannt. Das «+» bedeutet, dass das reglementarisch vorgeschriebene «Eisenbahnwörterbuch» beherrscht werden muss. Grundsätzlich bestreitet niemand, dass dieses spezifische Vokabular für die effiziente Kommunikation mit dem Zugverkehrsleiter oder dem Rangierer beherrscht werden muss.

Doch der Teufel liegt im Detail. Während für einen P-Lokführer Begriffe wie «Zwergsignal» oder «Fahrleitungsspannungsausfall» durchaus nützlich sein können, ist dies bei «Eisenbahnkran» oder «Sondertransportfahrzeug» schon fraglicher. Das «Eisenbahnwörterbuch» enthält hunderte von Einträgen, wovon einige Dutzend völlig ausreichend wären für die Ausübung des Lokführerberufs.

Mit der Definition der Norm «A1+» und einem vernünftig dimensionierten Eisenbahnwörterbuch, das sich an der Praxis orientiert, hätten wir uns auf einem guten Weg befunden. Wenn da nicht die folgenden beiden Punkte wären.

Erstens: Obwohl das A1 durch genaue Kriterien definiert ist (GeRS) und die Begriffe «Lexikon» und «Eisenbahn» seit Jahrzehnten, ja Jahrhunderten in Wörterbüchern auftauchen, fährt die SBB hier einen Sonderzug.

Die SBB hat bei einer externen Firma ein E-Learning-Programm bestellt, das – mal ganz abgesehen von der komplizierten Bedienung im Speziellen auf dem iPad – auf einem Niveau von mindestens B1 arbeitet. In der Praxis bedeutet das, dass das Programm schlichtweg unbrauchbar ist für eine Person mit Sprachniveau A1. Das ist, als würde man einem Primarschüler Mathematikaufgaben aus dem Gymnasium geben. Da kommt die beste Pädagogik sehr rasch an ihre Grenzen.

Die Prüfungen wurden zu einer Tragikomödie. Selbst Testpersonen mit zweisprachigem Hintergrund sind dabei durchgefallen und noch bevor die Sozialpartner intervenierten, wurden die Tests abgebrochen. Was für ein Flop!

Zweitens: Ausbildung ist teuer. Deshalb wurde die Grundausbildung gekürzt und der Weiterbildungstag für Lokführer 2/2017 wurde auf ein plumpes e-Dingsbums reduziert. Es war zu erwarten, dass es auch der Sprachausbildung gleich ergehen würde.

Wenn die SBB sich rühmen will, über gut ausgebildetes Personal zu verfügen, dann müsste sie auch die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung stellen. Im Bereich Ausbildung würde das bedeuten, dem Lokführer qualitative Unterstützung, bezahlte Zeit und die geeigneten Lehrmittel zur Verfügung zu stellen.

Wie bereits erwähnt ist die Idee eines Eisenbahnvokabulars auf dem Niveau A1 unbestritten. Um dieses zu erlernen, muss dem Personal Zeit zur Verfügung gestellt werden, und es darf nicht einfach leichtfertig als notwendige Investition des Personals betrachtet werden.

Aktuell werden dem Personal für das Lernen via E-Learning-Tool fünf Stunden gutgeschrieben. Selbst Lokführern mit Vorkenntnissen weit über dem Niveau A1 reicht diese Zeit kaum, um die 65 Lektionen zu bewältigen. Unnötig zu erwähnen, dass die benötigte Zeit für ein Lernen von Grund auf acht oder zehn Mal so viel Zeit benötigt.

Wird nun noch der Anstieg von A1 auf A2 und anschliessend auf B1 verlangt, müssen dafür hunderte Stunden einberechnet werden. Die SBB ist natürlich nicht bereit, jedem Lokführer ein Vierteljahr auf der Schulbank zu bezahlen. Entweder man passt die Mittel den Ansprüchen an oder man passt die Ansprüche den zur Verfügung gestellten Mitteln an.

Die Sprachkurse bei ZF (Zugführung) erinnern an das nordkoreanische Atomprogramm:

Beide Programme sind weltfremd und wirken zusammengeschustert, es gibt misslungene Startversuche, aber beide Programme haben ein gewisses Zerstörungspotenzial. Das von ZF leider gerichtet gegen das eigene Personal und seine Motivation.

Sprachkompetenzen

Neben anderen aktuellen Themen beschäftigt das betroffene Lokpersonal zurzeit das Thema «Überprüfung der Sprachkompetenzen». Gaby Fischer, Leiterin Bildung VSLF

Beim Blick in die Regelung K 230.0 -Sprachkompetenzen: Mindestniveau und Überprüfung, gültig seit 1. Januar 2017 (Version 3.0), wird ersichtlich, dass für Mitarbeitende mit bescheinigungspflichtigen Tätigkeiten gemäss VTE (Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen, Link: https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20092177/index.html und ZSTEBV (Verordnung des UVEK über die Zulassung zu sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich, Link: https://www.admin.ch/opc/de/classifiedcompilation/20123096/index.html, der u.a. auch Lokführer und Zugverkehrsleiter unterstellt sind, für den allgemeinen Sprachwortschatz das Anforderungsniveau A1 gilt und dass sie den Eisenbahnwortschatz der jeweiligen Tätigkeit beherrschen müs-

Bis zum Inkrafttreten der Version 3.0 war der Umfang des «Eisenbahnwortschatzes der jeweiligen Tätigkeit» nirgends exakt definiert. Dies wurde per 1. Januar 2017 geändert: Das Vokabular wurde auf Basis der Fahrdienstvorschriften definiert und Fallbeispiele zu verschiedenen Situationen, die der Mitarbeitende der entsprechenden Personalkategorie beherrschen muss, wurden zusammengestellt. Diese können mit dem Softwaretool «Speexx» geübt werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Überprüfung des Sprachwortschatzes reglementiert.

Sinn und Zweck dieser Vorschrift ist es, dass jeder betroffene Mitarbeitende den fachlichen Bahnwortschatz beherrscht und diesen auch einsetzen kann. Das ist auch sinnvoll, um eine sichere Zugführung garantieren zu können. Das Prinzip Hoffnung, dass das Gegenüber meine Muttersprache so weit beherrscht, dass ich auf das Sprechen der Fremdsprache verzichten kann, gilt hier nicht.

Viele Kollegen sind angesichts des Umfangs und des Schwierigkeitsgrades des nötigen Vokabulars erschrocken und es war ihnen bis heute nicht bewusst, wie gross der Umfang des nötigen Vokabulars überhaupt ist. Unabhängig von der Branche, in der man tätig ist, wird der Umfang und Schweregrad des berufsspezifischen Vokabulars das Niveau A1 mit Sicherheit

übersteigen, vermutlich sogar mindestens im Bereich B1 bzw. B2 liegen. Mit dem Niveau A1 beim allgemeinen Sprachwissen ist höchstens garantiert, dass der Mitarbeiter einfache Sätze bilden kann, die wichtigsten grammatikalischen Regeln und Verben in der Gegenwart konjugieren kann und einen kleinen Wortschatz beherrscht.

Aus meiner Erfahrung als Fahrdienstleiter und auch aus Gesprächen mit Kollegen kann ich die Vorgaben der K 230.0 im Bereich Bahnwortschatz voll und ganz unterstützen. Es kommt immer wieder zu unnötigen Verspätungen und teilweise auch unsicheren Handlungen im Bahnbetrieb, weil die sprachlichen Kompetenzen für eine sichere Zugführung nicht ausreichen. Meiner Ansicht nach müsste das Mindestanforderungsniveau im allgemeinen Sprachbereich ebenfalls mindestens bei Niveau A2, wenn nicht sogar B1 liegen. Damit würde sich auch jeder sicher fühlen bei Fahrten im jeweiligen Sprachgebiet.

Wenn wir etwas in Frage stellen, dann ist es die Art der Ausbildung. Bei der Erarbeitung des Bahnwortschatzes wird man sich selbst überlassen, die einzige Unterstützung sind Online-Lernsequenzen. Aber gerade beim Erlernen einer Sprache ist Präsenzunterricht mit Konversation und fachlicher Unterstützung enorm wichtig. Es kommt nicht von ungefähr, dass Sprachaufenthalte sehr beliebt sind. Kollegen, die nach Deutschland fahren, besuchen den jährlichen RFU (regelmässiger Fortbildungsunterricht), das ist so vorgeschrieben. Meiner Meinung nach sollte den Mitarbeitenden, die Fremdsprachen beherrschen müssen, ebenso ein jährlicher Weiterbildungstag zur entsprechenden Sprache angeboten werden, um das Wissen aufrechtzuerhalten oder sogar vertiefen zu können. Dies sollte mit Präsenzunterricht und nicht mit Online-Schulungen geschehen. Schliesslich ist für uns primär Konversation wichtig und nicht Lesen und Schreiben. Online-Schulungen können höchstens ergänzenden Charakter haben. Meine Erfahrung zeigt, dass bei tieferen Sprachniveaus (GER Niveau A) Präsenzunterricht unverzichtbar ist, während ab Niveau B Online-Learning eher möglich wird. Einen solchen Weiterbildungstag könnte man sogar zusammen mit anderen Berufsgruppen durchführen und so entsprechende Situationen einüben (Rollenspiele).



Wingreis am Bielersee. Bild: Markus Leutwyler

16 2017/2



Derendingen

Technikgruppe VSLF



Anschlussgleis an der Schnellfahrlinie Solothurn–Rothrist im Juli 2017.

Seit Beginn war das Anschlussgleis im Bereich ETCS Level 2, wobei dank der vorhandenen Aussensignale auch ohne ETCS gefahren werden konnte.

Die Demontage der Hauptsignale und das Anbringen der ETCS-Haltsignaltafeln nützt dem Anschlussgleis leider nichts mehr, da die Gleise schon vor Jahren entfernt wurden.

Heitersberg

Technikgruppe VSLF

Reinigen von Signalen im Heitersbergtunnel

Wir Kunden von SBB I – AT Anlagen und Technologie bedanken uns für die gereinigten Signale im Tunnel.

From: xx (I-AT-OCT) Sent: May 31, 2017 9:57

To: yy (I-IH-ROT-ZUE); zz (I-IH-ROT-ZUE) Subject: Reinigen von Signalen im Heiters-

bergtunnel

Hallo yy und zz

Weiss nicht, wer von euch für die Reinigung der Signale zuständig ist.

In der Beilage ist eine Lokführermeldung, bei welcher die schlechte Sichtbarkeit der Signale bemängelt wird, mit der Bitte, diese zu reinigen.

Könnt ihr mir dazu kurz eure Meinung mitteilen? Wann wäre der nächste ordent-

liche Unterhalt fällig? Haben wir hier eine erhöhte Verschmutzung, sodass der ordentliche Unterhalt nicht genügt, oder ist es nur ein «überspitztes» Empfinden eines Lokführers?

Freundliche Grüsse

XX

Sachverständiger Schweizerische Bundesbahnen SBB Infrastruktur, Operation Center Technik, Sicherheit und Eingriffe

Operation Center 1 CH-8058 Zürich Flughafen

Mit dem Operation Center Technik sind wir noch besser mit unseren Kunden verbunden.

Pilz

Technikgruppe VSLF



Herbstzeit: «Die dümmsten Bauern haben immer die grössten Kartoffeln» Bild: Steinpilz von Urs Schweizer, Brig

Falsch signalisierte Halteorte

Technikgruppe VSLF



Einmal mehr falsch signalisierte Halteorte. Während des Umbaus in Dullikon SO war der Halteort «150 m» am Ende der provisorischen Perronverlängerung. Die definitiven Signale «2» (200 m) wurden bereits aufgestellt, aber sie wurden nicht abgedeckt. Bei zu frühem Anhalten begeben sich Kunden beim Aussteigen in Gefahr und können sich schwer verletzen.

Fazit: Qualität = 0, Kundendienst = 0. Gerade während der Umbauphase müssen alle Signale korrekt aufgestellt sein.

SBB Cargo D — GDL

Hubert Giger, Präsident VSLF

Konflikt zwischen SBB Cargo Deutschland und der GDL

Die Kollegen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer GDL haben uns informiert, dass die SBB Cargo Deutschland GmbH, eine Tochter von SBB Cargo International, aus dem Tarifvertrag mit der GDL aussteigen möchte.

Der VSLF hat Michail Stahlhut, CEO von SBB Cargo International, angeschrieben mit der Aufforderung, auf eine Lösung im Konflikt hinzuwirken.

Jüngster Leser

Mirco Däscher



Unser wohl jüngster Leser heisst Mirco. Er kann das Locofolio jeweils kaum erwarten. Sein Vater Michi Däscher arbeitet als Lokführer bei der SOB.

Unklare Notfallprozesse

Technikgruppe VSLF

Unklare Notfallprozesse für das Lokpersonal

Im Reglement von SBB Infrastruktur wird im Artikel 9 «Störungen» das Vorgehen bei HFO-Heissläuferalarm vorgeschrieben. Da diese Vorschrift während der Fahrt vom Lokführer anzuwenden ist, wurde sie extra als Merkblatt gestaltet.

Probieren wir es aus:

1. Der Fahrdienstleiter alarmiert den Lokführer Soweit klar, Fdl ruft an und sagt: Heissläuferalarm

2. LF hält den Zug auf dem Interventionsbahnhof bzw. auf der Strecke mittels Betriebsbremsung an.

Was denn nun? Was heisst «bzw.»? Wo ist der klare Prozess? Soll der LF eine Bremsung einleiten, dann steht er nach spätestens einem Kilometer still. Oder soll er ohne Anhalten zum Interventionsbahnhof fahren? Welche Bahnhöfe sind Interventionsbahnhöfe?

Solche Vorschriften sind schlicht unprofessionell.

Scheibenputzen

Technikgruppe VSLF



Hamburg Altona, Mitte Oktober 2017. Zum Reinigen der Frontscheiben von Zügen ist Personal angestellt. So macht bei jeder anständigen Unternehmung der Angestellte diejenige Arbeit, für die er angestellt wurde.

LISA

Technikgruppe VSLF

Bitte teilen Sie alle Unregelmässigkeiten mit LISA Ihrem CLP mit. (E-Mail, Telefon, ESQ-Meldung)

Vielen Dank.

CLP-Team Zürich

Auszug aus der Rede von Hubert Giger, Präsident VSLF, vom 18. März 2017 in Suhr AG: (...) LISA ist ein Gerät für die Sprechverbindung zwischen dem Lokführer und dem Rangierleiter. Kein Ding der Unmöglichkeit mit der heutigen Technologie - sollte man meinen. Weit gefehlt. LISA hat die Grösse eines Natels B aus den 80-er Jahren (der Rangierer

bedankt sich) und das Projekt ist aufgrund der hohen Komplexität (!) um 2 1/2 Jahre verzögert. Technisch ist die Übertragung des Kontrolltons noch heute nicht gewährleistet. Von den Verantwortlichen werden die sicherheitsrelevanten Fehler als nicht sicherheitsrelevant eingestuft. (...) Mangels der Zuverlässigkeit von LISA weigern sich viele Lokführer zu Recht, dieses zu benutzen, und überbrücken das Problem mit ihrem Handy. Ein Rücksteller hat sein Babyphone von zuhause mitgenommen - die Übertragungsqualität ist bestechend.

Bild: Aushang im Lokführerzimmer. Man sucht verzweifelt Fakten, um längst notwendige und begründete Verbesserungen zu erreichen. Offenbar wird der Basis und deren Vorgesetzten und Verantwortlichen kein Gehör geschenkt.

Wir Lokführer haben es leider satt, alles bereits Bekannte wiederholt zu melden, nur damit über Jahre nichts geschieht. Das System dreht sich im Kreis und kostet nur noch, ohne etwas zu ändern oder zu verbessern.

Stellung von Weichen

Technikgruppe VSLF



Es ist so weit: Das Lokpersonal ist nicht mehr in der Lage, den Fahrweg einer Weiche zu bestimmen. Da die jungen Kollegen und Kolleginnen weder dumm noch unmotiviert sind, kann es nur an der Ausbildung liegen. Wer das verneint, schützt nur seine (finanziellen) Vorgaben und schadet der Unternehmung nachhaltig.

Calanda

Technikgruppe VSLF



Eine falsche Fotobeschriftung: es handelt sich beim Foto nicht um den Calanda, sondern um den Montalin. Dieser Berg legt auf der anderen Talseite.

Eule

Technikgruppe VSLF

Ende 2013 wurde die Lok Re 460 105 mit dem VSLF-Aufdruck Sujet «Eule» beklebt. Seither bereichert sie als eine der schönsten Loks die Schweizer Bahnlandschaft. Doch leider sind ihre Tage gezählt. Gemäss den neusten Informationen wird die Lok im Frühling 2018 wieder ihr ursprüngliches rotes Kleid erhalten.

Hast du noch schöne Bilder von dieser Lok? Dann sende sie uns zu! Wir werden die «Eule» in der nächsten Ausgabe gebührend verabschieden.

locofolio@vslf.com





BLS Urteil Pensionskasse

Ein Lokführer, der 2003 von der SBB zur BLS gewechselt hat, erlitt Verluste bei der AHV-Überbrückungsrente, da diese an die nun an die Anzahl Dienstjahre bei der BLS gekoppelt ist. Da nicht wie zugesagt die Dienstjahre bei der SBB berücksichtigt wurden, erlitt der Lokführer über die Jahr grosse Verluste. Dank dem VSLF erhielt er nach über neun Jahren Prozessieren vor Bundesgericht Recht. Vorstand VSLF



Im Jahr 2003 wurde mit der Basisvereinbarung zwischen SBB und BLS die Aufteilung des Fernverkehrs und der S-Bahn Bern beschlossen. In diesem Zusammenhang wechselten mehrere Lokführer in den Depots Langnau und Neuchâtel von der SBB zur BLS. Diesen Lokführern wurde bei der Anstellung zugesagt, dass die bei der SBB geleisteten Dienstjahre zu 100% angerechnet würden.

Per 1. Januar 2007 wechselte die Pensionskasse der BLS ins Beitragsprimat. Mit diesem Wechsel wurde auch ein eigenes Modell bezüglich der AHV-Überbrückungsrente geschaffen. Die Finanzierung dieser AHV-Überbrückungsrente erfolgt heute über einen Beitrag, der zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer aufgeteilt wird. Zusätzlich ist die Höhe der zu beziehenden AHV-Überbrückungsrente nun an die Anzahl Dienstjahre bei der BLS gekoppelt, was im Jahre 2003 noch nicht Gegenstand war. Wer in den Genuss der vollen Überbrückungsrente kommen will, muss mindestens 25 Dienstjahre bei der BLS aufweisen.

Dies war nun der Streitpunkt zwischen VSLF und BLS. Die BLS wollte für den Bezug der vollen Rente die Dienstjahre der unter der Basisvereinbarung zur BLS übergetretenen Kollegen der Depots Neuchâtel und Langnau nicht anrechnen. Das führte dazu, dass nur die Kollegen der SBB ab Jahrgang 1966 und jünger in den Genuss der vollen Überbrückungsrente kommen können.

Im letztinstanzlichen Urteil des Bundesgerichts vom 16. Februar 2017 wurde Folgendes festgehalten (Auszüge):

Interpretation Zivilrechtlicher Rekurs gegen das Urteil vom 8. September 2016 der zivilrechtlichen Abteilung (zivilrechtliches Berufungsgericht) des Kantonsgerichts des Kantons Neuenburg:

Der Kläger berief sich im Wesentlichen darauf, dass durch die im Zusammenhang mit dem Übertritt von Personal von der SBB zur Beklagten BLS eingegangenen Verpflichtungen Letztere für den Verlust hafte, der ihm dadurch entstanden sei, dass er einen Teil der AHV-Überbrückungsrente selber finanzieren muss. Dies führte zu einem lebenslänglichen Rentenverlust von 341 Franken 10 pro Monat. Sein Schaden entspricht somit einem kapitalisierten Wert von 69 052 Franken 30.

Die Beklagte erhob daraufhin Berufung beim Bundesgericht in zivilrechtlicher Angelegenheit und verlangte, die Klage abzuweisen. Die Vorinstanz verwies auf ihr Urteil. Der Kläger verlangte die Ablehnung der Berufung. Aus diesen Gründen verkündet das Bundesgericht:

- 1. Die Berufung wird abgewiesen.
- 2. Die sich auf 3000 Franken belaufenden Verfahrenskosten werden der Beklagten übertragen.
- 3. Die Beklagte überweist dem Kläger eine Aufwandsentschädigung von 3500 Franken.
- Das vorliegende Urteil wird den Rechtsvertretern der Parteien sowie der zivilrechtlichen Abteilung des Kan-

tonsgerichts des Kantons Neuenburg mitgeteilt.

Lausanne, 16. Februar 2017

Das gesamte Urteil ist einzusehen unter: www.vslf.com / INFO / Urteil Rente BLS

Kommentar von Hubert Giger, Präsident VSLF

Ein Wechsel von der einen Bahn zu andern ist nicht ohne allfällige Einbussen möglich. Besonders, wenn der neue Arbeitgeber sich nicht mehr an Zusagen erinnern will.

Neun Jahre Prozessieren bis vors Bundesgericht wegen einer Überbrückungsrente bestätigt, dass man auch nicht gewillt ist, die Zusagen einzuhalten. Nun denn, wir / resp. der Kollege hat Recht erhalten und somit den Verlust ausgeglichen.

Nach dem Bundesgerichtsurteil hat der VSLF die BLS am 6. Juni 2017 angeschrieben, um die Regelung auf alle Betroffenen LF anzuwenden. Eine Antwort war bis Redaktionsschluss noch ausstehend.

Was lernen wir aus dem Fall?

- Versprechen und Zusagen müssen nicht das wert sein, was sie zu versprechen scheinen.
- Vorsicht beim Wechsel des Arbeitgebers.
- Der VSLF verhilft dir mit der CAP Rechtschutzversicherung auch über Jahre zu deinem Recht.

SOPRE — Zahlreiche Probleme in Sicht . . .

Am 1. November 2017 wird bei SBB-P-Zugführung das neue Personal-Planungstool «Sopre» eingeführt. Es müsste eigentlich schon seit Jahren in Betrieb sein, doch auf Grund zahlreicher Softwarefehler wurde die Lancierung immer wieder verzögert.

Matthieu Jotterand, Präsident Sektion Genève

Das Projekt stand von Anfang an unter keinem guten Stern. Die Kosten des neuen Systems sind sehr hoch. SBB Cargo ist bereits aus dem Projekt ausgestiegen.

Trotz all dieser zusätzlichen Entwicklungszeit funktioniert das System immer noch nicht zuverlässig. Dem Lokpersonal sind bereits vor der Einführung Punkte bekannt, die einen Rückschritt im Vergleich zum aktuellen System PIPER darstellen:

- Die Arbeit der APK wird erschwert durch die neue, unübersichtliche Darstellung der Touren.
- Die mobile Version für Mobiltelefone und Tablets ist unbrauchbar. (Bei dieser Darstellung wird die Woche «zerschnitten»
 ein weiterer Hinweis auf die schlechte Anpassung an die Erfordernisse.) Es ist nicht möglich, auf die Desktopversion umzuschalten.
- Die bis anhin gültigen Symbole zur Darstellung einer Tour sind verschwunden

(°°, ", etc.) mit Ausnahme des Sternchens. Anstelle dieser Zeichen sind nun Beschreibungen der Leistungen getreten zum Nachteil für die Leserlichkeit. Dazu kommt, dass es bei mehreren Zugseinheiten teilweise unmöglich ist herauszufinden, an welcher Stelle getrennt wird und welcher Teil die Nachfolgeleistung ausführt.

- Besonders hervorheben möchten wir die missratene Adaptation der Wunscheingabe.
- Die detaillierten verrechneten Minuten einer Tour sind nicht mehr abrufbar für das Personal.
- Im Vergleich zu PIPER sind bei zahlreichen Touren mehr oder weniger Minuten aus verschiedenen Gründen «verschwunden». In den unerklärlichen Fällen wird als Begründung angegeben: «Die effektiv verrechneten Minuten werden im Webclient nicht richtig dargestellt.» Um

herauszufinden, ob die Verrechnung tatsächlich korrekt war, muss das Personal in Zukunft auf den Personalstundennachweis warten, der erst rund einen Monat später abrufbar ist.

Um dem Ganzen noch die Krone aufzusetzen, entfernt Sopre praktisch alle Aufrundungen, die in PIPER vorhanden waren, und dies zu einem einzigen Zweck: der knallharten Kostenoptimierung ohne Rücksicht auf das Personal.

Fünfzehn Jahre nach dem Erscheinen von PIPER schafft das Interface «Sopreweb» die Glanzleistung, ganz klar hinter einen System herzuhinken, das aus der frühen Zeit von Windows XP stammt!

Der VSLF ist mit der aktuellen Situation sehr unzufrieden und fordert eine rasche Verbesserung der grundlegenden Pro-

Mit SOPRE chasch's nid besser...



...aber s'goht länger

20 21 € WWW.vslf.com 2017/2

VSLF Nr. 545, 20. November 2017 HG/RG/MJ/SG

Einführung SOPRE SBB P

Mit SOPRE wurde ein neues Planungstool beim Lokpersonal eingeführt, das eigentlich eine Produktivitätssteigerung durch Optimierung, eine Effizienzsteigerung und Erhöhung der Zuverlässigkeit sowie eine Vereinfachung der Planungsprozesse zum Ziel hatte.

Diese Erwartungen wurden definitiv nicht erfüllt. Für das Lokpersonal fehlen wesentliche Informationen für die zuverlässige Erfüllung ihrer Arbeit, was zu Verspätungen und Zugsausfällen führt. Auch bei unseren Kollegen von der Len-

kung verursacht SOPRE enorme Probleme, da alle Systeme softwaretechnisch miteinander verbunden wurden. Die kleinste Änderung im Ablauf eines Pro-

GV VSLF am 17.3.2018 im Volkshaus Basel

zesses generiert automatisch Folge-Anpassungen mit gravierenden Folgen für die Disposition, die während dem laufenden Betrieb manuell korrigiert werden müssen.

Kontrolle der Ablösungen vor dem Dienst

Aktuell wurde das Lokpersonal angewiesen, spätestens vor Dienstbeginn zu kontrollieren, ob die jeweilige Ablösungen in SOPRE erscheinen. Die Westschweizer Kollegen des LPV und VSLF haben zurecht in aller Deutlichkeit festgehalten, dass das Lokpersonal nicht mehr bereit ist, über Jahre in der Freizeit die Kartoffeln aus dem Feuer zu holen und als Dank den erhöhten Personalmangel auszugleichen. Dies im Spiegel der Millionenprojekte um allenfalls in Zukunft Züge automatisch fahren zu lassen; wohlverstanden mit voll verantwortlichem Lokpersonal im Führerstand.

Verletzungen des Arbeitszeitgesetzes

SOPRE lässt zu, dass Regelungen des AZG und der AZGV in den Dienstplänen nicht eingehalten werden. Der VSLF hat bei der SBB interveniert und sofortige Korrekturen verlangt. Die SBB hat bestätigt, dass die SOPRE Taskforce die notwendigen Verbesserungen rasch umzusetzen versucht.

Weiter verlangen wir von der SBB klare Prozesse, wie sich der Lokführer zu verhalten hat, wenn während der Fahrt eine Verletzung des AZG oder der AZGV droht. Wir fordern das Lokpersonal auf, die Bestimmungen nach AZG und AZGV einzuhalten, da sie Gesetz sind. Die SBB hat im Fall «Beinwil» vom 8. November 2017, als ein Lokführer wegen Erreichen der Höchstarbeitszeit die Fahrt beendet hat, bestätigt, dass der Lokführer richtig gehandelt habe.

Ablenkung während der Fahrt

Iede/r Lokführer/in weiss, dass die grösste Gefahr auf dem Führerstand belastende Gedanken sind, welche von der Führung des Zuges ablenken. Unklare Dienstvorgaben führen zu Stress und Ablenkung bei der Fahrt.

Wir empfehlen dringend, sich während der Fahrt einzig auf die Zugführung zu konzentrieren und erst nach Ankunft am Endbahnhof sich über das weitere Vorgehen Gedanken zu machen. Die Sicherheit und der Selbstschutz haben höchste Priorität, für die Eisenbahn und unsere Kunden.

Wir empfehlen im Hinblick auf den Über-

trag der Daten von PIPER

Fazit

onen und Stress ist nicht in Sicht, da die grosse Herausforderung noch vor uns liegt: bis jetzt konnten viele Unzulänglichkeiten mit der Erfahrung kompensiert werden, aber ab Fahrplanwechsel werden die Dienste neu zusammengestellt und damit fehlen dem Lokpersonal dann auch diese Erfahrungswerte. Ab Fahrplanwechsel beginnen zusätzlich auch Thurbo und TILO mit dem Planungssystem SOPRE ein-

Mit zunehmender Sorge betrachten wir den Machbarkeitswahn der Digitalisierung, deren smarte Versprechungen in einem so eklatanten Missverhältnis zu den Ergebnissen stehen.

Wechsel der Zeitabrechnung von PIPER zu SOPRE

zu SOPRE die Daten zu speichern oder auszudrucken.

Trotz hoch motiviertem Personal lässt das System SOPRE kein zuverlässiges Arbeiten mehr zu.

Ein Ende von Frustratizuteilen.

Signalfälle

SBB Zugförderung Personenverkehr. Aktuell News vom 25.9.2017. Technikgruppe VSLF

Die Aussage über den Zusammenhang der Dienstjahre mit den Signalfällen hat zu Diskussionen Anlass gegeben.

- Betriebssicherheit: Hauptsignalfälle im Jahr 2017: Beim Lokpersonal mit wenigen Dienstjahren ist das Risiko um das Zehnfache höher als bei jenen mit vielen Dienstjahren.
- Zwergsignalfälle im Jahr 2017: Beim Lokpersonal mit wenigen Dienstjahren ist das Risiko um das Zwanzigfache höher als bei jenen mit vielen Dienstjahren. Aus unserer Sicht ist ein wichtiger Faktor der Ausbildung, dass im Führerstand nie pressiert werden darf. Auch nicht, wenn die Zeiten des Fahrplans nicht mit den reellen Zeiten übereinstimmen. Vorsichtiges, überlegtes und entspanntes Fahren ist eine der wichtigen Voraussetzungen für eine sichere Fahrt.

Zusätzlich hat die Analyse von ZF bestätigt, was wir seit Jahren beim BAV und SBB Infrastruktur monieren.

Als Spezialfall der Ortskenntnisse ist insbesondere aufgefallen, dass das bewusste Wahrnehmen und Kennen der Rangiergrenzen eine Schwierigkeit darstellt.

Die Kennzeichnung der Rangiergrenzen ist bei komplexen Anlagen endlich sauberer zu signalisieren.

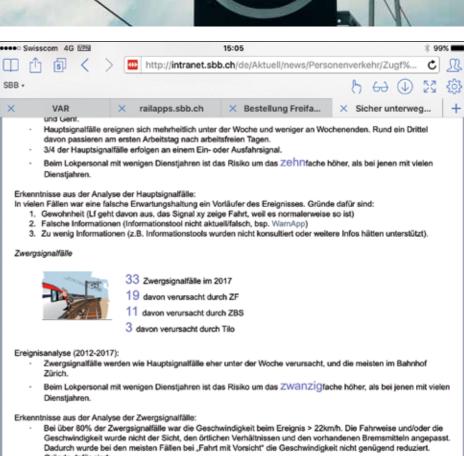
Das Bild rechts zeigt einen Auszug der Filiale Ostschweiz aus dem Intranet.

Ein Teil der sicherheitsrelevanten Ereignisse wird auf mögliche Ablenkungen zurückgeführt. Hier fehlt das SOPRE: Viele Lokführer studieren während dem Fahren darüber nach, was sie nach Ankunft im Endbahnhof machen müssen (kuppeln, entkuppeln, was ist meine nächste Arbeit etc.), da dies mit dem neuen Planungstool nicht mehr immer ersichtlich ist (oder ersichtlich aber falsch).

Der andere Teil der Analyse bezieht sich auf die mangelnde Ausbildung bzw. fehlende Erfahrung bei Lokführern mit wenig Dienstjahren. Aber trotz dem offensichtlichen kausalen Zusammenhang werden im Rahmen von Railfit fleissig weitere Einsparpotentiale in der Ausbildung gesucht. Die Kader von ZF begegnen der alarmierenden Statistik nicht etwa mit einer Überprüfung der Ausbildung sondern mit Sensibilisierungs-Berichten im Intranet und KAIZEN-Workshops untereinander. Somit sind sie ein Teil des Problems, und nicht der Lösung.

PS: Wie wir erfahren haben, plant ZF eine weitere Kürzung in der Ausbildung.





- - Erhöhle Risikobereitschaft: hier unterstützen die Gestes Métier*
 Falsche Erwartungshaltung (Gründe: Erwartung Signal öffnet sich noch / Es wurde ein anderer Fahrweg gestellt als verlangt / Unerwartetes Hindernis im Gleisfeld)
 - Ungenügende Fahrwegbeobachtung (Vorsicht bei Gleisbogen)
- Ablenkung (Störungen, Personen im Gleisfeld, Verspätungen, Konzentration auf Kunden etc.)
 - Speziell ist auch die Ablenkung durch das Vorausdenken an das nachfolgende Manöver aufgefallen. Durch das Vorausdenken wird häufig die Fahrstrasse nicht mehr bewusst beobachtet. o Ein weiterer Spezialfall der Ablenkung ist insbesondere in Zürich das Einfahren in die Halle. Hier wird häufig
- die Konzentration vom Fahrweg auf die Halle verschobe Wenig Erfahrung im Rangierdienst (z.B. Lf neu auf dieser Maschine, Lf direkt nach Ausbildung). Hier bieten sich
- gezielte Massnahmen über den Vorgesetzten an.
- Mangelhafte Ortskenntnisse (z.B. Lf unerfahren oder neu an diesem Bahnhof), dazu sind individuelle Refreshe
- Module in Planung.

 Als Spezialfall der Ortskenntnisse ist insbesondere aufgefallen, dass das bewusste Wahrnehmen und Kennen der Rangiergrenzen eine Schwierigkeiten darstellt

2815 Zwangsbremsungen (47% Meldequote)

Wenige Zwangsbremsungen erfolgen aufgrund von technischen Fehlern oder falscher Programmierung. Die mei aber auf menschliche Ursachen zurückzuführen.



ALE 17.3.2018 ASSEMBLEA

WarnApp Überwachung

Es ist gekommen, was der VSLF seit der Entwicklung der WarnApp befürchtet hat: Die WarnApp ist keine reine Unterstützung, sondern vielmehr ein elektronisches Kontrollinstrument. Analog dem ZUB. Hubert Giger, Präsident VSLF



Offenbar hat die WarnApp eine hohe fahrdienstliche Priorität. Jedenfalls wird der Lokführer gemäss der Beschreibung des Signalfalls in Le Day verdächtigt, nicht mit den LEA angemeldet gewesen zu sein. Die Anmeldung macht das System selbstständig und muss nicht vom Lokführer kontrolliert werden.

Es ist gekommen, was der VSLF seit der Entwicklung der WarnApp befürchtet hat: Die WarnApp ist keine reine Unterstützung, sondern vielmehr ein elektronisches Kontrollinstrument. Analog dem ZUB.

Einmal mehr müssen wir feststellen:

- 1. Was technisch möglich ist, wird gemacht.
- 2. Es wird in jedem Fall gegen den Lokführer verwendet.

Dies ist das Gegenteil einer modernen, positiven und konstruktiven Fehlerkultur.
Das Konzernziel «Konstruktiv-kritische Auseinandersetzung» kann so wohl nicht erreicht werden.

Und um den schuldigen, durch den Vorfall bereits genügend bestraften Kollegen nochmals zu demütigen und um die Sicherheitsabteilungen und Vorgesetzten von ihrer Verantwortung zu entlasten, folgt wie immer der obligate Schlusssatz im Artikel:

«Diese Unregelmässigkeit hätte mit der Einhaltung der «Gestes métier» vermieden werden können.»

Richtig! Der Vorfall hätte auch mit der Beachtung des Halt zeigenden Signals, also dem Einhalten der Vorschriften, vermieden werden können. Ob der Kollege mit der plumpen Belehrung so unterstützt wird, dass er zukünftig motiviert und sicher seine Arbeit erledigen kann, muss in Frage gestellt werden.

Auszüge aus Aufzeichnungen zu Sozialpartnertreffen mit dem Thema WarnApp:

Mai 2013

WarnApp wird ab dem 13. Mai als Feldtest für alle freigeschaltet.

WarnApp steht Ihnen ab dem 13. Mai 2015 im LEA 3 zur Verfügung. Technische Voraussetzung ist die neuste LEA-Version 6.2.5 (bitte installieren).

SBB Intranet Personenverkehr aktuell, ZF aktuell

Lernen aus Ereignissen: Signalfall in Le Day

16.08.2017

Der Lokführer führte Zug X von Vallorbe nach Lausanne. [...], In Le Day war das Ausfahrsignal 20B geschlossen. Der Lokführer setzte nach vollendetem Fahrgastwechsel und nach Erlöschen der Kontrolllampe zur Türschliessung den Zug in Bewegung, ohne das Ausfahrsignal zu kontrollieren.

[...]

Bei Aufnahme der Zugfahrt bei geschlossenem Signal reagierte die WarnApp nicht. Die Datenanalyse von IT ergab für die Zeitspanne von 20:45:57 bis 21:19:39 – d.h. zwischen der Ankunft von Zug Y in Vallorbe und dem Halt nach Überfahren des Ausfahrsignals in Le Day – keinerlei Aktivität. Aufgrund dieser Information wurde der Lokführer erneut befragt. Er beharrte darauf, dass er bei Abfahrt aus Vallorbe angemeldet war.

Das Wichtigste zuletzt:

Die WarnApp ist kein Kontrollinstrument, sondern soll das Lokpersonal unterstützen. Die ausgewerteten Daten dienen der Verbesserung der App und bleiben bei den Betreibern der Anwendung. Sie werden nicht an die EVU und demnach auch nicht an die Vorgesetzten weitergeleitet.

SBB Sozialpartnerorientierung Infrastruktur am 21.2.2014 in Bern Brückfeld

Anwesend u.a.: SBB: P. Gauderon, B. Stehrenberger, F. Marty, VSLF: D. Hurter

3. WarnApp

Auf die Frage, ob die Warnung auch beim Herunternehmen des iPads vom Halter ausgelöst und die Warnmeldung registriert wird, wurde zwei Mal mit Ja geantwortet. Ich wies darauf hin, dass der VSLF alle Anstrengungen zur Verhinderung von Signalfällen unterstützt, er aber befürchtet, dass mit dieser WarnApp analog ZUB ein neues Disziplinierungsmittel geschaffen wird. Wir haben uns darauf geeinigt, dass der VSLF dieses Problem via P-OP und G-PN behandeln wird.

Runder Tisch zur Sicherheit Bern, Hochschulstrasse, 02.06.2014

Anwesend u.a.: SBB: Andreas Meyer CEO, Markus Jordi HR, Hans Vogt Leiter K-SQ, Mani Haller P-OP-ZF, Christophe Cler P-OP-ZF PEX, VSLF: Hubert Giger Präsident VSLF, Benjamin Jelk Vorstand VSLF

WarnApp

Diskussion Funktion generell:

- VSLF: Haltung offen, abwarten, ob es funktioniert.
- K-SQ: Treiber = schnell realisierbare und günstige Rückfallebene. Vorhandene Chance soll genutzt werden.
- I-AT: WarnApp als Zwischenlösung, bis Umsetzung Zugbeeinflussung 2017. Kritische Punkte sind bereits bis Mitte 2015 abgeschlossen.
- PEX: gutes Mittel als Übergangslösung.
- SEV: Massnahme greift nicht bei allen Unternehmen, soll für alle forciert werden.
- Diskussion Auswertung Kontrollfunktion?
 VSLF: WarnApp darf keine neue Kontrollfunktion sein keine Überwachungskultur. Anonyme Auswertung zur Erkennung von Gefahrenpunkten aber sinnvoll.

Antwort CEO:

- Hinweis auf den Zusammenhang zwischen den Themenkreisen Sicherheitskultur – Bestrafungskultur – Fehlerkultur. Nur anonymisierte Auswertung wäre schwer vermittelbar. Guter Mittelweg erforderlich.

 Technische Unterstützungen haben Wechselwirkungen. Frage der Güterabwägung, Einführung wichtig, falls mit WarnApp ein Granges-Marnand verhindert werden kann.

Fachdiskussion Sicherheitsthemen SBB am7.5.2015, Bern Hilfikerstrasse 1

Anwesend u.a.: Hans Vogt K-SQ, Andreas Hönger K-SQ-BES, Boris Tanner P-OP- ZF, Christophe Cler P-OP-ZF, Elisabeth Brillo, G-PN-LP, VSLF: Hubert Giger, Marc Engelberger

- 4. WarnApp: nächste Schritte / Information über Feldtest und weiteres Vorgehen / Diskussion, Anliegen Sozialpartner / I-AT:
- 13.5.2015 geht es los mit WarnApp. Datenaufzeichnung:
- Die Datenaufzeichnung ist notwendig, um die App zu verbessern.
- Es wird von K-SQ und den Divisionen festgehalten, dass die Datenaufzeichnungen nicht für personenbezogene Auswertungen verwendet werden.
- Die Verwendung der Daten nach Ereignissen wird SBB-intern und mit der SUST geklärt.
- Giger: Wird auf die Person zurückgegriffen, wenn Ansprechen. Alle: Nein. Entscheid ist so. Soll noch schriftlich im Konzern so festgehalten werden.

Arbeitsanweisung Bedienungsanleitung WarnApp 27.08.2015

Bemerkungen zur Protokollierung der Daten: Aktuell wird jede Warnung zur Analyse gespeichert, weil das WarnApp-Projektteam dies zur Verbesserung der App benötigt. Folgende Informationen werden protokolliert:

- Datum und Uhrzeit
- Zugnummer
- Bewegungsdaten
- Art der Warnung (Quittierung oder Fehlwarnung)

Die WarnApp ist kein Kontrollinstrument, sondern soll das Lokpersonal unterstützen. Die ausgewerteten Daten werden nicht an die EVU weitergeleitet. Sie dienen der Verbesserung der App und bleiben bei den Betreibern der Anwendung.



Durchfahrt

Konstruktiv-kritische Plakate für Auseinandersetzungen im öffentlichen Bereich. *Mailverkehr*



Von: Lokführer Zürich An: VSLF Betreff: Durchfahrten bei Halt

Geschätzte Kollegen

Die gegenwärtige Kampagne über nicht vollzogene Halte von Zügen auf Haltestationen ist zwar sinnvoll, aber die Aufmachung und der Standort in Treppenhaus und Gang im 3. Stock vom Personalgebäude Nordtrakt im Zürich HB voll daneben. So wird das Lokpersonal als ganze Berufskategorie verunglimpft und an den Pranger gestellt.

Habe nichts dagegen, wenn die SBB das innerhalb der Lokführerzimmer thematisiert, aber nicht öffentlich anderen Personen und Berufskategorien zugänglich macht.

Ich bitte euch, beim Filialleiter Andreas Oberholzer vorstellig zu werden, damit die unrühmlichen Plakate unverzüglich entfernt werden.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen Lokführer Zürich Von: Andreas Oberholzer An: Hubert Giger VSLF Betreff: Durchfahrten bei Halt

Guten Tag Hubert,

Danke für deine E-Mail. Das tatsächlich sehr unglücklich platzierte Plakat im öffentlichen Bereich wurde bereits entfernt - das hätte nicht passieren dürfen.

Die jetzt noch hängenden Plakate sind im abgeschlossenen Bereich. Das Ziel, wachzurütteln, Gespräche auszulösen und Kundenemotionen wiederzugeben, wurde erreicht.

Es ging nie um einen Pranger. Wir stehen dazu, dass Menschen Fehler machen - kein Problem. Machen wir alle. Mühe machen mir Fälle, wo aufgrund der Perronanzeiger erraten wird, wo man anzuhalten hat, und dann während der Fahrt nie ins LEA geschaut wird. Auch das gibt es ...

Wir werden die Plakate bis morgen aus dem Gang entfernen.

Beste Grüsse Andreas Oberholzer Leiter SBB P-OP-ZF Zürich



Wagenladungsverkehr 2017

Durch die Einführung des Wagenladungsverkehrs WLV, hat sich bei SBB Cargo viel bewegt. Nicht nur für das Personal von SBB Cargo hat sich manches geändert, nein auch für die Kunden war und ist die Umstellung eine grosse Herausforderung. *Martin Geiger, Ressortleiter Cargo VSLF*

Entscheidend im Vergleich der Unternehmen SBB und BLS spielt der Wagenladungsverkehr eine große Rolle. Die BLS betreibt innerhalb der Schweiz keinen WLV, man hat sich vor Jahren aus dieser Sparte zurückgezogen und sie an die SBB abgetreten. BLS Cargo konzentriert sich in der Schweiz auf den Ganzzugstransporten, was wesentlich tiefere Kosten verursacht. Bei SBB Cargo trug der Binnen-Wagenladungsverkehr in den letzten Jahren hingegen einen großen Teil zum Defizit bei.

Als SBB Cargo im Jahr 2006 das Verteilnetz in der Schweiz straffen wollte, hat sich die Politik eingemischt. Dabei wurde die Verringerung der Anzahl Bedienpunkte nötig, weil der Bund die Subventionen sukzessive kürzt und bis auf null herunterfährt. Der WLV ist aber für die Logistik der Schweizer Unternehmen mit einem Abteil von 25 Prozent an der gesamten Transportleistung von zentraler

Bedeutung. In der Schweiz gibt es gegen 1300 Anschlussgleise, die Industrie und Gewerbe ans Bahnnetz anbinden. Um die Probleme in den Griff zu bekommen, setzten die europäischen Unternehmen mit der SBB auf eine stärkere Zusammenarbeit im Rahmen der Xrail-Allianz. SBB Cargo arbeitet seit 2012 an der langfristigen Sicherung des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz. Die Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene ist auch ein Auftrag des Volks.

Was wurde mit der Einführung des WLV 2017 eigentlich angestrebt?

Wie beim Personenverkehr verkehren die Züge mit einem Taktfahrplan und bedienen Standorte nicht mehr nur wie bisher einmal täglich sondern bis zu drei Mal. Durch die zusätzliche Bedienung der einzelnen Standorte verteilen sich die Be- und Entladearbeiten der Waggons besser im Tagesverlauf, sodass es tendenziell auch

weniger Spitzen im Personalbedarf und Rangieraufwand zu bewältigen gibt. Zusätzlich werden die meisten relevanten Verbindungen, schneller, da die leichten und schweren Bahnwagen zukünftig getrennt befördert werden. Somit können die relativ leichten Bahnwagen neu durchgängig mit 120 km/h verkehren. Bezüglich Transportzeit werden die Bahntransporte gegenüber der Strasse damit insgesamt konkurrenzfähiger.

Die gesamte Transportkette kann zukünftig verbindlich gebucht werden. Das erhöht die Planungssicherheit. Die verbindliche Buchung ist vergleichbar mit einer Sitzplatzreservation. Wagen müssen gemäß dem Fahrplan mit demjenigen Zug befördert werden, auf dem sie gebucht wurden. Das ist eine völlig neue Logik gegenüber dem heutigen System, bei dem wir alle Wagen abholen, welche die Kunden uns am Gleis bereitstellen.



Zwischen Steinen und Schwyz Richtung Zünggelenflue, Bild: Markus Leutwyler

Probleme bei der Umsetzung 50 Tage «WLV 2017»

Der Start war etwas holprig, doch mittlerweile können wir sicher sein, dass wir stabil laufen und dass das System grundsätzlich funktioniert. Punktuell gebe es noch immer Probleme, die es nun zu lösen gelte. Nach den ersten 50 Tagen könne man aber ein gutes Fazit ziehen. Es gab sogar Kunden, die dank des neuen Angebotes Transporte von der Straße auf die Schiene verlagert haben.

Mit diesem Schreiben wurden alle Mitarbeiter von SBB Cargo überrascht. Denn in der Fläche bei den RCP (Regionale Cargo Produktion) Teams und bei den Lokführern fühlte sich das ganze sehr anders an. Ein hoher Rangieraufwand und viele Verspätungen waren die Regel. Beim Abholen von Meinungen, warum die Probleme so gravierend sind, kam eine Menge von Ursachen ans Tageslicht. Dies zeigt auch, dass es ein durchaus hochkomplexes Geschäftsfeld ist, in dem wir uns da bewegen. Verspätungen lösen die meisten Kettenreaktionen aus, die uns von einem reibungslosen Betrieb abhalten.

- Diese ereignen sich, weil die Wagen im neuen Buchungssystem zum Teil falsch, oder so verspätet erfolgen, dass die Zeit für ein rechtzeitiges Zusammenstellen des Zuges nicht mehr reicht. Neue Plattformen brauchen aber auch Zeit und Erfahrung.
- Die Rangierarbeiter haben viel mehr Arbeit als ursprünglich gedacht, was auch durch eine ungeeignete Bahnhofswahl verstärkt wurde. Bahnhöfe, die noch Handweichen und nur ein Ausfahrgleis besitzen, eignen sich sehr schlecht, um große Mengen an Wagen zu manövrieren.
- Die erhofften schnelleren Fahrzeiten durch kurze, leichte Züge, die 120 km/h fahren könnten, verpuffen in ihrer Wirkung durch Trassen, die hinter den Regionalzügen geplant sind. Bei einer dadurch resultierenden durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa der Hälfte würden schwere und lange Züge sinnvoller erscheinen.
- Lokomotiven, deren Anzahl sehr knapp bemessen wurde, und die durch Traktionserhöhungen und viele Reparaturen, unter anderem der Klimaanlagen, noch knapper werden, führen ebenfalls zu Verspätungen. Es kommt leider immer wieder vor, dass kein Tfz zur Verfügung steht. (Hier möchte ich gleich noch die Gelegenheit nutzen um mich für die Leistung im Bereich der Klimaanlagen bei allen Beteiligten zu bedanken. Jahrelang haben wir für Besserung gekämpft und im diesem Jahr konnten wir endlich zeitgemäß durch die Schweiz fahren).

- Der Personalmangel, der leider nicht für real gehalten wird, aber in der Wirklichkeit zu Tourenausfällen und hohen Zeitkonten bei den Lokführern führt. Nur durch zusätzliche Fahrtage, auch von den Leitern Lokpersonal, kann noch Schlimmeres verhindert werden. Sei angemerkt, dass manche Gruppen schon bei normalem Kalenderablauf ohne zusätzliche Arbeitstage eine durchschnittliche Arbeitszeit von 520 Minuten pro Tag und mehr erreichen. Der Unterbestand hat nicht nur in der Statistik Einzug gefunden, sondern ist sehr direkt beim Personal angekommen.
- Verspätete Züge, die aus eben erwähnten Gründen zustande kommen und das Weiterverteilen in den großen Bahnhöfen erschweren, schließen den Kreis.

Dies schreit förmlich nach Investitionen mit einer Erhöhung der Ressourcen beim Personal und bei den Triebfahrzeugen, was aber bei einem so hohen Defizit wohl kaum vollzogen wird.

Probleme für das Lokpersonal

Versprochen wurde uns, dass wir in Zukunft öfters am Tag arbeiten können, da durch die drei Takte die Arbeit besser verteilt wird. Seit dem Beginn des WLV haben die meisten Depots so viele Nachttouren wie nie zuvor. Der Grund liegt unter anderem darin, dass viele Wageneinheiten vor 04.00 Uhr losfahren, damit das Team dann die Wagen zugestellt hat bis der Kunde mit der Arbeit beginnt. Für diese Züge gibt es zum Beispiel im RBL so viele, dass es nach solch einer Überfuhr keine Folgeleistung hat. Deshalb werden die Tourenteile an die Nachttouren angehängt. Dies wiederum hat zu sehr vielen Tourenänderungen geführt, die das Leben und Arbeiten der Einteiler und der Lokführer sehr erschweren. An dieser Stelle sei noch die Frage erlaubt, warum die Touren in so grosser Menge die ganze Zeit ändern, obwohl wir doch jetzt einen Taktfahrplan haben?

In der Woche 34 stehen wir bei minus 7000 an transportierten Wagen, was einem Minus gegenüber 2016 von 6,9 % gleichkommt. Schon 2016 war aber die Verkehrsmenge im Binnen-Wagenladungsverkehr rückläufig, da die wirtschaftliche Lage im Allgemeinen schwierig ist. Jedoch nicht in diesem großen Ausmass.

Es braucht mehr Ruhe bei den kurzfristigen Tourenänderungen, eine höhere Konstanz in der Jahreseinteilung und vor allem mehr Lokpersonal. Eine ständige erhöhte Flexibilität und Belastung sind keine Dauerlösung.

Viele Verbesserungen sind langsam spürbar, aber es benötigt noch viel Aufwand und Engagement, dass es am Ende für SBB Cargo, seinem Personal sowie auch für unsere Kunden stimmt.

SBB Cargo International

Urs Schweizer, Leiter VSLF Cargo International



Zwischen dem 12.08.2017 und Anfangs Oktober war die deutsche Rheintalstrecke bei Raststatt unterbrochen und dies war das Hauptthema in diesen Wochen. Etliche Bahnen und Sparten wurden mit grossen Herausforderungen konfrontiert. So hatte auch SBB Cargo International (SCI) mit vielen Zugsausfällen zu kämpfen. Als Sofortmassnahme wurde dem Lokpersonal in Muttenz Überzeit eingeteilt. Gemäss AZGV Art.9 Abs.1 darf UEZ nur im Einvernehmen mit dem Mitarbeiter eingeteilt werden. Durch eine rasche Intervention unsererseits konnte die unkorrekte Vorgehensweise von SCI bereinigt werden.

Als ein schwerfälliges Thema erweist sich die Auslegung der 50/50 Regelung bei SCI. Leider sind wir immer noch in der Aushandlung der Rahmenbedingungen. Die Sistierung des Schiedsgerichts wurde bis November 2017 verlängert und bis dahin sollten die Verhandlungen abgeschlossen sein. Für den VSLF ist der Standpunkt klar: Die 50/50 % Regelung soll eingehalten werden, Depotstandorte und Arbeitsplätze* in der Schweiz sind gesichert. Der VSLF setzt sich weiter dafür ein, dass Depots an exponierten Standorten bei der Vergabe von Drittleistungen zu bevorzugen sind.

* Depotstandorte von SBB Cargo International in der Schweiz sind Muttenz und Bellinzona (Stand 31.08.2017). In Muttenz beschäftigt SCI 49 Lokführer, davon sind 22 Interoperabel einsetzbar. In Bellinzona sind von den 63 Lokführer 42 Interoperabel einsetzbar.



26

Sämi Gmür, Leiter VSLF-Thurbo, Sektion Ostschweiz



Bild: Sämi Gmü

Seit diesem Jahr gilt der teilüberarbeitete GAV von Thurbo und damit neue Grenzwerte bei der Jahresarbeitszeit - in der Theorie. In der Praxis sieht es ein wenig anders aus.... Dieser Punkt wie auch der aktuelle (massive) Personalüberbestand beschäftigen uns zurzeit stark und führen zu einer schlechten Stimmung beim Lokpersonal. Daneben wird zurzeit ein neues Lohnsystem verhandelt, von welchem wir uns mehr Transparenz erhoffen.

Zeitabbau Lokpersonal / Vereinbarung Grenzwerte

Die im Sommer 2017 publizierte gemeinsame Information von Thurbo und den Sozialpartnern zum Zeitabbau 2017/2018 beim Lokpersonal gab vermehrt Anlass zu Fragen und stiess oft auch Unverständnis bei den betroffenen Mitarbeitern. Wir konnten aufzeigen, wieso der VSLF (wie auch die anderen Personalverbände) den von Thurbo beschlossenen Zeitabbau in dieser Form mittragen können. Somit müssen vorhandene Zeitguthaben auf den Konti +/-, +/-V (bis zu 100h) sowie Uez auf Null abgebaut und alle noch vorhandenen Ferientage bezogen werden. Thurbo hat den Verbänden hierbei auch unsere Auslegung des GAV-Artikels über die Grenzwerte bestätigt. Der jährliche Grenzwert

beträgt somit verbindlich (+50h/-30h), der überjährige Grenzwert (+100h/-30h). Eine schriftliche Vereinbarung dazu ist noch in Ausarbeitung.

GAV-Verhandlungen auf gutem Weg

Verhandelt wird dieses Jahr das Lohnsystem, sowie die Themen, welche letztes Jahr (Arbeitszeit, Ferien) nicht behandelt wurden. Dies betrifft z.B. die allgemeine Bestimmungen, Beginn und Ende des Arbeitsverhältnisses, Vorsorge und Versicherung und eine Erhöhung der Zulagen. Mitte März 2017 tauschten wir unsere Vorstellungen an einer ersten Sitzung mit Thurbo aus. An dieser Sitzung wurde über den Verhandlungsverlauf Stillschweigen vereinbart. Während die erst genannten Themen mehr «Kosmetik» sind, legt der VSLF beim neuen Lohnsystem vor allem Wert auf mehr Transparenz, ein loslösen des Aufstiegs von der jährlichen Beurteilung sowie höhere Anfangslöhne nach der Ausbildung.

Personalsituation und Fahrplanangebot

Bereits seit einigen Jahren ist das ungefähre Angebot ab 2019 auf den Ostschweizer Schienen bekannt. An vielen Bahnhöfen und entlang der Strecke sind

Bauarbeiter zu Gange, verursachen Langsamfahrstellen und Streckensperrungen. An vielen Bahnhöfen werden die vor wenigen Jahren der Sparwut geopferten Weichen und Gleise wieder eingebaut um Zugskreuzung zu ermöglichen. Dies führt zu grösseren Dienständerungen während fast dem gesamten Jahr. Oftmals entstehen so unattraktive Dienste mit grosser Präsenszeit, langen Pausen und wenig (bezahlter) Arbeitszeit.

Im Hinblick auf das voraussichtliche Mehrangebot an Zugsleistungen wurden in den letzten Jahren auch zu viele Lokführerinnen und Lokführer ausgebildet. Dies in voller Absicht von Thurbo. Man erhoffte sich, mit dem neuen GAV und einer «freiwilligen» Zeitabbauaktion in den Jahren 2017 und 2018 erstens möglichst viele aufgelaufene Stunden Arbeitszeit abbauen zu können und andererseits eher mit einem Minussaldo in den Arbeitszeitkonti der Mitarbeiter starten zu können um 2019 die Grenzwerte nicht sofort zu verletzen. Dass der angeordnete Zeitabbau nicht allen passt, versteht sich von selbst. Wie bereits weiter oben erwähnt ging Thurbo bei ihren Berechnungen davon aus, über die maximal 100 vorgeleisteten Stunden verfügen zu können, was zusätzlich zu Missstimmung im Personal geführt hat. Unser «Nachbar», die SOB mietet als Massnahme gegen den Überbestand Lokführer an die RhB aus. Eine dahingehende Anfrage bei Thurbo zur Ausmietung von Personal blieb bis Redaktionsschluss dieser Ausgaben aus. Anfang 2018 soll dann nochmals eine Lokführerklasse starten, welche auf den Fahrplanwechsel fertig ist, so dass der Personalbestand ausgeglichen ist.

Das geplante Angebot ab Dezember 2018 bereitet aber nicht allen Freude. Zu diesem Zeitpunkt bauen der ZVV und die SBB das Angebot zwischen Zürich und Winterthur weiter aus; es werden weitere Linien in Winterthur Richtung Osten durchgebunden. Bei Thurbo entfallen so voraussichtlich alle Leistungen auf der S33 nach Schaffhausen, sowie ein Takt auf der S35 nach Wil. Beide Orte werden neu durch die verlängerte S12 bedient. Im Tösstal wird auf der S26 der integrale Halbstundentakt eingeführt. Wegen Einsprachen gegen den Bahnhofumbau in Tann-Dürnten aber voraussichtlich erst bis Bauma. Auf der S22 hat DB Regio die vom Land Baden-Württemberg ausgeschriebenen Leistungen für sich beanspruchen können und dies bereits ab Dezember 2017. Wie es mit dem Personalstandort Schaffhausen weitergeht wird sich in den nächsten Monaten abzeichnen.

Auf weiteren Linien wird der Halbstundentakt eingeführt: z.B. Winterthur-Stein am Rhein, Wil-Weinfelden, Weinfelden-Kreuzlingen und weitere. Es kursieren Gerüchte, dass besonders am Abend und am Wochenende leichte GTW statt schwere Doppelstöcker Leistungen nordöstlich von Winterthur fahren sollen. Ob dann ein Lokführer von Thurbo oder der SBB im Führerstand sitzt wird sich noch zeigen. Es ist zu hoffen, dass hier Synergien zwischen den beiden Firmen genutzt werden und das Führen von Zügen mit Rollmaterial der jeweils anderen Firma kein Tabu darstellt.

Bei der aktuellen Ausschreibung um die Fernverkehrskonzessionen wird Thurbo nicht mitmischen. Sie betreibt nach wie vor regionalen Personenverkehr. Einzelne schnelle Verbindungen wie der RE Konstanz-St. Gallen oder Randstundenleistungen von Zürich nach Konstanz und St. Gallen sollen auch weiterhin gefahren werden.

Mitgliederversammlung VSLF-Thurbo

Am Abend des 21.07.2017 fand die jährliche Mitgliederversammlung des VSLF-Thurbo im Rest. Eisenbahn in Weinfelden statt. Neben einigen Verbandsmitgliedern konnten wir Hubert Giger (Präsident VSLF), Stephan Gut (Präsident Sektion Ostschweiz) und Ruedi Brunner (Leiter VSLF-SOB) als unsere Gäste begrüssen.

Zuerst folgte ein Rückblick auf die Themen, welche uns letztes Jahr beschäftigten. Im weiteren Verlauf konnten wir über die aktuellen Geschäfte informieren und ein erstes grobes Statement zu den GAV-Verhandlungen abgeben. Aus der nachfolgenden Diskussionsrunde konnten wir einige Anliegen der Mitglieder auf-

Zu Beginn dieses Jahres durften wir Manuela Nussbaumer im Vorstand begrüssen. Sie betreut aktuell die Kasse. Nach 7 Jahren im Vorstand ist René Zöllig als Beisitzer zurückgetreten. Er wurde mit Applaus verabschiedet. Sein Amt konnte leider noch nicht neu besetzt werden.

«Kundigkeit des Lokpersonals» bei

Ende der 1990er Jahre, kurz vor der Gründung der Thurbo, hatte die Eisenbahn in der Ostschweiz einen eher schweren Stand. Der Betrieb beschränkte sich oft auf einen Stundentakt. Der Betrieb wurde auf vielen Linien ab 20 Uhr entweder ausgedünnt oder gar mit Bussen abgewickelt. Ein neue Konzept, die Regionalbahn Ostschweiz (RBO) später THURBO, sah eine neue moderne Einheitsflotte mit leichten, kostengünstigen Fahrzeugen vor, die auch das Sicherheitsgefühl und die Zuverlässigkeit gegenüber den vorherrschenden düsteren und störungsanfälligen RBe 540 massiv erhöhten. Mit diesem Entscheid, wurde der Regionalverkehr vom Fernverkehr getrennt. Es entstanden zwei unabhängige Produzenten von Eisenbahnleistungen.

Zu Beginn der 2000er Jahre wurden nach dem Vorbild, der durch die Mittelthurgaubahn (MThB) beschafften 10 GTW der 1. Serie, eine 2. Serie von 80 GTW mit automatischer Kupplung bestellt, welche verschiedene ältere Baureihen der SBB und MThB ablösten. Durch den Kauf einer weiteren Serie von 15 Fahrzeugen verfügt Thurbo seit längerem über nur noch zwei Fahrzeugtypen. Eine Ablösung der sogenannten See-GTW (1. Serie) durch die GTW des Regionalverkehrs Mittelland (resp. BLS, resp. SBB) ist für ca. 2023 geplant, wobei die technische Kompatibilität zu den vorhandenen Fahrzeugen (noch) nicht gegeben ist.

Neben den beiden eigenen Fahrzeugtypen fahren die Lokführer zweier Thurbo-Depots noch Leistungen mit Fahrzeugen der SBB (Domino und RVD) resp. SBB Deutschland GmbH (FLIRT)

Bedingt durch den Einsatz eines "Einheitsfahrzeugs" lassen sich Kosten beim Unterhalt, der Fahrzeugumlaufplanung sowie bei der Ausbildung einsparen. Es ist ein relativ freizügiger Einsatz der Lokführer möglich. Doch hier spielen nun wieder andere Faktoren eine Rolle.

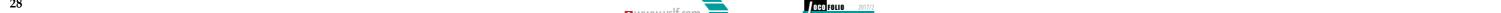
Genannt sei z.B. der in den letzten Jahren verbürokratisierte grenzüberschreitende Einsatz nach Konstanz und Singen (jährliche Prüfung, Mindestfahrpraxis). Die Kundigkeit der einzelnen Depots unterscheidet sich aber auch sonst sehr stark. Kein Depot ist auf dem ganzen Streckennetz kundig, oftmals fehlt die Kundigkeit nur auf kurzen Streckenabschnitten, so ist das Depot Kreuzlingen z.B. zwischen Winterthur und Wil nicht kundig, die Winterthurer hingegen nicht zwischen Weinfelden und Wil.

Wünschenswert im Sinne der Abwechslung, bei der Planung von Baustellen, im Störungsfall sowieso und vermutlich auch aus Kostensicht sinnvoll wäre, wenn alle rund 350 Lokführerinnen und Lokführer mindestens auf dem «Kernnetz» zwischen Altstetten und Bülach sowie Kreuzlingen und Nesslau/Rüti kundig wären. Doch die Streckenkundigkeit zu erlangen (und sie zu erhalten) bringt erst einmal einen gewissen Zeit- resp. Kostenaufwand, würde dafür in der Jahresplanung eine grosse Vereinfachung bringen. Die Mitarbeiterzufriedenheit könnte durch ein attraktiveres Streckennetz erhöht werden, wenn schon nur zwei Fahrzeugtypen gefahren werden.

Eine weitere Kosteneinsparungsmöglichkeit besteht im Leistungsaustausch mit anderen EVU wie SBB und SOB. Dies kann durch das führen eines Fahrzeugs eines «fremden» EVU geschehen. Besonders an peripheren Lagen wie z.B. Sargans oder Waldshut sind lange An- resp. Rückfahrten erforderlich, welche beim Einsatz von Personal mit geographisch optimalerem Depotstandort entfallen würden. Demgegenüber steht nun wieder die Fahrzeugkundigkeit.

Einzelne Schnellzüge an Tagesrandlagen führt Thurbo bereits seit Jahren auf verschiedenen Linien. Seit zwei Jahren wird gar der Zürcher Hauptbahnhof erreicht und die Züge werden als RegioExpress (vorher beschleunigte S-Bahn) bezeichnet. Nach aktuellen Planungen wird die S12 ab Fahrplan 2018/19 nach Schaffhausen und Wil (statt Seuzach und Seen) verlängert. Zu Zeiten mit weniger Fahrgastaufkommen, sprich am Abend und am Wochenende, sollen diese Züge nordöstlich von Winterthur jedoch nicht mit schweren Zügen resp. zu grosser Fahrgastgefässen verkehren. Man geht davon aus, dass zumindest die Fahrzeuge für die Leistungen von Thurbo stammen. Es ist zu hoffen, dass hier nicht einfach unattraktive Leistungen abgeschoben werden, sondern dass man diese Möglichkeiten für eine intensivere Zusammenarbeit und einen gemeinsamen «Lokführerpool» nutzt und gemeinsam Leistungen für beide EVU auf allen eingesetzten Fahrzeugen erbringt.









Ruedi Brunner; Leiter SOB VSLF Sektion Ostschweiz

Neues Lohnsystem

Per 01.01.2017 wurde das neue Lohnsystem eingeführt.

In einem 1. Schritt wurde das Fahrpersonal nach gültigem GAV 2016, also noch mit automatischem Anstieg im Lohnband angehoben. In Schritt 2 musste die Einhaltung des GAV 2017 überprüft werden. Da die Lohnbanduntergrenze für LP deutlich angehoben wurde, erhielten einige jüngere Kollegen teils markante Lohnerhöhungen, die weit über dem des automatischen Lohnaufstieges gelegen sind. Durch die deutliche Anhebung der Anfangslöhne nach bestandener Prüfung werden ohne entsprechende Massnahmen genau diese Kollegen von den im Herbst 2017 abschliessenden Kollegen, also mit bedeutend weniger Berufserfahrung lohnmässig überholt. Dies wiederum widerspricht den ausgehandelten Grundsätzen, dass es keine Überholer geben darf. Uns vorliegende Zahlen belegen diesen Umstand. Deshalb hat der VSLF die SOB mehrfach auf diesen Sachverhalt hingewiesen und drängt auf eine baldige Richtigstellung der entsprechenden Gehälter. Die am Lohnbandmaximum angestandenen Kollegen werden erstmals von der Erhöhung der Obergrenze per 2018 profitieren.



Die im Oktober 2016 gestartete Klasse in Grundausbildung mit 11 Anwärtern nähert sich dem Ausbildungsende. Zudem haben 3 Kollegen ab April 2017 ihre rund 3 Monate dauernde Deltaausbildung zum Lf Kat. B erfolgreich abgeschlossen. Durch die kurzfristige Reduktion der Leistungen auf der S 27 (Ziegelbrücke - Siebnen) per FPW im Dezember resultiert ein befristeter Überhang an verfügbarem LP. Der errechnete Personalüberbestand wird durch die Ausmiete von 8 Lokführer an die Rhätische Bahn (RhB) abgefedert. Der laufende Prozess vom Personalaufbau beim LP ist auf den FPW Dezember 2019 ausgerichtet. Was für Auswirkungen auf den Personalkörper die Kooperation im Fernverkehr mit der SBB haben wird, ist zur Zeit noch völlig offen. Die Detailplanungen dazu wurden erst nach den Sommerferien gestartet. Trendmeldungen liegen noch keine vor.

Mitglieder

Ende August 2017 zählte die VSLF-SOB Gruppe 89 Mitglieder. Im vergangenen Jahr durften wir 8 Kollegen als Neumitglieder im VSLF begrüssen.



SOB-Linie Samstagern – Schindellegi-Feusisberg Richtung Hüttnersee

Mitgliederversammlung

Der Einladung zur Mitgliederversammlung vom 22. August 2017 in Schmerikon sind nebst 21 SOB Lokführern auch Hubert Giger (Präsident VSLF), Stephan Gut (Präsident Ostschweiz), sowie Sämi Gmür (Leiter VSLF-Thurbo) gefolgt.

Dem 1. Teil mit aktuellen Informationen aus der Verbandstätigkeit stand zu Gunsten vom 2. Teil nur ein relativ enger Zeitrahmen zur Verfügung. Im Führungsgremium VSLF-SOB galt es einen Kollegen zu bestätigen. Ebenfalls konnte die Vakanz des stv. Leiter Süd mit Reto Klingenfuss geschlossen werden. Beide Kollegen wurden einstimmig gewählt. Herzlichen Dank für die Mitarbeit.

Im mit viel Spannung erwarteten 2. Block durften wir von der SOB Markus Barth (Leiter Infrastruktur), Hanspeter Schenk (Leiter Lokpersonal) und Arno John (Olf) begrüssen. Markus Barth stellte uns SmartRail 4.0, im Speziellen das Projekt «Automatisierter Fahrbetrieb (Automatic Train Operation = ATO) – Pilot SOB vor. Was eine zu erwartende heftige Diskussion auslöste. Viel Beachtung fanden auch die Ausführungen von Hanspeter Schenk zur Fernverkehrskoperation mit der SBB und die Rollmaterialbeschaffung 2020. Arno John referierte über das von ihm geleitete Projekt der Beschaffung des eigenen Fahrsimulators.

Beim anschliessenden Apéro wurden die rege geführten Diskussionen fortgesetzt.



«Das Gras wächst nicht schneller, wenn man daran zieht» - doch wächst es auch nicht langsamer, nur weil man es ignoriert...

Matthias Wey, Sektionsvorstand Hauenstein — Bözberg

Tatsächlich finden sich in der Schweiz noch immer Zugabstellfelder, wo die Natur ihren Platz hat und grün und saftig vor sich hinwächst. Dies mag das Herz des Naturliebenden erfreuen, birgt jedoch durchaus auch seine Nachteile und Gefahren. Denn während SBB Infrastruktur bei meterhohem Gras und wuchernden Beerenstauden auf den Gehwegen von einem «Komfortproblem» spricht, sieht sich das Lokpersonal, das dort früh morgens seinen Gang zum und um den Zug macht, mit ganz unterschiedlichen Arten von Problematiken konfrontiert.

Dass solch hüfthohes Gras nach Regen seine Nässe auch bis zu ebendieser Höhe wieder abgibt - jedem, der sich seinen Weg dadurch zu bahnen versucht - ist nicht nur ärgerlich, sondern führt zu Unterkühlung und deren weiteren körperlichen Reaktionen, wenn stundenlang in klatschnassen Hosen und Schuhen gearbeitet werden muss. Und während sich Zecken noch so gerne an den Beinen abstreifen lassen, machen die SBB, in Berufung auf die SUVA, darauf aufmerksam, dass zur Dämmerungszeit im Freien der Aufenthalt in hohem Gras gemieden werden soll. Nur blöde, dass genau zu dieser Zeit viele Züge aus dem Abstellfeld geholt oder dorthin zurückgestellt werden müssen. Besonders beachtenswert ist aber die Tatsache, dass der mit Abstand grösste Teil von Berufsunfällen beim Lokpersonal auf Stolpern zurückgeht. Liebe SBB, wir würden ja gerne nicht auf die Nase fallen - aber wenn wir den Boden zu unseren Füssen einfach nicht sehen.

Was SBB Infrastruktur als reines Komfortproblem einstuft, wird vom BAV eindeutig als Gefahr eingestuft. Oder was ist an: «Aus Sicherheitsgründen muss die Gleisanlage möglichst vegetationsfrei gehalten werden» nicht zu verstehen?

Noch deutlicher wird der zitierte Punkt 3.1.2 der Richtlinie Chemische Vegetationskontrolle auf und an Gleisanlagen¹ weiter unten: «Bankette und Zwischengleisbereiche werden dauerhaft als Gehwege für die Unterhalts- und Inspektionsteams, in Bahnhöfen auch für Rangiermitarbeiterinnen und Rangiermitarbeiter oder Lokführerinnen und Lokführer genutzt. [...] Ranken, lange Triebe oder nasse, rutschige Bewuchse in diesen Bereichen sind potenzielle Stolperfallen.»

Wie kann eine tiefere Instanz die Thematik als belanglos einstufen, wenn die höhere sie ganz klar als Gefahr bezeichnet?



Das Lokpersonal und die VSLF Sektion Hauenstein-Bözberg haben die SBB unzählige Male darauf aufmerksam gemacht, dass gewisse Gehwege aufgrund ihrer Beschaffenheit während gewissen Monaten einen regelmässigen Grasschnitt benötigen. Aus unserer Sicht sollte es möglich sein, diesen standardmässig periodisch zu veranlassen – ohne stets erneute Aktion unsererseits.

«Standard» scheint hier das Schlagwort zu sein, so werden gemäss SBB Infrastruktur schon heute gewisse Gleisfelder öfters als dies der «Standard» vorgibt gepflegt. Leider oder auch zu unserem Glück musste die Menschheit lernen, dass sich die Natur nicht gänzlich standardisieren lässt. Ohne jemandem was unterstellen zu wollen kann man sich aber nicht nur hinter Sträuchern, nein auch hinter Standards verstecken. Zweifelslos kann anhand von Studien theoretisch ein «Standartwachstum» von Pflanzen im Gleisfeld errechnet werden, nur sind nicht alle Pflanzen reglementstreu. Oft sind hier einfache, pragmatische, ja unserer Meinung nach, auch günstigere Lösungen wie das häufigere Mähen zielführender. Eine solch unkomplizierte Lösung wird aber von den SBB nicht angestrebt. Ihre Bitte ist es, bei zu hohem Gras eine ESQ-Meldung zu schreiben - stets von Neuem.

Anscheinend ist es aus Sicht unserer Arbeitgeberin völlig unvorhersehbar, dass sich die Pflanzenwelt ohne Gegenmassnahme an immer denselben Orten während stets denselben Perioden und mit derselben Schnelligkeit ihren Weg bahnt. Und offenbar stellt es keinen Widerspruch dar, dass eine Sicherheitsmeldung stets erneut für ein wiederkehrendes Problem geschrieben werden muss. Und ganz offensichtlich ist es auch nicht widersprüchlich, dass eine Sicherheitsmeldung für ein reines «Komfortproblem» verfasst werden soll.

Nun gut, Logik hin oder her: Arbeitssicherheit und Wertschätzung geht definitiv anders.

¹ Richtlinie des BAV: «Chemische Vegetationskontrolle auf und an Gleisanlagen» zu finden unter www.bav.admin.ch

Ausblick vom Monte Generoso

Seit einigen Jahren war die Fahrt auf den Monte Generoso mit der Bahn nicht mehr möglich. Grund dafür waren statische Probleme. Roberto Kraschitz, Vorstand VSLF Tessin

Unmittelbar nachdem die Bauarbeiten mit der Eröffnung der «Steinblume» des Architekten Mario Botta abgeschlossen wurden, nutzte die Sektion Tessin die Gelegenheit, das Panorama aus 1704 Metern Höhe wieder zu entdecken. Wir wählten aber nicht den Eröffnungstag mit Politik und Sponsoren, sondern zogen es vor, am 7. Mai im persönlicheren Rahmen die Innenräume des Gebäudes und der Umgebung in Ruhe zu entdecken.

Und so erreichten 53 begeisterte Personen nach einer neun Kilometer langen Fahrt mit der historischen Zahnradbahn die Spitze.

Der Tag begann frühlingshaft mild und dank der Sonne blieb es auch in der Höhe angenehm warm.

Umringt von leuchtend weiss verschneiten Berggipfeln sind die äusseren Elemente aus Stein und Glas des «Steinblumenturms» ein Kontrast zur Innenarchitektur mit warmen Holztönen auf allen Etagen der Empfangsetage mit den Restaurants und Apéroräumlichkeiten.

Die gesellige Gruppe am Esstisch, bestehend aus Rentnern, Familienangehörigen, aktiven Mitgliedern und selbstverständlich auch Vertretern von verschiedenen Transportunternehmen, hatte für einmal Zeit, bekannte Kollegen wiederzusehen oder neue kennenzulernen.

In der oberen Etage des Gebäudes folgten während des Mittagessens die Gespräche aus dem Arbeitsalltag (Cargo, Personenverkehr, Regional, Tessin, Deutschschweiz oder Italien). Vielleicht ist es nichts Neues, aber der Kernpunkt der Themen waren die Unzufriedenheit der operativ tätigen Belegschaft und das Befremden über die Führung. Vor allem die Respektlosigkeit und die üblichen Ausreden, konstruktive Kritik als Missverständnis zu taxieren.

Der VSLF mit seinem effizienten Zentralkomitee (wir brauchen keine Delegation und Expertenworkshops), das mit den grossen Normspurbahnen verhandelt, hat definitiv einen Überblick über die Entwicklung der Bahnlandschaft. In Gegenzug dazu scheinen die Managements von Transportunternehmen Projekte und Visionen zu fördern, bei denen der kompetente Sozialpartner gezwungen ist, die Machbarkeit anzuzweifeln und gegebenenfalls Korrekturen und Richtlinien zu fordern. Es scheint das Motto zu herrschen, um ja nicht den nächsten Hype zu verpassen:

«Je mehr Akteure involviert sind, umso wichtiger wird das Resultat.»

Ein Blick aus der Vogelperspektive auf die Umgebung zwischen einer Metropole (Mailand) und der umliegenden Grenzregion mit einem durchgehenden Nord-Süd-Verkehr zeigt Probleme und Hindernisse auf. Von oben ist erkennbar, welche Entwicklungen notwendig sind, um die Bedürfnisse der Region zu erfüllen.

Leider ist die Perspektive bei einem normalen Führungsarbeitsplatz auf die eigenen Interessen beschränkt und im Gesamtsystem selten nachhaltig. In den Bergen dagegen sind die Auswirkungen des eigenen Handelns und Reagierens auf sich ändernde Bedingungen direkt spürbar.

Weil die Lokomotivführer in der Lage sind, ihren Dienst mit Kunden, nationalen Fahrvorschriften, Verträgen, Richtlinien, Sprachen, Herkunft und verschiedenen Strukturen durchzuführen, wird davon ausgegangen, dass auch das Management kompetent ist.

Von hier oben mit dem Blick auf das Ganze, auf die Umgebung vom See bis zu den Bergspitzen, mit beiden Beinen fest auf dem Boden und der Freiheit des Denkens, die durch die Kontraste akzentuiert wird, möchten die Lokomotivführer eine Inspiration an die Verantwortlichen senden.

Als Symbol einer nachhaltigen Entwicklung, mit Blick auf das Sinnvolle und nicht nur das technisch Machbare, betrachten wir die Bauwerke zuoberst auf der Spitze des Monte Generoso, die 150 Jahre Eisenbahngeschichte repräsentieren. Ihr Wert beschränkt sich nicht auf die Beförderung von Passagieren auf 1400 Meter über dem Ausgangspunkt. Der Gipfel ist nicht das Ziel, sondern der Ausgangspunkt, um ein System mit Weitblick zu gestalten.

Obwohl das Tessin unzählige Aussichtspunkte bietet, scheint die Führung auf ein Smartphone ohne Empfang zu starren.







Freispruch trotz Beinahe-Zusammenstoss

Alexander Grass, Radio SRF 1 «Echo der Zeit» vom 14.9.2017

Es war haarscharf, ist dann aber gerade noch einmal gutgegangen. Zwei Helikopter, die im Engadin unterwegs waren, flogen aufeinander zu, ohne es zu merken. Erst im letzten Moment konnte einer der beiden ausweichen.

Die Piloten haben den Vorfall gemeldet und auch dass nichts und niemand zu Schaden gekommen ist. Trotzdem stand jetzt einer der beiden Piloten als Beschuldigter vor dem Bundesstrafgericht in Bellinzona. Ein Prozess, der trotz Freispruch Folgen für die Flugsicherheit haben könnte.

«Das Gesetz ist auf Ihrer Seite.» So steht es auf einem Flugblatt des Bundesamts für Zivilluftfahrt. Wenn im Luftverkehr ein gefährliches Ereignis stattgefunden hat, dann soll das gemeldet werden. Nur so kann die Sicherheit im Luftverkehr verbessert werden. Und wörtlich heisst es: «Ihre Meldung wird nicht benutzt, um Sie zu beschuldigen.»

Genau dies ist jedoch geschehen. Beide Piloten wurden der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs beschuldigt. Es ist das erste Mal, dass in der Schweiz eine solche Anklage erhoben worden ist. Der eine Pilot rekurrierte am Bundesstrafgericht, der zweite hat eine bedingte Strafe von 20 Tagessätzen akzeptiert.

Am 1. Juli 2015 haben sich ihre zwei Helikopter beim Silvaplanersee im Engadin gefährlich einander angenähert. Der erste Pilot war mit einem 800 kg schweren Betonkübel im Steigflug, der zweite befand sich im Geradeausflug und war 200 km/h schnell. Plötzlich sah er einen Schatten, das Instrumentenbrett verdeckte aber die Sicht auf den anderen, von unten rechts ansteigenden Helikopter. Als dieser sichtbar wurde, hatte der Pilot weniger als zwei Sekunden Zeit. Er riss das Steuer nach oben links und verhinderte die vermutlich tödliche Kollision.

Die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST hat den Vorfall untersucht, die Piloten wurden dabei entlastet. In einem Helikopter war kein Kollisionswarngerät eingebaut, das sei die eigentliche Ursache gewesen. Seit Jahren fordert die SUST die Einführung solcher Warnsysteme.

Die Piloten hatten ihre Meldung erstattet, um gerade dieser Forderung Nachdruck zu verleihen. Die gesamte Aviatik wünsche einen Freispruch, sagte der Verteidiger am 14. September 2017. Die Straffreiheit im Meldewesen trage bei zur Verbesserung der Sicherheit, zur Fehlerkultur in der Luftfahrt. Das Gericht dürfe nicht zu deren Totengräber werden.

Freispruch auf der ganzen Linie, so lautete das Ürteil. Nur dank der Aufmerksamkeit und der blitzschnellen Reaktion des Piloten sei ein Unglück ausgeblieben, sagte der Richter.

Freispruch in der Sache ist für den Berufspiloten von grösster Bedeutung. Die Grundsatzfrage des Verteidigers aber, die blieb unbeantwortet: dass Eingaben im Luftfahrt-Meldewesen straffrei sein sollten.

https://www.srf.ch/play/radio/echo-der-

Kommentar: Hubert Giger, Präsident

Dem Bericht von SRF ist eigentlich nichts mehr hinzuzufügen. Einmal mehr werden Vorgaben und Zusagen nicht eingehalten. Ob die Zusage aus mangelnder Kompetenz oder übergeordnetem Recht verletzt worden ist, spielt keine Rolle. Es ist offensichtlich doch so, dass etwas nicht zu melden, sondern zu vertuschen und zu verheimlichen die besten Garanten sind. nicht belangt zu werden.

Dass gemäss dem Schreiben des Direktors des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL «die Verpflichtung zur ‹Just Culture› alle Luftfahrtakteure dazu ermutigen soll», stellt fest, dass die Verpflichtung nicht verpflichtend ist. Die Frage ist, wer entscheidet, wann «ein gravierender Mangel an beruflicher Sorgfaltspflicht» vorliegt. Die zugesagte Vertraulichkeit konnte oder wollte das BAZL offenbar nicht einhalten.

Wir erinnern an die Möglichkeit des vertraulichen Meldewesens bei der SBB; bisher wurde nach unseren Informationen die Vertraulichkeit immer gewährleistet. Die Anzahl der Meldungen ist jedoch äusserst bescheiden.

Bei der Bahn haben wir nicht ansatzweise die Kultur und Professionalität im Bezug auf die Sicherheit wie in der Luftfahrt. Wir als Berufsverband übernehmen teilweise das vertrauliche und anonyme Meldewesen im Sinne von «Just Culture».

■www.vslf.com

Meldesystem für Ereignisse in der Zivilluftfahrt Erklärung des Direktors BAZL Die Schweiz hat im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der Europäischen Gemeinschaft die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt¹ übernommen. Diese Verordnung verpflichtet das BAZL als zuständige Aufsichtsbehörde, die ihr zur Verfügung gestellten Informationen zur Verbesserung der Sicherheit zu verwenden und Personen nicht für die Meldung von Ereignissen zu belangen. Das BAZL pflegt bereits seit Einführung des Meldewesens in der Schweiz im Jahr 2007 die sogenannte "Just Culture". Die Verpflichtung zur "Just Culture" soll alle Luftfahrtakteure dazu ermutigen, offen über sicherheitsbezogene Ereignisse zu berichten. Meldende Person erfahren keine Nachteile auf der Grundlage der Informationen, die sie dem BAZL im Rahmen des Meldewesens übermittelt haben. Dieser Grundsatz gilt, insofern nicht Vorsatz oder ein gravierender Mangel an beruflicher Sorgfaltspflicht vorliegt, wodurch die Flugsicherheit Im Rahmen dieser Kultur ergreift das BAZL die nötigen Massnahmen, um die Vertraulichkeit der erhaltenen Informationen zu gewährleisten und persönliche Daten der Meldenden zu schützen. Sicherheitsrelevante Daten, die es durch die Auswertung der vertraulichen Berichte erhalten hat, leitet es gegebenenfalls in anonymisierter Form weiter, insofern die Daten der Verbesserung der Flugsicherheit dienen. Die EU und das BAZL fordern auch von Luftfahrtbetrieben die Einführung einer ebensolchen "Just Culture". Mitarbeitende, die über Ereignisse berichten, dürfen daher nicht von ihrem Bern, 1. Mai 2018

Türfreigabe auf der falschen Perronseite

Folgen von konsequenter Anwendung Gestes Métier. Mailverkehr

Von: Chef Lokpersonal CLP Zeit: Oktober 2017

An: Lokführer

Betreff: Türfreigabe auf der falschen Perronseite

Guten Tag

Ist dir dazu etwas bekannt? QSU hat noch keine entsprechende Meldung im System

Zürich-Oerlikon ist durch die Kurve nur beschränkt übersichtlich und durchfahrende Züge bergen in solchen Fällen eine grosse Gefahr.

Freundliche Grüsse Chef Lokpersonal CLP

Von: Lokführer Zeit: Oktober 2017

An: Chef Lokpersonal CLP

Betreff: Türfreigabe auf der falschen Perronseite

Hoi

Merci für deine E-Mail. Habe mich über meinen Fehler ebenfalls geärgert. Durch

die konsequente Anwendung der Gestes métier (Rückspiegel eingeklappt) hatte ich den Vorfall zunächst nicht bemerkt und wurde erst durch das Verhalten der Fahrgäste darauf aufmerksam gemacht. Mit ausgeklappten Rückspiegeln hätte ich allenfalls mit einer Zwangstürschliessung sofort auf den Fehler reagieren können. Insofern fragt es sich, ob beim Punkt Rückspiegel der Gestes métier zukünftig nicht mehr situativ verfahren werden sollte.

In diesem Zusammenhang beschäftigt mich der sprunghaft zunehmende Druck auf das Lokpersonal der letzten Jahre. Für mich ist es deshalb unter anderem unerklärlich, dass aus der Sicht des Sicherheitsmanagements die diesbezüglichen Sicherheitsempfehlungen des BAV (z.B. betreffend Belastungsgrenze des Lokpersonal erreicht) und der SUST (z.B. betreffend zu kurze Wendezeiten) von den SBB-Verantwortlichen nicht umgesetzt werden. Umso mehr, als die Unternehmung dazu verpflichtet ist, ihre Angestellten vor Stress und Überlastung zu schützen (Fürsorgepflicht). Ausserdem ist auch eine zu einseitige Beanspruchung zu vermeiden. Gestern hatte ich nebst der S14 eine Runde S6 und S2 eingeteilt. Bei den eingeteilten DTZ sind bekanntlich öfter die Toiletten nicht funktionstüchtig. Gestern war es die der 514 402-7. Die zu kurzen Wendezeiten von 4 bzw. 5 Min. in Kombination mit nicht funktionierenden Toiletten hat schon fast etwas Nötigendes ... Umso überraschender, als nach den Ergebnissen des Untersuchungsberichts der SUST zum Unfall in Rafz an den zu kurzen Wendezeiten weiter festgehalten wird. [...]

Ich hoffe, dass die Sorgen/Nöte des Lokpersonals, aber auch die Sicherheitsempfehlungen der SUST und des BAV zukünftig ernst genommen werden und dass diesbezüglich Massnahmen zur Verbesserung der Gesundheit, Mitarbeiterzufriedenheit und Sicherheit erarbeitet und umgesetzt werden.

Freundlichen Gruss

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

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 2018 in Olten.

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











SmartMail 4.0

Digitalisierung ist gut und E-Mails sind deren technische Krönung. Das ist mir ich erst vor Kurzem klar geworden. Genaugenommen am Donnerstag, dem 2. November 2017, als R. B. um die Mittagszeit eine E-Mail an über 10 000 Empfänger verschickte. Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Inhalt war eine Umfrage der SBB. Bei dieser E-Mail kam es zu einem kleinen Störfall. Eigentlich nicht der Rede wert. Die Empfängeradressen - es handelte sich um Sammeladressen für ganze Personengruppen - waren ins «An:»-Feld gesetzt worden und dadurch für alle sichtbar.

D.P. hatte einen Autoresponder aktiviert, der mit roboterhaftem Pflichtbewusstsein allen über 10 000 ursprünglichen Adressaten mitteilte, dass sein Herrchen in den Ferien weile und sich um die Anfrage kümmern werde, sobald er zurück sei.

T.M. und P.M. bedankten sich umgehend für diese Information, und zwar so, dass alle ihre Dankbarkeit mitlesen konnten. Tue Gutes und sprich darüber.

B.H. ist ein informierter und aufmerksamer Zeitgenosse und machte T.M. und P.M. darauf aufmerksam, doch bitte nicht die «Allen antworten»-Funktion zu nutzen. Und weil er diese Information für allgemein wertvoll hielt, verschickte er sie an alle.

M.U. darf für sich beanspruchen, der Erste zu sein, bei dem ein leicht ärgerlicher Unterton festzustellen war, während R.B. kurz darauf seinem bereits waschechten Unmut mit vier Ausrufezeichen Luft verschaffte. Vier Ausrufezeichen!!!! Mit diesen vier Ausrufezeichen war die kritische Masse erreicht.

Systemanalytiker dürften sich fasziniert über das nun folgende Geschehen im digitalen Mikrokosmos gebeugt haben, um festzustellen, dass sich da eine Eigendynamik entwickelte, die sie als «Positive Rückkoppelung» bezeichnen. In einer Kernwaffe geschieht nichts anderes. Während bei der nuklearen Explosion radioaktive Zerfälle für die Kettenreaktion zuständig sind, ist es bei besagter E-Mail-Bombe der Zerfall von Geduld, Anstand und Hemmungen.

Im Sekundentakt bimmelten Telefon und iPad und es kam zur digitalen Kernschmelze. Die Outlook-Server waren zeitweise nicht mehr in der Lage, den Ansturm zu bewältigen.

Gegen Sonntagmittag war der Zündstoff aufgebraucht und langsam konnten sich die Server wieder abkühlen. Zeit, die Ereignisse zu analysieren und Bilanz zu zie-

- Die ganze Aktion war sehr verbindend. Es kamen Leute miteinander ins Gespräch, die sich in der analogen Welt nicht mal erkannt hätten. Und das erst noch dreisprachig. Ein Pfingstwunder!
- Die gesamte Anzahl verschickter Ausrufezeichen beläuft sich auf 8 345 740. Das ist ein Rekord.
- Hund Verus hatte Geburtstag und zum ersten Mal seit zwölf Jahren wurde das gebührend gewürdigt.

Der Inhalt der rund 200 × 10 000 Mails lässt sich grob wie folgt klassieren:

- 1/3 «Bitte streicht mich aus dem Verteiler» oder «<hier bitte Schimpfwörter einfügen>!!!!»
- 1/3 «Bitte klickt nicht auf «Allen Antworten»
- 1/3 gratuliert Hund Verus

Neben all diesen an sich schon sehr erfreulichen Tatsachen sticht etwas ganz besonders ins Auge: Dank der Digitalisierung konnten Unmengen an Zeit und Geld gespart werden. Sie haben richtig gelesen: gespart.

Als Erstes mögen einem zwar der Zeitaufwand für das Löschen der vielen E-Mails sowie die verwendeten Ressourcen für den E-Mail-Versand ins Auge stechen. Zehntausend Mitarbeitende benötigten je mindestens 5 Minuten zur Abarbeitung





Putain merde!!!!! Toute la journée pour vos conneries!!! Ca suffit bande de gamins !!!!!!

Betriebszentrale Qualitat / Sondaggio di soddisfacione centrali d'esercizio

Und jetzt alle: Zum Geburtstag viel Glück. Zum Geburtstag viel Glück. Zum Geburtstag, lieber Verus, zum Geburtstag viel Glück.

pro ferrovia!! föööö il pijama!!!



der E-Mail-Flut. Summiert entspricht das rund 100 Tagen Arbeitszeit. Generelle Berechnungen von Google in Bezug auf den Energieverbrauch beim Mailversand haben gezeigt, dass die involvierten Server pro E-Mail rund 5 g CO₂ produzieren. Die SBB-E-Mail-Bombe hat somit ca. 10 Tonnen CO₂ in die Welt gepustet.

Erst der Vergleich mit früheren Zeiten zeigt die Überlegenheit der digitalen Pro-

R.B. hätte seine Umfrage per Post verschickt, worauf D.P. ein Fax an alle geschickt hätte. T.M. und P.M. hätten ihm und allen anderen per Telex geantwortet. Hund Verus hätte ein paar Dutzend Gratulationskarten erhalten und alle 9999 anderen jeweils eine Belegkopie. 23 kg Hundeguetzli wären per Post geliefert worden. Aus dem Tessin wären 150 000 Briefe in die Deutschschweiz versandt worden. 10 Tonnen Papier hätten den Besitzer gewechselt, es wären Portokosten in der Höhe von 1,5 Mio Franken entstanden und Verus hätte sich an 23 kg Hundeguetzli überfressen und wäre gestorben.

Das Ereignis vom 2. November 2017 ist ein mustergültiges Beispiel, wie die Digitalisierung unser aller Leben optimieren, verbessern und effizienter machen wird.



Kaizen-Workshop zum Thema KVP

Mein Artikel zu den Missständen im Bereich KVP bei P-OP-ZF (LoFo 1/16) wurde in der Konzernleitung sehr ernst genommen. Der Ist-Zustand ist für alle Beteiligten sehr unbefriedigend. Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Dies zeigt sich unter anderem auch in einer massiven Abnahme der eingereichten KVP-Vorschläge. Sie gingen von rund 1800 im Jahr 2013 auf etwa die Hälfte im Jahr 2016 zurück. Übrigens wird gemäss KVP-Tool rund die Hälfte der Vorschläge umgesetzt. Dass teilweise als «umgesetzt» markierte Vorschläge draussen in der realen Welt nicht umgesetzt werden, ist allerdings nicht nur mir aufgefallen.

Zwecks einer fundierten Problemanalyse und um wirkungsstarke Lösungen zu finden, organisierte die Kaizen-Fachführung einen «KWS», also einen Kaizen-Workshop zum Thema KVP im Sommer 2017. Ich war dazu als Teilnehmer eingeladen. Grundsätzlich kann ich mit Sitzungen und Workshops nicht allzu viel anfangen. Die eingesetzten Methoden mit vielen bunten

Zettelchen und grünen und roten Wollfäden erinnern mich immer ein wenig an meine Zeit im Kindergarten bei Fräulein Fisch, als wir jeweils mit dem Znünitäschli bewaffnet im Kreis Liedli gesungen und anschliessend mit Schnur und Papier gebastelt haben. Ich erkannte aber durchaus, dass es dank diesen Methoden möglich ist, laufend Korrekturen an den aufgezeichneten Prozessen zu machen. Die anwesenden Personen erlebte ich als sehr daran interessiert.

einen Weg zu finden, dass KVP Biss bekommt und «KAIZEN» nicht gleichbedeutend ist mit «Keine Zähn». Neben etlichen kleineren strukturellen Anpassungen springt sicherlich am meisten ins Auge, dass neu der direkte Vorgesetzte als erster Bearbeiter der eingereichten Vorschläge fungiert. Dies ist bei allen anderen Organisationseinheiten der SBB der Standard, nur bei P-OP-ZF wurde das abweichend gehandhabt. In einer vertieften Diskussion kamen die Teilnehmer zum Schluss, dass die Lösung mit dem Vorgesetzten zahlreiche Vorteile bietet. Einerseits hat er so die Übersicht über die Vorschläge und somit auch der Anliegen seiner Mitarbeiter. Er kann das dann auch entsprechend würdigen, beispielsweise beim Führungs- und Entwicklungsgespräch. Gleichzeitig hat er auch mehr Möglichkeiten, Druck auszuüben auf die Bearbeiter, wenn diese zu viel Zeit verstreichen lassen.

Ein Problempunkt ist die Kommunikation darüber, wie KVP funktioniert und wie er wirkt. Dass besonders diejenigen Vorschläge, die den eigenen Bereich betreffen, die besten Chancen haben, ist an sich logisch. Trotzdem war mir das nicht immer präsent. Das heisst nicht, dass nicht auch Vorschläge ausserhalb der eigenen Organisationseinheit willkommen wären. Doch sind dort mehr Personen involviert, was die Antwortzeit verlängert und auch die Wahrscheinlichkeit der Ablehnung erhöht. Mit dem neuen Prozess soll die Eingabe und transparente Weiterverfolgung

eines Vorschlags verbessert werden.

Als Problem erkannten die Anwesenden die oft von Frust geprägte Haltung gegenüber KVP, neudeutsch «Mindset» genannt. Das betrifft nicht nur die Ideengeber, sondern vor genauso die Bearbeiter. Wenn der überarbeitete KVP-Prozess steht und funktioniert, soll mittels geeigneten Kommunikationsmassnahmen darauf hingewiesen werden. Ob sich alle vom neu entfachten Feuer anstecken lassen, hängt letztlich von den einzelnen Personen ab.

Eine Führungsaufgabe der Chefetagen wird es sein, diejenigen Personen als Bearbeiter zu wählen, welche KVP auch mittragen und den eingereichten Vorschlägen gegenüber wohlwollend eingestellt sind. Meinen Frust über KVP habe ich vor bald zwei Jahren an dieser Stelle aufgezeigt. Ich finde aber durchaus, dass das System eine zweite Chance verdient. Es ist eines der Werkzeuge, wie wir direkt auf unser Umfeld und auf die Gestaltung der Arbeit Einfluss nehmen können. Die ehrlichen Bemühungen um eine Verbesserung konnte ich am Workshop spüren. Der erste Schritt ist gemacht. Ob der Atem für den ganzen Weg ausreicht, wird sich in den kommenden Monaten zeigen.



Papierloser Führerstand

Technikgruppe VSLF

Ein aktuelles Ziel von einigen zukunftsgläubigen Visionären ist der papierlose Führerstand. Das Ziel ist vermutlich ein gegenseitiges Loben und Preisen in der Unternehmung, wie digital man unterwegs ist und dass man SmartRail auch wirklich sehr ernst nimmt. Weiter dürften die organisatorischen Probleme beim Ausfüllen der Formulare in den Führerständen während des Unterhalts ausschlaggebend sein (mangelnde Prozessbeherrschung).

Es darf davon ausgegangen werden, dass bereits eine Projektgruppe gebildet wurde und Kosten entstanden sind.

Die Idee, ohne Papier zu arbeiten, entspringt vermutlich dem papierlosen Büro, einer mittlerweile gestorbenen Idee aus den 90-er Jahren.

Sollte es dereinst eine elektronische Variante geben, welche schneller zur Hand ist als ein Formularblock auf dem Führertisch und jederzeit sofort ausgefüllt werden kann, dann könnten die übermittelten Befehle immer noch nicht aufgehängt werden und während der Fahrt jederzeit angeschaut werden. Das offene Aufspannen von Sammelbefehlen ist das A und O für eine sichere Zugführung.

Hoffen wir, dass dieses Einsparen auf Kosten der Sicherheit nicht umgesetzt wird und die Verantwortlichen nicht weitere sinnlose Projekte in Angriff nehmen. Es gäbe genug Arbeit.

37





Nacht S-Bahn: Der ganz normale Wahnsinn

Achtung! Dieser Beitrag ist nichts für schwache Magennerven. Aber das sind die beschriebenen Ereignisse ebenfalls nicht. Nicht nach einem üppigen Essen lesen! Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio



Es ist wieder mal Wochenende. Meine Tour beginnt um ca. 20 Uhr und endet um drei Uhr. Ein feuchtfröhliches Publikum belebt den Bahnhof und die Züge. Am Anfang bin ich noch mit einer normalen, nicht zuschlagspflichtigen S-Bahn unterwegs. Doch bereits vor Mitternacht haben die ersten Partygänger den Füllstand erreicht und ihr Magen schaltet auf Rückspülung um. In Nänikon-Greifensee sorgt ein Mann für ein paar Farbtupfer auf dem Perron. Immerhin nicht im Zug.

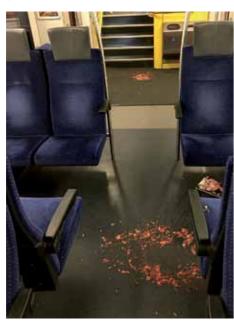
Von Uster geht's nun nach Bülach. In Stettbach höre ich ein Würgen, dann ein lang andauerndes Plätschern hinter der Führerstandstür. Kurz darauf dringt der Gestank von verdorbener Milch in meinen Führerraum. Es ist einfach gruusig. Und zwar saumässig. Ich schiebe den Sichtschutz meiner Tür etwas zur Seite und sehe durch die Scheibe eine flächendeckende Überschwemmung.

Ich rufe die Nummer 1830 an, welche früher für ausserordentliche Reinigungen zuständig war. Die nette Frau erklärt mir, dass ich neu 1832 wählen müsse. Gut, wenigstens habe ich etwas gelernt. Beim 1832 («OCP Helpdesk Rollmaterial, guten Tag.») drücke ich die Taste «4». Es klingelt. Und klingelt. Und klingelt. Doch niemand geht ans Telefon.

Eine hab ich noch! Die Rufnummer des Helpdesk S-Bahn-Rollmaterial. Es geht jemand ran und ich beschreibe das Problem. Ich bin nun in Stadelhofen. Eine Reinigungsequipe wäre wenn überhaupt im Zürcher HB stationiert. Die Zeit ist jetzt aber zu knapp. Also fahre ich halt mit meinem Schmuddelzug weiter nach Bülach.

In Bülach geht's wieder zurück. Meine Schuhe machen «Schmock, schmock», als ich aus der Führerstandstür komme. Mit der üblichen Verspätung von ca. zwei Minuten fahre ich in Richtung Zürich ab, denn die eingeteilten Fahr- und Wendezeiten sind fast nicht einzuhalten. In Zürich hoffe ich auf Wagenreiniger, doch leider ist da niemand.

In Uster spreche ich mit den beiden Sicherheitsleuten, welche die ganze Nacht auf diesem Zug sind. Sie berichten, dass in der Zwischenzeit noch zwei weitere Plattformen vollgekotzt wurden. Einzig der mittlere Wagen ist noch einigermassen sauber. Passagiere steigen in den vordersten Wagen ein, um wenig später mit verzerrten Gesichtern wieder auszusteigen. Die Sicherheitsfrau erhält von einem



Kollegen einen Tipp, wo sie alte Zeitungen findet, um die Hinterlassenschaften wenigstens abzudecken.

Ich rufe nochmals den Helpdesk Rollmaterial S-Bahn an. Eine ausserordentliche Reinigung in Zürich liess sich leider nicht organisieren. Der Kollege beim Helpdesk findet das auch eine Zumutung. Er sorgt dafür, dass der Zug nach den S-Bahn-Leistungen nicht nahtlos in den regulären S-Bahn-Betrieb übergeht, sondern ausgetauscht wird. Hätte ich nicht angerufen, wäre der Zug wohl einen Sonntag lang so herumgefahren.

Gestern hatte ich übrigens exakt die gleiche Tour. Da war wie so oft das WC geschlossen. Meist ist ein leerer Frischwassertank die Ursache.

Um 3:06 kann ich diesen fahrenden Kompostkübel endlich verlassen. Ich kaufe mir noch etwas Kleines an einer Imbissbude und spreche ein paar Worte mit dem Verkäufer. Er erzählt mir, dass ihm mal vor das Verkaufshäuschen gesch**** wurde. Die Nacht-S-Bahnen fahren zwar, aber die WCs in der Passage Sihlpost schliessen um 24 Uhr.

Auf dem Weg zur Tiefgarage bin ich genervt. Solche Zustände sind für uns Lokführer eine Zumutung. Für das Sicherheitspersonal, das eine ganze Nacht lang im Zug hin- und her patrouillieren muss noch viel mehr. Und gegenüber unseren Passagieren ist es einfach eine bodenlose Frechheit. Für den Preis, der speziell in der Nacht zu bezahlen ist, darf definitiv mehr erwartet werden.

Endlich kommt der schönste Teil meiner Tour. Die Nachhausefahrt im eigenen Auto.

Lokpfeife wird nicht mehr geprüft

Aktuell > News > Personenverkehr aktuell > OP aktuell. *Technikgruppe VSLF*

KVP des Monats Operating: Juni 2017

Jeden Monat wählt die Leitung von Operating unter den KVP des Monats der einzelnen Organisationseinheiten einen Sieger aus. Im Juni gewonnen hat: «Lokpfeife (Signalhorn) prüfen».

Mit der Umsetzung dieses KVP kann Operating einmalig CHF 100 000 und jährlich wiederkehrend CHF 100 000 einsparen. Die Idee dazu stammte von X. Y. Qualität, Sicherheit und Umwelt (QSU), Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Herzliche Gratulation.

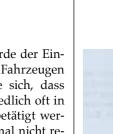
Bis vor kurzem wurden Signalhörner (Typhone/Pfeifen) jährlich im Rahmen eines Instandhaltungsmoduls vor der Serviceanlage geprüft. Neu wollte man diese Prüfung in das Modul «Sicherheitseinrichtung» integriert, das in der Serviceanlage durchgeführt wird. Aus Lärmschutzgründen und zur Sicherheit der Mitarbeitenden war angedacht, pro Fahrzeugtyp Schalldämpfer zu beschaffen, die für die Überprüfung von Hand über die Signalhörner auf den Fahrzeugdächern hätten montiert werden müssen. Dies wären mit einem einmaligen Aufwand von rund CHF 100 000 und einem jährlich wiederkehrenden Aufwand von CHF 100 000 verbunden ge-

Müssen die Signalhörner jedoch wirklich jährlich geprüft werden, da sie gemäss Aussagen des Lokpersonals nur rund alle 20 bis 40 Tage betätigt werden? Um diese Aussagen zu bekräftigen, wurde der Einsatz der Signalhörner auf den Fahrzeugen genauer analysiert. Es zeigte sich, dass diese in einem Jahr unterschiedlich oft in bestimmten Zeitabschnitten betätigt werden. Falls ein Signalhorn einmal nicht reagiert, gilt «Fahrt auf Sicht» und die Lokführerin oder der Lokführer muss eine entsprechende Störungsmeldung über den «Helpdesk Rollmaterial» absetzen.

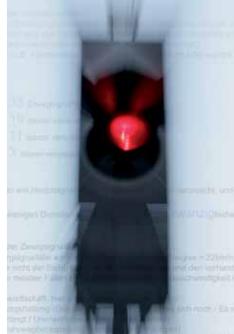
Und das Fazit daraus

- Auf die einmalige Beschaffung von Schalldämpfern (rund CHF 100 000) wird verzichtet.
- Die jährliche Überprüfung der Signalhörer von rund 1900 Lok- und Steuerwagen (jährlich wiederkehrend rund CHF 100 000) entfällt.
- Die mit der Überprüfung verbundenen Sicherheitsrisiken für die Mitarbeitenden fallen weg.

Vorschlag der Technikgruppe an die SBB: Da ZUB, Zugsicherung und Sicherheitssteuerung noch seltener als alle 20 bis 40 Tage zum Eingriff kommen, verzichten wir auch auf deren Prüfung. Und weil es weniger als alle 20 bis 40 Tage vorkommt, dass bei einer Bremsprobe Probleme auftreten, verzichten wir auch auf diese. Wir erstellen gleich einen entsprechenden KVP und geniessen die Vorfreude auf die tolle Prämie.



ADL



Leserzuschrift. Auf Wunsch des Schreibenden

wurden einige Angaben anonymisiert

ADL 75 km\h

Ich bin ja sonst nicht der Typ, der gleich jeden Vorfall dem VSLF meldet, aber von dieser ADL-Lenkung von gestern muss ich euch einfach berichten.

In der Regel halte ich mich an ADL-Lenkungen, um einen flüssigen Betrieb zu ermöglichen und auch Energie zu sparen. In vielen Fällen geht die Lenkung im Betrieb auf. Mein negatives Erlebnis von gestern war aber sicherheitsrelevant und das finde ich inakzeptabel.

Ich fuhr einen Leermaterialzug nach Zürich PB. Ab dem Ausgangsbahnhof fährt man planmässig hinter einer S-Bahn.

Ich fuhr also mit Fb3 los. Nach der Überfahrt des Ausfahrsignals kam wie erwartet ein ADL mit 55km/h. Wie immer hielt ich mich an diese Empfehlung. Bis zum übernächsten Einfahrsignal lief alles normal. Dort allerdings zeigte das Signal noch Warnung, Ausfahrt zu! Nach der Überfahrt sollte ja eigentlich «ADL Cancel» erscheinen. Doch stattdessen kam die Meldung «ADL 75km/h bis xxx» - auf ein Halt zeigendes Signal! Ich war sehr überrascht, aber auch sauer, dass so etwas möglich ist! So etwas darf es einfach nicht geben!

Ich finde es sehr beängstigend, dass so viel Geld investiert wird und am Schluss trotzdem solche sicherheitsrelevanten Ereignisse eintreten können.



Bild: Markus Leutwyler

Ein wenig Nostalgie aus dem Jahr 1977

Der TEE Transalpin; wieder einmal eine Geschichte von Bernhard. Vor einigen Jahrzehnten hatte ich die irrige Meinung, Lokomotivführer sei mein Traumberuf. Ich bewarb mich bei der SBB und bestand die damals noch recht anspruchsvollen Aufnahmeprüfungen. Aus dem schönen Neuchâtel musste ich zur Ausbildung nach Zürich zügeln wo ich, wie man weiss, «hängen geblieben» bin. *Bernhard Grubenmann*



Vor einigen Jahrzehnten hatte ich die irrige Meinung, Lokomotivführer sei mein Traumberuf. Ich bewarb mich bei der SBB und bestand die damals noch recht anspruchsvollen Aufnahmeprüfungen. Aus dem schönen Neuchâtel musste ich zur Ausbildung nach Zürich zügeln wo ich, wie man weiss «hängen geblieben» bin.

Für einen Teil der Ausbildung wurden wir als 2. Mann auf dem Führerstand eingesetzt. Dies sollte uns helfen, für die Bahnlinie streckenkundig zu werden. Die SBB setzte uns auch auf den damals verkehrenden TEE (Trans – Europa - Express) Zügen ein da die Sicherheitssteuerung dieser Züge nicht für das Schweizer Bahnnetz eingerichtet war. Deshalb musste aus Sicherheitsgründen ein zweiter Mann auf dem Führerstand mitfahren. Und da beginnt meine Geschichte:

An einem schönen Sommermorgen war ich eingeteilt als Begleiter auf dem Transalpin. Dieser Zug verkehrte von Basel via Zürich, Sargans, Buchs durch Österreich bis nach Wien. Der andere Mann auf dem Führerstand hiess Emil. Wir kannten uns schon recht gut, weil wir schon mehrfach miteinander gearbeitet hatten. Wir unterhielten uns nebenbei über privates während alles bestens funktionierte.

Kurz nach Ziegelbrücke gibt es eine Schutz Strecke. Das ist ein Stück Fahrleitung die Stromlos ist, weil in einen anderen Stromkreis gewechselt wird. Der Strom der Lokomotive wird ausgeschaltet und im neuen Stromkreis wieder eingeschaltet. Damit verhindert man einen Lichtbogen mit Kurzschluss. Aber diesmal funktionierte irgendetwas nicht. Der Hauptschalter der Lok konnte nicht mehr

eingeschaltet werden. Wir liessen den Zug weiterrollen bis zum Bahnhof Weesen. Unser weiteres Pech war dass die Lok am andern Ende des Zuges war (Pendelzug). Wir marschierten nach hinten zur Lok. Dort versuchten wir mit all unseren Kenntnissen die Maschine wieder einzuschalten. Inzwischen klopfte auch schon der Bahnhofvorstand von Weesen an die Lok-Türe und meldete, dass die Lok-Leitung aus Zürich am Telefon sei und wissen wollte, was los sei. Der Emil wurde immer hässiger. Hier wurde an seiner Ehre als TEE-Lokführer gekratzt.

Die Zugüberwachung handelte und liess einen Güterzug in Ziegelbrücke anhalten. Sie delegierte dessen Lok als Vorspann an unseren Transalpin nach Weesen. Emil und ich teilten uns auf. Ich blieb hinten auf der Lok und versuchte nochmals den Fehler zu finden. Emil war auf dem Führerstand vorne im Zug, hinter der Maschine, welche unseren eleganten und stolzen Zug abschleppte. Schon nach wenigen Minuten klopfte es an die Türe meines Führerstandes und der Koch aus dem Speisewagen stand bei mir und sagte in seinem Wiener Dialekt: «Meine Suppe wird nicht warm». Sofort war mir klar; ich hatte in der Aufregung vergessen, das Stromkabel, welches für die Heizung und die Klimaanlage und den Strom für den Kochherd benötigt wurde, mit dem Transalpin zu

In Sargans musste damals noch eine Spitzkehre gemacht werden. Die Lok vom Vorspann wurde an das andere Ende des Transalpin gestellt und (mit Stromkabel) angehängt. Inzwischen war der Bahnhofsinspektor von Sargans, (das ist der, wel-

cher einen Kranz auf der Mütze hat, wie ein General) auch schon da und fragte ob die Österreicher eine Lokomotive als Vorspann benötigen oder ob wir klarkämen. Ich beschäftigte mich mit meiner Lokführertasche um keine Antwort geben zu müssen. Der Emil gab mürrisch bekannt, dass wir das Problem nicht lösen konnten.

Der Zug fuhr weiter mit einer vorgespannten SBB Lokomotive, Richtung Grenzstation Buchs SG. Wortlos sassen wir neben einander im toten Führerstand und überlegten krampfhaft, wo der Fehler sein könnte.

In Buchs stand bereits eine Lok der OBB bereit um den defekten Zug bis nach Wien zu schleppen. Der österreichische Lokführer kam zu uns auf die Maschine und erkundigte sich was denn los sei. Emil klärte ihn auf. Seine Antwort war: «Jo des kenn i». Dazu trommelte er mit den Fäusten auf den Schaltschrank in dem die Relais (Sicherungen) angebracht waren. Mit einem «päng» sprang die Anzeigemarke für das Nullspannungsrelais, die sich verklemmt hatte, heraus. Der Österreicher stellte das Relais zurück, betätigte den Hauptschalter und mit einem dumpfen «plop» schaltete sich der Hauptschalter der Lok ein. Der Kompressor startete hörbar und alle andern Anlagen surrten auch wieder friedlich. Im Bahnhofbuffet in Buchs nahmen wir normalerweise das Mittagessen ein. Aber an diesem Tag verzichteten wir da-

Der Fehler war aufgetreten, weil versucht wurde, den Hauptschalter vor dem Ende der stromlosen Schutz Strecke einzuschalten. Darum hat das Nullspannungsrelais angesprochen. Sicher hat Emil im Rapport nicht geschrieben, dass wir uns über Privates unterhalten hatten und deshalb zu wenig aufmerksam waren.

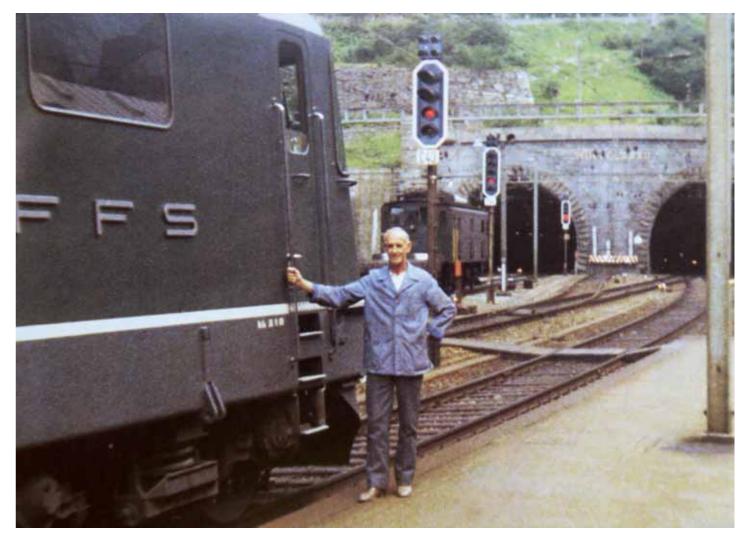
Bild, von links nach rechts:

- DB E 103, Baujahr 1970-74, Paradepferde im TEE und D-Zug Verkehr
- S.N.C.F. BB 15'000, Baujahr 1971-76. Mit Thyristor-Steuerung das neuste von neuen unter 25 kV Wechselstrom. Farbe noch in Sibergrau - später Betongrau
- SBB Re 4/4 II 1160, Baujahr 1969, Flaggschiff und Universallokomotive der SBB, ab Werk in den TEE Farben.
- S.N.C.B. CC 1801, Baujahr 1973 (Typengleich zur CC 40100 der SNCF) 4-Strom Lok: 25kV, 15kV, 3000V=, 1500V=
- ÖBB BR 4010, Baujahr 1965-78, Flaggschiff der Österreichischen Bundesbahnen.

Alle diese Loks/Ziige sind fast fabrikneu. Sie trafen sich alle fahrplanmässig in Basel SBB. Die SNCB Lok kam jeweils am Samstag nach Basel. Ein geniales Foto mit den Besten, was die Staatbahnen 1973 an Material hatten und ihre jeweilige Industrie liefern konnte. @SBB Historic

100 Jahre Hans Arnold

Wir gratulieren unserem Kollegen Hans recht herzlich zu seinem 100. Geburtstag. Möge er noch lange gesund bleiben und eine erfüllte Zeit geniessen. Der Vorstand VSLF



Am 16. November dieses Jahres konnte Hans Arnold seinen 100. Geburtstag feiern. Aufgewachsen in Reiden LZ zog es ihn 1940 nach Zürich, wo er bei den SBB in der Lokomotiv-Werkstätte eintrat. Als Heizer und Dampf-Lokomotivführer fuhr er fahrplanmässig Personen- und Güterzüge, später dann elektrische Schnellzüge durch den St. Gotthard nach Bellinzona.

Über seine Erlebnisse schrieb er ein Buch mit dem Titel «Von der Dampf-Romantik zum Suisse Express». Das Buch ist ausverkauft.

Seit 60 Jahren wohnt Hans Arnold in Zürich in der gleichen Wohnung und kann noch heute seine Selbstständigkeit bewahren.

Hans Arnold zum VSLF:

Hans Utzinger und ich waren die Initianten, welche zur Neugründung des VS-LF-Verbandes im Jahre 1957 beigetragen haben. Bei der Gründungsversammlung im Hotel Du Nord in Zürich waren es 24 Lokführer, die als Mitglied des VSLF unterschrieben haben. Heute sind es über 2000.

Es freut uns, dass der Samen, den wir gesät haben, so reiche Früchte gebracht hat. Dank sei allen, die am Aufbau des Verbandes mitgewirkt haben.

Es lebe der VSLF-Verband!

Bild oben

Zug 448 Zürich–Bellinzona mit 2 × Re 4/4 II in Doppeltraktion, Anhängelast: 68 Achsen, 580 Tonnen, über 1000 Personen, Leistung beider Lokomotiven 12'640 PS. Aufnahme: Hans Arnold am 18. August 1977 in Göschenen.

Bild rechts:

Am 15. November 2017 wurde Hans Arnold im Tagblatt der Stadt Zürich geehrt.



nt son witter Lichtingstein: Data in ein Geriffend. Mennen, von Eiter voor / Zag derbrauf deurch Keiber. Son Steiner voor / Zag derbrauf deurch Keiber. Hechte Geriffend, Ausreiter Berntener Besche Ausreiter auch Einer Mennen 19 der Schreibung und Einer Mennen 19 der Schreibung und der Schreibung und jest gebre ist dere Schreibung und jest gebre in dere Schreibung und jest gebre in dere Schreibung und jest gebre der der Schreibung und gestellt der der Schreibung und gestellt der Schreibung und der Schre

töter vom den Augen und Sahr hen dende, ollen einer Fren, Length is nien Mittagenen im Abuntzentum Lenugenmilde. Perumbehalten la gebe sit moch, die alten Schmimenlinge, tente der virden Frem in. Arzaki streiert ihrer des hihäuselgte Tango-Persenntalige denne sas unter Zoben. 73 Stan-

Augen Die derklännste, beste eine zu 1820 och 1820 och 1821 och 1821 och 1821 och 1822 och 18

Haldenbach



Mitgliederausflug Mosterei Möhl; 25.9.2017



SGV Ostschweiz; 17.11.2017



IN MEMORIAM







Sektion Ostschweiz Von Hans Baer, ehemaliger Swissair-Pilot und Gönner VSLF

Als Gönner und einer Euerer vielen tausend Passagiere erlaube ich mir dazu einen Feedback, in der Absicht, damit einen Beitrag aus der Sicht des «Aussenstehenden» zu leisten.

VSLF: Es ist natürlich sehr erfreulich zu hören, dass die Mitgliederzahl des VSLF steigt, während sie andernorts eher rückläufig ist. Nebst euerer offensichtlich guten Betreuung potenzieller Neumitglieder, ist meines Erachtens dieses Faktum auch anderweitig begründet. Während die grossen Verbände in der Entstehung mindestens teilweise politisch unterlegt sind (man spricht ja nicht umsonst vom roten und vom schwarzen Verband wie das im Schlussbericht zur Zersplitterung schon formuliert wurde) und den Bahnbetrieb als Ganzes zu reflektieren versuchen, bearbeitet der VSLF gezielt Aspekte des Lf, losgelöst von jedwelchem ideologischen Hintergrundszenarium. Offenbar ist es das, was die Leute je länger je mehr unter den Nägeln brennt.

Fernverkehr: Die Studie von Felix ist super. Sie - zusammen mit Deiner Darstellung der Einsatzplanprobleme - müsste eigentlich jedem die Augen öffnen. Wenn es denn umsver... politisch sein muss, geht





das wohl nur über eine integrierte Planung der Lf-Einsätze, wie damals schon gehabt in Rw mit SBB/SOB/BT auf dem Voralpenexpress. Bitte bleibt auch hier am Ball! Der Passagier ist ja lediglich daran interessiert, dass er auf den Fahrplan zählen kann. Wer dann einen bestimmten Zug/Strecke befährt, ist ihm eigentlich egal. Was aber gar nicht egal ist, sind durch allfälliges Missmanagement verursachte zusätzliche Kosten, zu berappen durch Passagier und Steuerzahler.

ADL: Wenn man nun zu beschönigen versucht, ADL in der damals präsentierten Form sei lediglich eine Vorstufe gewesen, in der Absicht auf diesem Weg stetig und beharrlich Richtung ATO zu gehen, so ist das eine Dreistigkeit sondergleichen. Nicht zuletzt dank Eueren sachlich klaren Argumenten musste die Uebung eingestellt werden ... Kosten von ca Mio 135.- bleiben am Steuerzahler haften. Stellt sich da auch die Frage, was dermaleinst mit den vielen nicht mehr benötigten Lf (dasselbe gilt ja auch für Bus- und LW-Chauffeure) passieren soll. Es ist volkswirtschaftlich verblendeter Blödsinn, wenn Stellen im grossen Stil abgebaut werden und die Leute dann der Demotivation und Langeweile preisgegeben werden. Diese Uebung dürfte dann um einiges teurer zu stehen kommen.

Software: Es ist wirklich kaum zu glauben, was da abläuft. Wenn man in der Presse lesen muss (und Hübi hat das ja anlässlich der GV schon skizziert), dass der Fahrplanwechsel per 10. Dezember 2017 wegen einer mangelhaften neuen Software gefährdet ist, dann ist das schlicht ein Skandal! Ob man sich da in der Chefetage mit einem Billigprodukt hat über den Tisch ziehen lassen, oder ob man dort oben schlicht überfordert ist, bleibe dahingestellt. Jedenfalls würden in der Privatwirtschaft in so einer Situation Notbremsmassnahmen getroffen. Ein Jahressalär in der Grössenordnung einer Million ist für solche «Lapsüsser» (siehe auch ADL) schlicht nicht gerechtfertigt.

So, das wär's für den Moment. Ich habe an der GV einmal mehr erlebt, wie im VSLF intensiv und mit viel Fachkompetenz an den grossen Problemen gearbeitet wird, wobei offenbar auch der Humor nicht zu kurz kommt. Bitte macht weiter so ... nicht zuletzt auch damit Euere vielen Passagiere nicht scharenweise auf FLlXbus etc. umsteigen.

> Liebe Grüsse, und stets gut Profil Hans



