



Der ewige Kreis

Simba, der junge Löwe aus «König der Löwen», rümpfte etwas die Nase, als ihm sein Vater in epischer Breite vom ewigen Kreis erzählte. Ein Werden und Vergehen, alles hängt mit allem zusammen. Man könnte es auch anders formulieren: Kaum ist man mit Aufräumen im obersten Stock angekommen, kann man zuunterst wieder anfangen, weil sich das «Puff» da bereits wieder ausgebreitet hat.

Wenn man sich die Themen des vorliegenden Hefts anschaut, erkennt man auch so etwas wie einen ewigen Kreis. Die wenigsten Themen sind wirklich neu. Vieles scheint altbekannt, einfach mit neuer Farbe übermalt.

Die Sprachprüfungen waren auch schon in der Kritik. Nun sollte doch alles besser sein und die Probleme behoben? Scheinbar ist dem nicht so. Weder das Sprechtem-

po des Prüfers noch der Wortschatz seien den realen Bedürfnissen des Lokpersonals angepasst, stellt Ruedi Gfeller in seinem Bericht fest. Bei Stephan Wirz führte die Prüfung sogar zu einem kreativen Höhenflug und er packte alles in ein (nicht zu empfehlendes) Kochrezept.

Kein Primeur ist ebenfalls die Tatsache, dass das System «Pensionskasse» nicht fehlerfrei ist und keiner sich so richtig die Finger daran verbrennen möchte. Eine nüchterne, interessante Analyse von Richard Widmer zeigt, woher Gelder kommen und wohin sie fließen.

Ein Dauerbrenner sind praxisuntaugliche Signalisierungen. Für welches Gleis gilt das Signal? Wo fängt die Langsamfahrstelle an, wo hört sie auf? Langsamfahrstelle oder Kurve? Ein bisschen von

allem, aber mit kleinen Tafeln, damit es nicht auffällt. Dann ist allen (nicht) gedient. Oder wie soll man einen Zwerg erkennen, der systembedingt unter den Zug zu liegen kommt? So lustig, wie es klingt, ist das alles nicht. Es geht um Sicherheit und die ist zumindest uns wichtig, halten wir doch buchstäblich unseren Kopf hin, denn der ist zuvorderst.

Alle paar Jahre wieder wird der GAV neu verhandelt. Dieses Jahr war das besonders nervenaufreibend. Nach zu Beginn grossem Säbelrasseln einigte man sich schliesslich doch noch auf akzeptable Lösungen. Doch wie beim Sport gilt: Nach den Verhandlungen ist vor den Verhandlungen.

Sopre. Sopre? Ach, lassen wir das ... Der ewige Kreis dreht sich und dreht sich.

Apropos Kreis: Hoffentlich lassen es eure Dienstpläne trotz ewigen Unterbestands zu, dass ihr im Kreis eurer Liebsten ein paar besinnliche und frohe Festtage geniessen könnt!

Ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr wünscht

Markus Leutwyler
Redaktor

WELLNESS HIT AM THUNERSEE

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



- 1 Übernachtung Weekend CHF 180.–** pro Person (Sa bis So, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
- 1 Übernachtung für nur CHF 170.–** pro Person (So bis Sa, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
- 2 Übernachtungen für nur CHF 320.–** pro Person
- 3 Übernachtungen für nur CHF 450.–** (Dorfsicht) bzw. **CHF 480.–** (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer
- 7 Übernachtungen für nur CHF 899.–** (Dorfsicht) bzw. **CHF 999.–** (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

Im Angebot inklusive ist

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

Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.–

Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

«Panoramacard»

inkl. GRATIS Regio-Bus bis Interlaken & weiteren attraktiven Vergünstigungen (Berge, See usw.).



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

Reschätzte Kolleginnen und Kollegen

Schneller, als die Blätter von den Bäumen fallen, gehen viele unserer Kollegen in den wohlverdienten Ruhestand. Auch wenn der eine oder andere noch ein paar Tage Dienst leistet, stellen sich einige Verantwortliche langsam doch die Frage, wer denn zukünftig die vielen Züge fahren soll. Auch nachts und an den Wochenenden, wenn man eigentlich nicht arbeitet.

Uns wurde bestätigt, dass nicht einmal mehr die Räume für Informationsabende zur Lokführerausbildung mit Interessierten gefüllt werden können. Dass nicht alle Besucher auch potenziell fähige Kandidaten für die intensive Ausbildung sind, versteht sich von selbst. Alles andere sind Fake News von ewiggestrigen Schönwelterschwärmern.

So beginnt man, die Suche nach fähigen Arbeitnehmern auf das benachbarte Ausland zu erweitern. In der Westschweiz ist bereits die Mehrheit der Klassen mit französischen Kollegen gefüllt. Die neusten Werbeaktionen sollen den Lokführermarkt bei unserem nördlichen Nachbarn in Deutschland beackern. Nur sollen dort in den nächsten zehn Jahren 50% der Lokführer pensioniert werden. Gleichzeitig lesen wir Schlagzeilen über eine massiv verstärkte Nachfrage von 30% im Personenverkehr bis ins Jahr 2030. Dito im Transit-Güterverkehr.

Die Attraktivität des Berufes Lokomotivführer und somit seine Marktfähigkeit muss merklich erhöht werden. Bei der zunehmenden Belastung durch die unregelmässigen Arbeitszeiten und der zusätzlichen Beanspruchung während des Dienstes sind merkliche Entlastungen notwendig, soll denn nicht auf Verschleiss gefahren werden. Wird die Schraube durch strikte Anwendung aller Möglichkeiten des AZG weiter angezogen, lässt sich dies durch gut gemeinte Ernährungskurse nicht kompensieren.

Der schönen alten Weisheit, dass sich eine gute Entlohnung positiv auf die Arbeitseinstellung und Unternehmenstreue aus-

wirkt, sollte wieder vermehrt nachgelebt werden.

Die mangelnde Problemerkennung der Nachwuchsgewinnung zeigt die Schwierigkeit der Unternehmen, ausserhalb der eigenen Abteilung firmenübergreifende Probleme zu lösen. Zumal die Verantwortlichkeit dafür bekanntlich aufgesplittet wurde. Mit Zeitanparkontos lässt sich die Lawine eine gewisse Zeit zurückhalten, doch umso heftiger wird sie zu Tal kommen. Unsere Aufgabe ist es, dafür besorgt zu sein, dass nicht durch vermehrten Druck Zusatzleistungen vom Personal verlangt werden.

Viel lieber beschäftigt man sich in den Direktionen mit Digital-Tagen, die nun wirklich niemanden mehr interessieren, zumal gleichzeitig die Personalzeitung wieder in Papierform erscheint. In Betracht der vielen Stellwerkstörungen (Neudeutsch: Betriebsstörungen), der grossen Kapazitätsverluste durch ETCS und des veritablen IT-Skandals namens SOPRE wäre ein Nachdenken über sinnvolle Digitalisierung und Automatisierung mehr als wünschenswert. Vermehrt beginnen wir, am offenen Herz herumzubasteln – die Konsequenzen für das System und unsere Kunden sind bereits jetzt offensichtlich.

Zur vermeintlichen Effizienzsteigerung und Verbesserung der Eisenbahn sind so viele Projekte am Laufen wie noch nie. Best-way bei der BLS, SBB-agil im Konzern, Transformation SBB Cargo, Weiterentwicklung Personenverkehr WEP, Fernverkehrskonzessions-Kooperation SOB-SBB und so weiter. Man kommt nicht um den Gedanken herum, dass man vermehrt damit beginnt, die Löcher zu stopfen, welche zu erwarten waren und sich immer weiter öffnen. Fahrzeugunterhalt und Beherrschung der vielen Baustellen als Stichworte.

Wir sind als Sozialpartner bei den meisten Projekten miteinbezogen, wobei uns bei den Unternehmensentscheiden

oftmals nur die Milderung der Auswirkungen auf das betroffene Personal übrig bleibt. Und: Wir weisen auf Risiken und Unzulänglichkeiten hin. Leider bisher mit mässigem Erfolg. Bis die Folgen sich offenbaren, sind die Verursacher längst über alle Berge, sprich in einer anderen Funktion.

Zusätzlich nehmen unsere Aufwendungen für die Verhandlungen bei den diversen GAVs und weiteren Verträgen zu. Aktuell ist der SBB-GAV im Trockenen, doch diverse Themen stehen bereits wieder vor der Türe. Dadurch wird der VSLF intern zusehends belastet und herausgefordert. Dank einer klaren Struktur, einem gemeinsamen Ziel und einem guten internen Zusammenhalt beherrschen wir alle diese Herausforderungen. Den VSLF braucht es. Jetzt und auch in Zukunft. Danke für euer Vertrauen und die Unterstützung.

Eines der im Alltag immer öfter gehörten Schlagworte ist: Der Lokführer entscheidet selber. Nun gut, dann machen wir das so. Wir sind ein rares Gut. In diesem Sinn allen Kolleginnen und Kollegen immer eine ruhige und konzentrierte Fahrt.

Ihr Präsident
Hubert Giger





Signalfälle und Unregelmässigkeiten

Reaktionen auf den Text: «Die Signalfälle und Unregelmässigkeiten nehmen besorgniserregende Ausmasse an», erschienen im LocoFolio 1/2018.
Hubert Giger, Präsident VSLF

Der Artikel «Signalfälle und Unregelmässigkeiten» im letzten LocoFolio hat viele Diskussionen ausgelöst. So wurde er auch von der Sonntagspresse aufgenommen. Dass es bei Unregelmässigkeiten, insbesondere im Rangierdienst, eine Zunahme gibt, bestätigt uns im Presseartikel sogar das BAV. Wir teilen die suggerierte Aussage nicht, dass an diesem Zustand weder die Eisenbahnunternehmung noch das BAV mitverantwortlich sind. Im Gegenteil. Wir schliessen sogar HR für die Einstellung und QSU in die Mitverantwortung an den Abläufen mit ein. Früher waren alle Involvierten in derselben Abteilung zusammen und mit schlanken Strukturen wurde viel Gutes und vollumfänglich einsetzbares Personal ausgebildet. Günstiger kann besser sein.

So führte ich im Anschluss an die Veröffentlichung des LocoFolio-Artikels auch ein konstruktives Gespräch mit der Qualität-Sicherheit-Umwelt der BLS. Wir waren uns einig, dass gegen die vielen Signalfälle im Rangierdienst vermehrte Praxiseinsätze unerlässlich sind zum Erlernen dieses Handwerkes. Ob die allgemein veränderte Arbeitseinstellung der jungen Generation eine mögliche Ursache sei, war ein interessanter Gesprächspunkt. Ich denke nein, die Ablenkung aufgrund falscher Zielsetzungen und Priorisierungen sowie aktueller und geplanter digitaler Spielereien sind ein viel entscheidenderer Ablenkungsfaktor. Und gegen zu viel unnötige Vorgaben und Wünsche kämpfen wir, offenbar mit mässigem Erfolg, seit Jahren an. In der Ausbildung reden zu viele Personen und Abteilungen mit, weil es willkommene Arbeit generiert und sich folglich zusätzlich die Verantwortlichkeit aufteilt. Beides scheint gewünscht, ist für eine solide Ausbildung jedoch nicht hilfreich.

Die BLS kennt noch die Selbstständigkeitsphase während der Ausbildung, wo Erfahrungen gesammelt werden können und zusätzlich produktive Arbeit geleistet wird. Mit einer fundierten, praxisbezogenen Vorbildung ist dies ein bewährter Weg, um das Rangieren und viel mehr selber zu erlernen und zu erleben. Die BLS sollte daran festhalten und für weitere Bahnen ein Vorbild sein. (Dass man damit wunderbar Spitzenumstellungen abdecken kann, sei für clevere Köpfe am Rande erwähnt.)



Ein Schreiben an den VSLF von einer jungen Kollegin. Nach Rücksprache veröffentlichten wir es gerne:

Hallo Hubi
Nach langem Überlegen habe ich mich nun doch entschlossen, meine Meinung kundzutun.
Die aktuelle Diskussion zur LF-Ausbildung bestätigt mich darin, dass ich während meiner Ausbildungszeit keinesfalls nur eine aufmüpfige Querulantin, als die ich damals abgetan wurde, war, sondern dass tatsächlich erhebliche Mängel bei der Ausbildung bestanden und nach wie vor bestehen.
Ob es mit dem Verlängern der Ausbildung gelingt, die bestehenden Probleme zu lösen, kann ich nicht sagen.
Ich habe den Eindruck, dass die Lokführer in Ausbildung froh sind, wenn sie sich nach bestandener BAV-Prüfung endlich nicht mehr mit Mindmaps, Place-mats, World Cafés und was es während der Ausbildung sonst noch alles so gibt, herumschlagen müssen.
Ich denke, es muss vor allem bei der Qualität der Unterlagen und bei der Art

und Weise, wie der Unterricht abgehalten werden soll, angesetzt werden.
Zu meiner Ausbildungszeit war das Unterrichtsmaterial übersät mit Fehlern; von der Orthografie mal abgesehen. Das hatte in meiner Klasse damals regelmässig für Verwirrung und unnötige Diskussionen gesorgt. Da sollte unterdessen aber Besserung eingetreten sein. Schliesslich wurden die Unterlagen, seitdem wir die Ausbildung abgeschlossen haben, mehrfach überarbeitet.
Was mir diesbezüglich schleierhaft bleibt: Warum wird im Unterricht nicht hauptsächlich mit den aktuellen Reglementen gearbeitet? Das sind schliesslich auch die Dokumente, mit denen sich die Lokführer in Ausbildung auch als ausgebildete Lokführer weiterhin auseinandersetzen müssen.
Einen so massiven Berg an Ausbildungsunterlagen, wie er heute ist, in einem so schnellleibigen Metier wie unserem stets aktuell zu halten, ist eine unsägliches Sisyphusarbeit und nahezu unmöglich.
Zudem hatte mich der theoretische Unterricht viel eher an eine Selbsthilfegruppe erinnert als an eine seriöse Ausbildung. Wir hatten damals während der Ausbildung mit viel Hingabe unzählige Flipcharts gestaltet, der Output war aber jeweils eher mager. Die Ausbildung sieht vor, die Lokführer in Ausbildung regelmässig ohne grosse Ahnung von der Materie vor 2000 Seiten Regelwerk zu setzen und sie die relevanten Punkte zu einem vorgegebenen Thema selber herauszusuchen zu lassen. Greenhorns, zu welchen ich mich damals auch zählen musste, stossen hierbei jedoch bald an Grenzen. Das Gefühl für «Welche Vorschriften sind für mich relevant?» ist während der Ausbildung erst am Entstehen.
Klassischer Frontalunterricht wäre sicher die geeignetere und effizientere Methode, die Lokführer in Ausbildung mit dem Haufen an geltenden Vorschriften vertraut zu machen. Ich muss zugeben, auch fünf Jahre später fällt es mir manchmal noch immer nicht leicht, mich in unserem Reglementendschungel zurechtzufinden.
Zur Verteidigung unserer Ausbilder muss ich noch schreiben: Sie haben alle keinerlei Mühe gescheut, zum Teil auch in Nachtschichten, das uns zur Verfügung gestellte Unterrichtsmaterial nach Unstimmigkeiten zu durchkämmen und

im Unterricht vorgegebene Aufgaben sowie Unterrichtssequenzen nach eigenem Gutdünken abzuändern. Wir merkten, dass ihnen unser Wohlgefallen am Herzen lag. Trotzdem haben diese Umstände bei mir einen fahlen Nachgeschmack hinterlassen.

Vielleicht kannst du ja etwas anfangen damit.

Lieber Gruss

Sonntagszeitung vom 29. Juli 2018

SBB besorgt wegen Fehlern bei den Rangierarbeiten

[...] Das BAV verweist darauf, dass die Zwischenfälle im Personenverkehr konstant sind. «Trotz jährlich steigenden Verkehrs», sagt Sprecher Gregor Saladin. Bei Rangierarbeiten habe es 2017 tatsächlich überdurchschnittlich viele Ereignisse gegeben. «Dabei erfolgte aber kein Anstieg von schweren Unfällen.» Man habe bei Gesprächen mit den Bahnen verschiedene Ursachen gefunden.

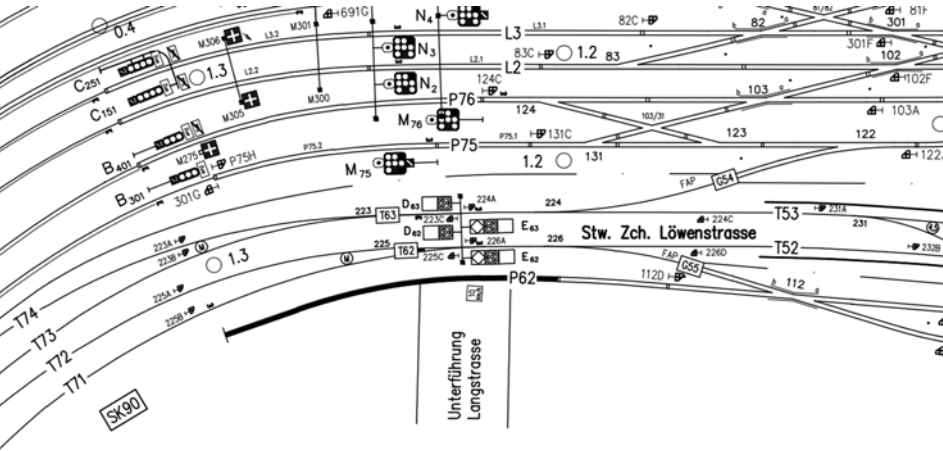
«Etwa die Verkehrserhöhung oder die komplexeren Verhältnisse und Veränderungen der Anlagen durch Baustellen oder Umbauten.» Saladin weist den Vorwurf einer schlechten Ausbildung zurück. Aspiranten würden eingehend in Theorie und Praxis geschult, müssten eine Fähigkeitsprüfung ablegen. «So ist sichergestellt, dass nur Personen einen Führerausweis erhalten, die in der Praxis die zu erbringende Leistung eigenständig sicher erfüllen.»

Dennoch ist die SBB offenbar besorgt. Laut «20 Minuten» versandten sie im Frühling wegen der Problematik einen Brief an Lokführer. Darin hiess es, dass «gerade berufs junge Mitarbeitende häufiger betroffen sind». Vor allem im Rangierbereich «sind wir besorgt, da keine Sicherheitseinrichtung vorhanden ist und die möglichen Konsequenzen von grossem Ausmass sein können».

Sprecher Oli Dischoe kommentiert das Schreiben nicht. Er sagt aber: «Selbstverständlich sensibilisiert die SBB alle ihre Lokführer regelmässig für das Thema Signalfälle. Das gehört zu einer seriösen Mitarbeiterführung in solch wichtigen Bereichen.» [...]

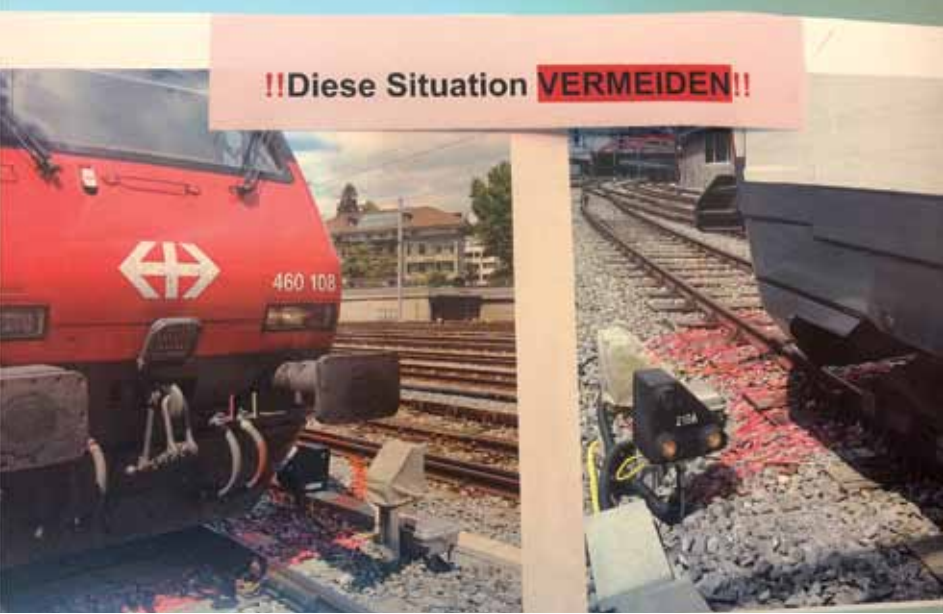
P 62: und die Jahre ziehen ins Land ...

Verschiedene Lokführer haben die Problematik des Abstellgleises P 62 in Zürich HB mittels ESQ-Meldung bemängelt, dass beim Abstellen eines Zuges am Prellbock das Zwergsignal zur Ausfahrt nicht sichtbar unter den Führerstand zu liegen kommt. Technikgruppe VSLF



Wenn das Gleis 102 m lang ist und der Zug 100 m, bleibt nur je 1 m. Dies genügt nicht, um vom Arbeitsplatz im Führerstand das Signal zu erkennen. Bei einer fehlerhaften Abfahrt sind Frontalzusammenstösse möglich.

Seit über zwei Jahren ist der Fall bei QSU pendent und ist bei SBB Infrastruktur deponiert. Infrastruktur hat sich geweigert, den Prellbock um 3 Meter zu verschieben, da das Häuschen SK 90 geschützt werden muss. Wir warten auf eine Lösung.



BAV

BAV-News Nr. 61, Juli 2018

Die Rolle des BAV als Aufsichtsbehörde

«Das BAV nimmt im öffentlichen Verkehr, im Schienengüterverkehr und beim Gütertransport auf der Strasse eine Aufsichtsfunktion insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Finanzierung und Infrastruktur wahr. Der Titel «Aufsichtsbehörde» kann indes überhöhte Erwartungen wecken. Die Gesetze sehen vor, dass die Verantwortung bei den Transportunternehmen und den weiteren beteiligten Akteuren liegt. Das BAV überprüft risiko- und stichprobenorientiert, ob diese ihre Pflichten wahrnehmen, und sorgt damit gemeinsam mit ihnen für ein sicheres und effizientes System.

In den meisten übrigen Bereichen stellt die Aufsichtstätigkeit des BAV ebenfalls eine Ergänzung dessen dar, was in der primären Verantwortung der Transportunternehmen liegt:

Für die Sicherheit im Eisenbahn-, Tram-, Bus-, Seilbahn- und Schiffsverkehr sind grundsätzlich und in erster Linie ebenfalls die Transportunternehmen verantwortlich. Für die Eisenbahnen ist dies im Eisenbahngesetz (Artikel 17) festgehalten: «Die Eisenbahnunternehmen sind im Rahmen der Vorschriften für den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich.»

Diese Verteilung der Rollen und Verantwortlichkeiten hat sich bewährt. Das BAV kann seine Aufgaben mit angemessenen Ressourcen - es verfügt über rund 278 Vollzeitstellen - erfüllen. Für eine flächendeckende, detaillierte Kontrolle sämtlicher Bereiche durch das BAV wäre ein Vielfaches dieser Ressourcen nötig.»

Kommentar:
Wenn das BAV keine Aufsichtsbehörde ist, dann ist sie nur mehr eine Behörde.

Fallbeispiele ohne Lösung

Sind SQU und QSU nun dafür besorgt, dass das Personal rechtzeitig oder überhaupt informiert wird, was gespielt wird? Technikgruppe VSLF

Bei der SBB gibt es die Sicherheit, Qualität und Umwelt SQU und Qualität, Sicherheit und Umwelt QSU, welche mittels definierter Prozesse Standards und kontinuierliche Verbesserung umsetzen und - wie es der Name sagt - Sicherheits-, Qualitäts-, Risiko- und Umweltmanagement durchführen. Bei SBB Cargo, Personenverkehr und Infrastruktur sind ca. 200 Personen damit beschäftigt.

Selbstverständlich sind in der Unternehmung in den Linien diverse Mitarbeiter in den verschiedensten Bereichen selber für die Sicherheit verantwortlich. So wie zum Beispiel die Prüfungsexperten, die Mitarbeiter in den Fachstellen bis hin zu den Erstellern von diversen Vorschriften und Reglementen. SQU und QSU unterstützen und kontrollieren.

Die Aufsichtsbehörde BAV ist selbstsprechend zusätzlich in viele Prozesse wie Zulassungen, ETCS und Betriebsabläufe involviert. Und nicht zuletzt übernimmt der Verband öffentlicher Verkehr VÖV in Fachgruppen und Arbeitsgruppen die Bearbeitungen in den entsprechenden Fachbereichen. In der Kommission Technik und Betrieb Schiene wird das Wissen in Eisenbahnsystemtechnik gesichert und weiterentwickelt. So wird im Intranet der SBB eine News-Seite «Sicherheit im Fokus» von SQU und QSU erstellt mit Informationen für alle SBB Mitarbeitenden. Die Fälle kommen aus der Ereignisanalyse.

Ein Beispiel: Kuppeln des ICN nach diversen Fällen, wo es Kupplungsprobleme gegeben hat, mit entsprechenden Verspätungen:

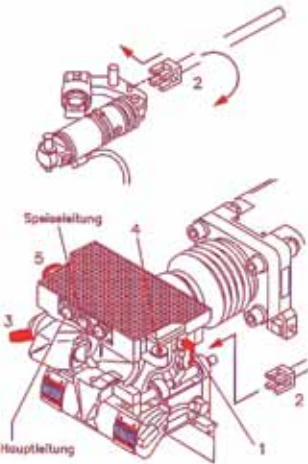
Sicherheit Zug um Zug: Kuppeln des ICN – welche Fallen gibt es?

19.07.2018

Fallbeispiel 2 (anonymisiert)

Bei der Einfahrt in den Bahnhof stellte ich fest, dass das Besetzsinal leuchtete. Da bei Dienstantritt in SOPRE-Web und im Mobile TIP nichts angezeigt wurde, dachte ich an ein Gleis, welches temporär mit einem Fahrzeug besetzt

war. Bei der Annäherung versuchte ich zu sehen, was auf dem Gleis stand. Im Bereich Perronanfang erblickte ich weiter hinten einen anderen ICN. In diesem Moment prüfte ich erneut meine geöffnete Diensttour und das auf dem Natel geöffnete Mobile TIP: Kein Kuppeln war vorgesehen. Da ich unsicher war, ob ich anhängen sollte oder nicht, rief ich den Fdl an, während ich anhielt. Er antwortete, als ich schon stand. Er teilte mir mit, dass die beiden Züge gekuppelt werden müssen. Da der andere Zug kupplungsbereit war, beendete ich vor dem Öffnen der Türen rasch das Gespräch, vergass aber beim Kupplungsversuch, dass meine Kupplung nicht ausgefahren war.



Im Request Handler wird auf die grosse Anzahl Verspätungen hingewiesen. Empfehlungen und Tipps sucht man aber vergebens. So stellt sich für den interessierten Leser die Frage, welche nachhaltigen Lösungen eingeleitet wurden.

Wir fragen uns:

- Sind SQU und QSU nun dafür besorgt, dass das Personal rechtzeitig oder überhaupt informiert wird, was gespielt wird?
- Ist das Konsultieren von elektronischen Geräten und der Aufbau von Telefongesprächen bei offenbar erschwerten Sichtverhältnissen während einer Einfahrt auf ein besetztes Gleis erwünscht, um Informationen zu erhalten?
- Welche Massnahmen ergreifen SQU und QSU, da offenbar kurzfristige Änderungen des Betriebsablaufs ohne Information der beteiligten Mitarbeiter zu Unsicherheit und Fehlhandlungen führen?
- Wird das Personal im Betrieb und an den Weiterbildungstagen sensibilisiert, dass der dauernde Pünktlichkeitsdruck diametral zur Sicherheit und Personalgesundheit steht?

Spürbare Verbesserungen sind jedenfalls bisher ausgeblieben. Schade. Ereignisanalysen nützten nur, wenn auch Verbesserungen folgen.

Koo-Signalisierung SBB

Ende 2010 fanden auf Initiative des damals frischen Leiters SBB Infrastruktur, Philippe Gauderon, die ersten Treffen zwischen dem VSLF und der SBB statt. Dies, nachdem wir diverse unhaltbare und gefährliche Situationen systematisch erfasst und gemeldet hatten.

Hubert Giger, Präsident VSLF

Ausgangslage:

Treffen Koo-Signalisierung SBB Infra – P – QSU – Sozialpartner

Die wichtigsten kritisierten Punkte waren die ungeordnete Links-Rechts-Aufstellung von Signalen, inkl. Bahnhofendtafeln (Rangiergrenze), sowie die absolut unakzeptable Signalisierung der Langsamfahrstellen. Erinnern wir uns nur an die Situation in der Region Genève Richtung Westen, wo ohne Ansprechen der Warnung auf Halt zeigende Signale gefahren wurde.

Erste Erfolge

Im Themenbereich Langsamfahrstellen, wo unsere ersten Schreiben mit April 2009 datiert sind, wurden die Betriebsgefährlichkeit und der dringende Handlungsbedarf relativ schnell erkannt und es wurden Massnahmen ergriffen. 2013 wurde der Fach-Lead Langsamfahrstellen unter Thomas Gehri neu installiert. Der Kontakt mit ihm war sehr gut, vielleicht auch, weil er als SBB-Externer die Situation ohne historische Unzulänglichkeiten angehen konnte. Es gelang ihm, ein netzweit akzeptables Niveau zu erreichen (eine Ausnahme bildet z.B. das Tessin).

Eines der Probleme ist nach wie vor das Abdrehen von LA-Tafeln um 90° zur Kennzeichnung der Ungültigkeit. Früher stülpte man einen Jutesack darüber, doch das ist in den Zeiten der globalen Digitalisierung zu günstig und zu trivial, auch Smartrail 4.0 braucht Arbeit.

Mit einem Schreiben des VSLF kurz vor Weihnachten 2013, wo wir Tod und Teufel angedroht haben und alle Empfänger direkt in die Verantwortung nahmen, erreichten wir, dass innert zehn Tagen bei sämtlichen Fahrwegen von Zürich HB nach Wiedikon, Wipkingen und Vorbahnhof die Rangiergrenze korrekt signalisiert wurde. Dies hilft heute noch, Züge gegen Rangierfahrten zu sichern. Ein leider einmaliger Erfolg, der wohl auch dadurch zustande kam, dass es zu vielen Unregelmässigkeiten gekommen war, die jeweils das Potenzial eines frontalen Zusammenstosses hatten.

Treffen Koo-Signalisierung SBB Infra – P – QSU – Sozialpartner

Im Anschluss an die Treffen bei SBB Infrastruktur wurde ab Mitte 2014 die «Koo-Signalisierung» installiert, um die ganze Problematik zu ordnen und dauerhaft

einen Austausch zu ermöglichen. Diese Plattform war auch das Ergebnis von Spitzengesprächen mit dem CEO Andreas Meyer im Nachgang zum tragischen Eisenbahnunglück von Granges-Marnand im Sommer 2013, wo die vermehrte Einbindung des Personals und der kritischen Stimmen bei sicherheitsrelevanten Themen beschlossen wurde.

Fazit nach vielen Jahren Engagement

Die Links-Rechts-Aufstellung der Signale wird mittlerweile nicht nur im offenen Feld angewendet, sondern auch innerhalb kompletter Anlagen mit einer Vielzahl von Gleisen, Verbindungen und Gleiseinführungen. Wir haben keine Grundsätze mehr, nicht einmal in Tunnels gibt es einheitliche Regelungen. Es wird im Rahmen der Vorgaben alles ausgeschöpft. Die neu ins Leben gerufene Plattform-Signalisierung PlaSi wird sich auch dieser Vorgaben als Rahmen definieren.

In der Koo-Signalisierung haben wir seit Beginn um Meter in der Breite und Höhe bis zum nächsten Gleis rechts gefeilscht. Dies, ohne die gesamte Anlage und deren Verlauf in der Fahrt zu würdigen und dem Grundsatz verpflichtet zu sein, dass in der

Schweiz die Signale links stehen. Diesem Grundsatz des Gesetzgebers (und dessen Absicht?) ist sinngemäss nachzuleben. So wurde eine Verkürzung der Sichtbarkeit von Signalen von 10 Sekunden (nach dem Regelwerk Technik Eisenbahn RTE) auf mindestens 6 resp. 5 Sekunden beantragt. Diese 6 resp. 5 Sekunden wurden als einziger konkreter Punkt aus dem arbeitspsychologischen Gutachten Signal-sichtbarkeit 1 von 2017 herausgezogen. Dies wurde nicht als Verbesserung für die Anwender, sondern zur Vereinfachung und Legitimierung der Signalaufstellung genutzt. So hat auch dieses Gutachten für uns Anwender einzig eine Verschlechterung der Situation gebracht.

Fazit

Solange das Ziel ist, viele Signale günstig aufzustellen und dafür alle Vorgaben maximal auszuschöpfen, bringen auch einzelne gezielte Anpassungen nichts.

Die Konsequenzen aus den laufenden neuen Signalaufstellungen sind:

- Mehr Signalverwechslungen (Diverse Fälle sind bekannt, so auch der Unfall von Rafz.)
- Die Verhinderung eines interoperablen Einsatzes des Lokpersonal ohne Streckenkenntnis (nach dem Unterbruch von Rastatt gefordert)

Zusammenfassend muss bilanziert werden, dass es noch viel Ausdauer und Überzeugungsarbeit benötigt, um konsequente, netzweite Lösungen zu erreichen. Dass ALLE Zugsignale rechts vom Gleis einen Pfeil erhalten und wir wieder Ordnung haben werden, ist mittlerweile «politisch» denkbar. Bei den Langsamfahrstellen war es auch die einzig konsequente Lösung, um Ordnung zu schaffen.

Auszug aus dem Gutachten: Verwechslungsgefahr von Signalen: Diese besteht grundsätzlich bei mehrspurigen Strecken, insbesondere bei drei und mehr Signalen, wenn Signale nicht gestaffelt angebracht sind oder wenn sie zwar gestaffelt sind, aber in einer Kurve ein anderes Signal prominenter ist als das eigene.



Irgendwo im Nebel ...



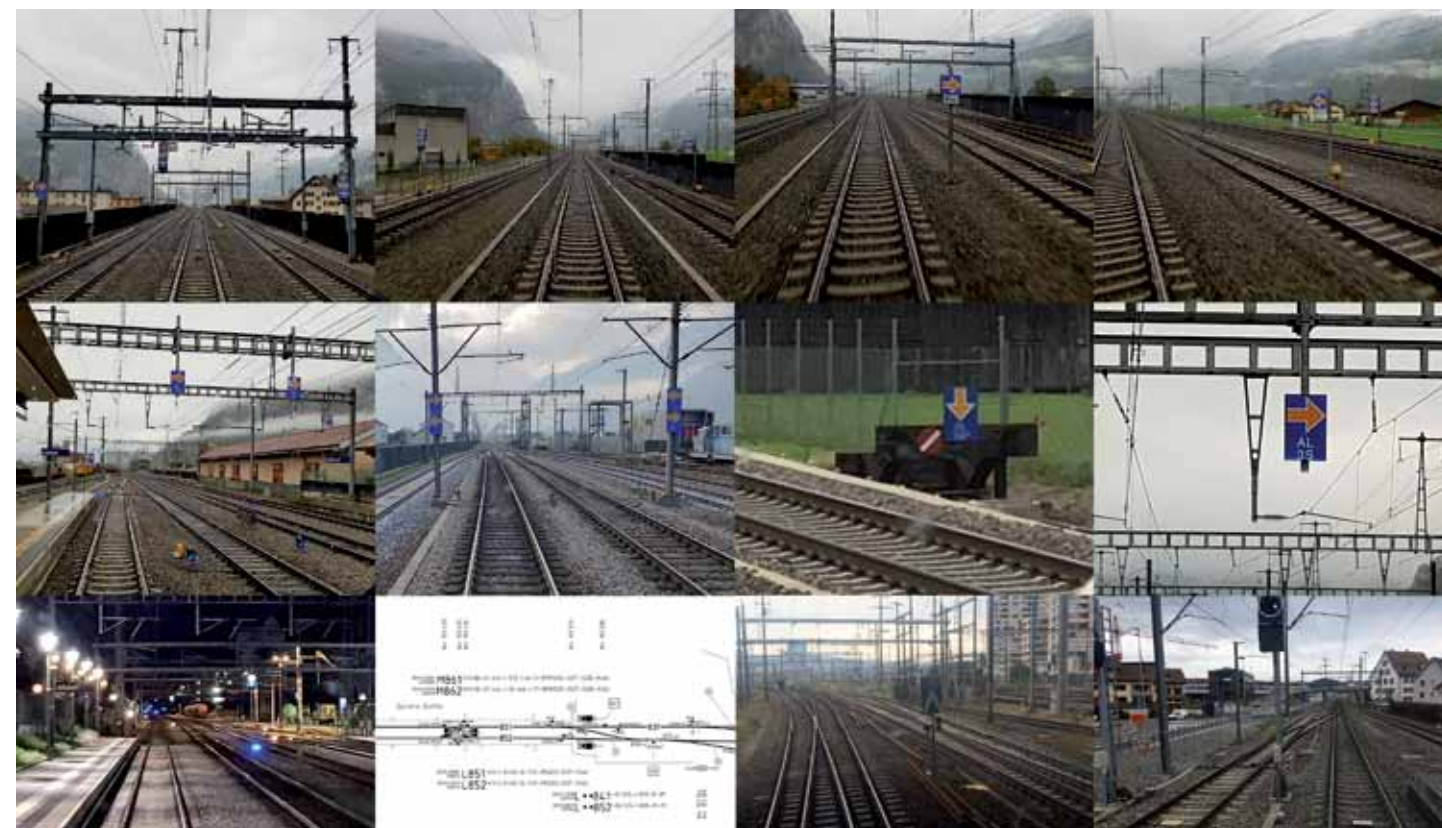
Ausfahrt Bellinzona Richtung Süden. Welches Signal für das Gleis in der Mitte gilt, ist unklar. Vermutlich keines von beiden ...? Solche Anlagen werden geplant, geprüft und es werden Fahrwege programmiert.



Fantasievolle Montage von Signalen in Wil SG. Gültigkeit kann zusammengestellt werden.



Neue Überholstation Schneit zwischen Winterthur und Wil SG (mittlerweile mit Pfeil).



ETCS-Halttafeln in allen erdenklichen Stellungen

Eine Kurve im geraden Gleis

Zwischen Muttentz und Basel SBB verlaufen die drei Stammgleise mit zwei leichten Gleisbogen gerade und sie sind seit Jahrzehnten mit 125 km/h zu befahren. *Hubert Giger, Präsident VSLF*



Infolge Einbaus einer Hilfsbrücke wurde von SBB Infra entschieden, die notwendige Geschwindigkeitseinschränkung auf 90 km/h ab dem 14. Mai 2018 mittels «Geschwindigkeitstafeln für Gleisabschnitte mit verminderter Geschwindigkeit» zu signalisieren, also mit klassischen Kurventafeln, welche leider neu auch ausserhalb von Kurven eingesetzt werden können. Zur Signalisation wurden viel zu kleine Signalbleche montiert und das ganze mittels Balisen überwacht. Viele Zwangsbremungen waren die Folge, mitsamt dem Sicherheitsrisiko für die Reisenden. Als Notfallmassnahme und als letzter Ausfluss von Systembeherrschung kamen Papier und Kleberli für Notfallanschlüsse zum Einsatz. Dann brennt es jeweils wirklich und die Verzweiflung ist gross. Der VSLF hat zusätzlich bei SBB Infra interveniert. Nach zehn Tagen ging es nicht mehr und am 24. Mai wurden Langsamfahrssignale aufgestellt, welche nach einer Angewöhnungszeit eines Morgens plötzlich wie-

der entfernt wurden. Als Verbesserungsmassnahme bestellte man normal grosse Bleche, welche dann irgendwann des Nachts bei ausgeschalteter Fahrleitung und mit grossen Kosten montiert wurden. In der Zwischenzeit war es offenbar notwendig geworden, weitere Entscheide zu fällen (sind SQU und QSU aktiv geworden?). Jedenfalls stand ab dem 18. September plötzlich erneut wieder eine Langsamfahrstelle vor Ort. Diese zweite Langsamfahrstelle soll schon bald wieder abgeräumt werden, was den Lokführer zum Gedanken verleiten kann, dass dann die Hilfsbrücke weg ist und nun nicht mehr gebremst werden muss. Doch falsch gedacht, und dann kommt unvermittelt die Zwangsbremung ...

Epilog
Wir haben unzählige für die Reisenden sicherheitsgefährdende Zwangsbremungen. Die Kosten pro Zwangsbremung dürften beachtlich sein, zumal dafür extra

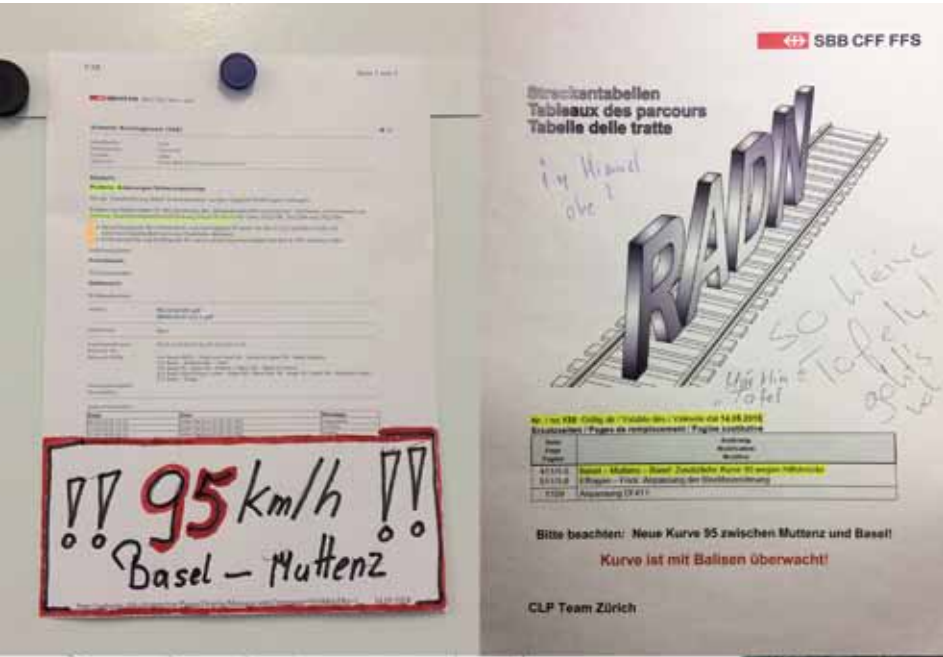
ein Innovationsvorhaben bei SBB P eingeräumt wurde (siehe *SBB P Aktuell* rechts). Mit unglaublichem Aufwand wird geändert, es werden Bleche bestellt und Langsamfahrstellen auf- und abgebaut. Als Begründung wird argumentiert, dass der Unterschied von 90 km/h (LA) und 95 km/h (Kurvensignal) für die Fahrplanstabilität entscheidend ist. Ein sehr schwaches Argument. Wenn wir uns mit so viel Personal damit beschäftigen, dass eine Hilfsbrücke sicher mit 90 statt 120 km/h befahren werden kann, muss einmal mehr festgestellt werden, dass zu viele Abteilungen und deren «Spezialisten» involviert sind und die Arbeitsweise des Lokpersonals unbekannt ist oder einfach nicht beachtet wird. Wenn wir bei jedem Umbau ein solches Theaterstück aufführen, brauchen wir grosse Bühnen, um zu spielen. Prozesse sind wichtiger als Lösungen und sie garantieren Arbeit für alle Involvierten. Sprich: Es ist anscheinend zu viel Geld vorhanden.

Aus Sicht VSLF hat es wenig Sinn, auf einfache Lösungen hinarbeiten und Empfehlungen zu dauerhaften und günstigen Lösungen einzubringen. Es scheitert an den Institutionen und scheint schlicht nicht erwünscht. An einem Austausch am 7. Juni 2018 zwischen SBB Infra und Personenverkehr zur Thematik Geschwindigkeitsverminderung mittels Kurventafeln oder Langsamfahrstellen, aus dem Fall Muttentz, durfte der VSLF ebenfalls teilnehmen. Unsere Forderung ist klar und auch logisch: Eine Hilfsbrücke ist eine Langsamfahrstelle und somit ist sie als Langsamfahrstelle zu signalisieren. Der Wechsel der Batterien in den Blinklichtern alle zwei Monate wird der Konzern verkraften. Die teure und aufwendige Montage von Blechen entfällt.

SBB P Aktuell: Zwangsbremungen innovativ um 50% reduzieren.
10. Oktober 2017
«Reduktion Zwangsbremungen» ist ein Innovationsvorhaben, das sich positiv sowohl auf die Sicherheit als auch auf die

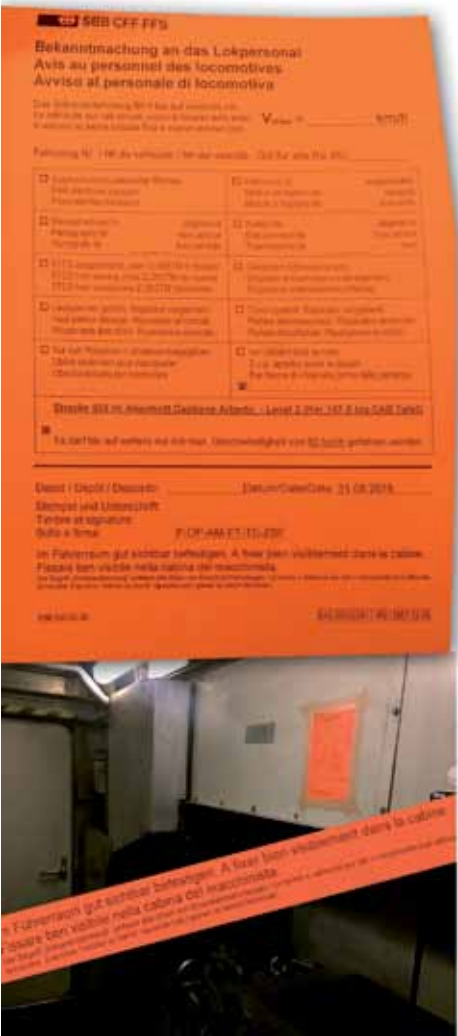
Kundenpünktlichkeit auswirkt und zusätzlich den Materialverschleiss an den Fahrzeugen sowie an der Infrastruktur verringert. Dank einer neuen Software können ungewollte Halte rascher analysiert und Interventionen sowie Massnahmenentwicklung zeitnaher ermöglicht werden. Ziel des Innovationsvorhabens ist es, die Zuführung dabei zu unterstützen, Zwangsbremungen um 50% zu reduzieren. Züge werden aus verschiedenen Gründen automatisch abgebremst: Wenn zum Beispiel zu früh auf eine höhere Geschwindigkeit beschleunigt, die vorgegebene Geschwindigkeit überschritten oder vor einer Geschwindigkeitsänderung zu wenig gebremst wird. Jede Zwangsbremung löst Verspätungen aus, hat Materialverschleiss zur Folge und stellt aufgrund der starken Bremsung ein Sicherheitsrisiko für Reisende im Zug dar.

Nach dem Einrichten der Hilfsbrücke zwischen Muttentz und Basel wird das Innovationsvorhaben von P OP wieder gute Zahlen haben, um ihr Projekt zu legitimieren.



Rote Karte

Bekanntmachungen an das Lokpersonal. *Technikgruppe VSLF*



Sinn der Roten Karte war es, das Lokpersonal gehörig aufmerksam zu machen über Einschränkungen in der Bedienung der Lokomotive und Bekanntmachungen insbesondere über die eingeschränkte Höchstgeschwindigkeit. Diese Karte ist auf beiden Führerständen ordentlich sichtbar, mit Vorteil auf dem Fahrplanhalter, anzubringen. Heute haben wir es so weit gebracht, dass fehlende Ersatzteile für ein WC in einem Zwischenwagen (wen interessiert's?) oder örtliche Geschwindigkeitseinschränkungen mittels Roter Karte bekannt gegeben werden. Natürlich nicht auf allen Führerständen, es wird ja laufend gekuppelt. Nicht nur im Führerstand werden an allen erdenklichen Orten Zettel angeklebt, neu auch im Maschinenraum :-)

So weiss keiner, was er tut, keiner hat eine Ahnung und keiner nimmt es mehr ernst. Eine ideale Ausgangslage, um Prozesse neu zu definieren und Arbeit zu generieren.

Sprachprüfungen oder der Missgriff bei der Sicherheit

Ich gehöre zu denjenigen, welche für die Sprachkompetenzprüfungen angemeldet wurden. Nach sämtlichen durchgearbeiteten E-Learnings und diversen absolvierten Workshops erlaube ich mir eine Stellungnahme. *Ruedi Gfeller, Vorstand VSLF*

Das Lokpersonal besitzt eine Basisausbildung bei den Sprachen mit mindestens dem Niveau A1. Selbstverständlich gibt es diverse Kollegen und Kolleginnen, welche ein weit höheres Niveau beherrschen.

Um eventuelle Missverständnisse zu vermeiden und damit alle vom Gleichen sprechen, habe ich die Definition des gemeinsamen Referenzniveaus A1 aufgeführt. *«Kann vertraute, alltägliche Ausdrücke und ganz einfache Sätze verstehen und verwenden, die auf die Befriedigung konkreter Bedürfnisse zielen. Kann sich und andere vorstellen und anderen Leuten Fragen zu ihrer Person stellen - z. B. wo sie wohnen, was für Leute sie kennen oder was für Dinge sie haben - und kann auf Fragen dieser Art Antwort geben. Kann sich auf einfache Art verständigen, wenn die Gesprächspartnerinnen oder Gesprächspartner langsam und deutlich sprechen und bereit sind zu helfen.»*

Die E-Learning-Einheiten sind zu bewältigen, obwohl sich diese nicht an den Referenzrahmen halten. Das hat dann kaum mit Kompetenz zu tun, sondern vielmehr mit der Merkfähigkeit unseres Gehirns (Vokabeln auswendig lernen). Immer wieder finden sich aber Wörter, welche nicht im Wortschatz der Lerneinheiten zu finden sind, also zusätzlich erlernt werden müssen. Über 70 E-Learning-Einheiten wurden aufgeschaltet, davon soll das Lokpersonal nach der Überarbeitung nur noch 21 Lektionen benötigen? Die Workshops - davon müssen vier absolviert werden - sind momentan definitiv nicht brauchbar. Es wird nach Prozessabläufen gefragt, welche notabene in DE/FR/IT immer gleich sind. Zum Beispiel das Vorgehen bei einer Zugstrennung. Daneben werde ich gefragt, ob Zugstrennungen bei der SBB oft vorkommen. Wie bitte? Das Thema Personen in Gleisnähe bekommt auch seine Aufmerksamkeit.

Allerdings nicht in der Form, die wir Betroffenen erwarten würden, sondern ich werde gefragt, ob dies oft vorkomme, gefährlich sei und ob unser Arbeitgeber viel dagegen macht! Das BAV verlangt gemäss VTE, dass Triebfahrzeugführer und -führerinnen über genügend gute Kompetenzen in den Amtssprachen ihrer Einsatzgebiete verfügen, um ihre Tätigkeiten im Normalbetrieb, bei Störungen und in Not-situationen ausüben zu können. Dazu gehören insbesondere das Empfangen und Erteilen von sicherheitsrelevanten Anweisungen und das Ausfüllen von Formularen. Nirgends steht etwas von einem verlangten Sprachniveau gemäss Referenzrahmen, wie es in jüngster Zeit von Seiten der Bildung verbreitet wird. Die in den AB FDV beschriebenen Schlüsselbegriffe sind zu beherrschen, damit die anderen Beteiligten richtig reagieren können.

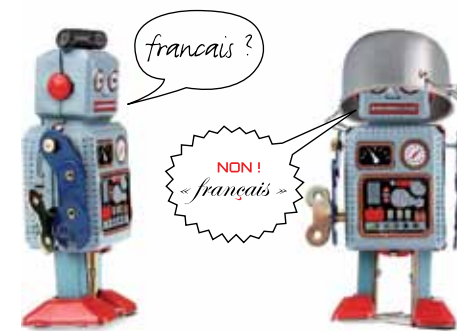
In den E-Learnings wird aber weder das korrekte Ausfüllen eines Befehles trainiert noch das Beherrschen der Schlüsselbegriffe. Warum muss ich mit Niveau A1 erklären, was eine «Serrage imposé» ist und was dazu führen kann? Warum muss ich erklären, was ein «Arrêt d'urgence» ist, mit den dazugehörenden Prozessen? Warum muss ich mit A1 die Definition einer Fahrstrasse «Itinéraire» erklären? Warum muss ich mit A1 Synonyme für «atteler» und «detteler» nennen? Warum muss ich mit Niveau A1 erklären, was ich über das Re-Fit der 460er denke und was es beinhaltet? Auf meine Bemerkung, dass ich diese Übung nicht verstehe, kam die Frage, was ich nicht verstehe, ich sei doch Lokführer. Der/Die mir gegenüber spricht in einem sehr hohen Tempo, welches ganz sicher nicht dem Niveau A1 oder A2 entspricht. Mein mehrfacher Hinweis, dass unsere Basis A1 sei, führte nur bedingt zu einem langsameren Sprachtempo.

«NZZ» 23. Mai 2017

Produktivität hält nicht Schritt Gastkommentar von Guido Baldi

In den vergangenen dreissig Jahren hat sich in der Schweiz und vielen entwickelten Volkswirtschaften das Wachstum der Arbeitsproduktivität verlangsamt. Gemäss der amerikanischen Forschungsorganisation Conference Board betrug der jährliche Produktivitätsanstieg in der Schweiz in den letzten zehn Jahren weniger als 1 Prozent. Bis in die 1980er-Jahre hatte sich das jährliche Wachstum noch auf rund 3 Prozent belaufen. Danach haben sich die Produktivitätszuwächse kontinuierlich verringert. In anderen Ländern Europas und in Nordamerika wird eine ähnliche Entwicklung beobachtet. Seit dem Ausbruch der Finanzkrise hat sich die Arbeitsproduktivität besonders schwach entwickelt. Diese geringen Zuwächse der Arbeitsproduktivität sind paradox. Denn gleichzeitig findet ein beschleunigter technologischer Wandel statt, der unseren Alltag durchdringt und der unsere Arbeit produktiver machen soll. [...]

Guido Baldi ist Mitglied von «reach», einer jungen Denkfabrik für Wissenschaft, Technik und Gesellschaft. Er forscht an der Universität Bern und am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung.



Die Lückentextübungen sind nur zu beherrschen, solange sich der/die mir gegenüber an den Wortschatz des Workshops hält, und das passiert oft nicht. Da muss man plötzlich das Wort «acheminer» umschreiben. Die Zuordnung von Texten setzt voraus, dass der ganze Wortschatz inklusive Synonyme beherrscht wird. Es sind für einen A1-sprechenden Mitarbeiter 45 Minuten Stress pur!

An vier Tagen kann ich einen Workshop belegen. Dann muss die Zeit passen und der jeweilige zu absolvierende Kurs. Es ist mehr als mühsam, seinen Dienstplan mit all den (angeblich auch für uns unnötigen) Kursen abzugleichen. Das Anmeldeprozedere ist ein No-Go! Mindestens fünf Schritte sind notwendig, bis man in der Ausbildungssequenz ist. Es darf durchaus angenommen werden, dass berechtigtes Interesse besteht, diese schlechte Sprachausbildung nicht jedermann zugänglich zu machen. By the way: Während des Kurses passieren immer wieder Unterbrüche bei der Verbindung (Samsung-Headset wired) beiderseits.

Dass das Lokpersonal und weitere Mitarbeitende über einen gewissen Wortschatz der anderen befahrenen Landesteile verfügen müssen, steht nicht zur Diskussion. Ich sehe aber keine Nachhaltigkeit bei diesem Kurs. Das Lokpersonal kann den im Kurs erlernten Stoff kaum anwenden, weil es im täglichen Betrieb anders läuft. Spätestens nach einem Jahr wird nicht mehr viel davon übrig sein. Mir ist nicht klar, warum es Bildung nicht fertigbringt, eine für uns nachhaltige, praxisbezogene Sprachausbildung zu organisieren. Zuletzt noch dies: Vor mehr als einem halben Jahr haben verschiedene Kollegen auf die hochgestochene, zielverfehlende Sprachausbildung hingewiesen. Die Abteilung QSU weiss seit längerer Zeit, dass die Sprachbildung nicht gut läuft. Offenbar ist aber der mangelnde Wille der Abteilung Bildung kein Grund für einen qualitativen Eingriff und Verbesserungen. Kein Lokführer wird seine Arbeit sicherer ausführen können dank dieser Sprachausbildung!

Speexx

Rezept «Lokführer Speexx»: Man(i) nehme ...
Stephan Wirz, Lokführer Depot Luzern

... frühdienstmüde oder auch nachtdienstgeschwächte Lokführer der Qualitäts-sorte B und (er)schrecke sie zwei, dreimal zünftig mit der Androhung, sie ihn Bälde sprachlich zu grillieren. Danach lässt man sie mehrere Monate im Ungewissen ruhen und beginnt dann unverhofft, dafür umso genüsslicher, stetig etwas Salz in die sich langsam öffnenden Wissenslücken zu reiben. Zur Linderung werden die sich bedrohlich dem Ablaufdatum «Vision 2020 – wir fahren alles» nähernden Erfrischungstüchlein (unbedingt bei Anwendung auf richtige Sprachversion achten!) sehr empfohlen. Anschliessend können diese wieder durch die herausgeschossenen Schweissperlen und/oder Tränen, ausgelöst durch den Gedanken an die nur eine Richtung kennenden PK-Umwandlungssätze, von Neuem problemlos und ausgiebig benetzt werden. Nach einer weiteren Ruhephase von allerhöchstens 12 Stunden, in welcher sich das Grillgut gedanklich und sprachlich mit dem scheinbar Unvermeidlichen auseinandersetzen konnte, teilt man dem mittlerweile gut abgehangenen, widerstandslosen K(o)loss den eventuellen, voraussichtlichen, möglicherweise zu erwartenden Einfeuerungsstermin mit. Dieser hängt dann firmengemäss davon ab, ob gerade ein Update, Sabbatical oder Strukturwandel ansteht. Die Grillmethode, -temperatur oder -dauer wiederum werden jederzeit unverhofft und unbegründet zu Ungunsten des inzwischen entweder mundtot Gemachten oder ohnehin (fremd)sprachlos Gewordenen zum in die Pfanne Hauenden geändert. Über diesen unbedingt nicht zum Nachahmen empfohlenen Versuch, einen Beruf sprachlich schmackhafter zu machen, liegen aufgrund diverser Magen- und anderer Verstimmungen bis auf Weiteres keine aufschlussreichen Erkenntnisse vor.



Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Starten Sie durch!
www.login.org

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 2019 in Olten.

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

Einteilungsprogramm SOPRE

Offizielle Informationen zum Einteilungsprogramm SOPRE seit April 2018.

Informationen Thurbo

April 2018

Bis SOPRE unsere Erwartungen erfüllt, ist es noch ein langer Weg. Thurbo ist aktiv in die Weiterentwicklung und die nationale Taskforce eingebunden.

Juli 2018

Die Aufwände für die Pflege von SOPRE sowie der zahlreichen Baustellen übersteigen die Erwartungen und fordern die Mitarbeitenden des Bereiches Produktion stark. Eine signifikante Verbesserung zeichnet sich in absehbarer Zeit nicht ab. Thurbo baut den Stellenbestand in der Disposition aus und sucht eine(n) erfahrene(n) Disponenten (-in) sowie eine(n) Praktikanten (-in) für zwei Monate.

September 2018:

SOPRE macht weiterhin Sorgen und ist wöchentliches Traktandum an der Sitzung der Geschäftsleitung GL. Die SBB will die Taskforce ablösen. Damit die von Thurbo angemahnten Korrekturen und Verbesserungen nicht einfach verschwinden, wird sie mit der SBB einen entsprechenden Massnahmenplan verbindlich vereinbaren.

Protokoll PeKo, Stand SOPRE

Oktober 2018

Die Sitzung, die für diese Woche geplant war, wurde abgesagt ohne Begründung. Zurzeit kommen keine Informationen. Wir wurden informiert, dass das System seit dem letzten Wochenende sehr schlecht läuft nach einem Release. Die Antwortzeiten dauern extrem lange. Es ist eine Zumutung, so arbeiten zu müssen. Der Lenkungsübertrag hat nicht funktioniert und viele andere Daten wurden nicht aktualisiert. Die Einteiler konnten den ganzen Tag nicht arbeiten. Der Stand von SOPRE ist nach fast einem Jahr genauso schlecht wie zu Beginn. Es entsteht eine gewisse Gleichgültigkeit, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf der Steuerung und Lenkung stumpfen ab, sie können ihre Arbeit nicht mehr in der gewünschten Qualität ausführen und sie sind psychisch langsam am Anschlag. Frust und Resignation machen sich breit. Der Jahresübertrag bereitet uns Sorgen, weil nicht mehr nachvollziehbar ist, wie die Arbeit entstanden ist. Es wird ein grosser Annahmeverzug erwartet.

SBB Cargo

Oktober 2018

Die Einführung CAROS (Einteilungs- und Dispositionstool von SBB Cargo, Projekt seit 2014) wurde um einen Monat verschoben. Das Zusammenführen verschiedener Programme in ein einziges Einteilungstool erweist sich als viel schwieriger, aufwendiger und somit auch teurer als erwartet. Die Befürchtung, dass viele Fehler auftreten könnten (auch mit Blick auf SOPRE) veranlasste SBB Cargo immer wieder, die Einführung aufzuschieben. Die Lokumlaufplanung auf Caros wurde für das Personal im September dieses Jahres operativ in Betrieb genommen. Wie



immer bei einem grösseren Programmwechsel ist die Darstellung und Bedienung gewöhnungsbedürftig, für die Lokführer im Grossen und Ganzen aber genügend. Die Einteilung und Planung in Olten hat da schon mehr Probleme. Da verschwinden zum Teil ganze Dienste, nur weil der Loktyp geändert hat. Dass ein Zugsausfall nicht mehr ersichtlich ist oder nur von versiertem Personal mit den entsprechenden Berechtigungen sichtbar gemacht werden kann, ist ein kleiner Rückschritt. Das Telefon muss immer noch viel zu oft herhalten, um die Sachlage zu klären, was im Grunde nicht die Idee der Digitalisierung ist. Wenn auch zweifellos im Rausche der Zeit eine Erneuerung gewisser Programme nötig ist, so erweist es sich immer schwieriger und teurer, um die ganze Komplexität abbilden zu können.

Information Personalkommission PeKo

Oktober 2018

Bald können wir den 1. Geburtstag von SOPRE bei ZF «feiern». Zum Feiern ist aber niemandem zumute. Nach wie vor ist SOPRE ein Rückschritt für alle Betroffenen. Die Kolleginnen und Kollegen von

RP stellen trotz Releases nur marginale Verbesserungen fest. Mitarbeitende der Planung, Steuerung und Lenkung müssen sich täglich mit SOPRE-Unzulänglichkeiten herumschlagen und versuchen, das Beste daraus zu machen. Für eine «gute» Tourengestaltung und -einteilung fehlt dadurch die nötige Zeit und Übersicht. Das Resultat ist: Mehr Bedarf an Ressourcen beim Lokpersonal durch kurze Touren und teils ineffiziente Touren mit Fehlern in den Touren usw. Mehr Bedarf an Mitarbeitenden bei RP. Bei vielen Kolleginnen und Kollegen der Steuerung und Lenkung ist der Glauben an Verbesserungen erloschen und es stellt sich Gleichgültigkeit ein. Für den WebClient wurden die Eingaben aufgenommen, doch wann die Umsetzung erfolgt, ist offen.

Pendent sind:

- Im Tourendetail, Anzeige der Ruhe-schicht zur Folgetour und die richtigen Zeiten
 - Änderung der Tour sichtbar, wenn nötig
 - Mobile Ansicht generell verbessern
 - Anzeige aller aktuellen Zeitkonten in SOPRE-Web
 - Touren und Rotation länger als vier Monate rückblickend sichtbar
 - Lücken in der Tour (bezahlte Arbeitszeit) sollen sichtbar sein
 - Wünsche Auswahl ergänzen mit «Wunsch Überzeit»
 - Übersichtlicher und nachvollziehbarer PSN
 - Tourennummer auch im PSN sichtbar
 - Verständigung, wenn nachträglich am PSN Änderungen vorgenommen werden
- Die PeKo ZF wird sich weiterhin aktiv für Verbesserungen einsetzen.

Kommentar von Erich Schlegel, Lokführer SBB Zürich

19. Oktober 2018

Nach meinen Kenntnissen müsste es sich um den 6. Geburtstag handeln. Ab Dezember 2012 werde SOPRE eingeführt, diesen Einführungstermin wurde von mir als Vertreter von Transfair immer angezweifelt. Altmodisch, nicht offen für Neues und andere Vorwürfe mussten angehört werden. Ist zu hoffen, dass die versprochenen Verbesserungen schnell eingeführt werden, so, wie ich es bei Piper persönlich miterleben durfte. So wünsche ich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von RP weiterhin starke Nerven und einen grossen Dank für das, was sie täglich leisten.

Cargo

Das Gute zum Anfang. Die Lage im Wagenladungsverkehr scheint sich verbessert zu haben. Guido Schmidiger, Vertreter Cargo Sektion Luzern-Gotthard und Maschinenmeister SBB Historic Ae 6/6 11402 Uri



Die Wagenbuchungen scheinen zu klappen und die Kundschaft goutiert das mit einem Mengenzuwachs von rund 5%. Die Überprüfung unrentabler Zustellpunkte geht allerdings weiter. An dieser Stelle einfach mal ein Gedanke. Wenn es eine Verkehrsbeziehung zwischen einem unrentablen und einem rentablen Zustellpunkt gibt und man dann den unrentablen Zustellpunkt schliesst, könnte es sein, dass der rentable Zustellpunkt dann auch zu einem unrentablen Zustellpunkt wird. Diese Abwärtsspirale kann man weiterdrehen, bis man bei null ist. Innovative Lösungen sind bei dieser Angelegenheit gefragt. Und sicher auch ein Sensibilisieren der Politik. Denn neben einer betriebswirtschaftlichen wäre auch im Güterverkehr eine volkswirtschaftliche Betrachtung angezeigt. Die erste richtige Flachbahn durch die Alpen scheint Verkehr auf sich zu ziehen, das ist spürbar, ohne dass ich die Zahlen des Bundesamtes studiert habe, man merkt es einfach bei der Arbeit und das macht Freude. Auch scheint sich in der Geschäftsleitung die Erkenntnis durchgesetzt zu haben, dass es für jeden Zug mindestens einen Lokführer braucht. Man will wieder Personal einstellen, sogar am Standort Goldau. Wie erfolgreich man dabei sein wird, wird sich zeigen: Die SOB sucht ja bekanntlich auch und wenn man bei WRS einen LF ausreissen kann, ist unter dem Strich kein LF mehr auf der Piste. Bremsstörungen im GBT: Leider mögen gewisse Wagensteuerventile die Temperaturunterschiede nicht, wenn der GBT befahren wird. Es kommt viel häufiger zu Festbremsen als normal. Wir sind

nun angewiesen worden, auch bei der Fahrt Süd-Nord eine Bremsprobe auf Wirkung zu machen und dann die Hauptleitung gehörig zu überladen. Das hemmt den Zuglauf aber ungemein, wenn man einen schweren Zug in einer Steigung anbremsen. Das Wiederbeschleunigen ist auch nicht unproblematisch, wenn die Lokomotive sowieso schon an der Leistungsgrenze läuft. Darauf soll Rücksicht

genommen werden, heisst es in der Weisung. Mir ist nicht ganz klar, wie das gehen soll. Ich atme jetzt jeweils tief ein, um den Luftdruck etwas zu senken. Bellinzona: Dazu kann man nur eines sagen: Die Signalaufstell-Terroristen haben wieder ganze Arbeit geleistet. Hauptsignale werden hinter Fahrleitungstraversen versteckt, in der Staffelung der Signale herrscht eine Ordnung wie in einem Kinderzimmer, Wiederholungssignale sind auf dem linken oder auf dem rechten Gleis gültig, nicht aber, wenn man den Gleiswechsel befährt. Signale befinden sich vor Perronende. Und dann geht das Gejammer wieder los, dass es zu viele Signalfälle gibt. Ich wundere mich nicht. Gut beraten ist, wer sich Zeit nimmt und ganz langsam fährt. Aber wurden die vielen Millionen nicht ausgegeben, um die Kapazität zu steigern? Apropos Kapazitätssteigerung: Auf der Ceneri-Nordrampe fahren alle Güterzüge dank ETCS L2 jetzt mit 55 km/h talwärts, mit der Sägezahnmetode. 1750 t Zuggewicht ... man rechne. Aber ich finde die Landschaft dort schön. Zum Thema moderne, mittels Informationstechnologie und Mikroprozessortechnik verbesserte Eisenbahn: Um eine doppelte BR193 (Siemens Vectron) aufzurüsten, benötigt man mindestens eine Stunde, wenn man Glück hat! Eine warm abgestellte Dampflok hat man wohl schneller fahrbereit gemacht. Auch hier macht der Fortschritt nicht halt. Im Grossen und Ganzen kann man sagen. Es bleibt spannend, wir harren der Dinge, die da noch kommen, und der Personalstandort Goldau wird wohl auch noch eine Weile Bestand haben.

Cargo CI

Pensionskassenwechsel bei SCI. Urs Schweizer, Vorstand VSLF

Pensionskassenwechsel bei SCI

Am 4. September 2018 wurden wir informiert, dass SBB Cargo International einen möglichen Wechsel der Pensionskasse in Betracht zieht. Der Wechsel kostet SCI rund 15 Millionen Franken, da Kosten für Pensionierte bei der PK SBB abzugelten sind. Ohne offizielle Anfrage von SCI an uns als Sozialpartner, wurde eine Zusatzvereinbarung ausgehandelt, damit sich das Personal an den Kosten beteiligt. Die Vereinbarung sieht vor, dass die laufenden Massnahmen zur Sanierung der PK bis 2028 weitergeführt werden. Der VSLF erachtet diesen Beitrag als verhältnismässig und stimmte diesem zu. Ende September wurden durch die Sozialpartner eine Personalversammlung einberufen, wo sich das Personal für oder gegen einen PK-Wechsel entscheiden musste. Innerhalb des VSLF entschied der Vorstand, die Mitglieder bei SCI anzuschreiben und eine briefliche Mitarbeiterumfrage durchzuführen. Der VSLF war an der PV in Muttenz vor Ort, wo wir das positive Ergebnis unserer Umfrage zur Entscheidungsfindung einfließen lassen konnten. Unter dem Strich hat das Personal mit dem PK-Wechsel eine gute Entscheidung getroffen. Die Art und Weise, wie die Verhandlungen geführt wurden, und der Einbezug des VSLF in dieselben entspricht nicht unseren Vorstellungen. Trotzdem danke allen Beteiligten für ihr Engagement.



Im Januar 2018 wurden die Verhandlungen zum sechsten SBB GAV eröffnet. Geplant war eine Verhandlungsdauer bis Juni, doch die Fülle von Forderungen erzwang eine Verlängerung bis September 2018. *Vorstand VSLF*

Forderungen

Auf Seiten SBB wurden unterschiedlichste Forderungen gestellt, die viele Errungenschaften aus den GAV-Verhandlungen der letzten Jahre in Frage stellten. Mit Hinweis auf den drohenden Verlust der Wettbewerbsfähigkeit zielte die SBB anfänglich auf eine Reduktion der Ansprüche wie Ferien, Treueprämien, Regionalzulagen, Freitage pro Jahr usw. Die Digitalisierung führt zudem zu einer Automation von vielen Berufen, was sich in einer Forderung nach Aufweichung des Kündigungsschutzes niederschlug. Auf der anderen Seite waren wir Gewerkschaften, die naturgemäss die sozialen Errungenschaften verteidigten mit dem Dauerauftrag der Mitglieder, gute Arbeitsbedingungen auszuhandeln. Nach unseren Einschätzungen waren die meisten Forderungen der Gewerkschaften moderat und eher Justierungen der heutigen Bestimmungen. Um unsere nicht immer kongruenten Forderungen innerhalb der Verhandlungsgemeinschaft VG zu harmonisieren, fanden diverse Treffen und Vorbesprechungen statt. So funktionierte die Zusammenarbeit mit der Verhandlungsführung auf dieser Ebene gut und professionell. Trotzdem glichen die Gespräche mit der SBB mehr einer Abwehrschlacht der Gewerkschaften als einer Verhandlung mit Ansprüchen auf Augenhöhe.

Verhandlungsverlauf

Verhandlungen beginnen immer mit Maximalforderungen, dies gehört zum Spiel. Aus unserer Sicht erschwerend war aber die Tendenz, Maximalforderungen der Gegenseite während der Verhandlungen

für interne Zwecke wie Mitgliederwerbaktionen zu benützen. Das erste Ziel der Gewerkschaften muss sein, ein Maximum für die Mitglieder zu erreichen; dies wird unserer Meinung nach nicht durch Protestkundgebungen erreicht, sondern durch geschicktes Verhandeln. Zudem führen solche externen Aktionen mit Opferstatus eher zu einer Verhärtung der Fronten anstatt zu guten Resultaten. Für die Effizienz ist es ausserdem wichtig, dass die anwesenden Vertreter mit vollem Mandat ausgerüstet sind und nicht permanent Entscheidungen vertagen und Wochen später wieder verwerfen, weil sie ihr Mandat für jede Entscheidung in ihren Gremien bestätigen lassen müssen. Auch dies war ein Grund für die Verlängerung der Verhandlungen. Die VSLF-Vertreter wurden von Anfang an mit dem Vertrauen und der Kompetenz für die Suche nach guten Lösungen ausgestattet. Ein Teil unserer Forderungen besteht aus den an unseren Generalversammlungen der letzten Jahre angenommenen Anträgen. Auch waren wir bereit, unliebsame Forderungen der SBB anzuhören und in die Verhandlungen zu tragen, um sie dort mit besseren Argumenten zurückzuweisen. Die No-go-Strategie, also die Weigerung, über bestimmte Themen auch nur zu reden, erweist sich gegen Ende der Verhandlungen oft als Bumerang. Auch unsere Seite muss sich Gedanken zur Effizienzsteigerung machen.

Ergebnis der Verhandlungen

Die Verhandlungsergebnisse sind bereits über verschiedene Kanäle kommuniziert

worden. Aus Sicht VSLF/Lokomotivpersonal möchten wir folgende Punkte hervorheben:

Treueprämie

- Die Treueprämie bleibt bestehen und kann auf Wunsch weiterhin in Zeit bezogen werden

Regionalzulage

- Bleibt bestehen

Flexa

- Max. Übertrag/Jahr neu ca. 150 Std (bisher: 400 Std.)

- Jahreslohn / 13. Monatslohn / Sonntag- und Nachtzulagen / JAZ (max. 41 Std.) / LEP Leistung / Erfolgsprämie

- Bezug erst ab 164 Std. möglich

- Bezug wie bisher über SAP

- Vertrag gültig 30.4.2022

- Priora/Valida wie bisher

Anspruch 115 arbeitsfreie Tage/Jahr

- Bleibt bestehen

7. Ferienwoche

- Bleibt bestehen

Lokführeranwärter

- Der Pauschallohn wird durch Grundlohn plus Zulagen ersetzt

AZG Revision

- mind. 1 Wochenende/Monat frei

- Arbeitsende vor Ferien spätestens 20 h (mit Eingabe)

- Ab FPW 2019/2020: Auswärtspause neu 15% statt 30%

Freizeit

- Recht auf Nichterreichbarkeit in der Freizeit

Garantien

- Bei 700 MA > Lohngarantien 2011 reduziert auf mind. 5000.- (max. 5% vom max. Anforderungsniveau)

- bei 3000 MA > Lohngarantie 2011 verbleibt.

PeKo

- Neuorganisation und Wahlen verschoben auf Herbst 2019

Vaterschaftsurlaub

- neu 20 statt wie bisher 10 Tage

Kündigungsschutz

- wird nicht aufgehoben, immer noch ab vier Jahre Tätigkeit bei der SBB

- berufliche Neuorientierung: Rahmenbedingungen für MA mit höheren Löhnen werden verschärft

- Reintegration: Lehre wird nicht mehr angerechnet

Beteiligung an Fehltagkosten

- 40% Beteiligung der krankheitsbedingten Fehltagkosten via monatlichen Lohnabzug; ab 2019 in 3 Stufen zu 0,4%

- Kompensation für bisherige MA mit einer entsprechenden Erhöhung des Grundlohns (Spektrum neu von 145% auf 146,2%)

- Kompensation: Lohnfortzahlung 1. Jahr 100%, 2. Jahr 90% inkl. Zulagen (Ø/Tag, 12 Mt. zurückgerechnet)

Individuelle Lohnerhöhungen ILE

- Bis 2022 jährlich 0,8% der Lohnsumme in die individuelle Lohnentwicklung

- 2021 +0,1% (=0,9%) einmalig

- Bis 2022 keine generelle Lohnmassnahmen

Einmaliger Leistungsanteil ELA

- ab 1.5.2020, auf 0,4%/J. begrenzt. Davon 0,15% mehr in ILE 1./2. Drittel

Digitalisierung

- Konsens für Massnahmen zur Erhaltung der Arbeitsmarktfähigkeit aller MA z.B. durch Weiterbildungen

- Boxenstopp: ca. alle 5 Jahre freiwillige Möglichkeit für jeden MA, seine Arbeitsmarktfähigkeit zu testen und mit Profis von der SBB gegebenenfalls Schritte für Aus- und Weiterbildungen einzuleiten. Kein Veto-Recht des Linienvorgesetzten wegen Unterbestandes oder anderer Gründe.

- Schaffung eines Fonds für Digitalisierungsthemen SBB

Der GAV tritt ab 1. Mai 2019 in Kraft und ist erstmals auf den 30. April 2022 kündbar.

Auf Ersuchen von SBB Cargo können vor Ende der Laufzeit Neuverhandlungen bei SBB Cargo aufgenommen werden. ➡

Dauer einer Ferienwoche bei der BLS AG

Immer wieder sind in der Vergangenheit Fragen betreffend einer Ruheschicht nach dem letzten Arbeitstag vor den Ferien aufgetaucht. *Thomas Krebs, Vorstand Sektion BLS*



Historie

Es ist vorgekommen, dass am Sonntag vor den Ferien ein Dienstschluss 22.00 Uhr vorkam, und am Montag nach den Ferien ein Dienstbeginn um 04.00 Uhr. (Feriendauer gem. Ferienreglement BLS Montag-Sonntag). Dies wurde von vielen als ungerecht und nicht gemäss AZG empfunden. Begonnen haben die intensiven Abklärungen mit einer Anfrage aus der Mitgliedschaft des VSLF anlässlich der Sektionsgeneralversammlung vom 24. November 2014.

Offiziell wurde dann an der Sektionsgeneralversammlung vom 23. November 2015 ein Antrag gestellt, welcher einstimmig angenommen wurde. Aktuell beschäftigt sich der LPV SEV ebenfalls mit diesem Thema, wobei für uns der Ausgang klar ist.

Vorgehen

Mit dem damals eingereichten Antrag gelangten der Vorstand VSLF Sektion BLS in einem ersten Schritt an die BLS. Die Überzeugung, dass mit der BLS eine einvernehmliche Lösung gefunden werden könne, wurde nicht erfüllt. Die BLS zeigte sich zwar gesprächsbereit, aber leider nicht kompromissbereit. So sind wir mit unseren Fragen ans BAV gelangt, und auch dort erhielten wir eine für unser Verständnis negative Antwort. Nach Abklärungen mit der CAP Rechtsschutzversicherung des VSLF sind wir zu guter Letzt an den Vertrauensanwalt des VSLF, Serge Flury, gelangt.

Resultat

Wir nehmen es gleich vorne weg, das Resultat ist nicht so herausgekommen, wie wir uns das vorgestellt hatten. D. h., es muss keine Ruheschicht vor den Ferien gewährt werden! Eine Woche Ferien besteht aus 7 x 24 Stunden.

Erläuterungen zum Resultat: Das Gesetz (AZG) ist in mehrere Abschnitte unter-

teilt. So ist die Arbeits- und Ruhezeit im Abschnitt II geregelt, inbegriffen die Regelung zur Ruheschicht vor dem ersten Ruhetag. Die Ferien sind in Abschnitt III geregelt. Die Verordnung ist gleich gegliedert. Daraus schliessen nun Juristen, dass der Abschnitt II während der Ferien (Abschnitt III) nicht anwendbar ist, da nicht im gleichen Abschnitt erwähnt. Weiter fragen sich Juristen stets nach dem Zweck einzelner Artikel im Gesetz, und dabei wird nun argumentiert, dass die Ruheschicht nach einem Arbeitstag nur gewährt werden muss, wenn wieder eine Arbeitsschicht folgt. Die Ruheschicht vor einem Ruhetag wird ebenfalls vom AZG explizit vorgesehen und muss ebenfalls gewährt werden, nicht so bei einem Ausgleichstag oder einem einzelnen Ferientag. Ruheschicht wie auch Ferien dienen der Erholung, und da ist eine Aneinanderreihung nicht im Sinne des Gesetzes.

Betreffend der Lage der Ferien äussert sich unser Anwalt S. Flury klar: Ferien haben sich immer an den Kalendertagen zu orientieren, d. h., sie beginnen um 00.01 Uhr und enden um 24.00 Uhr. Der BLS-GAV gewährt uns nun grosszügiger Weise einen spätesten Dienstschluss um 22.00 Uhr am Sonntag vor dem Ferienbeginn. Daraus ergibt sich ein frühester möglicher Dienstantritt nach den Ferien von 00.01 Uhr. Dieses Problem kann entschärft werden, wenn das Wochenende vor den Ferien (Samstag/Sonntag) als Ausgleichs- und Ruhetag verlangt wird. Somit wird dem Ruhetag wieder eine Ruheschicht vorangestellt.

Fragen

Für weitere Fragen zu diesem Thema können sich die Mitglieder bei folgenden VSLF-Sektionsmitgliedern melden: Andreas Jost, Andres Dellenbach und Thomas Krebs. ➡

1½ Jahre nach Rastatt: Interoperabler Einsatz von Lokpersonal

Die Infrastruktur soll durch Vereinheitlichung der Anlagen ein einfacheres Befahren der Strecken durch das Lokpersonal ermöglichen. Aufgrund der Vorgaben für die neuste ETCS-Strecke ist eine massive Erhöhung der Anforderung zu erkennen. So werden die Ziele von BAV und Bahnen nicht erreicht. Dass die Kommandosprache Englisch nichts bringt, wissen die Kenner der Materie. *Technikgruppe VSLF*



«NZZ» 24.5.2018
Politik und Bahnen wollen Lehren aus der Rastatt-Panne ziehen
Der Unterbruch der Bahnlinie von Rastatt im letzten Jahr hat Bahnen und Behörden aufgeschreckt. Mehrere europäische Verkehrsminister haben sich auf Massnahmen geeinigt. Auch die Bahnen sind aktiv.

Während die Baupanne technisch längst behoben ist, ist die organisatorische und politische Nachbearbeitung weiterhin im Gange. Behörden und Bahnunternehmen arbeiten daran, künftig auf ähnliche Störfälle besser vorbereitet zu sein. Am Mittwoch kam dazu das politische Signal: Die Verkehrsminister der sieben Länder

Schweiz, Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Italien haben sich auf gemeinsame Massnahmen geeinigt. An einem Treffen in Leipzig, zu dem Verkehrsministerin Doris Leuthard und ihr deutscher Amtskollege Andreas Scheuer geladen hatten, wurde eine entsprechende Erklärung unterzeichnet.

Konkret geht es um Erleichterungen für den grenzüberschreitenden Verkehr. Dazu gehören die internationale Anerkennung von Fahrzeugzulassungen, die Standardisierung von Zugsicherungssystemen und eine grössere Flexibilität bei der Sprache der Lokomotivführer. Bei der Sperre von Rastatt konnte eine Ausweichroute durch

Frankreich nur eingeschränkt genutzt werden, weil teilweise die Lokomotivführer keine Französischkenntnisse beziehungsweise keine spezifischen Streckenkenntnisse hatten.

CFF Infrastructure
Einführung ETCS Level 2 Sion–Sierre
Am 17. Dezember 2017 haben wir Sie über den Projektfortschritt «Einführung ETCS Level 2 auf der Strecke Sion–Sierre (SIO-SIE)» informiert. [...]

Erinnerung: Personalschulung
3. Bei Rangierbewegungen muss das Rangierpersonal (Lokführer und Rangierleiter) über ausreichende Streckenkenntnis verfügen (insbesondere Lage der Fahrstrassenziele, Lage der Rangiergrenzen und Kenntnisse der ortsspezifischen Dienstvorschriften).
Der Rangierleiter (insbesondere, wenn er sich an der Spitze des Zuges befindet) muss in der Lage sein, die nicht beleuchteten Signale und Tafeln (z.B. Rangiergrenze) entlang der Strecke auch in der Nacht zu beobachten. Zu diesem Zweck ist das Personal verpflichtet eine geeignete Lichtquelle mitzuführen, wie dies die AB FDV Infra SBB (R I-30111, Kapitel 4.2, Ziffer 6) vorsehen.

Abstieg des Depots Luzern

Vom Abstieg eines Weltdepots in die Bedeutungslosigkeit der globalisierten Bahnwelt. *Raoul Müller, Sektionspräsident Luzern-Gotthard*

Ende Juli durfte ich an einem Informationsanlass zur gemeinsamen Strategieentwicklung mit der SOB teilnehmen. Angesprochen auf den damit einhergehenden erneuten Arbeits- und Attraktivitätsverlust für das Depot Luzern, wurde vom anwesenden RP-Spezialisten nur damit geantwortet, dass er dies häufig zu hören bekomme, dies allerdings an keinem Standort feststellbar sei. Nach intensivem trockenem Schlucken wurde mir bewusst, dass hier wohl dringend Aufklärungsbedarf herrscht und ich mich umgehend dieser Thematik annehmen muss.
Die nachfolgende Auflistung entspringt dem Gedächtnisprotokoll oder ist grob geschätzt. Sie hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder terminliche Richtigkeit, was für den Verfasser spätjugendlichen Alters ohnehin beinahe nicht möglich wäre.

Wir schreiben das Jahr 1987. In einem nicht näher erwähnten Spital in der Region Schweiz erblickt der Autor dieses Artikels und späterer SBB-Superlokführer das Licht der Welt. Ebendiesen Namen trägt zu der Zeit das Depot Luzern. Man spricht vom Weltdepot. Das Rayon ist gewaltig. Geführt werden Güter- und Personenzüge auf der Nord-Süd-Achse am Gotthard. Das Rayon reicht von Genf bis Romanshorn, von Basel bis Chiasso. Man fährt Zahnrad am Brünig, stückert ohne Block im Seetal oder manövriert auf der Kriens-Luzern-Bahn zum Kupferhammer. Die Wartefrist für einen Wechsel nach Luzern beträgt etwa 12 Jahre und durchschnittlich 20 Jahre verbleibt man auf der Reserve. Kurzum, man befindet sich auf dem Zenit der Attraktivität, so stellt man sich den Beruf Lokführer in seiner Perfektion vor.
Wie wir alle wissen, hat sich seit dieser Zeit enorm viel getan. Mit der Bahnreform und anschliessender Divisionalisierung fiel die komplette Güterverkehrssparte weg. Damit auch Strecken nach Biel oder Schaffhausen. Da dies aber schweizweit allen Depots gleich erging, wird hier nicht mehr weiter darauf eingegangen. Nach der Jahrtausendwende wurde mit der ETCS-Versuchsstrecke Sempach–Zofingen noch einmal interessante und experimentelle Arbeit nach Luzern gegeben, was angesichts des darauffolgenden Abstiegs

jedoch nur einen Tropfen auf den heissen Stein darstellt. Denn 2004 war bereits wieder der Schluss mit dieser Arbeit. Im gleichen Jahr wurde das Entlebuch betrieblich an die BLS abgegeben, eine Gruppe durfte als Kompromiss dort weiterfahren. Im Jahr darauf wurde die Zentralbahn gegründet und sämtliche Arbeit am Brünig und somit Zahnstangenfahren fiel weg. Um 2008 wurde die Strecke Zofingen–Lenzburg aus organisatorischen Gründen entfernt. Mit der Neuorganisation des Gotthardverkehrs fuhren erstmals ICNs nach Luzern. Es entwickelte sich jedoch ein neuer Trend, in dem Bedingungen für den Erhalt einer Fahrzeugkundigkeit gestellt wurden. Für



den ICN musste man zwei Sprachdiplome mitbringen und eine einzige Gruppe wurde instruiert. Ab 2011 wurden dann die NPZ zu Dominos umgebaut und das ehemalige Standardfahrzeug wurde zum Spezialistenfahrzeug der Gruppe 3. Zum Fahrplanwechsel 2012 kündigte die BLS die Zusammenarbeit mit der SBB vollständig und das Entlebuch wurde ersatzlos gestrichen. Die nächste Zusammenarbeit mit einer Privatbahn, der SOB, wurde im Folgejahr durch die SBB gekündigt. Als Folge fiel der Voralpenexpress nach Romanshorn weg. 2014 übernachtete ein ETR-610 in Luzern. Das Luzerner Lokpersonal durfte diesen immerhin von aussen bestaunen. Gleichzeitig begannen die grossen Umbauarbeiten im Bahnhof Oerlikon. Der Flugzug Basel SBB – Zürich Flughafen wurde auf RV-Dosto umgestellt, um die knappen Fahrzeiten halten zu können. Nach Beendigung der Arbeiten und ursprünglichem Rollmaterialeinsatz kam

diese Arbeit nicht zurück. Mit dem HVZ kam erstmals wieder ein quasi fast komplett neues Fahrzeug nach Luzern. Natürlich wiederum nur für eine Gruppe. Mit der vierten Teilergänzung der S-Bahn Zürich wurde die S9 Zug–Uster zur S5 Zug–Pfäffikon SZ. Statt DPZ wurden RV-Dosto eingesetzt und abgesehen von einigen Gnadenbroten auf der S3 und S14 fiel die S-Bahn Zürich aus dem Rayon. Ausnahme waren die Lokführer, welche ihr Auto dem Betrieb zu Verfügung stellten. Sie erhielten die Ausbildung auf dem Zuger Rayon mit RV-Dosto und DTZ. Im selben Jahr wurde der Gotthard-Basistunnel eröffnet, wodurch Fahrten ins Tessin den Spezialisten der Gruppe 4 zugewiesen wurden. Ebenfalls zu diesem Fahrplanwechsel wurde der RE Bern–Olten auf RV-Dosto umgestellt, das Depot Luzern erneut nicht auf dem 511er instruiert. Somit fällt eine eigentlich notwendige Umleitungsstrecke für die NBS fast vollständig aus dem Rayon. Wie die Kundigkeit längerfristig erhalten bleiben soll, ist noch nicht geklärt. Mittlerweile befinden wir uns in der Gegenwart. Wegen Trassenverlust werden die Luzerner Flugzüge zum Fahrplanwechsel 2018/2019 aufgehoben und in Zürich HB gewendet. Die Strecke nach Bassersdorf soll vorläufig für zwei Jahre wegfallen. Wie dies wohl konkret ablaufen wird, haben wir bereits beim ersten Flugzug-Verlust erlebt. Auf den Fahrplanwechsel 2019/2020 wird die erneute Kooperation zwischen SOB und SBB umgesetzt. Dies bedeutet jedoch keinen Zuwachs an Leistungen, sondern den Verlust der direkten Schnellzüge Basel–Luzern–Erstfeld–Zürich und der Gotthard-Panoramastrecke, welche eigentlich eine Umleitungsstrecke für den Gotthard-Basistunnel darstellt. Auch hier keine Strategie, wie längerfristig die Kundigkeit sichergestellt werden soll.
Was der Einsatz von Giruno und FV-Dosto für einen Einfluss auf das Luzerner Rayon haben wird, ist noch nicht geklärt. Vermutlich wird auch hier wieder ein spannendes Konzept ausgearbeitet, bei dem eine Menge Spezialisten zu fraglichen Bedingungen ausgebildet werden. Wir sind auf jeden Fall gespannt, was die Zukunft uns noch alles bereiten wird.

Umverteilung in der 2. Säule

Im Gegensatz zur 1. Säule (AHV/Umlageverfahren) ist eine Umverteilung von den Mitarbeitenden im Erwerbsprozess zu Gunsten der Rentenbezüger im System der 2. Säule (Kapitaldeckungsverfahren) grundsätzlich nicht vorgesehen. Vielmehr sollte im Kapitaldeckungsverfahren jeder für sich im Laufe der Erwerbstätigkeit sein Kapital ansparen. *Richard Widmer, Lokführer Depot Zürich*



Im Gegensatz zur 1. Säule (AHV/Umlageverfahren) ist eine Umverteilung von den Mitarbeitenden im Erwerbsprozess zu Gunsten der Rentenbezüger im System der 2. Säule (Kapitaldeckungsverfahren) grundsätzlich nicht vorgesehen. Vielmehr sollte im Kapitaldeckungsverfahren jeder für sich im Laufe der Erwerbstätigkeit sein Kapital ansparen. Das aus Beiträgen von Arbeitnehmenden, Arbeitgebern und Kapitalerträgen aufgebaute Kapital wird dabei für die «Rentnerzeit» in eine lebenslange Pension umgewandelt.

Seit einigen Jahren geht diese Rechnung nicht mehr auf: Rentner geniessen weiterhin ihre nicht antastbaren hohen Bezüge, welche auf zu optimistischen Annahmen aus den Boom-Jahren basieren, während die Pensionskassen die für diese Rentenversprechen erforderlichen Anlagerenditen längst nicht mehr erwirtschaften können.

Umverteilung der Vorsorgeguthaben in der Schweiz

Am 8. Mai 2018 gelangte die Oberaufsichtskommission Berufliche Vorsorge (OAK BV) mit einer Medienmitteilung zur finanziellen Lage der Vorsorgeeinrichtungen im Jahr 2017 an die Öffentlichkeit. Diese enthält alarmierende Informationen zur im System der 2. Säule nie vorgesehenen Umverteilung zu Lasten von aktiven Versicherten und Arbeitgebern hin zu den Rentenbezügern: «Diese betrug in den letzten Jahren knapp 1% der gesamten Vorsorgekapitalien resp. rund 7 Milliarden Franken pro Jahr.» (1)

Konkret heisst das, dass vom angesparten Vorsorgekapital (2. Säule) der Arbeitstätigen in der Schweiz jährlich 7 Milliarden Franken entnommen wurden, damit die - aus heutiger Sicht - zu hohen Renten der Pensionierten weiterhin finanziert werden können. In der Mitteilung heisst es weiter: «Sie (aktive Versicherte und Arbeitgeber) tragen somit das Risiko, dass der Gesetzgeber bezüglich der Einschätzung der Langlebigkeit zu pessimistisch und bezüglich der Prognose der Anlagerenditen zu optimistisch war.» (1)

Das «umverteilte» Geld, welches zur Auszahlung der laufenden Renten entnommen wird, fehlt den heute Arbeitstätigen dereinst, wenn sie ins Rentenalter kommen.

Umverteilung innerhalb der Pensionskasse SBB

Auf meine Anfrage, wie die Umverteilung innerhalb der Pensionskasse SBB ausfällt, stellte mir der Präsident des Stiftungsrates (Markus Jordi) folgende Zahlen zur Verfügung:

2007–2012: Jährlich rund 300 Millionen CHF («alte» Berechnungsmethode – ab 2013 Methodologie gemäss Vorgaben OAK).

2013 140 Millionen CHF

2014 99 Millionen CHF

2015 90 Millionen CHF

2016 –149 Millionen CHF (Einmal-Gutschrift z. G. der aktiven Versicherten)*

2017 156 Millionen CHF

2018 156 Millionen CHF (Prognose)

* (Anmerkung des Verfassers: Diese «negative Umverteilung» fiel nicht zu Lasten der Rent-

ner aus – es ist daher m. E. fragwürdig, diese Gutschrift unter dem Titel «Umverteilung» aufzuführen.)

Es wurden also in den Jahren 2007 bis 2018 innerhalb der PK SBB gesamthaft knapp 2,3 Milliarden Franken des Vorsorgekapitals von den Mitarbeitenden im Erwerbsprozess zu den Rentenbezügern umverteilt!

Auswirkungen für künftige Rentner

Dass diese Rechnung auf Dauer nicht aufgehen kann, leuchtet ein. Die laufenden Renten sind garantiert (der Standardsatz, der bisher zu jeder Rentensenkungsankündigung oder Sanierungsmassnahme gehörte, lautet: «Für unsere bisherigen Rentner ändert sich nichts»).

Die Verantwortlichen der Vorsorgewerke (Stiftungsrat) müssen also an den Schrauben drehen, welche ihnen zur Verfügung stehen: Tiefere künftige Renten durch tiefere Verzinsung des angesparten Kapitals und laufende Senkung des Umwandlungssatzes für künftige Rentner. Auch Sanierungsbeiträge sind möglich, wie wir aus eigener leidvoller Erfahrung wissen. Alle diese Massnahmen betreffen lediglich die «Aktiven», also die Mitarbeitenden im Erwerbsprozess.

Am 22. Mai 2018 kündigte die PK SBB an, dass der Umwandlungssatz erneut gesenkt werde, von aktuell 5,18% stufenweise auf 4,73% bis 2022. Dies bedeutet für die aktiven Versicherten eine erneute deutliche Rentensenkung.

Zur Begründung wird angeführt, dass «die erwarteten Renditen nicht ausreichen

werden, um die Höhe der heutigen Renten zu finanzieren». (2)

Es ist zu beachten, dass es sich bei den erwähnten Umwandlungssätzen um den sogenannten «umhüllenden Umwandlungssatz», welcher auf dem gesamten angesparten Kapital – bestehend aus Sparbeiträgen und Zinsgutschriften aus dem BVG-Obligatorium (Löhne bis 84'600 Franken) und dem überobligatorischen Bereich (Lohnbestandteile über 84'600 Franken) – angewandt wird, handelt. Da auf dem BVG-Obligatorium nach wie vor der gesetzliche Umwandlungssatz von 6,8% gilt, wird klar, dass auf dem Kapital, welches aus Beiträgen aus dem überobligatorischen Bereich gebildet wurde, ein sehr tiefer Umwandlungssatz angewandt werden wird. Und genau hier findet der wesentliche Teil der Umverteilung statt, denn für diesen Teil des angesparten Kapitals gibt es weder einen «Mindestzins» noch einen «Mindestumwandlungssatz». Alle Pensionskassen haben im aktuellen Tiefzinsumfeld Mühe, die benötigten Renditen für die einst versprochenen Renten zu erwirtschaften. Die Lage der PK SBB scheint aus zwei Gründen besonders anspruchsvoll:

1. Sie wurde vor der Finanzkrise ohne Schwankungsreserven in die Selbstständigkeit entlassen.
2. Sie startete mit einem Rentneranteil von über 50% und hat noch immer einen sehr hohen Anteil an Pensionsbezügern (aktuell 28'783 Aktive und 25'457 Rentenbezüger – zum Vergleich PK Stadt Zürich: 33'507 Aktive und 18'594 Pensionsberechtigte – Zahlen Jahr 2017). (3) (5)

Die Bezüge der Rentner sind wie erwähnt von Gesetzes wegen nicht antastbar. Daher steht nur das Kapital der Aktiven als «Verhandlungsmasse» zur Verfügung. Wenn – wie bei der SBB – die Zahl der Rentenbezüger sehr hoch ist, müssen die Korrekturmassnahmen die Aktiven folglich umso härter treffen.

Dass die laufenden Renten nicht antastbar sind, könnte sich für jene, die künftig mit «unterirdischem» Umwandlungssatz von 4,73% in Rente gehen, dereinst als Bumerang erweisen.

Gemäss einem Versicherungsexperten genügt ein Umwandlungssatz von 5% für 20 Jahre Rentenzahlung ohne irgendeinen Ertrag auf dem Kapital. Das heisst, man könnte sein Geld unters Kopfkissen legen und sich davon während 20 Jahren seine Rente selbst auszahlen. Bei einem Satz von 4,73% reicht das Geld natürlich entsprechend länger.

Gemäss Bundesamt für Statistik beträgt die Lebenserwartung im Alter von 65 Jahren für Männer 19,7 Jahre, für Frauen 22,5 Jahre. (4)

Sollten – was zu erwarten ist – im Laufe dieser langen Zeit die Zinsen wieder steigen und die Kasse auf dem angesparten Kapital wieder mehr Erträge generieren können, bleiben die künftigen «4,73%-Rentner» wohl auf ihren tiefen Pensionen sitzen. Auch ihre Renten werden einst garantiert sein, allerdings auf garantiert niedrigem Niveau. Während Rentner, die mit (zu) hohen Umwandlungssätzen in Pension gehen durften, als «lebenslange Gewinner» dastehen, droht den künftigen Rentnern mit den tiefen Umwandlungssätzen der Status der «lebenslangen Verlierer».

Die OAK äussert sich zu diesem Problem wie folgt: «Viele Neurentner, die in der Vergangenheit zur Nachfinanzierung der Renten früherer Rentengenerationen beigetragen haben, sind nun ihrerseits mit teilweise markant tieferen Umwandlungssätzen konfrontiert. Sollten in Zukunft Überschüsse auf dem Vorsorgekapital der Rentner erzielt werden, sind darum in erster Priorität jene Renten zu erhöhen, die auf solch tiefen Umwandlungssätzen basieren.» (1)

Auswirkungen für das Unternehmen SBB

Die Konfrontation mit laufend sinkenden Rentenaussichten bei gleichzeitig immer höheren Lohnabzügen ist für die aktiven Mitarbeiter frustrierend.

Zudem leidet das Vertrauen in die PK der SBB. Im aktuellen Jahresbericht der Kasse halten die Experten für berufliche Vorsorge der Liberia AG fest: «Aufgrund der umfassenden Risikobeurteilung ergibt sich ein mittleres bis hohes Risiko für die langfristige finanzielle Stabilität der Pensionskasse SBB.» (5)

Für das Unternehmen SBB birgt die fortlaufende Verschlechterung der Rentenaussichten die Gefahr, als Arbeitgeber an Attraktivität zu verlieren. Und die SBB sind auf ein Image als attraktiver Arbeitgeber dringend angewiesen, müssen doch in den kommenden Jahren auf Grund der vielen Abgänge neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in grosser Zahl rekrutiert werden.

Ältere Semester erinnern sich: Früher hiess es, dass man sich als SBB Pensionär betreffend Finanzen keine Sorgen zu machen brauche... Aus Sicht der künftigen Rentner: Tempi passati!

Quellenangabe:

- (1) OAK Berufliche Vorsorge, Jahresmedienkongferenz vom 08.05.2018
- (2) SBB News vom 22.05.2018
- (3) spotlight, PK Stadt Zürich, Juni 2018
- (4) Bundesamt für Statistik (Lebenserwartung in der Schweiz im Alter von 65 Jahren / Stand Jahr 2017)
- (5) Geschäftsbericht 2017 der PK SBB

Spendenaufruf

Spendenaufruf für Bürsten und Eimer.

Marc Engelberger, Vorstand VSLF

(Übersetzung: Markus Leutwyler)

Nach unseren gehäuften Erlebnissen mit fehlenden Bürsten und Eimern für die Reinigung der Frontscheiben in einigen Bahnhöfen der Region West hat sich der VSLF entschieden, den folgenden Spendenaufruf zu publizieren:

Falls Sie zufälligerweise im Besitz einer gebrauchten Reinigungsbürste oder eines Eimers sind, mit denen wir die wenigen durch die Verantwortlichen von SBB Personenverkehr Filiale West zur Verfügung gestellten Exemplare ergänzen können, kontaktieren Sie bitte das Komitee des VSLF Sektion Romandie. Wer weiss, vielleicht können dann im nächsten Sommer die Lokführer auch wieder in Allaman, Vevey, Payerne und Lausanne Gleis 70 für angemessen gereinigte Frontscheiben sorgen, um die Reisenden sicher an ihr Ziel zu bringen. ➤



VSLF SECTION ROMANDIE

Spenden Sie!
Aus Liebe zum Menschen.

Optimierung der LEA Informationen

Die heutige Darstellung im LEA ist eigentlich nur eine gewachsene und weiterentwickelte Kopie der RADN-Papierform. Während sich die Möglichkeiten der Endgeräte (Psion, Fujitsu, iPad) rasend schnell entwickeln, entspricht die Grundstruktur der Informationen immer noch der papierenen Urversion; wenn auch technisch aufgepeppt. *Stephan Gut, Sektionspräsident Ostschweiz und Kernteam Eco2.0 für P-OP-ZF*

Vergleicht man die Zugdichte mit früher muss es erstaunen, dass mit den heutigen Informationen im LEA immer noch Spitzenwerte in der Pünktlichkeit erreicht werden. Um diese Spitzenwerte auch in Zukunft zu erreichen, werden verschiedene Optimierungsmassnahmen geprüft, da die Trassen-Kapazität auf diversen Strecken langsam an ihre Grenzen stösst. Mit der Einführung der Adaptiven Lenkung ADL erhoffte man sich eine Verbesserung der Fahrplanstabilität und eine Verringerung des Energieverbrauchs. ADL Konfliktmeldungen lenken den Lokführer situativ bei unvorhergesehenen Abweichungen im Fahrplan, und AD-LecoDrive (mit dem Öko-Blatt) gibt dem Lokführer präventive Informationen über die optimale Geschwindigkeit im Regelbetrieb ohne Konflikte.

Bisherige Lösung ADLecoDrive

Die oft fehlende Akzeptanz des Lokpersonals liegt daran, dass die Informationen oft suboptimal sind; auf gewissen Strecken wird man inflationär bombardiert mit Meldungen, die in ihrer Kadenz gar nicht, oder nur sehr energieaufwändig umsetzbar sind. Auf vielen Zügen erhält man aber keine ADL Lenkungen, obwohl man permanent in unvorhersehbare Konflikte fährt. Zudem kommen viele Meldungen zu früh, zu spät, während dem Bremsprozess auf Haltesignale usw. Dies zerrt an der Glaubwürdigkeit. Erstaunlich ist, dass man mit diesen Massnahmen vor allem die Optimierung des Konfliktbetriebs im Fokus hatte. Gemessen am Potential sind unvorhersehbare Konfliktsituationen der weitaus geringere Teil als selbstverursachte Konflikte im Regelbetrieb mangels verbindlicher Informationen. Die Idee von ADLecoDrive ist an und für sich gut, aber warum soll diese Information dem Lokführer nicht permanent zur Verfügung stehen? Wesentliche Kriterien für eine pünktliche, energiesparende und entspannte Fahrweise ist das Wissen über die Fahrzeitreserve des jeweiligen Zuges (Ø-Geschwindigkeit) und die potentiellen Konfliktpunkte.

Heutige Informationen im LEA

Im heutigen LEA sind lediglich die Höchstgeschwindigkeiten und unpräzise Zeiten aufgeführt. Für die optimalen Geschwindigkeiten braucht es entweder viel



Erfahrung oder gute Mathematikkenntnisse, wenn sie mittels der Distanzen aus der Kilometrierung permanent errechnet werden sollen. Die Durchfahrtszeiten im LEA sind auf die Minute abgerundet, obwohl Fahrplan und die Betriebsleitzentralen BZ heute in 6-Sekunden Schritten rechnen. Wenn man also z.B. eine Station pünktlich nach den LEA Informationen mit 15:12 Mitte Perron durchfährt, so ist man evtl. aus betrieblicher Sicht 54 Sekunden zu früh unterwegs, was einen Konflikt mit dem Vorzug auslösen kann. Die Abfahrzeiten entsprechen den kommerziellen Abfahrzeiten am Perron. Wir Lokführer sind es gewohnt, dass viele der Abfahrzeiten, vor allem im Regio- und S-Bahnverkehr, gar nicht erreicht werden können. Dies führt oft zu schnelleren Geschwindigkeiten als nötig, da über drei oder vier Halteorte genügend Reservezeit einberechnet wäre. Aber die relevanten Zeiten (Fixpunkte oder Zeitvergleichsstationen, potentielle Konfliktpunkte, die so pünktlich als möglich an- oder durchgefahren werden sollten) werden im LEA heute nicht spezifisch dargestellt. Ohne profunde Kenntnisse der Strecke und des Zuges werden so durch verschiedene Fahrstrategien unnötige Konflikte ausgelöst. Nebst dem unterschiedlichen Ausbildungsniveau fehlen die wichtigen Informationen z.B. auch bei einer neuen Strecke, neuen Zügen nach Fahrplanwechsel, längere Absenz auf einer Strecke usw.

Fazit: der Energiebedarf unterscheidet sich heute auf gleichen Strecken, gleichen Fahrzeugen und mit gleichen Fahrzeiten um bis zu 40%. Das Lokpersonal verfügt heute im Regelverkehr nicht immer über ausreichend Informationen, um im Sinne des Gesamtsystems optimal zu fahren.

Eco2.0

Im Oktober 2016 wurde vom Begleitausschuss unter der Leitung von Ruedi Büchi beschlossen, das Projekt Eco2.0 zu starten. Das Ziel des Projekts ist die Erhöhung der Energieeinsparungen dank einer Gesamtsystemverbesserung zwischen Fahrplan, Betriebsleitzentrale und dem Lokführer. Geplant war ursprünglich ein Ausbau von ADLecoDrive, aber bereits sehr früh zeigte eine gemeinsame Analyse der Mitglieder im Kernteam aus den Abteilungen Energie, P-OP-ZF, G-PN, I-B, I-FN und IT, dass eine permanente Ergänzung mit den wesentlichen Informationen im LEA einiges zielführender ist. Zusammen wurden Lösungen erarbeitet, um dem Lokpersonal die relevanten Informationen für eine präzise und energiesparende Fahrweise zur Verfügung zu stellen.

Geplante Änderungen im Personenverkehr

1) **Fixpunkte:** neu werden im LEA die betrieblichen Fixpunkte hervorgehoben. Der Lokführer kann somit sehen, wo potentielle Konfliktpunkte sind (Kreuzungen,

Vorzug etc.) und diese so pünktlich als möglich (+/- 30 Sekunden) anfahren. Im Umkehrschluss ist ebenfalls ersichtlich, welche Zeiten nicht wichtig sind, also z.B. mit professioneller ESF Fahrweise unter Ausnutzung der Topographie auch zu früh oder zu spät an- oder durchgefahren werden können, ohne dass man Konflikte auslöst.

2) **10-Sekunden genaue Zeiten:** Neu werden dem Lokpersonal die Halte- und Durchfahrtszeiten in 10-Sekundenschritten angezeigt, damit gleicht sich die Sichtweise von Disponent und Lokpersonal vom Fahrplan an. Wenn alle Lokführer die Fixpunkte mit einer realistischen Pünktlichkeit von +/- 30 Sekunden anpeilen, erhöht sich im Regelbetrieb die Chance für eine freie und konfliktfreie Fahrt. Die heutigen minutengerundeten Zeiten führen bei engen Zugfolgen oft für vermeidbare Konflikte.

3) **Vpro:** Es wird eine zusätzliche Geschwindigkeits-Spalte im LEA angezeigt. Vpro zeigt die Durchschnittsgeschwindigkeit für die Streckenabschnitte, damit die Fixpunkte pünktlich angefahren werden. Bei guter Streckenkundigkeit kann ersehen werden, wieviel Zeitreserve vorhanden ist; bei weniger guten Strecken- oder Zugkenntnissen kann die Vpro Geschwindigkeit gefahren werden.

Sämtliche Informationen werden zugspezifisch bis morgens um 04:00 bereitgestellt und bei der ADL-Anmeldung heruntergeladen. Die Daten bleiben untertags statisch und berücksichtigen die (bis 04:00) geplante: - Fahrzeugart: Ø Beschleunigungs- und E-Bremsdaten, Vmax., Ø Zeit für Zugbereitschaft (Türschliessung etc.) - Fahrzeuglängen - Trasse inkl. Langsamfahrstellen, übliche Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten auch über Weichen - zugspezifische Fixpunkte

Die Zusatzinformationen sind optionale Hilfen im Regelbetrieb, die Fahrkompetenz bleibt beim Lokpersonal. Während der Rushhour, bei Lokstörungen oder Adhäsionsproblemen etc. muss nach wie vor in eigener Kompetenz korrigiert werden. Die neuen Informationen sollen dem Lokführer helfen, seine optimale Fahrstrategie für eine grüne Welle zu finden. Für die BZ erhöht sich die Prognosefähigkeit dank präziseren An- und Durchfahrten von Fixpunkten, und für den Gesamtbetrieb werden weniger Energieverbrauch und Materialverschleiss erwartet.

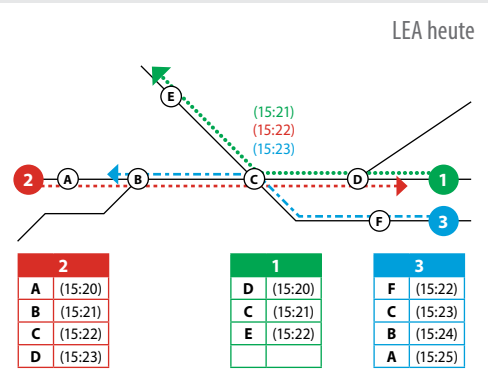
Betriebstest Personenverkehr

Im August und September wurde ein Betriebstest mit den geplanten Änderungen

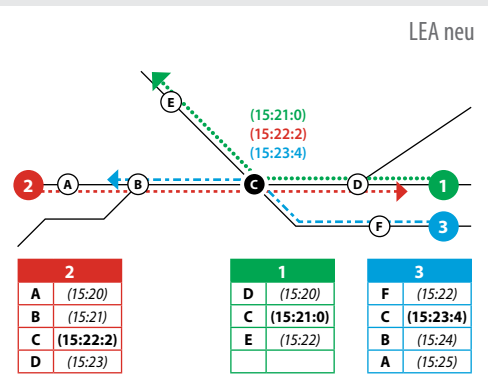
Geplante Änderungen im Personenverkehr

Fixpunkte und 10-Sekundenzeiten, Beispiel:

Die Züge 1, 2 und 3 kreuzen sich planmässig in der Reihenfolge 1-2-3 im Betriebspunkt «C». Der potentielle Konfliktpunkt ist bei allen Zügen «C».



LEA heute: Die Durchfahrtszeiten in «C» sind abgerundet und nicht speziell hervorgehoben. Bei einer realen Pünktlichkeit von +/- 30 Sekunden entstehen im Regelbetrieb Konflikte, d. h. Zug 2 muss bereits bei leichter Vorzeitigkeit vor «C» abbremsen und evtl. anhalten. Durch die Verzögerung (wieder anfahren, Steigung, ZUB, etc.) verspätet er sich und evtl. auch den Zug 3.



LEA neu: Die relevante Durchfahrtszeit in «C» wird im LEA hervorgehoben und 10-Sekunden genau angezeigt: (15:23:4) bedeutet (15:23) + 40 Sekunden. Wenn der Lokführer diesen Fixpunkt «C» so genau als möglich durchfährt (+/- 30 Sekunden), erhöht sich die Chance auf eine grüne Welle. Damit verbessert sich die Prognosefähigkeit für die BZ, der Energiebedarf und der Materialverschleiss.

Vpro:

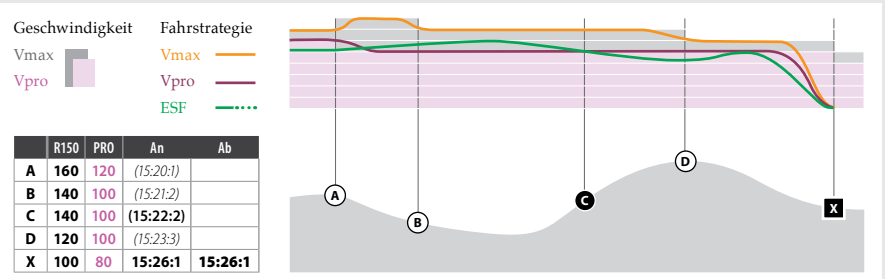
Bislang wurde im heutigen LEA nur die maximale Fahrgeschwindigkeit der Strecken und der Bahnhöfe abgebildet. Diese wird vor allem im Verspätungsfall, in den Hauptverkehrszeiten oder auf Strecken mit sehr wenig Zeitreserven angewendet. Aber der wesentlich grössere Anteil der Fahrten muss nicht mit Vmax gefahren werden; die Zeitreserven eines Zuges sind aber heute im LEA nicht ersichtlich.

	R150	PRO
	160	120
	140	120
	140	100
	105	100

Die neue Spalte Vpro zeigt die Geschwindigkeiten des Beta-Fahrprofils, also die tiefste Geschwindigkeit, die für die Einhaltung der Fahrplanzeiten genügt. Vpro ist ein Anhaltspunkt für die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einem Streckenabschnitt und kann bei pünktlichem Verkehren so gefahren, oder bei guter Streckenkenntnis mit ESF ergänzt und optimiert werden.

Kombination Fixpunkte und Vpro:

Aus der neuen Darstellung lassen sich nun die Informationen über geplante Züge im Umfeld ableiten, die einen Einfluss auf den eigenen Zug haben; das Lokpersonal kann somit seine Fahrstrategie im Regelbetrieb maximal optimieren.



- Die Akzeptanz von Eco2.0 ist erfreulich hoch; über 75 % der befragten Lokführer würden eine baldige Einführung begrüßen.

Zudem geben die Vpro-Geschwindigkeiten und die präzisere Darstellung der An- und Abfahrtszeiten nun erstmals der Infrastruktur ein Mittel in die Hand, um die Ankünfte der Züge ohne Investitionen in Gleise oder Infrastrukturbauwerke im Sekundenbereich zu beeinflussen. Weiter hat sich im Generellen gezeigt, dass auch bei Baustellen das System funktioniert und die Zeitreserven für die (erzwungenen) Langsamfahrten verwendet werden. Aufgrund dieser Ergebnisse kann davon ausgegangen werden, dass die Einführung relativ schnell erfolgen kann und die Änderungen ebenfalls rasch wirken.

Betriebstest Cargo

Im Güterverkehr wurden ausschliesslich Postzüge mit den Nummern 50021 (Härkingen – Cadenazzo), 50130 (Cadenazzo – Olten Hammer) begleitet, zusätzlich wurde der Transitzug 45000 von Chiasso nach RB MuttENZ einmal begleitet. Die gerechneten Vpro-Geschwindigkeiten sind zwar fahrbar, aus betrieblichen Gründen nicht sinnvoll:

- Im täglichen Betrieb sind oft kürzere Fahrzeiten möglich, dies kann dazu führen, dass geplante Diensthalte wegfallen. Damit ergeben sich deutliche Abweichungen zwischen IST und Fahrplan (SOLL). Während des Betriebstests führen die begleiteten Züge sehr selten auf der geplanten Trasse, obwohl diese pünktlich abgefahren sind.

- Die Vpro-Geschwindigkeiten basieren auf dem Fahrplan, diese weichen zu stark vom heute gefahrenen IST-Verkehr ab. Im heutigen System ist es deshalb weder realistisch noch wünschenswert, dass die Güterzüge mit den Geschwindigkeiten gemäss Fahrplan unterwegs sind.

Die Prognose von RCS stellt für Güterzüge das geeignetere SOLL dar, aus diesen Gründen verfolgt das Arbeitspaket «Aktualisierung Durchfahrtszeiten» einen besseren Informationsaustausch zwischen RCS und Lokpersonal.

Schluss

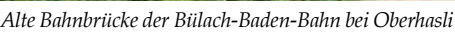
Eco2.0 ist Bestandteil des Weiterbildungstages 2019 sowohl für Lokpersonal wie Disponenten. Für den Rollout sind noch einige Anpassungen an RCS & LEA notwendig. Die Einführung ist deshalb schrittweise per Q4/2019 geplant. Wir freuen uns über Fragen & Feedback an: eco2.0@sbb.ch



- Die Anzeige von zwei Geschwindigkeitsspalten verwirrt nicht und die Vpro wird

Die Bahnlinie von Bülach nach Baden wurde auch Schwenkelbergbahn oder Schipkapass-Bahn* genannt. Sie wurde 1877 von der NOB gebaut und war als Konkurrenz für den Güterverkehr gegenüber der Nationalbahn SNB gedacht. *Historien-Gruppe VSLF*

Stimmen für die Aufhebung der Konzession entschieden. Neben der Linie Weesen-Näfels 1931 wurde bisher in der Schweiz keine SBB Linie aufgehoben. Umso grösser war die Diskussion, wie dies vorstattengehen soll und ob Bundesbern oder der betroffene Kanton Zürich zuständig sei. Heute bestehen noch zwei lange Anschlussgleise. Auf dem Gebiet der Gemeinde Buchs ZH ist das Trasse zum grossen Teil abgetragen und überbaut.



* Der Schipkapass in Bulgarien war um 1877 ein umkämpfter Pass im Türkisch-Russischen Krieg.
Es sollen Lokomotiven als Fracht für die Front über diese Bahn geführt worden sein, was ihr den Übernamen verlieh.

Läckerli

Technikgruppe VSLF

Maschine ab Depot übernommen. Kleines Läckerli und Schreiben ist eine schöne Ge-
ste. Danke. Die Feedbacks schreibt man
am besten ins gelbe Reparaturbüchlein.



Unterhalt

Fünfnachzwölfgruppe VSLF

...weniger Smartes aus dem Bahnalltag:



Qualitäts-Eisenbahnverkehr

Technikgruppe VSLF

Europäischer Qualitäts-Eisenbahnverkehr: Warum wohl die Lokdisposition mehr Priorität hat als der Bahnverkehr? Vielleicht hat SOPRE mitgespielt. Jedenfalls ist die Häufung von falschen Lokomotiven vor dem Zug so oft, dass mit grossem Aufwand Rangierbekleidung bereitgestellt wurde. Schade für unsere Kunden.

Bilder rechts:

- 11200 in Lindau, Juni 1983.
- 11200 mit zwei verschieden breiten Pantografen, und ÖBB 1044 in Lindau 2.10.1983.



Woher der ganze Frust?

Ich habe etwas leer geschluckt, als ich das unten stehende Mail erhalten habe. Darf man so einen Text abdrucken? Der ehemalige SBB-Lokführer, welcher in der Zwischenzeit bei einer anderen Bahn arbeitet, schickte es mit seinem vollen Namen und wäre auch einverstanden gewesen, dass dieser abgedruckt wird. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Als Redaktor habe ich mich entschieden, auf die Namensnennung zu verzichten, da absehbar ist, dass ihm dadurch grosse Nachteile erwachsen könnten.
«Ich musste selbst erfahren, wie mich mein letzter, direkter Vorgesetzter bei der SBB mit latenten Drohungen zu unsicheren Handlungen nach FDV gezwungen hat! Mit Rückendeckung von HR notabene! Das Unternehmen SBB hatte ich daraufhin nach genau 28 Jahren frustriert und angewidert verlassen. Es ist skandalös, wenn unserer Berufsgruppe Personen zugemutet werden, die besser zu Hause bleiben und mit der Modellbahn spielen würden. Solange es gang und gäbe ist, dass mangelnder Sachverstand durch Agitation wettgemacht wird, ist eine Zunahme der Unregelmässigkeiten ganz normal. Sicherheit ist eben auch Chefsache! Mein letzter CLP ist mit ganz grossem Abstand der grösste Depp, welcher es bis dato gewagt hat, mit mir über das Thema Sicherheit zu diskutieren.»

Das ist schon starker Tobak. Was muss in einer Firma schief laufen, dass langjährige Mitarbeiter auch nach Monaten, nachdem sie das Unternehmen «angewidert» verlassen haben, noch einen solch tiefsitzenden Frust in sich tragen? Ich fragte nach. Seine Antwort:
«Besonders die immer länger gewordenen Frühdienste hatten mir zugesetzt! Um meiner Verantwortung gerecht zu werden, wünschte ich in sehr guter Einvernahme mit der Ressourcenplanung in Zürich überwiegend Spätschichten.»

Es kam zu einem Konflikt zwischen dem Mitarbeiter und seinem Chef, der sich Rückendeckung bei der entsprechenden HR-Stelle holte.
«Irgendwann an einem Führungs- und Entwicklungsgespräch (FEG) liess er mich wissen, falls ich nicht mehr wöchentlich die Schicht wechseln könne, müssten sie sich fragen, ob sie mich überhaupt noch gebrauchen könnten!»

Entgegen seinem Wunsch musste der Lokführer Frühdienste fahren und es kam bedauerlicherweise während eines solchen zu einem Signalfall. Er wechselte den Arbeitgeber und hatte bis heute keine weiteren Vorkommnisse. Seinem ehemaligen Chef hält er aber zugute: *«Nach dem Signalfall hat er mich allerdings sehr gut betreut!»*

Im Prinzip sind Konflikte zwischen Mitarbeitern und Vertretern des Arbeitgebers



nichts völlig Aussergewöhnliches. Ich hätte das Mail auch ignorieren können. Doch es zeigte grosse Parallelen zu einem anderen Mail, das ich ebenfalls erhalten habe. Der Verfasser bat mich im Nachhinein, den Text nicht zu veröffentlichen. *«Ich bitte euch, den Text für euch zu behalten und ihn nirgendwo zu publizieren, ich habe nämlich festgestellt, dass geschriebene Worte bei der SBB falsch verstanden werden können, sehr zu meinem Leidwesen. Und ich möchte nicht noch mehr Öl ins Feuer giessen.»*
Auch ihm passierten Unregelmässigkeiten, allerdings fühlte er sich durch die Vorgesetzten nicht unterstützt, sondern eingeschüchtert und unnötig kritisiert. Neben den eigentlichen Vorfällen rückten plötzlich auch kritische Äusserungen des Mitarbeiters in den Fokus und wurden ihm zur Last gelegt.

Sind das zwei Einzelfälle? Leider macht es nicht den Anschein. Mir liegen weitere Beispiele vor, wo sachliche Themen mit emotionalen vermischt wurden und wo die besonderen Sicherheitsaspekte beim Lokpersonal dazu missbraucht wurden, Macht auszuüben. Ein Kollege geriet mit seinem Chef in die Haare. Statt den Konflikt auszutragen und beizulegen, bestellte der Chef einen Psychologen, der dem Lokführer Fahrunfähigkeit bescheinigen sollte. Der Psychologe tat dies nicht. Er stellte lediglich einen ungelösten Konflikt fest.
Viele Lokführer, darunter auch ich, sind mit ihrem direkten Vorgesetzten oder mit der Ressourcenplanung zufrieden oder so-

gar sehr zufrieden. Was aber läuft in den anderen Fällen schief?
Fast allen Schilderungen ist gemeinsam, dass die Konflikte mit einem ganz konkreten, sachlichen Problem beginnen. Nicht selten ist es eine rein technische oder fahrdienstliche Angelegenheit. Eine Ungereimtheit, die den Lokführer in der korrekten Ausübung seines Berufs hindert. Oder es sind unklare oder widersprüchliche Anweisungen. Die Vorschriften geben in solchen Fällen keine brauchbare Antwort. Es stellt sich ein Gefühl der Hilflosigkeit und Machtlosigkeit ein.

Viele Vorkommnisse liessen das Vertrauen in die Führungskräfte schwinden. Oftmals sind sie nur die Verkünder von tieferen Problemen, die niemand mehr lösen kann oder will. Einen Höhepunkt erreichte der Vertrauensverlust dank SOPRE. Nur dank des Mitdenkens und der Erfahrung des Lokpersonals hatte das SOPRE-Desaster keine noch grösseren Auswirkungen auf die Passagiere.

Ein Mitdenken des Personals und der Einbezug der Erfahrung gehen nicht zusammen mit der Vorstellung einiger Führungskräfte, dass sich jede x-beliebige Handlung in Prozesse packen lässt und es reicht, dass sich alle unreflektiert an diese halten. Dazu kommt, dass viele Prozesse laufend geändert werden und es allen dadurch schier unmöglich wird, sie in der Praxis sinnvoll anzuwenden. Da ist der Frust vorprogrammiert.



© Foto SOB

Neues Lohnsystem

Per 01.01.2017 wurde das neue Lohnsystem eingeführt. Das Fahrpersonal, also das Lok- und Zugpersonal, das den automatischen Lohnaufstieg hergab, wurde beim Wechsel noch nach altem System befördert. Die Anhebung der Lohnbandobergrenzen kam noch nicht zum Tragen. Somit wurde für diese Personalkategorien das neue Lohnsystem erstmals per 01.01.2018 wirksam. Wegen der grossen Lohnspannweite wurde dem LP und ZP und nur diesen beiden Personalkategorien in der ganzen Unternehmung zwei Stufenlohnbander zugeteilt. Auf der entsprechenden persönlichen Lohninformation per 01.01.2018 wurde zur Berechnung der Lohnerhöhung beim Fahrpersonal nur die Lohnspannweite des höheren Lohnbandes und nicht der ganzen Spannweite wie im GAV geschrieben vom Minimum nach Grundausbildung bis zum Maximum des für die Funktion vorgesehenen höchsten Stufenlohnbandes berücksichtigt. Diese Berechnungsart bedeutet beim LP eine Verlangsamung des Aufstiegs um rund 25%. Die Verhandlungsgemeinschaft hat die SOB wiederholt auf diesen Missstand aufmerksam gemacht und fordert, die kor-

rekten Lohnbandfaktoren nachträglich auf die Lohnanpassungen per 01.01.2018 anzuwenden und die vorgenommenen Lohnerhöhungen entsprechend nachzukorrigieren. Auch ein Einigungsgespräch mit CEO T. Kuchler am 14. August brachte nicht den erhofften Durchbruch. Zurzeit (Ende September) ist die VG noch bemüht, die Angelegenheit einvernehmlich zum Abschluss zu bringen.

Umsetzung GAV

Beim Vollzug des bestehenden GAV zeigen sich bei zwei weiteren Themen seit längerer Zeit Differenzen mit der SOB: - GAV Art. 7.1 Normalarbeitszeit; Teilzeitarbeitende können je nach betrieblichen Möglichkeiten zwischen tieferer Tagesarbeitszeit oder mehr arbeitsfreien Tagen wählen. Wurden mehr arbeitsfreie Tage gewählt und bewilligt, weigert sich die SOB, die daraus resultierenden zusätzlichen Tage zu Jahresbeginn auszuweisen und somit zu garantieren. Es wird mit einer reduzierten täglichen durchschnittlichen Arbeitszeit entsprechend dem Beschäftigungsgrad gerechnet. Die darüber hinausgehende Arbeitszeit wird gutgeschrieben. Beträgt der Tourendurchschnitt der gearbeiteten Dienste weniger als 492 Minuten,

erkauft der Mitarbeitende die Fehlzeit mit seinem Teilzeitpensum. Die Verlockung wird gross und mit entsprechender Argumentation könnte die Unternehmung auf Nachfrage von einem allfälligen Annahmeverzug nach OR Art. 324 ablenken.

- Anhang 3, Art. 3 Wegzeiten: Bei Ablösungen ausserhalb des üblichen Dienstortes wurde bis 31.12.2017 teilweise nicht nach GAV abgerechnet. Im Januar 2016 hat der VSLF die SOB erstmals darauf hingewiesen. In einer schriftlichen Stellungnahme im Sommer 2016 hielt die SOB an der gelebten Anwendungspraxis fest. Im Frühling 2017 definierte die Abteilungsleitung mit der VG zusammen unter Einbezug vom GAV-Artikel detaillierter umschriebene Anwendungsregeln anhand von Praxisbeispielen. Auch konnten vorgängig nicht geregelte Situationen miteinbezogen werden. Uneins sind wir uns noch über den Zeitraum, wo eine Nachvergütung der nicht nach GAV abgerechneten Ablösertouren gewährt werden soll.

Der VSLF ist bestrebt, beide Themen mit einer akzeptablen Lösung zu bereinigen.

Fernverkehrskooperation

Die Kooperation SOB-SBB wird am Gott hard ab Dezember 2020 umgesetzt. Ab diesem Zeitpunkt kommt das SOB-Rollmaterial zum Einsatz. Die LF-Leistungen südlich von Erstfeld werden zu 55% SBB und 45% SOB erbracht. Nördlich von Erstfeld wird mit 100% SOB-Personal geplant. Der Entscheid über die zwei Kooperationslinien wird bis im 4. Quartal 2018 gefällt. Möglicher Start im Dezember 2021. Für jede Linie wird mit einem zusätzlichen Bedarf bei der SOB von ca. 40 Lokführern gerechnet.

Pensionskasse

Die Sanierung der Pensionskasse konnte früher als erwartet abgeschlossen werden. Per 1. Juli 2018 fallen die Sanierungsbeiträge weg und dadurch verringern sich die Lohnabzüge. Die hohen Sanierungsbeiträge von 11% (9% SOB, 2% Arbeitnehmer) und die erfolgreiche Anlagestrategie mit einer Rendite von 7,5% im abgelaufenen Jahr liessen den Deckungsgrad auf erfreuliche 107,32% per 31.12.2017 klettern. Mit Überschreiten der 100%-Marke gilt die Pensionskasse als saniert. Der Abschluss der Sanierung diene als Anlass zur Verbesserung des Vorsorge-

plans und damit zur Verbesserung der Leistungen im Alter. Arbeitnehmer und Arbeitgeber teilen sich die Beitragszahlungen wie bisher im Verhältnis 42:58. Die Erhöhung der Sparbeiträge fällt niedriger aus als der bisher bezahlte Sanierungsbeitrag. Dadurch fallen bei allen Versicherten ab 1. Juli 2018 tiefere Lohnabzüge bei gleichzeitiger Leistungsverbesserung an.

Mitglieder

Ende August 2018 zählte die VSLF-SOB-Gruppe 96 Aktivmitglieder. Im vergangenen Jahr durften wir 11 Kollegen als Neumitglieder im VSLF begrüßen. Ernst Frei ging in Pension, 2 Kollegen wechselten zu SBB-C und 1 Kollege hat den VSLF verlassen.

Mitgliederversammlung

Der Einladung zur Mitgliederversammlung vom 20. August 2018 in Schmerikon sind leider nur eine bescheidene Anzahl SOB-Kollegen gefolgt, obwohl Hubert Giger (Präsident VSLF), Felix Traber (Vorstand Ostschweiz) sowie Sämi Gmür (Leiter VSLF-Thurbo) anwesend waren. Die Versammlung wurde, wie schon zur Tradition geworden, in zwei Blöcke aufgeteilt. Teil 1 diente der Information aus den aktuellen Verbandstätigkeiten. Hubert Giger und Felix Traber berichteten aus dem Gesamtverband. Ruedi Brunner von den SOB-Geschäften. Im Führungsgremium VSLF-SOB galt es, einen Kollegen in seiner Aufgabe zu bestätigen. Einstimmige Wiederwahl. Herzlichen Dank für die Mitarbeit.

Im 2. Block durften wir von der SOB Hanspeter Schenk (Leiter Lokpersonal) und Martin Burkhard (Leiter Flottenmanagement) begrüßen. Erwartungsvoll lauschten die Versammelten den Ausführungen von Hanspeter Schenk zur anstehenden Fernverkehrskooperation mit der SBB. Der LF-Depotstandort Samstagern wird aufgehoben und in Erstfeld wird ein neuer LF-Standort eröffnet. Die Anzahl der zu rekrutierenden LFs ist beachtlich. Doch das Damoklesschwert ATO (Automatic Train Operation) zeigt eine spürbare Verunsicherung und wirkt bei der Rekrutierung nicht gerade förderlich. Martin Burkhard informierte im Speziellen über die Rollmaterialbeschaffung 2020. Die Ersatzbeschaffung für den Voralpen-Express, Neubeschaffung Fernverkehr und Ergänzung der Regionalzugsflotte. Zur uneingeschränkten Kompatibilität in der verbleibenden Fahrzeugflotte zeigen sich z. B. in den Kundeninformationssystemen noch gewisse Herausforderungen. Beim anschliessenden Apéro wurden die intensiv geführten Diskussionen fortgesetzt.

Seit Jahresbeginn gilt der neu ausgehandelte Gesamtarbeitsvertrag von Thurbo. Wie sich kurz nach den Verhandlungen gezeigt hat, ist er besonders beim Lohnsystem noch etwas unausgereift. Nicht alle Parteien haben die gleiche Auslegung einiger relevanter Artikel. Diese «Falten» haben wir an verschiedenen Gesprächen versucht auszubügeln.

Nachverhandlungen zum neuen Lohnsystem

An den zwei Sitzungen vom 05.06.2018 und 14.09.2018 trafen sich die Personalverbände (SEV, VSLF und transfair) mit einer Delegation von Thurbo zu weiteren Gesprächen in Sachen Lohnsystem.

Lohnbandwechsel: Wir haben nochmals über die Konditionen für den Lohnbandwechsel diskutiert. Insbesondere bei der Anzahl Jahre, die für den Lohnbandwechsel nötig sind, sind wir uns nähergekommen. Es wird, je nach Berufskategorie, unterschiedlich lange dauern, bis das Lohnband gewechselt werden kann. Beim Lokpersonal erfolgt der Lohnbandwechsel nach der ersten abgelegten periodischen Prüfung automatisch, sofern der Vorgesetzte aus schwerwiegenden Gründen keine Verschiebung (um maximal zwei Jahre) beantragt.

Zusatzfunktionen: In den Diskussionen der letzten Monate hat sich herausgestellt, dass sich eine Prämie für die Zusatzfunktio-

nen (Lehrlokführer, Fahren nach ausländischen Vorschriften, Ablöser Disposition) besser eignet als ein höheres Lohnband. Die Umschreibung möglicher Zusatzfunktionen ist als Protokolleintrag festgehalten. Das Fahren nach ausländischen Vorschriften gilt erst bei einer (Voll-)Ausbildung über die Grenzbahnhöfe (Konstanz, Waldshut und Schaffhausen resp. St. Margrethen und Buchs) hinaus als Zusatzfunktion. Thurbo stellte fest, dass die Höhe der Prämien der Zusatzfunktionen alleine durch Thurbo bestimmt wird.

Spesenreglement: Der im Sommer im Intranet aufgeschaltete Spesentext ist ein internes Arbeitspapier. Der ursprüngliche Text gilt nach wie vor.

Auswärtspausen-Zeitzuschläge: Mit der Revision des AZG/AZGV fallen die Auswärts-Zeitzuschläge von 30% weg. Thurbo will erst mit den Verbänden über eine allfällige Beteiligung der Mitarbeiter sprechen, wenn das finanzielle Ausmass dieser Einsparungen bekannt ist. Gleichzeitig muss 2019 ein finanziell ansprechendes Ergebnis vorliegen. Die Gespräche werden weitergehen.

Mutationen im Vorstand

Gleich zum Start von Thurbo im Jahr 2001 wurde auch der VSLF Sozialpartner bei Thurbo. Seit jeher hat der Vertreter VSLF-Thurbo einen Sitz im Vorstand der Sektion Ostschweiz. Bis ins Jahr 2010 hat jeweils



© Foto Thurbo

eine einzelne Person das damals noch überschaubare Grüppchen an VSLF'ern bei Turbo betreut. Mit den Jahren traten erfreulicherweise stetig weitere Mitglieder in den VSLF ein. Damit vergrösserte sich auch der administrative Aufwand. An der GV im Herbst 2009 hat Willy Scherrer das Amt des Leiters übernommen und kurze Zeit darauf weitere Mitstreiter gesucht. So bildete sich ein Vorstand von fünf Personen, welcher in der folgenden Zeit relativ konstant bestehen blieb.

Seit knapp zwei Jahren zeichnet sich ab, dass sowohl der Schreibende Sämi Gmür (2010-2018) das Amt des Leiters VSLF-Turbo abgeben wie auch der Leiter-Stv. Alexander Gort (2010-2013 und 2016-2018) zurücktreten möchte. Leider mangelt es an interessierten Lokführerinnen und Lokführern, welche die Aufgaben übernehmen. Durch meinen Wechsel zur SBB in diesem Herbst entschied ich mich, das Amt nun definitiv auch ohne Nachfolger abzugeben. Mit mir tritt auch Alexander Gort von seinem Amt zurück. Weiterhin im Vorstand bleiben Kevin Friedrich, Manuela Trüb und Michael Burri. Wir suchen aber weiterhin einen neuen Leiter, welcher die Anliegen unserer Mitglieder in den weiteren VSLF-internen Gremien vertritt, an den Verhandlungen bei Turbo teilnimmt und den Vorstand anführt.

In den letzten sechs Jahren wurde rege verhandelt. Wir haben versucht, die BAR des Lokpersonals neu zu verhandeln und dabei Komponenten der SBB zu übernehmen. Leider scheiterten die Verhandlungen an allzu grossen Differenzen zwischen unseren Vorstellungen und derjenigen von Turbo bei den relevanten Punkten. In den Jahren 2016-2018 haben wir den GAV komplett überarbeitet. Dazwischen fanden regelmässige Sozialpartnersitzungen und Lohnverhandlungen statt. Es ist deshalb wichtig, dass sich der VSLF weiterhin aktiv an diesen Treffen einbringt.

Rückblick Mitgliederversammlung vom 21.08.2018

Bei der VSLF-Turbo-Mitgliederversammlung vom 21.08.2018 in Weinfelden durften wir die anwesenden Mitglieder sowie unsere Gäste Hubert Giger (Präsident VSLF) und Ruedi Brunner (Leiter VSLF-SOB) begrüßen.

Die Traktandenliste war lang, vieles hatte aber eher informativen Charakter. Das Traktandum Spesenreglement (Anmerkung: Turbo hatte, ohne die Verbände zu konsultieren, eine neue Version dieses GAV-Anhangs verfasst und veröffentlicht) veranlasste zu einer ausführlichen Diskussion. Ein weiterer Punkt, der zu reden gab, waren die Zusatzfunktionen. Mitte August fand das jährliche Gespräch zwischen dem Verwaltungsratspräsident

(Werner Schurter) und den Personalverbänden statt. Dieses Gespräch ist für alle Parteien eine gute Plattform, sich ohne die Anwesenheit von Turbo auszutauschen und allfällige Probleme anzusprechen. Hier konnten wir die anwesenden Mitglieder über die an Werner Schurter gestellten Fragen und dessen Antworten informieren.

Von grossem Interesse war auch das Traktandum Übergangsregelung Vorstand VSLF-Turbo – sprich, wie sich der Vorstand VSLF-Turbo in Zukunft zusammensetzen wird. Wir haben bereits im Vorfeld der Mitgliederversammlung über die Rücktritte von Sämi Gmür und Alex Gort kommuniziert. Die Suche nach frischem Blut für den Vorstand gestaltete sich erwartungsgemäss nicht ganz einfach, jedoch konnten wir an dieser Mitgliederversammlung eine Übergangslösung für die restlichen Termine im 2018 erarbeiten. Wohlbemerkt ist dies eine Übergangslösung und wir suchen immer noch nach einem Leiter VSLF-Turbo. Wie der Vorstand nach der Übergangszeit aussieht, hängt massgeblich davon ab, ob sich Personen für die Vertretung des VSLF und



Thurbo-Sozialpartnertreffen vom 14. September 2018

Hubert Giger, Präsident VSLF

Ein wichtiges Thema war die Regelung der Zusatzfunktionen im neuen GAV Turbo, welche als Prämien gewährt werden. Ebenfalls als Prämien wird das Fahren im Ausland über den Grenzbahnhof hinaus entschädigt. Turbo stellte fest, dass die Höhe der Bezahlungen der Zusatzfunktionen Turbo bestimmt. Die Kommunikation gegenüber den MA war nicht gut. Beim Lokpersonal erfolgt der Aufstieg in das nächste Gehaltsband auf Antrag des Vorgesetzten nach Absolvierung der ersten periodischen Prüfung und kann nur bei Vorliegen eines schwerwiegenden Grundes maximal zwei Jahre aufgeschoben werden.

Der im Sommer aufgeschaltete Spesentext ist ein internes Arbeitspapier. Die originalen Spesen gelten nach wie vor.

Die mit der Revision des AZG/AZGV wegfallenden Auswärts-Zeitzuschläge von 30% will Turbo nicht weiter entschädigen, allenfalls bei gutem Geschäftsgang. Die Gespräche werden weitergehen.

damit für faire und angemessene Anstellungsbedingungen einbringen wollen. Zum Schluss präsentierte Hubert Giger den anwesenden Mitgliedern das Projekt VHBL-AFSM, den Verein für höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer. Er erklärte, was geprüft wird und welche Möglichkeiten sich mit der Anerkennung des Berufs Lokomotivführerin und Lokomotivführer eröffnen.

Neue Geschäftsführerinnen

Auf Jahresende 2018 tritt Geschäftsführer Dr. Ernst Boos in den verdienten Ruhestand. Er leitete das Unternehmen Turbo seit dessen Gründung im Jahr 2001. Seine Nachfolge wird Claudia Bossert übernehmen. Die 54-Jährige ist aktuell bei der SBB als Leiterin des Verkehrsmanagements für die Region Ostschweiz verantwortlich. Sie arbeitete zuvor während mehr als 20 Jahren in verschiedenen Funktionen beim Schweizer Fernsehen. Wir wünschen Ernst Boos auf seinem weiteren Lebensweg alles Gute und heissen gleichzeitig Claudia Bossert herzlich willkommen bei Turbo.

Nebenarbeitszeit

Gemäss BAR-LP Turbo werden pro Jahr zwei Arbeitstage (resp. 4,5 Minuten/Tag) Nebenarbeit dem Arbeitszeitkonto gutgeschrieben. In den letzten Jahren sind immer mehr Aufgaben dazugekommen: fast wöchentliche System- oder Programupdates von Tablet und Smartphone, tägliches Synchronisieren der LEA-Daten (bei Entstehung der BAR war dies nur alle 72 Stunden nötig), massiv mehr Informationen, die gelesen oder aussortiert werden müssen, viel mehr Dienständerungen wegen Baustellen etc.

Die SBB hat vor einigen Jahren im Zuge der BAR-Verhandlungen Umfang und Aufgaben der Nebenarbeitszeit neu berechnet. Dies steht nun mit einigen Jahren Verzögerung auch bei uns an. Die heute noch gültigen Nebenarbeitszeiten wurden auf den Gegebenheiten von vor 15 Jahren berechnet. Zusammen mit Turbo wollen wir die benötigte Zeit aufgrund der veränderten Gegebenheiten neu berechnen.

Freiwillige Kurse

Ein neues Phänomen sind «freiwillige Kurse», in denen z. B. Wissen über das neue Arbeitszeitgesetz verbreitet wird oder Störungsfahrten am Simulator geübt werden können. Wir sind hier der Meinung, dass solche Themen zum Beruf des Lokführers gehören und bezahlt ausgebildet werden sollten. Turbo hatte hierfür kein Einsehen. Die Kurse bleiben somit weiterhin freiwillig und finden ohne Zeitvergütung in der Freizeit statt. ➡

Feedback LocoFolio 1/2018

Das LocoFolio 1/2018 ist einmal mehr ein Hammer, die Lektüre äusserst spannend, interessant, gelegentlich mit einem Schuss «Krimi» versehen. Zu zwei Artikeln möchte ich ein Feedback geben. *Hans Baer, pensionierter Swissair Pilot und Gönner VSLF*

Signalfälle und Unregelmässigkeiten (Seite 17)

Die Entwicklung im Signaldschungel ist schlicht besorgniserregend: Galten früher ganz klare Strukturen mit Vor- und Hauptsignalen, kann heute im neuen Signalsystem ein Vorsignal auch die Funktion eines Hauptsignals darstellen und umgekehrt, und dies bei zunehmender Signaldichte. Des Weiteren sind beim Umschalten von einem Signalebegriff zum anderen die Signale oft sekundenlang dunkel oder – noch schlimmer – es erscheinen gleichzeitig beide Signalebegriffe, der alte und der neue. Dies ist aus der Sicht der einfachsten Safety-Grundsätze schlicht ein No-Go.

Noch extremer ist die Situation bei den Zwergsignalen. Sie stehen grundsätzlich links der Fahrstrasse (nur in Spiez standen sie anfänglich auf der Bergseite). Das Überfahren eines geschlossenen Zwergsignals galt als Kapitalverbrechen, bis zu dem Zeitpunkt, als auf den Zufahrten zum GBT ETCS eingeführt wurde. Statt im ETCS die Zwergsignale dunkel zu schalten, wählte man – offensichtlich aus Kostengründen – als Variante, die Abdeckung der bei ETCS nicht aktiven Zwerge blau zu bemalen und die Signallampen in der Stellung «Zu» brennen zu lassen, mit dem Effekt, dass in der Folge mit hoher Geschwindigkeit an geschlossenen Zwergen vorbeigebraust wurde! Vor allem nachts sind natürlich die schwarzen von den blauen Abdeckungen kaum zu unterscheiden, sind doch nachts bekanntlich alle Katzen schwarz. Von gut informierter Seite wurde mir gesagt, dass mit einer einfachen Umprogrammierung im RBC (Radio Block Center, Bindeglied vom Stellwerk zur Funkverbindung zum Zug) die eingestellten Fahrstrassen bei ETCS-Betrieb sowohl bei den Zwergsignalen wie auch im Führerstand korrekt dargestellt werden könnten. Wo bleiben da die Safety-Grundsätze?

Ähnliches wäre ja von den blau beleuchteten Zwergen im Wallis zu berichten: In St. Maurice erscheinen bei niedrigem Sonnenstand zur Mittagszeit im Winter aus Richtung Martigny die blauen Lampen der Zwerge wegen Blendung in strahlendem Weiss (!), und in Vevey leuchten die Zwerge treuherzig in strahlendem «Züri-Tram-Blau». Ob da die Bedeutung der Signale wohl in jedem Fall astrein klar ist?

Diese wenigen Beispiele mögen zeigen, wie gross die Gefahr möglicher Fehlinterpretationen und Verwechslungen geworden ist, dies vor allem, weil man einerseits im Sicherheitsmanagement offensichtlich Lücken zulässt, andererseits noch die Ausbildungsdauer massiv reduziert hat. Signalfälle liegen da fast auf der Hand, vor allem, wenn die Erfahrung noch nicht so gross ist. Die Technikgruppe schlägt mit Recht eine Verlängerung der Ausbildungsdauer vor. Ich denke, es wäre sinnvoll, wenn



die Technikgruppe da auch konkret ihre Vorstellung zum Ausbildungssyllabus formulieren könnte, in der Hoffnung, dass dann die Ausbildung entsprechend angepasst wird; aber möglicherweise renne ich da offene Türen ein. Als einer eurer vielen tausend Passagiere bin ich natürlich dankbar, wenn der VSLF da buchstäblich an vorderster Front mitkämpft.

Interview Smart Rail 4.0

Markus, du stellst hier die absolut richtigen Fragen, mit beharrlichem Nachdruck, wo nötig. Die Antworten hinterlassen ein eher mulmiges Gefühl; der Eindruck, als Vertreter an vorderster Front nicht ganz ernst genommen zu werden, ist leider nicht zu übersehen. Da treffen verschiedene Welten aufeinander. Einerseits ist da die Optik des LFs an der Front in seinem recht knappen Reglements-korsett, der in der Praxis rund um die Uhr seinen verantwortungsvollen Dienst verrichtet, dessen allfällige Fehler nicht einfach im Papierkorb deponierbar oder mit der «Delete»-Taste löschar sind, sondern allenfalls in kostspieligen Konsequenzen bis hin zum Unfall enden können. Andererseits die «visionäre» Ebene an Schreibtisch und Bildschirm, oftmals etwas abgehoben im Versuch, etwas auszuprobieren und dann zu schauen, was passiert; allfällige Auswirkungen auf den LF in seinem Führerstand scheinen da eher von sekundärem Belang.

Ich denke, all die noch kommenden und einzuführenden elektronisch-digitalen Features (Neudeutsch «Assistenzsysteme») müssten einzig und allein dem Zweck dienen, die Arbeit des LF zu erleichtern und zu vereinfachen, eben im Sinn von echten Assistenzsystemen! Momentan geht das leider noch anders; Achtung und Respekt werden da in einer offenbar suboptimal verstandenen Hierarchieordnung gelegentlich – nicht zuletzt zu Lasten der Safety – strapaziert.

Der Vergleich mit der Luftfahrt hinkt da gewaltig. Meine Wahrnehmungen aus eigener Erfahrung in dieser Sparte sind ganz andere. Praxis und Entwicklung gingen da seit je in gegenseitiger Achtung und Respekt à niveau Hand in Hand, wobei sich die amerikanische Philosophie stets daran orientierte, dass der Pilot als zentrale Figur aller Automatisierung zum Trotz in jeder Flugphase Manager mit manuellen Eingriffsmöglichkeiten sein musste. Die Philosophie des grossen europäischen Flugzeugherstellers verfolgte zunächst eher die Richtung der Vollautomatisierung (vergleichbar ATO bei der Bahn), schwenkte dann aber nach diversen bösen Erfahrungen wieder in Richtung der amerikanischen Denkweise.

Gedanken zum Thema GoA4, wie sie zum Teil in der allgemeinen Presse kolportiert werden, sind daher im heterogenen Eisenbahnbetrieb mehr als obsolet. Es wäre doch schon ein Riesenfortschritt, wenn ihr eure Zugdaten nur an einem Computer eingeben könntet, und nicht an deren drei. Mit geschickten Plausibilitätskriterien liessen sich da sicher noch einige Fehlerquellen entschärfen.

Es wäre wünschenswert, den Link zwischen Praxis (LF) und Visionen (Smart Rail 4.0) viel enger zu knüpfen und in gegenseitigem Respekt nach optimalen Lösungen zu suchen. Dazu braucht es Leute, die auch vom «Fach» sind und nicht nur vom «Bildschirm» etwas verstehen.

In diesem Sinn ist der blau unterlegte Einlegebeitrag von Dr. M. Meyer, «Fachkompetenz in der Eisenbahnbranche» (Seite 26), das Beste in diesem Interviewteil und jedermann zur Lektüre und Nachahmung herzlichst empfohlen. Apropos: In der Luftfahrt haben wir immer nach diesem Rezept gelebt, es hat sich bewährt. Bitte, bleibt auch da am Ball; euer Input ist überaus wichtig! ➡

Fischer Bahnwaren

Feedback von Andreas Meyer, CEO SBB, auf das Video von Markus Leutwyler.

Von: Meyer Andreas (CEO)
Gesendet: Dienstag, 31. Juli 2018
An: locofolio@vslf.com
Betreff: Lachen ist gesund.

Lieber Markus

Du schreibst in deinem Artikel im LocoFolio 1/2018, dass du von der Nachahmung deines aus meiner Sicht sehr gelungenen Videos abraten würdest. Ich finde das sehr schade. Du hast in einer witzigen Art dich mit einigen Themen auseinandergesetzt. Ich habe das Video vielen Freunden und Bekannten gezeigt und sie fanden es alle ausnahmslos spitze. Ich möchte dich bitten, diesen Aufruf zu relativieren. Es gibt nichts Besseres, als ab und zu auch über sich selber lachen zu können und sich damit auch mit Unzulänglichkeiten auseinanderzusetzen. Nobody's perfect!

Ich freue mich auf eine nächste Ausgabe des Videos o. Ä. und grüsse dich herzlich,

Andreas



FDV-Referent Urs Schär

Nach 15 Jahren als Referent diverser FDV-Seminare heisst es für mich, Abschied zu nehmen. Anfang Oktober werde ich mein letztes FDV-Seminar geben. Urs Schär, Referent VSLF

Geschätzte Lokführerinnen und Lokführer

Im September 2017 wurde bekannt gegeben, dass die SBB Cargo AG 80 Stellen per 31. März 2018 abbaut. Indirekt bin ich insofern davon betroffen, dass dadurch die Arbeitsbelastung als Prüfungsexperte und Coach Ausbildung Lokpersonal gestiegen ist. Darum wird es mir zukünftig nicht mehr möglich sein, weiterhin das Amt als Referent der FDV-Seminare auszuführen (ich werde auch nicht jünger).

Zu meiner Geschichte:

Im Sommer 2003 übernahm ich von meinem Vorgänger Hansruedi Niederhäuser die Schulungsunterlagen der FDV-Seminare. Gut gepackt mit Lektionsplänen, Arbeitsblättern und einem Ordner voller Folien, gab ich im November 2003 mein erstes Seminar im «Waldhotel» auf dem Bürgenstock. Der Hellraumprojektor musste drei Tage lang leuchten, was er hergab. Der Aufenthalt im «Waldhotel» war immer schön und die Gastfreundschaft der Wirtsleute top. Ab dem Jahr 2004 gab es Bildungsurlaub für die FDV-Seminare und somit stieg die Anzahl Teilnehmer rasant an. Im November 2005 hatte ich bereits 36 Teilnehmer. Vom VSLF wurde ich angefragt, ob es mir möglich wäre, jährlich zwei Seminare durchzuführen. Dies tat ich auch, aber anhand der Teilnehmerzahl entschlossen wir uns schon bald, jährlich drei Seminare anzubieten (Nov. 06, Jan. und Feb. 07).

In dieser Zeit wurde leider das «Waldhotel» verkauft und die neuen Besitzer wechselten in kurzer Zeit langjährige Mitarbeiter gegen neue aus. Die Qualität und der Service verschlechterten sich zusehends. Wir mussten uns darum im Februar 2008 nach einem neuen Seminarhotel umsehen. Nach längerem Suchen entdeckte der damalige Bildungsobmann, Matthias Opplinger, das «Solbadhotel» in Sigriswil. Ich schaute mir dieses Hotel im Internet an und war überzeugt, dass dies eine gute Alternative zum «Waldhotel» ist.

Im letzten Seminar auf dem Bürgenstock (Februar 2008) wurde ich angefragt, ob es möglich wäre, ein Seminar über deutsche Vorschriften (DB) aufzubauen. Über den Sommer entstand dieses Seminar. Dadurch hatte ich im November 2008 drei

Premieren: das erste Seminar in Sigriswil (inkl. Baulärm), das auch mein erstes DB-Seminar war. Anschliessend, im neu eröffneten Seminarhaus (FDV-Seminar), war erstmals eine Lokführerin mit dabei.

Im «Solbadhotel» fühlte ich mich von Anfang an wohl. Das Gastgeberpaar Wicky und die Angestellten leben die Gastfreundschaft vor. Sehr gerne kam ich immer wieder nach Sigriswil. Ich durfte ja auch die Wellnessanlage, die kulinarischen Köstlichkeiten (auch flüssige) und die schöne Aussicht geniessen.

Mit tollen Erlebnissen in den Seminaren, mit euch als Teilnehmerinnen und Teilnehmern (viele «Wiederholungstäter») und mit gemütlichen Abenden in gediegenem Ambiente, bleiben mir viele schöne Erinnerungen.

Herzlich bedanke ich mich bei euch, liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer diverser Seminare. Ihr seid die, die motiviert und mit einem hohen Fachwissen die Seminare sehr interessant und lebhaft mitgestaltet habt. Ich war nie der Einzige, der den Unterricht mit einer Prise Humor würzte.

Dank euch ist mein inneres Feuer nie erloscht.

Ich darf mit meinem letzten FDV-Seminar im Oktober drei Jubiläen feiern: 15 Jahre FDV-Seminare, 10 Jahre DB-Seminare, 10 Jahre «Solbadhotel» Sigriswil.

Mit Gaby Fischer leben die FDV-Seminare weiter und sind in sehr guten Händen. Und noch dies: Das DB-Seminar darf ich weiterhin geben. Ich wünsche mir dazu viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

En ganz liebä Gruess
Urs Schär

Wir bedanken uns bei Urs herzlich für seine grosse Arbeit zugunsten der Lokführer/innen. Die FDV-Kurse werden immer gerne besucht, so alle 5 Jahre in der Regel, und wir haben viele positive Feedbacks bekommen. Dies ist ein Verdienst von Urs und dem gesamten Bildungsteam des VSLF. Merci.

Der Vorstand VSLF

Der Weg ist das Ziel

Wer sich durch soziale Medien blättert, stolpert zwangsläufig über «wertvolle» Lebenshilfen. Der Klassiker unter ihnen ist: «Träume nicht dein Leben, lebe deinen Traum!» Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

In letzter Zeit bekommt man den Eindruck, dass diese Bonmots stahlhart auf diverse Bereiche des Eisenbahnalltags durchgeschlagen haben. Signalisierungen stehen rechts, links, oben, unten, sie sind rund statt eckig oder winzig klein wie aus dem Märklin-Katalog? Nicht verzweifeln! Abhilfe gibt es nicht oder nur nach unzähligen Interventionen. Aber wie wäre es zwischenzeitlich damit:



SOPRE macht heute mal dies, morgen das und übermorgen gerne auch gar nichts. Durchatmen, gedanklich in den Helikopter steigen und alles von oben betrachten. Und es positiv sehen:



Hunderte Millionen werden bei den Pensionskassen umverteilt. Kein Mensch weiss, wie dereinst unsere Renten zu bezahlen sind. Halb so schlimm:



Der Blick aus dem Führerstand ist getrübt, ebenso die Stimmung?



Funktioniert die SBB-App wieder mal nicht? Sie liefert die Antwort gleich selber:



Wozu regen wir uns noch auf? Wozu Meldungen schreiben, wenn diese nichts bewirken, ausser dass sie das Karussell am Drehen halten?

In der Ruhe liegt die Kraft. Mensch, ärgere dich nicht! Was auch immer passiert, lebt euren Traum. An Verspätung ist noch kein Passagier gestorben. Im Gegenteil, wir bieten ihm damit die Möglichkeit, im Zug seine Achtsamkeitspause einzulegen. Ommm ...



Bericht GV VSLF Sektion Ostschweiz vom 16.11.18

Nach einem Glas Champagner als Willkommens-Apéro, offeriert vom gastgebenden Wirt, eröffnet Präsident Stephan Gut die Generalversammlung Sektion Ostschweiz in der einmal mehr vollbesetzten Haldenbacharena in Zürich. Über 60 kritisch Interessierte, aber sehr gut gelaunte Mitglieder fanden den Weg an die GV.

Die Traktandenliste wurde sehr zügig abgearbeitet. Der Mitgliederzuwachs ist erfreulicherweise ungebremsst und wir dürfen bald unser 800tes Mitglied in der Sektion begrüssen!

Leider haben wir zwei Rücktritte aus dem Vorstand zu kompensieren. Der Leiter Thurbo Sam Gmür tritt nach dem Wechsel zur SBB logischerweise zurück. Seine Stelle bleibt vakant. Schon nach einjähriger Tätigkeit als Vize Cargo muss sich Florian Fassbind aus familiären Gründen vom Amt zurückziehen. Wir wünschen ihm und seiner Familie viel Kraft für die kommende Genesungszeit! Erfreulicherweise stellte sich Sektionsbeisitzer Marcel Hämmerli spontan zur Verfügung das Amt ad Interim bis auf weiteres zu übernehmen! Die Wahl wurde mit einem grossen Applaus verdankt. Auch der abtretende Depotobmann von Zürich, Robin Harlacher,

konnte an diesem Abend durch Aaron von Riedmatten erfreulicherweise ersetzt werden. Diese spontanen Aktionen widerspiegeln den Zusammenhalt und die Loyalität im VSLF, hier ein grosses Dankeschön im Namen des Sektionsvorstandes! Die anstehende grosse Pensionierungswelle rollt langsam an... Dieses Jahr durften wir Ernst Frei SOB, Manfred Kunz, Herbert Marti und Edi Weiss (alle SBB) als langjährige Mitglieder zur wohlverdienten Pension gratulieren! Natürlich wurden auch die Tätigkeiten von Sam Gmür und Flo Fassbind mit einem kleinen Präsent und grossen Applaus verdankt.

Wie schon in der GV Einladung von Stephan Gut erwähnt, nehmen die vielen «Baustellen» bei SOB, THURBO und SBB schon bald groteskes Ausmass an. Hier alles zu erwähnen würde den Rahmen dieses Berichtes um ein Vielfaches sprengen. In Stichworten ein Ansatz der vorgetragenen Themen:

THURBO: Umsetzung Lohnbandwechsel GAV 2017, neue Lohnverhandlungen, Lehrlokführer Konzept und Abgeltung, Vakanzen/Ersatz Vorstand Thurbo, etc.

SOB: Umsetzung Lohnsystem/Schiedsgericht, Pausenregelung, Stand PK, GAV und Lohnverhandlungen und im Zu-

sammenhang mit der FV Konzession ab 2020: Strecken, Depotstandorte, Integrale Produktion!?, Anzahl Umläufe SOB/SBB und daraus resultierende Fahrzeugbestellungen etc.

SBB Cargo: Neue BAR, Caros, Umstrukturierungen/viele neue «Köpfe», Ausbau Standort Buchs, etc.

SBB Personenverkehr: zahlreiche Änderungen GAV, WEP/SBB Agil, Digitalisierung/Smart Rail, etc.

Bei so viel Information fehlte leider die Zeit für eine ausgiebige Diskussion im offiziellen Teil der GV, aber erfahrungsgemäss wird am anschliessenden Apéro und während des Nachtessens noch viel emotionaler diskutiert! So schloss Präsident Stephan Gut pünktlich wie geplant die ordentliche GV.

Claudia Bossert, neue CEO Thurbo, Hanspeter Schenk und Roland Alder SOB sowie Werner Frei SBB waren als Gäste zum Apéro/Nachtessen eingeladen. Sie wurden umgehend in Diskussionen eingebunden und man versuchte allenfalls pikante Details zu entlocken. Wie immer will niemand genau sagen wann die anregenden Gespräche ein Ende fanden...

Für den Vorstand Sektion Ostschweiz
Christoph Jud; Vize P



Arbeiten als Pensionierter

Pensionierte Lokführer bleiben im VSLF Aktivmitglieder. Sie können an allen Veranstaltungen teilnehmen, haben Wahl- und Stimmrecht und erhalten das LocoFolio. Kosten: 60.– Fr. im Jahr.

VSLF-Mitglieder, welche die Tätigkeit als Lokomotivführer ausüben, sind im VSLF automatisch berufsrechtsschutzversichert. Pensionierte Mitglieder, welche weiterhin als Lokführer arbeiten, müssen dies dem VSLF unbedingt melden, um den Berufsrechtsschutz wieder zu aktivieren. Somit wird der volle Mitgliederbeitrag wieder fällig.

Depotwechsel und Arbeitgeberwechsel können im Internet gemeldet werden. Wir danken dafür.

www.vslf.com > Kontakt Mitglieder
mutation@vslf.com

KPT

Information zum KPT-Krankenversicherung-Kollektivvertrag

Im August 2018 konnte der KPT-Kollektivvertrag mit dem VSLF erneuert werden. Die Konditionen zugunsten unserer Mitglieder bleiben weiterhin dieselben. Wir freuen uns über die weiterhin gute Zusammenarbeit mit der KPT.

Das Wichtigste in Kürze

In rasanter Geschwindigkeit verändert sich unser Arbeitsplatz stetig. Wir müssen uns der Herausforderung stellen und uns immer auf dem Laufenden halten.

So unter anderem auch mit dem Arbeitszeitgesetz (AZG). Wir werden mit in die Verantwortung genommen, dass das AZG eingehalten wird.

Der VSLF bietet im Jahr 2019 einen solchen Kurs an, ideal, um die Neuerungen zu erfahren.

Die Details werden zur gegebenen Zeit via Newsletter und Aushang in den Depots veröffentlicht.

Weitere Infos unter: www.vslf.com/dienstebildung/seminare/

CAP

Berufsrechtsschutz

Wir erhalten immer wieder Anfragen, ob der Berufsrechtsschutz, welcher die Tätigkeit als Lokomotivführer abdeckt, auch im Ausland gilt. In den Allgemeinen Versicherungsbedingungen mit der CAP Rechtsschutz-Versicherungsgesellschaft ist Folgendes vereinbart: der Versicherungsschutz gilt für die Schweiz/FL und für Europa (mit Ausnahme der GUS-Staaten) sowie die Mittelmeerrandstaaten.

Wir suchen eine(n) Verbandssekretär(in)/Aktuar(in), welche(r) auf Stufe Vorstand VSLF ihre bzw. seine Arbeiten für den Gesamtverband ausführt.

Zu den wichtigsten Aufgaben des Sekretärs bzw. der Sekretärin gehören das Versenden und Koordinieren von Einladungen sowie das Verfassen des Protokolls der Vorstandssitzungen und Versammlungen, das Miterstellen des Geschäftsberichtes zuhanden der Generalversammlung und die Betreuung diverser Listen und Tabellen.

In Zusammenarbeit mit weiteren Funktionären koordiniert der Sekretär bzw. die Sekretärin Anfragen durch Mitglieder und Dritte.

Hast du Interesse an der Verbandsarbeit und möchtest du den Vorstand sowie den gesamten VSLF tatkräftig unterstützen?

Für Fragen und Auskünfte wende dich bitte an:

Hubert Giger
Präsident VSLF
Tel.: 079 136 37 51
praesident@vslf.com
oder
Kay Rudolf
Sekretär/Aktuar VSLF
Tel.: 079 505 12 80
sekretaer@vslf.com

IN MEMORIAM

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

Eduard Mast

Sektion Ostschweiz

*1934

† 21. 09. 2024

Egon Knödler

Sektion Ostschweiz

*1934

† 10. 10. 2018

Hans-Peter Kestenholz

Sektion Basel

*1956

† 18. 8. 2018

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen