

Müssen wir uns schämen?



Vor einiger Zeit ging ein deutscher Lokführer mit markigen Worten viral: «Man schämt sich als Eisenbahner!» Deutschland hat seine Eisenbahn in den letzten Jahrzehnten verludern lassen. Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Richard Lutz doppelte nach: «Wer depressiv veranlagt ist, sollte besser nicht zur Bahn gehen!»

Doch wie ist es bei uns? Die Schweizerischen Eisenbahnen werden nach wie vor von vielen geliebt. Von Einheimischen und Touristen. Doch diese Liebe ist nicht unendlich. Verspätungen, Verunreinigungen, Baustellen und sogar Zugsausfälle auf Grund des Lokpersonalmangels strapazieren auch wohlgesinnte Gemüter.

Es ist nicht so, dass dies dem Management entgangen wäre. Toni Häne, Leiter Personenverkehr SBB, hat eine Reorganisation durchgeführt, welche alle an der Zugführung Beteiligten unter ein Dach bringt. Das Ziel ist eine Verbesserung der Qualität. Für uns Lokführer bedeutete diese Reorganisation aber ein erhebliches Chaos bei der Einteilung. Wir haben bei Toni nachgefragt, was er dagegen zu tun gedenkt.

Lokpersonalmangel ist auch in Deutschland ein Problem. «Mit der Modelleisenbahn ist auch der Berufswunsch Lokführer aus den Kinderzimmern verschwunden», sagt Sven Flore, CEO von SBB Cargo International. Weshalb er einem Mann mit langem Strafregisterauszug die Chance bot, Lokführer zu werden, und wie er mit Kleincontainern die Güterbahn florieren lassen will, hat er uns in Olten erzählt.

Die Schweiz ist eine Eisenbahnnation. Mit Stadler Rail resp. «dem Stadler», wie CEO Thomas Ahlburg die Firma nennt, haben wir einen Zugbauer, auf den wir stolz sein dürfen. Stadler reitet auf einer beeindruckenden Erfolgswelle. Die neuen Schweizer Züge Giruno und Traverso sowie die BLS Dosto und viele andere Züge sind auf gutem Weg und werden voraussichtlich pünktlich geliefert. Wie das möglich ist und warum die Qualität trotz des vollen Auftragsbuchs nicht gefährdet ist, das und noch vieles mehr gibt es im Interview-Roman zu lesen. Geduld bringt Rosen!

Bei uns an der Basis lebt die Eisenbahnerfamilie. Es liegt an uns Älteren, die jüngeren Kolleginnen und Kollegen ins Boot

zu holen. Leider erfahre ich immer wieder Geschichten, wo jüngere Führer gegen die Älteren angestachelt werden. Das dürfen wir nicht zulassen! Gute Gelegenheiten, sich alters- und verbandsübergreifend kennenzulernen, waren der Raclettezug im Dezember 2018, aber auch unsere Versammlungen und Treffen im VSLF.

Je mehr zentralisiert wird, umso wichtiger ist es, dass diejenigen zusammenhalten, welche noch in den Bahnhöfen verkehren. Wenn wir aufeinander achtgeben und mit offenen Augen durch die Welt gehen, schafft dies Vertrauen. Wenn wir dafür einstehen, dass die Infrastruktur und vor allem auch die Signalisierungen zweckdienlich sind, so schafft das Kontinuität und Sicherheit. Wenn wir uns dafür einsetzen, dass Arbeitszeiten und Übergänge eingehalten werden, schafft dies Zuverlässigkeit. Wenn wir uns für eine Entlohnung einsetzen, die den hohen Anforderungen gerecht wird, schafft dies Zukunftsperspektiven.

Wir alle geben wie bisher unser Bestes, damit der Betrieb trotz teilweise völlig ungenügender Rahmenbedingungen weiterläuft. Müssen wir uns schämen? Nein! Im Gegenteil, auf uns dürfen wir stolz sein. ➤

WELLNESS HIT AM THUNERSEE

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



Neu! Neu! Neu!

Erweiterte Wellnessanlage

(Salzstein-Kräutersauna, Aroma-Dampfbad & Regendusche)

- 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.).



Angebot gültig für Aufenthalte bis 24. Dez. 2019 (Exklusiv allgemeine Feiertage!)



**SOLBADHOTEL
SIGRISWIL**

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

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Lieschle Kolleginnen und Kollegen

Letztthin kam im Schweizer Fernsehen ein Beitrag der Serie «Fernweh» aus dem Jahre 2012, in welchem eine der vielen SBB-Delegationen begleitet wurde, welche in Japan perfektes Bahn-Know-how erlernen sollten. Ein SBB-Mann sagte im Beitrag, dass das System Japan bei uns nicht funktionieren würde, da in Japan alles sehr einfach und robust sei. Sieben Jahre später sind bei uns die neusten Güterloks und Bombardier-Triebzüge noch mehr mit Rechnern vollgestopft denn je und an Komplexität kaum zu übertreffen. Selbstverständlich inkl. ETCS-Einrichtung und ATO-Vorausrüstung.

Die Reisen nach Japan haben rückblickend insofern ihr Ziel verfehlt. Und unsere Pendler sind noch immer nicht so diszipliniert wie in Fernost. Man kommt nicht um den Verdacht herum, es könnte sich dabei um Mentalitätsunterschiede handeln.

Ebenfalls ein Mentalitätsproblem ist der Widerspruch zwischen liberalen, mündigen und selbst denkenden Bürgern und den vermehrten Vorgaben mittels definierter Arbeitsabläufe. Nun, man gewöhnt sich mit der Zeit daran, nicht mehr zu denken, und es hat durchaus auch angenehme Seiten. So werden die Verantwortlichkeiten neu definiert, was ein ruhiges und wunderbar entspanntes Arbeiten ermöglicht.

Noch entspannter wird es zukünftig für uns gemäss den Ideen von SmartRail 4.0. Wie im aktuellen Geschäftsbericht der SOB nachzulesen ist, engagiert sie sich im Rahmen des Programms «SmartRail 4.0» für das Teilprogramm «Automatic Train Operation» (ATO). Es wird als «epochales Projekt» bezeichnet und mit dem Wechsel von der Dampf- zur Elektrotraktion verglichen. Ziel soll sein, auszuloten, wie das Fahren von Zügen automatisiert werden kann. Mit vertretbarem Aufwand und auf Linien mit Aussensignalen. Das Beschleunigen, Bremsen und Anhalten soll ein Fahrassistenzsystem übernehmen. In jedem Fall bleibt die Person ganz vorne im Zug für die Sicherheit des Zuges verantwortlich. Dadurch sollen der Energieverbrauch optimiert werden und die Fahrweise der einzelnen Züge noch präziser werden. Die Problematik der schnellen Zugkraftänderungen bei Güterzügen,

welche unweigerlich Zugtrennungen zur Folge haben, ist noch ungelöst.

Dies alles zeigt auch einen interessanten Einblick in die Einschätzung unserer bisherigen Arbeit.

Das stelle ich mir sehr spannend vor, zuzuschauen, wie dauernd beschleunigt und verzögert wird, um vermeintlich ein paar Sekunden zu gewinnen. Das braucht viel Energie, erzeugt Verschleiss und senkt den Komfort merklich. Und die Person ganz vorne im Zug soll diesem Spiel dann täglich acht Stunden zuschauen. Das ist genial, eine ultimativ neue Herausforderung und die Eisenbahnen sparen keinen müden Franken. Bitte sagt uns, dass dies nicht das gesamte Ergebnis der Digitalisierung ist.

Zeitgleich geschehen an unserer Generalversammlung vom letzten März in Naters VS wundersame Dinge. So erklärte der neue CEO von SBB Cargo International, Sven Flore, in seinem Referat den anwesenden Gästen eindrücklich, dass die Bahnen in Bezug auf den Nachwuchs im Führerstand bald «die Getriebenen sein werden», sollten nicht wirksame Massnahmen ergriffen werden. In der Schweiz und den Nachbarländern. So bleibt uns als Berufsverband der Lokführer nur die elegante Aufgabe übrig, ihm Recht zu geben. Vielleicht schenkt man Herrn Flore mehr Glauben als uns. Die aktuellen Zugsausfälle in der Region Zürich würden es nahelegen.

Ob mit neuen Ausbildungskonzepten, wo vermehrt alles selber erarbeitet werden soll und Einsparungen als ein wichtiges Ziel definiert sind, eine gute Basis geschaffen wird für gute und motivierte Lokführer(innen), bleibt abzuwarten. Bevor man nicht weiss, was ein(e) Lokführer(in) nach der Ausbildung alles können sollte, ist eine gezielte, massgeschneiderte und schlussendlich nachhaltigere, sprich günstigere Ausbildung schwer zu erreichen. Vielleicht kann man sich zukünftig sogar die Fahrpraxis sparen, da dies Fahrassistenzsysteme voraussichtlich besser machen. So glaubt die SOB bereits, zukünftig die Lokführer-ausbildung auf zwei Monate zu drücken. Hoffen wir, dass dieser Zug nicht in die falsche Richtung losfährt. Der aktuell sich auswirkende Personalmangel ist

auch der fehlenden Kundigkeit der neuen Lokführer(innen) auf vielen Linien und Fahrzeugen, also der Ausbildung, geschuldet.

Auf der offiziellen Website der SBB jedenfalls muss der Beruf Lokführer unter «Zugförderung» gesucht werden. Dies kann als trauriges Indiz gewertet werden, dass man sich bei der Eisenbahn gerne mit sich selber beschäftigt.

Auch die neue Struktur bei SBB Personenverkehr macht diesen Eindruck. Am meisten sticht bei der neuen Organisation ins Auge, dass noch mehr Hierarchie-Ebenen entstanden sind und die Abkürzungen immer länger werden. Uns erschreckt das nicht mehr, wir haben Zeit. Und die öffentliche Hand bezahlt.

VSLF-intern geht uns die Arbeit nicht aus. Die Umsetzung der neusten AZG- und AZGV-Regelungen war überall ein Thema und musste in die diversen GAV und BAR eingebaut werden. Bei der BLS haben wir uns auf einen Sozialplan geeinigt und im Mai trat der GAV SBB und SBB Cargo tritt in Kraft. Die Teilnahme des VSLF an diversen Vernehmlassungen des BAV und UVEK ist wichtig, um unsere Anliegen direkt einzubringen. Mehr Informationen dazu auf unserer Internetseite.

Vermehrt kommen Kolleg/innen mit den verschiedensten kleinen und grossen Problemen und Sogen auf uns zu. Allen ist gemeinsam, dass es oftmals keinen Ansprechpartner gibt und das Interesse der Unternehmung an Problemlösungen gleich null ist. Dies ist der Sparhysterie an der Basis und dem perfektionieren System der Abgabe von Verantwortung geschuldet. Die einen Kollegen verzweifeln, die anderen verfallen einer lethargischen Gleichgültigkeit. Beides ist der Nährboden für Demotivation und solche Mitarbeiter sollte man im Interesse der Sicherheit eigentlich nicht alleine auf die Lokomotive setzen. Unsere Herausforderungen werden immer komplexer. Um so mehr versuchen wir, zusammen mit euch, diese zu beherrschen.

Etwas erfreuliches zum Schluss: Einen von der Basis beschlossenen Auftrag, nämlich den Mitgliederbeitrag auf 30 Franken zu senken, werden wir Ende Jahr umsetzen. Gemäss dem Motto: Mehr Verband für weniger Geld.

Euch allen immer gute Fahrt und wenig Ärger. Danke für eure Treue.

Beste Grüsse

Euer Präsident
Hubert Giger

ETCS/GSM-R Standortbestimmung

Das BAV verordnet eine Denkpause betreffend dem Ausbau von ETCS. *Auszüge einer Mitteilung des Bundesamts für Verkehr BAV Abteilung Infrastruktur an die Unternehmen und Verbände, 14.2.2019*



Sehr geehrte Damen und Herren

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Jahr 2000 entschieden, im Bereich Zugsicherung die nationalen Systeme SIGNUM / ZUB durch das European Train Control System (ETCS) abzulösen. Ende 2018 wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht: Praktisch das gesamte Normalspurnetz ist mit ETCS- ausgerüsteten Triebfahrzeugen befahrbar. Für den Weiterausbau der Führerstand-signalisierung mit ETCS ist es nötig, die bisherigen Betriebsprozesse zu überarbeiten und die technologischen Möglichkeiten innovativer Konzepte zu beurteilen. Dies hat in enger Abstimmung mit den Ablösungen von Systemen zu erfolgen, welche ihr Lebensende in absehbarer Zeit erreichen. Das BAV hat vor diesem Hintergrund beschlossen, mit weiteren Streckenausbauten zuzuwarten und Software-Upgrades bei Fahrzeugen zeitlich hinauszuschieben. Nicht betroffen von diesen Beschlüssen ist der Ausbau und die Inbetriebnahme der ETCS Level2 Projekte auf der Gotthard-Basislinie und auf einzelnen weiteren Streckenabschnitten im Perimeter der heutigen ETCS Level2 Abschnitte. Nach einer umfassenden Analyse wird das BAV im Jahr 2020 über eine allfällige Anpassung der ETCS-Strategie entscheiden. (...)

1. Weiterentwicklung ETCS Strategie

1.1. Ausgangslage 2011

2011 hat das BAV den Grundsatzentscheid gefällt, dass ab 2025 ETCS L2 sukzessive auf das ganze Normalspurnetz auszudehnen sei, namentlich beim Ersatz von veralteten Stellwerken. Dies bedingt, dass alle Fahrzeuge ab 2025 über eine entsprechende ETCS-Ausrüstung verfügen. Daher wurde fest- gehalten, dass für neue Fahrzeuge ab 2014 eine ETCS Ausrüstungspflicht gelten soll und die Ausrüstung auf der Baseline 3 (mindestens Version 3.4.0) basieren muss.

1.2. Situation Ende 2018

Auf europäischer Ebene ist die Ablösung von GSM-R durch FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) in Vorbereitung. Dafür gibt es im Wesentlichen zwei Hauptgründe:

1. Die GSM-R Lieferanten unterstützen die 2G-Technologie nur noch bis 2030.
2. Mit der 2G-Technologie können die künftigen Bedürfnisse für die Weiterentwicklung des Bahnsystems (z.B. Anwendungen im Rahmen der Digitalisierung) nicht abgedeckt werden. (...)

1.3. Konsequenzen für die Fahrzeugausrüstung

Damit die Weiterentwicklung von ETCS mit der Einführung des FRMCS abge-

stimmt und Mehrfachkosten vermieden werden können, wurde Folgendes beschlossen:

- Fahrzeuge, die noch über keine ETCS-Ausrüstung verfügen, müssen nicht bis 2025 nach ETCS BL3 migriert sein, dürfen aber auch nicht zugführend auf ETCS L2-Stecken eingesetzt werden.
- Fahrzeuge welche über eine ETCS-BL2-Ausrüstung (Version 2.3.0d) verfügen, müssen vor 2025 nicht nach BL3 migriert sein.
- Neue Fahrzeugtypen (von Herstellern neu gebaute Fahrzeuge) müssen für den Einsatz in der Schweiz weiterhin und einzig mit einer ETCS-BL3-Ausrüstung (mindestens Version 3.4.0) ausgerüstet werden. Bei diesen Fahrzeugen ist zu einem späteren Zeitpunkt jedoch ein Upgrade nötig, um die FRMCS-Tauglichkeit zu erstellen.

Nach Abschluss der laufenden Konzeptphase von SmartRail 4.0 entscheidet das BAV 2020 über die zukünftige Weiterentwicklung von ETCS im Normalspurnetz der Schweiz. (...)

3. Weitere Abhängigkeiten

3.1. Rückbau der fahrzeugseitigen SIGNUM-Magneten/Empfänger und ZUB-Empfänger

3.1.1. Allgemein

Mit dem Wegfall der streckenseitigen SIGNUM- und ZUB-Einrichtungen können die fahrzeugseitigen SIGNUM-Magneten/Empfänger und die ZUB-Empfänger grundsätzlich zurückgebaut werden. Der fahrzeugseitige Rückbau der SIGNUM-Magneten/Empfänger und der ZUB-Empfänger ist dann erlaubt, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherstellt, dass die Fahrzeuge nur auf Abschnitten zum Einsatz kommen, welche schon nach ETCS L1 LS migriert sind. Für den Rückbau ist die BAV-Richtlinie Zulassung Eisenbahnfahrzeuge, Ziff. 5.13 „Nachträgliche Änderungen“, zu berücksichtigen. (...)

3.3. Infrastruktureitiger Rückbau von PZB, KVB/RPS und SCMT

Die zunehmende Komplexität und die damit verbundene aufwändige Systempflege und Sicherheits- nachweisführung bei den Zugbeeinflussungssystemen erfordert im Zuge der Migration zu ETCS eine Vereinfachung auf den Grenzbetriebsstrecken. Das BAV beabsichtigt daher insbesondere auf den Güterverkehrskorridoren (RALP / NSM) gehören, den Rück- bau der vorhandenen Fremdsysteme PZB, KVB/RPS und SCMT anzuordnen. In Anlehnung an die europäische Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 (europäischer Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem) ist als Zielhorizont für den Rückbaubeginn 2023 vorgesehen. Die Fahrzeughalter sind aufgefordert, entsprechende Massnahmen einzuleiten.

3.4. Infrastruktureitige Massnahme für Abschnitte, die noch nicht nach ETCS L1 LS migriert sind

Infrastrukturbetreiber, welche über noch nicht nach ETCS L1 LS migrierte Abschnitte verfügen, haben dafür zu sorgen, dass kein Fahrzeug mit einer ETCS-BL3-Ausrüstung in einen betroffenen Abschnitt einfahren kann. An den Übergängen sind Massnahmen basierend auf den Vorgaben der Systemführerschaft ETCS umzusetzen. (...)

3.7. Zulassung von Fahrzeugen mit ETCS CH für Baseline 3

Grundsätzlich sollen in der Schweiz Fahrzeuge mit einer ETCS-BL3-Ausrüstung dann zugelassen werden, wenn der Nachweis erbracht ist, dass die Fahrzeuge sowohl ETCS L1 LS als auch ETCS L2 beherrschen.

Das diesem Schreiben beigefügte Memorandum des BAV erläutert, in welchen Fällen und unter welchen Bedingungen ein Einsatz mit nur ETCS L1 LS im Sinne einer Ausnahme gemäss Art. 5 Abs. 2 der Eisenbahnverordnung (EBV) beim BAV beantragt werden kann. (...)

Kleberli für die Sicherheit von ETCS

Im neu veröffentlichten Reglement P 20214406 zum Fahren mit ETCS Level 1 und Level 2 ist vorgeschrieben, wie mit Fahrzeugen mit der Baseline 3 bei der Benützung zu verfahren ist. *Technikgruppe VSLF*

Gemäss dieser Weisung sollten alle Fahrzeuge mit Kleber «No ETCS» / «ETCS BL 2» / «ETCS BL 3» beklebt sein. Dies ist aktuell nur teilweise der Fall. Es sind wohl teilweise noch alte Kleber von vergangenen Aktionen vorhanden, wie NBS ok, GBT ok usw. Folglich ist nicht klar, welche Baseline das Fahrzeug hat und auf welchem ETCS-Level gefahren werden muss. Zum Thema «Anbringen der Kleber» informierte Personenverkehr Operating, Qualität, Sicherheit und Umwelt QSU: Der verantwortliche Mitarbeiter von P-OP-AM-FT meldet Folgendes zurück: «Die Verwaltung lässt grüssen. Der Änderungsauftrag wurde schon länger erstellt. Anfänglich scheiterte die rasche Umsetzung am Anlegen von Materialnummern

für die neuen Kleber, wir sind betreffend Kleber aber voll dran.» Die korrekte Bedienung der ETCS-Sicherheitseinrichtungen gemäss Prozess scheitert an der Materialnummer von Abziehbildchen (Kleberli). Das erinnert an die Technologie Brieftauben ... Achtung: «Für die Bedienung eines BL3-Fahrzeugs muss neben dem Fahrzeugkurs zusätzlich der Kurs «Zugbeeinflussung ETCS L1LS» (Kursdauer 1 Tag) besucht werden.» Diese Information ist dem Lokpersonal nicht bekannt gegeben worden, womit die Unternehmung den Personaleinsatz mit dem Fahrzeugeinsatz zusätzlich abstimmen muss. Der Anwender von Systemen weiss somit nicht, ob er sie bedienen darf oder ob eine Schulung dazu notwendig ist. ➡

P 20004921 SBB CFF FFS			
3 Kennzeichnung der Spezifikation der Zugbeeinflussungssysteme			
Damit das Lokpersonal erkennen kann, welches Zugbeeinflussungssystem in welcher Spezifikation verbaut ist, kennzeichnet SBB Personenverkehr die Fahrzeuge mit einem «ETCS Kleber». Die Dateneingabe erfolgt gemäss den Bedienungsanleitungen der entsprechenden Fahrzeuge oder ETCS Fahrzeugausrüstungen.			
Kennzeichnung Führerstand	Bedeutung	Fahrzeug kann in der Schweiz in folgenden Levels verkehren	«Aufstart- Level» des Fahrzeugs
no ETCS	Das Fahrzeug verfügt über keine ETCS Ausrüstung (ZUB / Signum vorhanden, nur Eingabe der ZUB-Daten möglich)	Kein ETCS Level vorhanden (Fahrt nach Aussen-signalisierung, Informationen der EuroBalisen erfolgen via ETM)	Kein ETCS Level vorhanden
ETCS BASELINE 2 SRS CH: Level 0 Level 2 2.3.0d	Das Fahrzeug verfügt über eine ETCS Ausrüstung gemäss Baseline 2 Systemanforderungsspezifikation 2.3.0d	Level 0 / Level 2 (Fahrzeug verfügt nach wie vor über Signum / ZUB und Leuchtdrucktaste «Überbrückung INTEGRA / ZUB»)	Aussen-signalisierung: Level 0 Führerstand-signalisierung: Level 2
ETCS BASELINE 3 SRS CH: Level 1 Level 2 3.4.0	Das Fahrzeug verfügt über eine ETCS Ausrüstung gemäss Baseline 3 Systemanforderungsspezifikation 3.4.0	Level 1 / Level 2 Sogenanntes «ETCS only» Fahrzeug, (ohne Signum / ZUB und Leuchtdrucktaste «Überbrückung INTEGRA / ZUB»)	Aussen-signalisierung: Level 1 Führerstand-signalisierung: Level 2

Politische Streckenkapazität

In der Presse wird immer wieder von +30% Streckenkapazität gesprochen. Wie ist das zu verstehen? *Technikgruppe VSLF*

Wenn wir davon ausgehen, dass eine Strecke mit klassischen Signalen in gewissen Abständen Blockabschnitte besitzt, ergibt sich eine Streckenkapazität von z.B. 100%. Dementsprechend hat eine Linie mit dem

neuen ETCS Level 2 (ohne Aussensignale, aber mit festen Blockabschnitten) 90% Kapazität. Die Verminderung der Kapazität rührt daher, dass mit dem ETCS diverse Bremskurven aktiv sind, welche ein sichere

res Verringern der Geschwindigkeit garantieren. Jede Bremskurve benötigt Zeit und somit Strecke und folglich Streckenkapazität. Bei klassischen Signalisierungen übernimmt der Lokführer, teilweise überwacht, diese Aufgabe aufgrund seiner Kompetenzen und Fähigkeiten. ETCS Level 2 ist die Voraussetzung, um einen Zug automatisch fahren zu lassen (GoA 2, mit überwachendem Lokführer im Führerstand), nicht aber, um die Kapazität zu erhöhen. Im Gegenteil: ETCS verringert die Kapazität (gemäss Vorgaben ist bei Fahrten über 160 km/h eine Führerstands-signalisierung notwendig). Um mit ETCS die Kapazität zu erhöhen, wäre die Abschaffung von festen Blockabschnitten im Level 2 notwendig, was Fahrt auf elektronische Sicht mit «fliegenden» Blöcken bedeutet. Dies wäre ETCS Level 3 und würde gegenüber Level 2 30% mehr Kapazität versprechen, also $90\% + 30\% = 120\%$. Also 20% mehr als klassische Signale. Um mit Level 3 fahren zu können, ist die exakte sicherheitsrelevante Ortung des Fahrzeugs notwendig, was eine grosse Herausforderung ist. Auch deshalb ist von ETCS Level 3 noch nicht viel in Sicht, zumal das BAV aktuell für ETCS Level 2 wie das ganze ETCS einen Marschhalt verfügt hat. Ob ETCS Level 3 auch ausserhalb der jetzigen ETCS-Level-2-Strecken installiert würde, ist sehr fraglich.

Fazit: Wir fahren noch lange mit 100%-Kapazitäten herum. Die ETCS-Level-2-Strecken haben 90% Kapazität, also wurde 10% Streckenkapazität vernichtet. ETCS Level 3 steht noch weit in den Sternen. Folglich sind 30% mehr Streckenkapazität nur Politik fern jeder Realität.

Bild links: Signal «Tableau Indicateur de Vitesse TIV 210 km/h mit pancarte Zone d'action Z» bei Port-de-Piles an der Linie Tours-Politiers. In Frankreich fahren Züge mit klassischer Aussensignalisierung und einer einfachen Überwachung bis zu 220 km/h. Im Elsass 200 km/h und im Südwesten 220 km/h. Die «Kurventafel» TIV 210 km/h ist der Beweis dafür. Das zeigt, dass in es keinem Fall für einen sicheren Bahnverkehr über 160 km/h notwendig ist, eine Führerstands-Signalisierung zu installieren.



ETCS und ATO

Im «Schlussbericht - Migrationsplanung ETCS Level 2» haben die SBB dem BAV zwei Varianten zur Umrüstung des Bahnnetzes auf ETCS L2 vorgelegt. Ziel bleibt es, ab 2025 ETCS netzweit und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten flächendeckend umzusetzen. *Stephan Gut, Präsident Sektion Ostschweiz*

Die SBB erhofft sich von der Digitalisierung eine Kapazitätssteigerung auf dem Schienennetz um bis zu dreissig Prozent sowie deutliche Kosteneinsparungen. Im Schlussbericht heisst es aber auch: «Der 2011 erwartete Nutzen von ETCS Level 2 bezüglich Kapazität, Sicherheit und Kosten kann heute nicht bestätigt werden.» Nun hat das BAV beschlossen, mit weiteren Streckenausbauten ETCS zuzuwarten. 2020 soll nach einer umfassenden Analyse und nach Abschluss der laufenden Konzeptphase von SmartRail 4.0 über eine allfällige Anpassung der ETCS-Strategie entschieden werden (Seite 8). Nachfolgend die gemessenen Zugfolgezeiten von SR40 als Referenz für die Kapazitäten; je kürzer die Zugfolgezeit, desto mehr Kapazitäten sind möglich. Zugparameter: R 150, 400 m, 140 km/h:

Optische Signalisierung (heute): 92.5s	92.5
ETCS L2 mit Systembremskurve (z.B. GBT): 110.3s	110.3
ETCS L2 ohne Systembremskurve (z.B. LS-VII): 100.5s	100.5

Der Kapazitätsverlust von ETCS gegenüber der heutigen, klassischen Fahrweise mit Lokführern und optischen Signalen beträgt rund 19% bzw. 8.6%, wenn die Systembremskurve ausgeschaltet wurde wie z.B. zwischen Lausanne und Villeneuve. Für eine Kapazitätssteigerung müssen also zuerst einmal die Verluste von ETCS kompensiert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt SR40 auf eine Ergänzung des ETCS Systems mit einem halbautomatischen Zugbetrieb nach GoA 2 (siehe Kasten rechts), um die Zitat: «Risiko-Aversion des Lokführers» auszuschalten und teilautomatisiert näher an der Sicherheitsgrenze fahren zu können. Vorerst sind dies theoretische Berechnungen. Die Werte müssen erst noch mit Testfahrten empirisch belegt werden:

ETCS L2 mit GoA 2 ohne Systembremskurve: 88s	88
--	----

Gehen wir also vom optimistischen Fall aus, dass das ganze Streckennetz bis 2038

flächendeckend auf ETCS L2 umgebaut ist, und gehen wir zudem davon aus, dass GoA 2 funktioniert und brauchbare Resultate liefert, ergäbe sich in rund 20 Jahren eine vergleichbare Kapazität wie wir sie heute bereits mit optischen Signalen und professionellem Lokpersonal haben. Der Zielzustand von SR40 ist ETCS L3 unter GoA 2, das nach ersten theoretischen Berechnungen eine Zugfolgezeit von 67s ermöglichen soll. Eine Erprobung von ETCS L3 ist aber frühestens mit der SR40-Erprobungsstrecke ab 2024 möglich. Voraussetzung für ETCS L3 ist eine genaue Lokalisierung jedes einzelnen Fahrzeugs das die SBB-Trassen befährt. Man darf davon ausgehen, dass dies nach den bisherigen Erfahrungen mit Harmonisierungen von Bahnsystemen in Europa kein Spaziergang wird.

Die Umrüstung auf ETCS kostet Bund und Bahnen 6,5 Milliarden Franken und jährliche Zinsen von rund 200 Millionen Franken. Plus die Aufrüstung der Loks und Zugkompositionen in unbekannter Höhe, vor allem im Regionalverkehr. Kompensierende Einsparungen im Personalkörper können mit GoA 2 keine gemacht werden, denn die volle Verantwortung liegt immer noch beim Lokführer, der zwingend im Führerstand sein muss. Zudem ist unser hochkomplexes System mit Mischverkehr von Schnell- und Regionalzügen, S-Bahnen und Güterzügen die alle auf den gleichen Trassen verkehren nicht vergleichbar mit abgeschlossenen Systemen wie z. B. in Japan, wo GoA 2 nur auf eigens dafür gebauten Strecken ohne Bahnübergänge und Kreuzungen angewendet wird. In der Schweiz ist die hauptsächliche Wertschöpfung von ATO GoA 2 die Kompensation der Kapazitätsverluste von ETCS, das wiederum die zwingende Grundlage von GoA 2 ist. Auch im Strassenverkehr verursachen die automatischen Smart-Shuttles mehr Probleme als sie lösen. Der fahrerlose Bus in Zug wurde in der Presse als: «roter Klotz, der dem Verkehr im Weg steht» bezeichnet, und die Testbetriebe in Neuhausen und Sitten wurden wegen Zusammenstößen oder Verletzten eingestellt. Eine weitere Vision für Kapazitätssteigerungen ist gemäss einem Presseanlass von SR40 die Dynamisierung des Fahrplans.

Mit einer automatischen Optimierung der Zugfolgen sollen die Züge kurzfristig umdisponiert werden können, um eine maximale Auslastung der Trassen zu erreichen. Ob diese faktische Abschaffung des Taktfahrplans aber bei den Kunden goutiert würde, darf bezweifelt werden.

Kapazitätssteigerungen liessen sich einfacher und günstiger erreichen. Gerade im GBT würde eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten von Güter- und Personenzügen enorme Kapazitäten freilegen. Zudem spart eine Reduzierung der Geschwindigkeiten sehr viel Energie ein. Ein weiteres Potential liegt in der Optimierung des heutigen Systems, denn unabhängig vom Entscheid des BAV wird ein Grossteil der Strecken noch sehr lange mit optischer Signalisierung gefahren werden. Grundvoraussetzung dafür ist aber gut ausgebildetes Lokpersonal und verlässliche Assistenzsysteme, die eine professionelle und kapazitätssichernde Fahrweise optimieren anstatt sie zu vernichten.

GoA: Grades of Automation

- GoA 0:** herkömmlicher Fahrt auf Sicht, entsprechend einer Straßenbahn.
- GoA 1:** Stand SBB heute: manuelle Fahrt mit Zugbeeinflussung, wobei der Lokführer die Fahrt regelt. Bei Stufe 1a ist die Zugbeeinflussung punktuell (Signale, ZUB), bei Stufe 1b durchgehend (LZB, ETCS).
- GoA 2:** halbautomatischer Zugbetrieb mit Lokführer, bei der die Fahrt vom Start bis Stopp vollautomatisch durchgeführt wird. Die Anwesenheit des Lokführers im Führerstand bleibt aber zwingend notwendig, um das System zu überwachen und notfalls einzugreifen.
- GoA 3:** begleiteter fahrerloser Zugbetrieb; statt der ständigen Kontrolle durch einen Fahrer gibt es nur noch einen Zugbegleiter. Dieser ist für die Türsteuerung zuständig und kann über ein Notfall-Bedienfeld den Zug bewegen.
- GoA 4:** vollautomatischer fahrerloser Zugbetrieb, bei der sich kein Personal im Zug befindet und alle Operationen automatisiert sind. Die Leitstelle kann in den Zugbetrieb eingreifen oder die Pikettleute vor Ort aktivieren.

Schlechtes Beispiel

Die Entgleisung eines Hochgeschwindigkeitszugs der spanischen RENFE auf der breitspurigen Hochgeschwindigkeitsstrecke kurz vor Santiago de Compostela geht auf den 24. Juli 2013 zurück. 80 Menschen verloren ihr Leben, über 100 Menschen wurden verletzt. Hubert Giger, Präsident VSLF



Die damals erst zwei Jahre alte Neubau-strecke ist für 300 km/h trassiert und geht direkt in eine Kurve für 80 km/h über. Der Triebzug der Baureihe Talgo 250 H, Bau-jahr ein Jahr vor dem Unglück, war, wie auch die Strecke, mit ETCS Level 1 ausge-rüstet. Dessen Verwendung war jedoch im November 2012 nach einer Probezeit aus-gesetzt worden, da Softwareprobleme zu Verspätungen führten! Stattdessen wurde das herkömmliche Zugbeeinflussungssy-tem ASFA digital verwendet, welches bei Signalen mit freier Fahrt nur die Vmax von 200 km/h überwachte.

Die spanische Lokführergewerkschaft Se-maif kritisierte nach dem Unfall die feh-lende Sicherheitseinrichtung beim Über-gang von der Hochgeschwindigkeits- auf die Normalstrecke, insbesondere das Fehlen von ETCS, zu Recht. Die Kritik wurde vom zuständigen Ministerium für öffentliche Arbeiten zurückgewiesen, was bei einem Regierungswechsel in Spani-en ändern könnte. Angeklagt wurden bisher: der Lokführer, der Präsident des Schienennetzbetreibers ADIF sowie drei Techniker der in öffentlicher Trägerschaft befindlichen Beratungsfirma Ineco. Bisher

ist es noch zu keinem Strafprozess gekom-men.

Dass in Europa im Jahre 2013 auf einer der neusten Strecken mit einem der neuesten Hochgeschwindigkeitszüge mit 200 km/h ohne Eingreifen einer Sicherheitseinrich-tung in eine 80 km/h-Kurve gefahren wer-den kann, ist unbegreiflich.

Das ETCS-Sicherheitssystem war vor-handen, war aber aus Gründen der Be-triebsvereinfachung resp. Verspätungen ausgeschaltet. Und trotzdem durfte der Lokführer 200 km/h fahren.

Hätte der Lokführer sich weigern sollen? Hätten die Gewerkschaften einschreiten müssen? Wer hat bei der Renfe Fahrten mit 200 km/h erlaubt?



Der Unfall von Santiago de Compostela ist einer der sträflichsten Eisenbahnunfälle, da ein Sicherheitssystem vorhanden war, aber infolge mangelnder Praxistauglichkeit ausgeschaltet wurde. Dies ohne Geschwin-digkeitsreduktionen, im Hochgeschwin-digkeitsverkehr des 21. Jahrhunderts. Tra-gischer könnte es für die Hinterbliebenen, die schuldige Eisenbahn und die schuldige Eisenbahnindustrie nicht sein.

Durch die Priorisierung der Pünktlichkeit vor der Sicherheit wurden die grundle-gendsten Grundsätze der Eisenbahn miss-achtet. Der Lokführer hat einen Fehler ge-macht, krass versagt haben andere.

Schnell wurde die Schuld für den Unfall auf den Lokführer geschoben und seine Einträge wurden auf Facebook veröffent-licht, in denen er mit der grossen Ge-schwindigkeit prahlt. Es wurde ein Bild in der Öffentlichkeit geschaffen, dass er zu schnell gefahren sei, analog zum Strassen-verkehr.

Dass nun die SBB diesen Fall an ihrem In-struktionstag 2019 für die Lokführer als Beispiel aufnimmt, wie man sich durch professionellen Umgang mit sozialen Me-dien im Berufs- und Privatalltag schützt, ist nicht unbedingt glücklich.

Inhaltlich teile ich die Ansicht der SBB, dass bei vielen Einträgen des Lokperso-nals auf Facebook dem Image der Eisen-bahn wie auch dem Beruf des Lokomotiv-führers geschadet wird.

Der Unfall von Santiago de Compostela bekräftigt die seit Jahren verfolgte Strate-gie des VSLF, Daten und Meldungen syste-matisch zu sammeln und den zuständigen Stellen Mängel zu melden und Verbesse-rungen zu verlangen. Im Falle eines Vor-falles oder Unfalls erlaubt uns dies, aus umfangreichen und fundierten Unterla-gen Verteidigungen aufzubauen, allfällige Klagen einzureichen und die Öffentlich-keit entsprechend zu informieren. Wenn notwendig, auch rein politisch.

Vier Jahre nach Rafz wird die letzte Sicherheitslücke geschlossen

Nach dem Unfall von Rafz im Jahr 2015 hat der VSLF als Massnahme für eine sofortige Erhöhung der Sicherheit vorgeschlagen, dass am Ausgangsbahnhof und nach jedem Fahrtrichtungswechsel maximal 40 km/h bis zum ersten Hauptsignal gefahren werden soll. Dies wurde von den Bahnen unkompliziert übernommen. Hubert Giger, Präsident VSLF

Dem VSLF war immer bewusst, dass das Lokpersonal mit dieser Regelung ein er-höhtes Risiko trägt, da die Ausführung der Vorschrift nicht technisch überwacht ist. Die Vorteile dieser Ad-hoc-Massnahme überwiegen aber die Nachteile bei Weitem. Darauf aufbauend hat ein Lokführer im Sommer 2015 einen Vorschlag im kontinu-ierlichen Verbesserungsprozess KVP ein-gereicht: Durch eine Umprogrammierung soll das ZUB die 40 km/h beim Ausgangs-bahnhof überwachen und so eine zusätzli-che Sicherheit gewährleisten.

Der «KVP» wurde abgelehnt mit der Be-gründung, dass ZUB nur noch ca. 3 Jahre in Betrieb sein werde und sich somit die Kosten für eine Weiterentwicklung nicht lohnen würden. Zukünftig würden ETCS Level 2 bei der Abfahrt OS (On Sight) an-bieten. Damit würde eine höhere Sicher-heit angeboten.

Vier Jahre nach der Antwort auf den KVP des Kollegen stellen wir Folgendes fest:

- ETCS Level 2 ist einzig auf ein paar we-nigen Linien in Betrieb. Von einer netz-weiten Einführung kann nicht einmal ansatzweise gesprochen werden.
- Das BAV hat einen Stopp für ETCS Level 2 verfügt. Das weitere Vorgehen soll 2020 bekannt gegeben werden. Es müssen nicht alle Fahrzeuge bis 2025 mit ETCS BL3 ausgerüstet sein.
- ZUB wurde schon 1990 für veraltet er-klärt und ist doch heute noch der grösste



Garant der Sicherheit bei den Bahnen in der Schweiz.

- Noch nicht eines der über 230 Fahrzeuge der Züricher S-Bahn oder der 115 GTW von Thurbo ist mit ETCS ausgerüstet.*
- Gerade bei ETCS Level 2 können durch eine einzige falsche manuelle Eingabe der Betriebsart sämtliche sicherheitsrele-vanten Überwachungen überbrückt wer-den, sodass der Zug komplett unter dem Radar Geleise belegt und nicht mehr zu stoppen ist. Dieses Risiko kann nicht al-lein technisch beherrscht werden.**

Ende gut, alles gut.

Im Dezember 2018 wurde durch die SBB bekannt gegeben:

«Zur Steigerung der Sicherheit bei startenden und wendenden Zügen beziehungsweise bei Zügen ohne gültige Streckendaten wird mit der ZUB 262 V14 die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h überwacht.»

Somit wurde der KVP des Kollegen nach Jahren doch noch umgesetzt.

Der Lokführer erhielt nie eine Antwort auf die Umsetzung seiner Idee/Eingabe.

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Management System

SAZ, Zugkassen

SSA, Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Seite 1 von 1

Interview mit Toni Häne zum Thema Reorganisation bei der SBB

Ende März wurden wir von Toni Häne über die Reorganisation bei Operating Personenverkehr informiert. Die E-Mails waren an jeden Einzelnen persönlich adressiert und er bat darin, dass die Reorganisation durch einen Zusatzeffort unsererseits zum Erfolg geführt werden möge.

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Ich schrieb eine Replik auf die E-Mail und wurde am 25.4.2019 zu einem persönlichen Gespräch eingeladen.

Markus: Danke, Toni, dass du uns dieses Gespräch angeboten hast! Worum geht es bei der Reorganisation?

Toni: Als Erstes möchte ich dir danken, dass du mich darauf hingewiesen hast, dass ihr bereits mehrere Male um einen Zusatzeffort gebeten wurdet. Selber fällt einem eine solche Ballung nicht auf. Vor der Reorganisation hatte ich einen grossen Respekt. Es ist seit 1999 die grösste Reorganisation im Personenverkehr. Mit meiner E-Mail wollte ich darauf aufmerksam machen. Ich weiss aber auch, dass ich mich auf die Leute verlassen kann, die draussen in der Produktion arbeiten. Es gibt kaum andere Firmen, die einmal im Jahr die ganze Produkti-

on komplett umstellen wie wir mit dem Fahrplanwechsel. Der Erfolg hängt nicht von denen ab, die in Bern am Schreibtisch sitzen, sondern vor allem auch von denen, die es nachher draussen umsetzen. Dies geht nur dank dem Stolz des Eisenbahners. Zur Reorganisation ist mir wichtig zu sagen, dass wir diese nicht mit Beratern gestaltet haben. Stattdessen haben wir eine Auslegeordnung gemacht über die Problemstellungen, die wir in den letzten Jahren hatten. Ein grosses Thema war immer, dass Operating (OP) und Verkehrsmanagement (VM) gemeinsam mit der Infrastruktur im Dreieck Lösungen suchen mussten. Das führte besonders im Störfall zu Abstimmungsproblemen. Das wollten wir eliminieren. Alles, was mit dem Zug passiert, ist nun in einer Einheit zusammengefasst. Ich erwarte davon

eine deutliche Qualitätssteigerung, insbesondere für unsere Kunden. Ich mache ein konkretes Beispiel. Früher war die Prämisse, dass die Fahrzeuge so eingeplant sind, dass die Unterhaltsanlagen möglichst gleichmässig ausgelastet sind. Heute ist unser Ziel, jederzeit eine genügende Anzahl Fahrzeuge in einem guten Zustand zur Verfügung zu haben. Ich will auch klare Verantwortlichkeiten für Fahrzeuge. Ein Name für die Re 460, einer für den ICN usw. Ein anderes Beispiel ist die Reinigung. Das Zugpersonal sieht am besten, ob ein Wagen für die Kunden ausreichend gereinigt ist. Früher fand die Schnittstelle zwischen Zugpersonal und Reinigung erst ganz weit oben in der Hierarchie statt. Heute können die entsprechenden Chefs vor Ort direkt miteinander kommunizieren. Damit beseitigen wir Doppelspurigkeiten.



Von: Leutwyler Markus
Gesendet: Sonntag, März 31, 2019
An: Team P (P-STA-FU)
Betreff: Re: Start in der neuen Organisation des Personenverkehrs.

Lieber Toni

Vielen Dank für deine persönliche E-Mail und das in mich gesetzte Vertrauen! Ich habe die E-Mail mehrmals durchgelesen und interpretiere sie wie folgt: Du hast eine Reorganisation in die Wege geleitet, von der du überzeugt bist, dass sie top ist. Leider kann es aber sein, dass die Reorganisation zwar alles verbessert ausser dem laufenden Betrieb. Es besteht eine (geringfügige) Gefahr, dass es nach der Reorganisation negative Auswirkungen für unsere Kunden gibt. Deshalb appellierst du an das «Wir-Gefühl» - immerhin sitzen wir alle in der gleichen Galeere. Die einen oben in den Sitzungsräumen, die anderen unten an den Rudern. Du bittest mich mehrmals, nun einen Zusatzeffort zu leisten, damit die Reorganisation ein voller Erfolg wird. Gerne nehme ich dazu Stellung. Kennst du Wasserspardüsen? Damit spart man 50%. Ein Wirtschaftswissenschaftler hat berechnet, dass man nur noch 6,3% Wasser verbraucht, wenn vier Spardüsen hintereinandergeschraubt werden. Ähnlich verhält es sich mit den Zusatzefforts. Ich erinnere mich gut an die netten Worte, mit denen man doch bitte die Schwachstellen von Sopre kompensieren soll. Und der Twindexx hat halt noch Kinderkrankheiten - bitte Zusatzeffort. Sprachtests müssen auch sein mit der Bitte um Verständnis. Leider besteht aktuell (und bis auf Weiteres) Personalmangel. Man möge deshalb bitte ein Auge zudrücken und nicht so genau zählen bei den Rasttagen. Sopre zählt schliesslich auch nicht so genau. Multipliziert man all diese Zusatzefforts, erkennt man staunend, dass ein Lokführer heute an drei Orten gleichzeitig sein kann. Selbstverständlich werde ich weiterhin gerne meine geballte Ladung Kreativität und Erfahrung einsetzen, damit auch das neueste Projekt gelingt. Falls das aber nicht klappt, liegt es möglicherweise daran, dass ich auf Französisch versuche, der Lenkung mitzuteilen, dass mein falsch eingeteilter Twindexx sich stur stellt und

Von: Toni Häne
Gesendet: Freitag, März 29, 2019
An: Leutwyler Markus
Betreff: Start in der neuen Organisation des Personenverkehrs.

Lieber Markus,

In wenigen Tagen starten wir in der neuen Organisation des Personenverkehrs. Kräfte werden gebündelt und die Prozesse vereinfacht. Es ist die grösste Anpassung der Organisation Personenverkehr seit 1999. Ich bin mir sehr wohl bewusst, dass diese Anpassungen herausfordernd sind und von Euch allen zusätzliches Engagement erfordern. Dies um für unsere Kundinnen und Kunden die von ihnen erwartete Qualität zu erbringen. Ich danke Euch an dieser Stelle ganz herzlich für diesen Sondereinsatz.

Ich bin sehr froh, dass wir uns für diesen Schritt entschieden haben. Denn ich bin überzeugt, dass wir mit WEP die organisatorischen Grundlagen gelegt haben, dass wir die Bahn im Griff haben und damit einen zentralen Beitrag für die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz leisten können.

Eine Organisation auf dem Papier ist das eine – die Umsetzung in der Praxis das andere. Ich erwarte von uns allen, dass wir jetzt dieser neuen Organisation auch Leben und Energie einhauchen. Dazu braucht es nochmals von Euch allen einen grossen Effort. Nur so werden unsere Kundinnen und Kunden dies auch spüren. Ich bin überzeugt, dass ich da wie schon in der Vergangenheit auf Euch alle zählen kann.

Beste Grüsse
Toni

Toni Häne
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Personenverkehr

Herzliche Grüsse,
Lokführer Markus Leutwyler

Die intensive Bautätigkeit ist aktuell eine grosse Herausforderung. Gerade bei Störungen ist es wichtig, dass die Leute, welche an der Behebung arbeiten, im gleichen Raum sitzen. In den letzten Jahren haben sich einige «Silos» gebildet, die wir auflösen wollen. Mit der Divisionalisierung 1999 war eines der Ziele die rechnerische Trennung der einzelnen Organisationseinheiten. Dies geschah aber nicht aus der Sicht des Kunden. Der Kunde hat nie divisionalisiert. Für den Kunden gibt es nur eine SBB. Wenn die Infrastruktur und der Betrieb nicht sehr eng zusammenarbeiten, sind eine hohe Qualität respektive eine hohe Pünktlichkeit kaum möglich. Die neue Organisation soll den Rahmen bieten, dass Herausforderungen integral angegangen werden können. Das wird allerdings noch Zeit brauchen, bis die Divisionenkultur sich aufweicht.

Markus: Du hast in deiner E-Mail einen Zusatzeffort angesprochen. Wie sieht der konkret für uns Lokführer aus?

Toni: Das habe ich mir auch überlegt, als ich deine E-Mail bekommen habe. Es gibt sicher andere Arbeitsbereiche, die stärker betroffen sind. Speziell auch die Einteiler. Es war aber mehr ein Aufruf an alle. Eisenbahner sind in der Lage, in Ausnahmesituationen absolute Spitzenleistungen zu erbringen. Beispielsweise an der Euro 08 war es beeindruckend, welche Flexibilität möglich war, wenn etwa ein Spiel verlängert wurde und die Heimfahrt verschoben werden musste. Oder in einem Fall beschädigte ein Lastwagen die Fahrleitung. Trotzdem konnten die Züge zum Spiel pünktlich geführt werden. Das macht mich sehr stolz.

Markus: Der Unterschied ist aber, dass es sich bei Störungen um äussere Einflüsse handelt, während die Reorganisation hausgemacht ist. Ich habe mich dann gefragt, ob wir uns wirklich noch intern Steine in den Weg legen müssen.

Toni: Viele Eisenbahner sind gegenüber Neuerungen eher kritisch eingestellt. Man sollte keinen Applaus erwarten, wenn man etwas umstellt. Der Job der Eisenbahner ist schliesslich auch, jeden Tag den gleichen Fahrplan sekundengenau auszuführen. Der Veränderungsbereitschaft und der Kreativität sind da Grenzen gesetzt. Wenn die Neuerungen dann aber mal umgesetzt sind – ich mache mit dir eine Wette, dass, wenn in zehn Jahren Sopre abgelöst wird ...

Markus: Was? Erst in zehn Jahren? Ich hatte gehofft, in vier! Ich glaube, jetzt sind grad etliche Hoffnungen geplatzt ...

Toni: ... jedenfalls bin ich überzeugt, dass es, wenn wir Sopre ablösen, auch heissen wird: «Was soll das? Sopre ist doch ein super System! Weshalb etwas ändern?»

Markus: Wir sehen natürlich nicht die gesamte Reorganisation, sondern nur einen Ausschnitt. Und der war leider nicht gerade glorios. Beispielsweise musste ich vier verschiedene Nummern wählen, bis ich endlich die richtige Person gefunden hatte, welche für eine Anpassung einer Tour in zehn Tagen zuständig ist. Die Einteiler wussten selber nicht, wer wofür zuständig ist! Da bekam ich schon den Eindruck einer wenig durchdachten Hauruckübung.

Toni: Doch, durchdacht ist es auf jeden Fall, da bin ich überzeugt. Weil wir es selber gemacht haben und es nicht von irgendwelchen externen Beratern durchgeführt wurde. Was wir aber haben, ist ein Ressourcenproblem. Uns gehen langsam die Bähnler aus.

Markus: Warum?

Toni: Weil man keine mehr ausgebildet hat! Irgendwann hat man aufgehört, Betriebsdisponenten auszubilden. Es hiess, die brauche es nicht mehr. Für den Betrieb in den Bahnhöfen genüge das KV. Und für die wenigen in den Betriebszentralen gibt es Anlehen. In den ganzen Planungen braucht es Leute, die verstehen, wie die Eisenbahn funktioniert. Das konnte man früher mit den Bahnbetriebsdisponenten abdecken. Das waren Leute, die selber auf einem Bahnhof gearbeitet haben und auf den Perrons waren. Das ist heute teilweise ein Problem, dass die Mitarbeitenden in den Zentralen nie auf einem Perron gestanden haben, wenn ein verspäteter Zug eintraf, und den Kunden in die Augen schauen mussten. Kunden, für die klar

war, dass sie den Schuldigen für die Verspätung vor sich stehen haben.

Markus: Kann man das wieder ändern?

Toni: Ich habe bereits vor acht Jahren darauf hingewiesen, dass uns die Fachleute ausgehen werden. Ich regte an, die Berufslehre wieder einzuführen. Das ist ein ziemlich aufwändiger Prozess, welcher etwa drei Jahre gebraucht hat. Letzten Sommer konnten wir mit 30 Personen ihren Lehrabschluss als «Fachmann/-frau ö. V.» feiern. Ich bin froh, dass ich das noch vor meiner Pensionierung initiieren konnte. Nun braucht es aber Zeit, bis weitere Lehrgänger zur Verfügung stehen. Nach diesem Gespräch hier werde ich an die Langstrasse gehen, um das Thema Erreichbarkeit zu diskutieren. Da sind wir noch nicht am Ziel. Ich möchte auch wissen, wann die entsprechenden Stellen aufgestockt werden können.

Markus: Noch eine andere Frage. Mir ist aufgefallen, dass die Anzahl Hierarchiestufen erhöht wurde. Steht das nicht im Widerspruch zu RailFit?

Toni: Wir haben keine Stellen aufgebaut in der Verwaltung. Aber wir haben beim fahrenden Personal ausgebaut.

Markus: Kaderstellen wurden nicht geschaffen?

Toni: Eigentlich gab es eine Vereinfachung. Alle, die den Zug fahren, rangieren, begleiten oder reinigen, sind in einer Einheit bei Linus Looser. Das sind 6500 Mitarbeiter, also knapp die halbe Division Personenverkehr. Die ganze Planung, Steuerung, Lenkung wurde zusammengelegt und nicht mehr nach Personalkategorie getrennt. Das braucht nun eine gewisse Eingewöhnungszeit und wird erschwert durch die erwähnten fehlenden Ressourcen.

cen. Daran arbeiten wir. Ostern war der grosse Prüfstein. Vieles wurde zwar schon im alten System geplant. Aber im Kurzfristbereich waren wir gefordert und können auf eine sehr gute Qualität zurückblicken. Einzige Ausnahme war der Ausfall eines internationalen Zugs. Pünktlichkeit ist ein Thema, das uns beschäftigt. Ich habe eine Expertengruppe ins Leben gerufen, die die Problemstellungen analysieren wird. Es handelt sich ausschliesslich um interne Personen.

Markus: Was uns auf dem Magen liegt, ist der chronische Personalunterbestand bei den Lokführern.

Toni: Das ist auch ein Thema, das ich angehen möchte. Bei der Kategorisierung der Lokführer war man der Meinung, Kosten sparen zu können. Ich bezweifle das. Möglicherweise haben wir uns damit mehr Probleme als Nutzen geschaffen. Kooperationen mit anderen Bahnen wie beispielsweise der SOB werden in Zukunft noch wichtiger. Dabei sollen möglichst gute Touren geplant werden. Dreissig Lokführer von uns wurden ausgebildet, um den Voralpenexpress zu fahren. Dann kann ich auch gut akzeptieren, wenn ein Führer der Südostbahn mit unseren Zügen fährt. Solche Projekte führen zu Win-win-Situationen, sowohl für das Unternehmen als auch für die Lokführer. Da habe ich noch einige Sachen im Hinterkopf, die ich gern angehen möchte. Vom Vorstand des VSLF bekomme ich immer sehr gute Rückmeldungen aus der Lokführerperspektive. Das sind immer sehr konstruktive Denkanstösse, für die ich mich hier einmal bedanken möchte.

Markus: Vielen herzlichen Dank für das interessante Gespräch!

Hausgemachter Personalmangel

Am frühen Morgen des 29.5.2019 kursierte ein Zirkular mit den Zugaussfällen für den laufenden Tag. Das ist ein Novum, bisher konnte die Lenkung den Personal-Unterbestand meist im Laufe des Tages mit viel Aufwand, Fachwissen und Engagement wegflicken.

Stephan Gut, Präsident Sektion Ostschweiz

Zürich Personalbestand Prognose vom 27.05.19																																fehlende LF/Monat
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Juli	13	7	7	-14	-28	-36	-25	4	-4	1	-8	-17	-17	-23	-12	-11	-15	-9	-16	-23	-31	-13	-17	-23	-26	-22	-4	-11	-10	-20	-30	- 433
August	-19	-40	-34	-10	-7	-9	-15	-18	-12	-9	-15	2	11	-3	-6	-28	-22	-23	1	1	3	0	-17	-30	-47	4	-2	-6	-6	-10	-13	- 379
September	-26	0	4	0	-14	-20	-26	-32	-1	-5	-15	-21	-25	-27	-35	1	2	-6	-13	-25	-18	-35	-1	0	-3	-10	-28	-27	-40	-7		- 453
Oktober	-7	-10	-17	-20	-32	-37	-12	-21	-29	-28	-30	-18	-30	5	-6	-20	-23	-34	-35	-36	12	7	1	-11	-14	-15	-35	5	-2	5	-3	- 490

Der Mai ist normalerweise kein Problemmonat für die Ressourcenplanung. Trotzdem wurden fast täglich SMS an das Lokpersonal versandt mit der Bitte, auf ihre Wochenenden zu verzichten. Tauschgeschäfte mit arbeitsfreien Tagen sind kaum mehr möglich, denn die Prognosen für den Sommer und Herbst sehen noch weitaus düsterer aus. Allein in Zürich fehlen für die Sommer- und Herbstmonate durchschnittlich 15, mit Spitzen bis zu 47 Lokführer pro Tag. In den anderen Depots der Ostschweiz sieht die Situation ähnlich aus.

Die Ursachen für den Personalmangel liegen zum Teil in der Vergangenheit: Die kurzfristige Ausbildungsstrategie, Lokführeranwärter zwecks Einsparung nur auf die nötigsten Strecken und Fahrzeuge auszubilden, mindert die Produktivität im operativen Tagesgeschäft enorm. Wir machen seit über 10 Jahren darauf aufmerksam, ohne Erfolg. 2012 wurde sogar im Auftrag von ZF eine Schattenplanung durchgeführt, die diese Tatsache bewiesen hat.

Im November 2017 wurde das vollautomatische Einteilungsprogramm Sopre eingeführt, dessen Versprechungen nicht einmal ansatzweise erfüllt wurden und trotz 150% Personalaufwand nach wie vor viele Kapazitäten vernichtet. Funktionierende Strukturen in der Einteilung des Lokpersonals sind eine entscheidende Schlüsselstelle für die Zuverlässigkeit der SBB.

Und am 1. April 2019 folgte nun noch die Umsetzung der Reorganisation Weiterentwicklung Personenverkehr WEP, die auch die Ressourcenplanung von Grund auf neu organisierte. Sämtliche sachkundigen Einwände der Mitarbeiter, dass mit dieser Dezentralisierung wichtige Schnittstellen zerstört werden und wesentliche Funktionen fehlen, wurden ignoriert. Der VSLF analysierte die Schwachstellen bereits im Vorfeld und machte darauf aufmerksam, dass sich sehr schnell negative Auswirkungen zeigen werden, da die operative Logik fehlt. In Bereich Ressourcenplanung und

Lokpersonal war WEP der Tropfen, der das Fass zum überlaufen brachte.

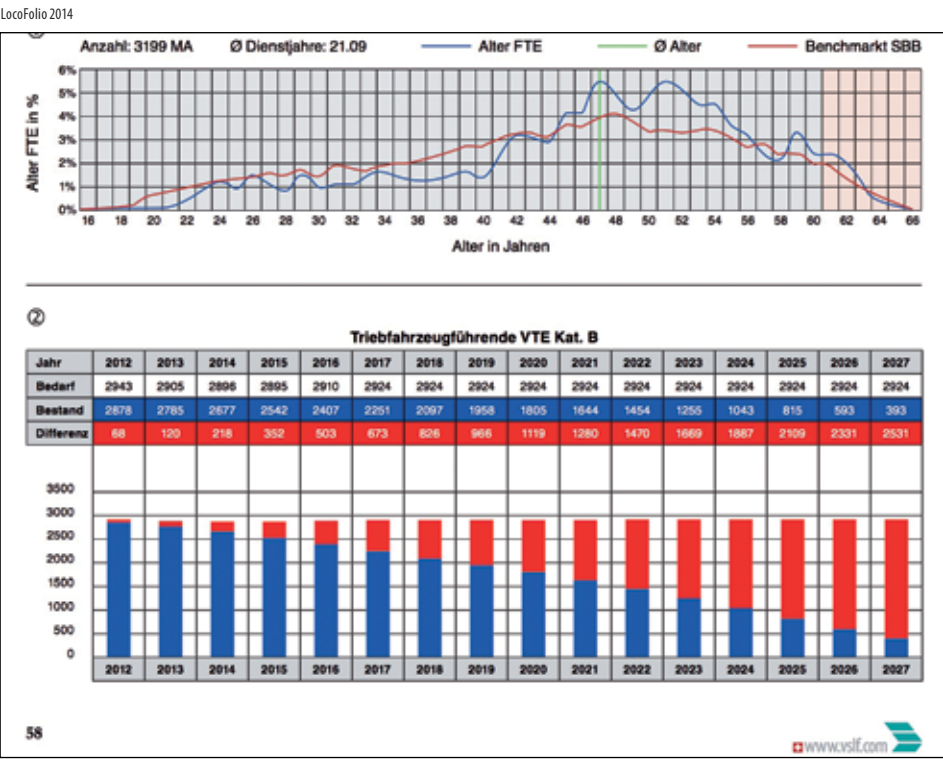
Phase 2 der Auswirkungen ist bereits angelaufen, man sieht es und hört es überall: die Kulanz nimmt ab und die Durchhalteparolen wirken mittlerweile kontraproduktiv. Selbst bei den loyalsten Mitarbeitern schleicht sich eine Gleichgültigkeit und Überdruß ein. Sie wissen, dass ihre professionelle Meinung nicht mehr gefragt ist, sondern sehen sich in der Rolle der Ausputzer gedrängt, die mit Zusatzeffort den Betrieb am Leben erhalten sollen, um die Fehlplanungen und die Produktivitätsverluste auf eigene Kosten zu kompensieren. Bei der Ressourcenplanung arbeitet man in 10 Stundenschichten und mehr um den Bahnbetrieb trotz den unzulänglichen Systemen am Leben zu erhalten, und bei den Lokführern wird immer mehr Flexibilität verlangt. Wegen Sopre und WEP können z. B. die Avisierungsfristen - also

die Bekanntgabe der Tour mit Dienstantritts- und Schluss-Zeiten - oft nicht mehr eingehalten werden; mit einschneidenden Auswirkungen auf das soziale Umfeld im Privatleben. Immer mehr Mitarbeiter ziehen daraus ihre Konsequenzen, was zu weiteren empfindlichen Know-how Verlusten führt. Um diese Abwärtsspirale zu stoppen, braucht es wesentlich mehr, als «ein paar Stellschrauben justieren».

Die dringende Rekrutierung neuer Lokführer wurde geschwächt durch die Ankündigungen, dass unsere Züge bald automatisch fahren werden. Heute krebst man von diesen Aussagen wenigstens teilweise zurück, indem man die Vollautomatisierung (GoA 4) zwar ausschliesst, aber immer noch auf eine Teilautomatisierung hofft (Andreas Meyer: «es braucht den Lokführer, aber das Berufsbild wird sich verändern, er wird auch andere Aufgaben im Zug übernehmen»). Die Umsetzung dieser Vision wird



Mehr Verband für weniger Geld



aber erst ab GoA 3 möglich. Momentan rechnet SR40 mit einer flächendeckenden Umsetzung von GoA 2 bis 2040. Wenn nun die ganze Rekrutierungsstrategie und die Ausbildung auf diese Vision der Automatisierung (GoA 3) ausgerichtet wird, ist die heutige Situation nur eine Ahnung dessen, was uns und den Kunden noch bevorsteht. Bis ins Jahr 2030 werden über 40% des heutigen Lokpersonals pensioniert, sie müssten ersetzt werden mit Mitarbeitern, die noch über viele Jahre oder Jahrzehnte fähig sind, Züge analog und sicher zu führen. Trotzdem wurde im Vorfeld bereits ein Projekt für die Neuorientierung der Ausbildung Lokpersonal gestartet, wo die Automatisierungsschritte bereits als definitive Grundlage dienen. Der Fokus soll verschoben werden auf Kundeninformation und -Betreuung, sowie u. a. auf Einsparungen durch Selbstlernen (SOL) und eine reduzierte depotspezifische Kenntnisvermittlung. Als Kompensation soll dafür die Nachbetreuung (*service après-vente*) der jungen Lokführer intensiviert werden, da die Grundbildung nicht mehr



LocoFolio 2014

Bleiben bald Züge stehen?

Jahrelang warnten das Personal und seine Vertreter, aber auch unternehmensinterne Statistiken, die Bahnen vor dem sich abzeichnenden Personalmangel – vergeblich. War es Arroganz, Inkompetenz oder einfach blinde Loyalität auf der Arbeitgeberseite, die nun im schlimmsten Fall zu Zugausfällen führen könnte? Benjamin Jeik, Vorstand VSLF

Was die Personalverbände bereits seit Jahren beklagt und moniert haben, wurde...
Tourenabdeckung zu vereinfachen. Der...

Personalmangel beim Lokpersonal

Seit diesem Sommer zeichnet sich ein akuter Personalmangel beim Lokpersonal ab – nicht nur bei den SBB, sondern bei allen Bahnen. Die Gründe sind vielschichtig, aber nicht zufällig. Bei der Eisenbahn ist es so, dass pro Zug 1,0 Personaleinheiten an Lokpersonal benötigt wird, sind nur 0,9 vorhanden, bleibt der Zug stehen. Hubert Giger, Präsident VSLF

Offenbar wurde vor allem bei SBB Perso...
bildung. Allein SBB Personenverkehr will im nächsten Jahr mehrere Klassen mit bis...

bis zur 100%-igen Selbstständigkeit ausbilden will (Kompetenzstufe 4 nach Dreyfuss-Modell), sondern nur noch bis Stufe 3 (*«weitestgehend selbstständig»*). Statt einer fachkompetenten Analyse der Ursachen konzentriert man sich im Projekt auf eine aufwändige Bewirtschaftung von Problemen die man selber verursacht(e) und mit diesen Massnahmen zusätzlich verschärft. Rekrutierungsprobleme, Fluktuationen, Signalfälle und Ausfälle von Zügen werden dementsprechend zunehmen. Wenn das nicht erwünscht ist, muss ein Umdenken stattfinden. Politisch motivierte Visionen müssen der Realität wieder den dringend benötigten Platz einräumen damit der Betrieb nicht zusammenbricht, bevor auch nur ein einziger Zug ansatzweise teilautomatisiert fährt. Die Fachkompetenz für die Gestaltung einer effizienten Ausbildung wäre bei der Basis noch vorhanden. Mit solchen realitätsfremden Konzepten wird aber alles getan, um den Mitarbeitern das *«feu sacré»* auszutreiben und die SBB in die totale Katastrophe zu treiben.

Mittlerweile haben sich die Personalbestandszahlen in Zürich schon wieder geändert. Neuer Stand vom 19.6.2019, 14:50h; Korrektur der Spitzentage:

5.7. -63, 6.7. -54, 7.7. -36, 13.7. -39, 14.7. -40, 20.7. -34, 21.7. -41, 31.7. -40, 2.8. bis 11.8. täglich -35 bis -40, 6.7. -54, 14.8. -26, 15.8. -27, 16.8. -56, 17.8. -43, 23.8. -32, 24.8. -39, 25.8. -50.

Die aufgeführten Spitzentage sind eigentlich alles planbare Events (!): Zürifest, Bausommer Wochenende, Streetparade, Schwingfest etc. Und der Personalbestand liegt bis Ende Oktober neu durchgehend bei mindestens -20.

Offenbar ist der Unterbestand geplant.

Signalfälle

«Leichter Anstieg der Signalfälle bei der SBB»
Marc Engelberger, Präsident Sektion Romandie



Im besagten Dokument wird erwähnt, dass bei einem grossen Teil der Signalfälle (ca. 60%) Ablenkung, Unachtsamkeit oder mangelndes Situationsbewusstsein die Gründe waren. Die Hauptgruppen der Betroffenen seien einerseits dienstjunge Lokführer und Lokführerinnen, und zwar auf Grund ihres tieferen Erfahrungsstands. Andererseits aber auch Personen mit hohem Dienstalter, bei denen die zu grosse Routine zu verminderter Aufmerksamkeit führen kann. Auf Grund dieser Analyse wäre es logisch, dass Massnahmen prioritär bei den beiden erwähnten «Risikogruppen» ansetzen müssten. Tatsächlich wäre es wünschenswert, wenn junge Lokführerinnen und Lokführer eine verlängerte Praxisausbildung absolvierten, speziell im Bereich Rangieren. Dies würde sicherstellen, dass sie vom ersten Tag an, an dem sie allein unterwegs sind, über genügend Erfahrung verfügten. Bei den erfahrenen Kolleginnen und Kollegen müssten in erster Linie die Touren überprüft werden. Denn abwechslungsreichere Touren führen zu mehr Aufmerksamkeit für die Strecke und die Signale. Leider sehen die Schlussfolgerungen und Massnahmen von «K-SQ-SI» in ihrem Schlussbericht völlig anders aus als die oben genannten elementaren und logischen. Statt sich um die wahren Gründe dieses Anstiegs der Signalfälle zu kümmern, wird dafür plädiert, eine «Kommunikationsoffensive über die Wichtigkeit der Gesetze Métier» zu starten. Ein weiterer Ansatz ist die «Entwicklung einer technischen Lösung zur Sicherung von Rangierbewegungen». Zusammenfassend kann gesagt werden, dass «K-SQ-SI» mit theoretischen Konzepten und technischen Kniffen versucht, eine Senkung der Anzahl Signalfälle zu erreichen, statt das Übel an der Wurzel zu packen. Dies ist aus unserer Sicht fragwürdig und lässt gewisse Zweifel aufkommen an der Bekräftigung von Seiten SBB, dass Sicherheit die oberste Priorität im Unternehmen geniesst.

SOPRE

Sopre – Nach der Katastrophe die festinstallierte Mittelmässigkeit? Matthieu Jotterand, président de la section Genève

Die Einführung von Sopre bei der Zügeführung verlief katastrophal und führte zu zahlreichen Zugausfällen. Das Budget von 19 Millionen Franken wurde deutlich überschritten. Zahlreiche Personen gaben ihr Bestes, um die Situation zu verbessern und zu retten, was zu retten war. Es ist wichtig, diese Anstrengungen anzuerkennen und den betroffenen Personen zu danken. Doch mittlerweile scheint der Elan ein wenig gedämpft zu sein. Man hat den Eindruck, der Übergang von «katastrophal» zu «mittelmässig» werde zu sehr als halbvolles statt beinahe leeres Glas betrachtet. Leider sind noch viele Punkte in einem unbefriedigenden Zustand verblieben. Wenn Sopre, wie es der Wille des Managements zu sein scheint, für die gesamte erwartete Lebensdauer erhalten bleibt, ist es unerlässlich, diese Mängel zu beheben. Auch wenn Zugausfälle nicht mehr das Hauptthema sind, so stört es doch sehr, dass Verstösse gegen das AZG und die BAR nach wie vor möglich sind. Die Arbeitszeiten von Tausenden von Mitarbeitern werden nach dem Zufallsprinzip erfasst, und generell verschlechtert Sopre die Bedingungen und die Zufriedenheit des Personals. Der VSLF fordert weiterhin ein Programm, das die von den Mitarbeitern in Bezug auf Planung und Ergonomie erwarteten Standards erfüllt, und fordert das Management auf, aktiv über angemessene Fristen für die Umsetzung von Verbesserungen zu kommunizieren. Wir erheben regelmässig die konkreten Punkte mit Verbesserungsbedarf.



Erfahrungen mit dem neuen AZG/AZGV

Newsletter VSLF Nr. 588, 3. Mai 2018 HG



Das Eidgenössische Parlament hat 2016 die Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes AZG genehmigt und im Anschluss begann die Anpassung der Verordnung AZGV zum AZG, welche der Bundesrat im August 2018 genehmigte. Auf den Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 ist die neue Verordnung AZGV in Kraft getreten. Erarbeitet hat die Revision des AZGV eine tripartite Kommission, mit Vertreterinnen und Vertretern von den Arbeitgebern, vom BAV und auch den Arbeitnehmenden. Der VSLF war nicht in der Kommission vertreten, hat jedoch seine Sicht in der Vernehmlassung durch das BAV kundgetan. Offizielles Ziel der gesamten Revision war eine Flexibilisierung der Regelungen für das Personal. Dies, um zum Beispiel zu ermöglichen, die Morgen- und Abendspitzen in einem Dienst abdecken zu können oder die saisonalen Schwankungen bei touristischen Betrieben besser zu bewältigen.

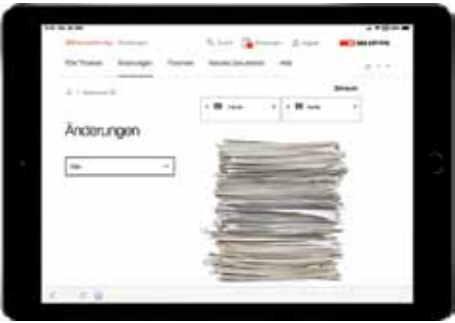
Ergebnis: Eine der wesentlichen Änderungen der AZG/AZGV-Revision, welche das Lokpersonal betrifft, war die Streichung des Zeitzuschlags von 30% für Auswärtspausen unter einer Stunde. Ebenso können neu Pausen auf unter eine Stunde verkürzt werden, wofür bei Pausen von 45 bis 59 Minuten einzig eine Anhörung der Personalvertreter bei den Arbeitgebern vorgesehen ist, was faktisch einer generellen Freigabe entspricht.

Wertung: Das neue AZG und die AZGV erlauben Produktivitätsgewinne für die Arbeitgeber. Diese Produktivitätsgewinne

für die Unternehmungen können einzig durch Forderungen der Gewerkschaften und Verbände bei Verhandlungen kompensiert werden. Trotz der Teilnahme der Arbeitnehmervertretung in der paritätischen AZG-Kommission wurde die Rückforderung der Produktivitätsgewinne an die Gewerkschaften und Verbände delegiert, welche folglich bei jeder Unternehmung einzeln verhandeln müssen.

Da in der Kommission die Gewerkschaften die neuen Regelungen mit unterstützen, kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Produktivitätsgewinne vollumfänglich kompensiert werden können. Dementsprechend ist dies in der Praxis nur sehr bedingt gelungen. Bei den Unternehmungen, wo Pausenregelungen redundant in den GAV festgeschrieben wurden, bestand die Möglichkeit, wenigstens einen Teil der Regelungen zugunsten des Personals zu erhalten. Die nicht kompensierten Teile sind direkte Verluste bei Zuschlägen, welche durch Mehrarbeit des Personals auszugleichen sind.

Einige Unternehmungen haben sich einverstanden erklärt, einen Teil der verlorenen Auswärtszeitzuschläge zu kompensieren. Wenn die Auswärtszeitzuschläge z. B. durch eine seit Langem geforderte Erhöhung des Nachtzuschlags für das gesamte dem AZG unterstellte Personal kompensiert werden, ist dies problematisch, da auch stationäres Personal davon profitieren würde.



Seit Anfang Jahr hat die Vorschriften-APP den «alten VAR» (Virtueller Anschlag Raum) abgelöst. In dieser APP sollten alle sicherheitsrelevanten und sonstigen wichtigen und informativen Mitteilungen publiziert werden. Der Lokführer muss diese APP alle 3 Tage obligatorisch besuchen und die Anschläge, Publikationen, Mitteilungen und Informationen dort quittieren. Das ist für ein Lokführer nichts Neues, doch hat seit Anfang Jahr / Umstellung auf die Vorschriften-APP ein kleines wichtiges Detail geändert. Der Lokführer quittiert nicht mehr den Erhalt der Änderung, sondern muss quittieren, dass er es gelesen hat. Und jetzt kommt der springende Punkt. Der neue GAV regelt folgendes: «Die SBB gewährt allen Mitarbeitenden, für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit ihrer Funktion, die nötige Arbeitszeit.» Das heisst, wenn jetzt z.B. neue Fahrdienstvorschriften (FDV) erscheinen, welche übrigens aktuell 698 Seiten haben, dann hat die SBB jedem Lokführer die nötige Zeit zu vergüten (nein, nicht pauschal), welche er braucht, um diese 698 Seiten des FDV zu lesen. Und jeder weiss, wie lange man hat, z.B. in den Ferien, um ein Buch zu lesen. Gelesen heisst dann noch lange nicht, dass man es auch verstanden hat, vor allem wenn dann noch die Mitteilung auf Französisch/Italienisch geschrieben wurde. Da aber bei der SBB immer mehr die Wirtschaftlichkeit vor der Sicherheit und korrekt informierten und gut ausgebildeten Mitarbeitern kommt, wird die nötige Zeit für das Lesen von Reglementen, Informationen und Zirkularen wohl auch in Zukunft nicht korrekt vergütet. (Was macht die SBB jetzt, da die ganze Welt weiss, wie knausrig sie ist? Wird der Quittierungsbutton wieder geändert?) ➡

(Name der Redaktion bekannt. Der Absender befürchtet bei der Publikation seines Namens Repressalien, wie er sie in früheren Fällen bereits erlebt hat.)

CAROS – oder Chaos?

Seit dem Fahrplanwechsel hat auch SBB Cargo ein neues Einteilungsprogramm, CAROS genannt. Es ist vom gleichen Hersteller IVU, welcher auch schon PIPER programmierte. Man müsste also davon ausgehen können, dass IVU das Zeitmanagement beherrscht. *Fredy Oertel, GRPK VSLF*

Und was wurde dem Lokpersonal alles versprochen! Das AZG wird überwacht, Wegzeiten, Pausen, Pausenorte, Abrüstzeiten, Mehrfachtraktionen ebenso. Es sei unmöglich, gegen die Überwachungen zu verstossen, usw. Es hat gerade mal eine Woche gedauert, dann waren wir klüger. Neun Stunden ohne Pause oder Arbeitsunterbrechung können ohne Probleme eingeteilt werden (Bild 1). Pausen an unmöglichen Orten oder zu unmöglichen Zeiten auch. Auch haben wir uns im Vorfeld schon gefragt, wie das funktionieren soll, dass alle Vorbereitungszeiten angepasst werden, wenn aus Lastgründen fünf Stunden vor der Zugfahrt eine Mehrfachtraktion angeordnet wird. Schliesslich müsste dazu der Dienstantritt vorverschoben werden. Wie zu erwarten war, funktioniert es nicht. Alle Versprechungen, mit welchen uns CAROS angepriesen wurde, entpuppten sich als Schall und Rauch. Es ist einzig nicht bekannt, ob diese Kontrollfunktionen vom Anwender so leicht umgangen werden können oder ob sie bewusst ausgeschaltet wurden. Cargo hüllt sich dazu in Schweigen! Aufgrund der Dienste ist es offensichtlich, dass die alte Arbeit aus PIPER übernom-

men wurde, statt sie komplett neu zu gestalten. Eine erstaunliche Entscheidung, waren doch die Klagen des Lokpersonals über die ungenauen Touren bekannt. Es gibt mehr als genug «Führermeldungen», in denen die nicht eingehaltenen Zeitabläufe reklamiert werden. Und diese Touren sind in ein Programm übernommen worden, welches eben die korrekten Zeitabläufe penibel kontrollieren soll. Eine unmögliche Aufgabe. Also wird gemauschelt wie zu PIPERs Zeiten. Der einzige Unterschied: Durch seine unübersichtliche Detailtreue ist CAROS sehr transparent. Man sieht jede Ungenauigkeit, jeden «Bschiss», der von der Planung oder wem auch immer kommt. Und von denen gibt es viele. Wenn der vorgegebene Zeitablauf nicht passt, wird er einfach nicht eingeteilt, sondern durch «Kommerz-Reserve» ersetzt oder durch «dispositive Zeit» oder «Wenden». Viele Möglichkeiten, um die ungenaue Planung zu ermöglichen. Das Ergebnis sind teils unfahrbare Dienste. Ein Beispiel: Lokzug nach BsRB – 27min Kommerz-Reserve – Abfahrt als Güterzug in den RBL – und dies inklusive Lokwechsel (Bild 2).

SBB Cargo als Referenz beim Internetauftritt der Firma IVU



Der Güterzug hat regelmässig eine Verspätung von 30 bis 60 Min. Und das ärgert viele. Die Fahrdienstleiter, weil ihre (Baustellen-)Planung nicht mehr funktioniert. Das Stellwerk West im RBL, dessen Ablaufplanung nicht mehr klappt. Das ganze Rangierpersonal im RBL, weil die Wagen zu spät auf abgehende Züge kommen. Nur den meisten Lokführern ist es mittlerweile egal, diese sollten noch einen Cargo-Express-Zug nach Zürich-Mülligen führen. Eine Arbeit, welche sie dann gerne abgeben können. So kommen sie dennoch pünktlich in den Feierabend (wenigstens bei diesem Dienst). Ist kein Reservelokführer zur Verfügung – (überflüssige Arbeit für die laufende Disposition) –, bleibt der Zug im RBL stehen. Unsere Kunden kriegen ihre Ware nicht rechtzeitig. Das sind dann die Letzten einer langen Reihe, welche von der Planung bei SBB Cargo «begeistert» sind. Das sind die Konsequenzen bei gerade mal einem von vielen Zügen, bei denen die Planung nicht stimmt. Obwohl diese Tour seit Monaten bemängelt wird, ist sie auch heute noch so eingeteilt! Angeblich ein Fehler im CAROS sind die fehlenden drei Minuten Arbeitszeit, wel-

che bei der Zugvorbereitung wie auch bei der Nachbereitung im RBL nicht eingeteilt sind. Es werden nur 26 Minuten statt der mit den Verbänden abgemachten 29 Minuten geplant. Hauptsächlich betroffen sind die Lokführer im RBL, aber auch alle, welche den RBL anfahren. Das bedeutet, dass, wenn nun ein Lokführer mit einem Zug den RBL verlässt, ihm drei Minuten Arbeitszeit bei der Abfahrt zu wenig eingeteilt werden und wieder drei Minuten, wenn er mit einem anderen Zug zurückkommt. Ein schwerer, langer Güterzug, welcher drei Minuten zu spät aus der Ausfahrgruppe Richtung Westen losfährt, schafft es häufig nur noch bis Killwangen. Die Lücke zur Schnellzugswelle aus Zürich ist zu klein, und nur, wenn die Welle leicht zu spät ist, riskieren es einige Fahrdienstleiter, den Zug noch einzureihen. Ansonsten muss die nächste Lücke abgewartet werden, was zu einer Verspätung von 30 Minuten führt. Ein Wunder, dass die Fahrdienstleiter die Geduld mit Cargo noch nicht verloren haben. Die fehlenden drei Minuten sind, je nachdem, ob man einmal oder zweimal den RBL verlässt, sechs oder zwölf Minuten

pro Dienst. Ganz grob gerechnet durchschnittlich neun Minuten, bei hundert Diensten also 900 Minuten oder 15 Stunden, bei hundert Lokführern also 1500 Stunden. Dass dieser Fehler auf den JUP 3 (Das ist ein unterjähriger Fahrplanwechsel) ausgemerzt werden soll, habe ich im Aushang vom VSLF erfahren. SBB Cargo hüllt sich dazu in Stillschweigen. Genauso wenig ist zu erfahren, ob Cargo die Nachvergütung der entsprechenden Zeit plant oder nicht. – Ein Schelm, der hier jetzt Böses denkt!

Die Zeitabrechnung ist eh ein Trauerspiel. Von der APK (nicht etwa von SBB Cargo) wissen wir, dass in den Arbeitsunterbrechungen die Zeitzuschläge fehlen. Ob Cargo vorhat, diese nachträglich zu korrigieren, wissen wir nicht, das kann die APK nicht beantworten. Diese Information müsste von SBB Cargo kommen, von dort hört man aber nichts. Zusätzliche Rangierzeiten, welche vom Lokpersonal erbracht werden müssen, sind in den Touren einzuteilen. Das werden sie aber nicht. Ich habe Ende Januar ultimativ verlangt, dass bei einer Tour, die ich bis dann dreimal gefahren bin, die Rangierzeit nachgetragen und der Arbeitsschluss entsprechend verschoben wird. Das ist bis heute nicht geschehen. Auch dieser Dienst läuft immer noch so, unverändert! Beim Thuner, welcher im RBL West abfährt, sind nur fünf Minuten Wegzeit eingeteilt, um vom Osten in den Westen zu gelangen. Gebraucht werden zwanzig Minuten. Obwohl auch dies seit Dezember bemängelt wird, ist die Wegzeit bis heute nicht korrigiert. Dieser Zug fährt fast jeden Tag eine Viertelstunde zu spät aus dem RBL aus.

Fehler können immer passieren, auch die Planung kann nicht perfekt arbeiten. Dass aber Fehler über Monate nicht korrigiert werden, ist nicht nur unverständlich, es ist inakzeptabel. Es ist kein Wille sichtbar, offensichtliche Fehler in den Touren zu beheben. Es ist auch kein Wille sichtbar, die Arbeitszeiten entsprechend zu korrigieren.

Für meine Arbeitszeit erhalte ich Lohn. Wer sich weigert, uns die Zeit gutzuschreiben, welche wir gearbeitet haben, stiehlt uns unser Geld! Bis heute habe ich meinem Arbeitgeber immer vertraut, aber durch das Fehlen jeglicher Kommunikation und die Tatenlosigkeit zuständiger Stellen schwindet dieses Vertrauen rasant. Tatsache ist, dass vor lauter Ungereimtheiten in den Diensten die eventuell vorhandenen Probleme im Programmcode von CAROS völlig verschwinden. Das Hauptproblem sitzt vor der Tastatur – und in der Hierarchie darüber. ➡

Dienstnummer Z9319@1	Datum 12.12.2018	Beginn 19:00	Ende 04:00+
Betriebshof Zürich RB Limmattal	Dienstdauer 08:31:00	NDZ-ZaSa 08:00	TP>=5-D 1
Höchst Arbeitszeit 08:31	Arbeitszeit 08:31	BeizZeit 10:20	
CAROS kann rechnen			
Typ	Fahrt	Fahrzeugtyp	Fahrzeugnummer
Kommerz Reserve LPC	ohne Pause		
Aufrüsten	RE620-C		
Linienfahrt	61637 RE620-C	(620037-2)	
Abrüsten	RE620-C		
Wenden	RE620-C		
Aufrüsten	RE620-C		
Linienfahrt	69136 RE620-C	(620037-2)	
Abrüsten	RE620-C		
Wenden	RE620-C		
Aufrüsten	RE620-C		
Linienfahrt	938609 RE620-C	(620037-2)	
Abrüsten	RE620-C		
Betriebspunktfahrt	938609 RE620-C	(620037-2)	
Kommerz Reserve LPC			

Bild 1: Neun Stunden ohne Pause: für CAROS kein Problem. Korrekterweise muss aber gesagt werden, dass eine Pause gemacht werden kann. CAROS stellt sie zwar nicht dar, rechnet sie aber offensichtlich weg!

Bezahlung Pausenwegezeit Rück	OL=PAU	23:27	OLRB	23:45		
Kommerz Reserve LPC	OLRB	23:45	OLRB	23:53		*36796
Aufrüsten	OLRB	23:53	OLRB	23:56		
Linienfahrt	OLRB	23:56	BRBE	00:34		
Kommerz Reserve LPC	BRBE	00:34	BRBD	01:01		*60105
Linienfahrt	BRBD	01:01	RBLD	02:00		
Abrüsten	RBLD	02:00	RBLD	02:12		
Betriebspunktfahrt	RBLD	02:12	RBLD	02:17		
Aussetzwegezeit	RBLD	02:17	RBLD	02:22		
Pausenwegezeit Hin	RBLD	02:22	RBL=PAU	02:26		
Pausenentgelt für RCP + OCC + LPC	RBL=PAU	02:26	RBL=PAU	02:51		
Pausenwegezeit Rück	RBL=PAU	02:51	RBLR	02:56		
Übernahme	RBLR	02:56	RBLR	03:00		
Linienfahrt	RBLR	03:00	ZMUE	03:13		

Bild 2: 27 Minuten von Ankunft bis Abfahrt, inklusive Lokwechsel. Eine unmögliche Aufgabe.

Sven Flore, CEO SBB Cargo International

Sven Flore, CEO SBB Cargo International, hielt an der GV vom 16.3.2019 in Brig eine spannende Rede. Er hat vor einiger Zeit für Aufsehen gesorgt, weil er die Löhne deutscher Lokführer auf 500 Euro pro Monat über Tarif angehoben hat. Die Rede hat uns veranlasst, noch weitere Fragen zu stellen. Dies im Interview weiter unten. *Markus Leutwyler, Redaktion LocoFolio*

Eine Zusammenfassung der Rede

SBB Cargo International wurde 2010 gegründet. Der Hauptsitz ist in Olten. SBB Cargo International beschäftigt rund 800 Mitarbeiter(innen), davon 492 Lokführer, und verfügt über 140 Loks. Das sind relativ wenige Lokführer für relativ viele Loks. Dadurch sinkt die Effizienz beim Einsatz. Der Umsatz im Jahr 2017 betrug 316 Millionen Euro, der Marktanteil in der Schweiz liegt bei 41,8%. Die Züge verkehren grenzüberschreitend von den Niederlanden bis Italien, was spezielle Anforderungen mit sich bringt. Die Kapazitäten auf der Rheinschiene sind am Anschlag, entsprechende Ausbaumassnahmen leider stark verzögert. Wir suchen nach Ausweichmöglichkeiten, denn der Verkehr entwickelt sich weiter.

Wo wird wie viel Geld benötigt?

45% kosten die Trassen und die Energie. Diese Kosten sind kaum beeinflussbar, das heisst, es gibt hier nur wenig bis kein Sparpotenzial. Lokomotiveinsatz. Es ist wesentlich wirksamer, eine Lok aus dem System zu nehmen, als bei den Lokführerlöhnen ein paar wenige Euros zu sparen. Eine Lok kostet im Monat 40'000 Euro. Zurzeit ist die Auslastung der Lokomotiven sehr schlecht. Es gibt verschiedene Gründe hierfür. Die Loks sind teilweise recht alt, anfällig und schlecht gewartet. Eine neue Flotte wird das verbessern. Momentan laufen die Loks nur rund 150'000 km/Jahr. Das Ziel ist eine Viertelmillion Kilometer pro Jahr.

Ein weiterer Kostenblock sind die Lokführerlöhne. Hier ist weniger das Gehalt an sich interessant als vielmehr die Gestaltung der Touren. Es gibt viel zu viele Gastfahrten und Wartezeiten. Der Anteil der Fahrzeit in den Touren ist zu gering. Das nagt an der Effizienz. Mit modernen IT-Lösungen wird versucht, dies zu optimieren.

In Deutschland herrscht eklatanter Lokführermangel. Das Lohnniveau ist massiv tiefer als in den umliegenden Ländern. Viele Lokführer gehen in die Pension. Mit der Modelleisenbahn aus den Kinderzimmern ist auch der Berufswunsch Lokführer verschwunden. Zudem ist der Beruf mittlerweile auch wenig ehrenvoll. Jeden Tag ist man mit schlechter Presse und frustrierenden Erlebnissen konfrontiert.

In der Schweiz ist das zum Glück noch anders, hier gibt es durchaus noch den Berufsstolz.

Es gibt länderspezifische Eigenheiten. In Italien sind immer zwei Lokführer im Führerstand. Sie wehren sich gegen die Sicherheitssteuerung, die angeblich zu gesundheitlichen Problemen führt. In den Niederlanden sind die Strecken so kurz, dass zwei Stunden reichen, um das ganze Land zu durchqueren. Dadurch ergibt sich wenig Lenkungszeit. Besonders in den Niederlanden werden interoperable Lokführer benötigt. Das Lohnniveau bei den Lokführerlöhnen in Deutschland ist erodiert. Das muss sich ändern. Ein Lokführer muss von seinem Lohn wieder eine Familie ernähren können. SBB Cargo International hat die Löhne der Lokführer angehoben. Wer nicht anständig bezahlt, wird den Kampf um die Talente nicht gewinnen. Ganz wichtig ist auch die Diskussion um vernünftige Schichtmodelle. Nicht jeder Mensch ist in der gleichen Lebenssituation.

Die Lohnunterschiede zwischen den Ländern müssen angeglichen werden. Natürlich gibt es Unterschiede in den Le-

Ein schlau aufgebauter Dienstplan, der keine sinnlosen Leerzeiten enthält, der dient auch dem Mitarbeiter.

benshaltungskosten, die berücksichtigt werden müssen.

Die Interoperabilität ist momentan noch nicht gegeben. Zwar wurde mit ETCS versucht, ein einheitliches System einzuführen. Doch hat nach wie vor jedes Land eigene Regeln. Das muss vereinfacht werden. Zudem muss eine Standardsprache als Rückfallebene definiert werden. Das war bei Rastatt das Problem. Die Lokführer konnten nicht durch Frankreich fahren, weil sie kein Französisch sprachen. Ideal wäre Englisch. Das wäre fair, denn keiner hat es auf dem Festland als Muttersprache.

Die Digitalisierung ist ein Thema, das viele beschäftigt. Aus der Schweiz kamen schon vor ein paar Jahren Aussagen, dass bald alle Züge führerlos unterwegs sein

würden. Ganz ehrlich? Ich glaube das nicht! Veränderungen wird es geben, ja. Aber andere Branchen wie die Luftfahrt zeigen, dass der Mensch noch lange an den Hebeln bleiben wird. Deshalb meine Message an Sie: Lokführer ist ein Beruf mit Zukunft!

Interview mit Sven Flore

9. April 2019 in Olten

Markus: Danke, Sven, für die Einladung zu diesem Gespräch! Ich möchte direkt auf den Lokführermangel zu sprechen kommen. Wie ist die aktuelle Situation?

Sven: In Deutschland war der Mangel massiv, aber langsam bekommen wir das in den Griff. Aber nur, weil wir auch Personal zumieten. Das Ziel ist, diesen Anteil weiter zu reduzieren. Personaldienstleister sind wichtig, um flexibel reagieren zu können. Sie sollten aber keinen grossen Anteil ausmachen.

Markus: Ein Schlüssel zu Einsparungen sind Loks. Was möchtet ihr da optimieren?

Sven: Unsere Loks sind teilweise nur länderspezifisch einsetzbar. Beispielsweise die Re 420 oder 620. Sie werden an den Grenzen abgehängt und stehen oft in der Gegend rum, ohne zu arbeiten. Eine Lok kostet im Jahr bis zu einer halben Million Euro. Bei unseren Margen ist das schon ein grosser Brocken. Etwas besser sieht es aus mit den Typen 484 und 474, die sind in der Schweiz und in Italien durchgängig nutzbar. Die neusten Loks können in allen befahrenen Ländern genutzt werden.

Markus: Du hast mir gesagt, dass eine neue Software euch helfen soll, die Einsätze möglichst optimal zu planen.

Sven: Genau. Aktuell haben wir ein IT-System, das immerhin schon für die Personalplanung in allen Ländern genutzt werden kann. Das ist aussergewöhnlich. Es müssen verschiedenste Arbeitszeitenregelungen und Tarifverträge berücksichtigt werden. Das ist hochgradig komplex. Das System ist zurzeit aber eine reine Verwaltung. Es gibt nur das wieder raus, was man eingegeben hat, und es überwacht, ob die Leistungen machbar sind. Das System macht aber keine Vorschläge, wie die Leistungen optimiert werden können. Es denkt nicht. Es übernimmt nicht mal die Standardaufgaben der Disposition. Wo wir softwaremässig hin-



wollen, ist, dass die Software automatisch die Standardvorgänge selbstständig abhandelt. Unser Personal möchten wir für die Ausnahmen einsetzen. Zum Beispiel bei Störungen. In noch weiterer Zukunft sollte die Software auch bei Störungen die optimale Variante ausrechnen.

Markus: Software hat aber immer ihre Tücken ... Ich denke jetzt spontan an unser Sopre.

Sven: Es ist wirklich hochgradig komplex! Eine solche Software muss enorm viele Varianten durchspielen, um die beste zu finden. Das benötigt hohe Rechnerkapazitäten. Es bringt nichts, wenn sie die Resultate für heute erst morgen ausspuckt. Mittlerweile sollten die Computer aber genügend leistungsfähig sein. Der schlimmste Zeitpunkt ist immer, wenn die neue Software in Betrieb genommen wird und die alte ablöst. Das ist wirklich kein Vergnügen. Meist kann man nicht wieder zurück zur alten Software. Wenn da etwas schiefgeht ... Wir diskutieren deshalb bereits jetzt die Strategie zur Migration auf die neue Software. Wenn wir bis 2025 so weit sind, bin ich zufrieden.

Markus: Warum lässt man es nicht einfach weiterhin von Menschen machen?

Sven: Wir haben eher das Problem, dass wir nicht genügend Menschen haben, die das ausführen können. Wenn die Systeme

die routinemässigen, die langweiligen Arbeiten übernehmen, dann, glaube ich, ist jedem gedient. Ich lasse den Disponenten lieber die neuen und ausserplanmässigen Züge regeln, als dass er jede Woche die gleichen zwanzig Züge plant. Nochmals zur neuen Software: Da werde ich frühzeitig die Sozialpartner einbinden, die Gewerkschaften und die Betriebsräte. Was wollen wir? Worauf müssen wir achten? Daten können auch «böse» genutzt werden. Unser Ziel ist aber nicht der Überwachungsstaat, sondern wir wollen etwas Sinnvolles machen, das allen dient. Ein schlau aufgebauter Dienstplan, der keine sinnlosen Leerzeiten enthält, der dient auch dem Mitarbeiter. Heute haben wir ein ungünstiges Verhältnis von Fahren zu Wartezeiten. Für mein Empfinden ist es ermüdender, immer wieder tatenlos rumzusitzen, statt einen Zug zu führen.

Markus: Du hast im Referat erwähnt, dass du Vereinheitlichungen wünschst. Dies nicht nur bei der Zugsicherung, sondern auch bei den Löhnen. Was bedeutet das für Schweizer Lokführer? Wären wir mit unserem hohen Lohnniveau überhaupt noch konkurrenzfähig?

Sven: Mein Ziel ist es nicht, dem Schweizer Lokführer Geld wegzunehmen. Lokführer ist ein wichtiger und verantwortungsvoller Beruf. Man kann da nicht Leute einsetzen, denen man nachts nicht mal

über den Weg trauen würde, und dann übergibt man ihnen einen Zug mit 1800 Tonnen Kerosin. Das heisst, ich muss auch eine vernünftige Auswahl an Personen haben und das geht nur mit einer vernünftigen Entlohnung. Ich denke, in der Schweiz ist das ganz o. k. Da nagt man nicht am Hungertuch und ist in der Hackordnung auch nicht ganz zuunterst. Auch in Italien ist das überraschenderweise gut. Wohl wegen der Staatsbahnzeit und der strammen Gewerkschaften. In Deutschland ist es nicht o. k. Der Grund war die Wende. Da wurden mit der Reichsbahn und der Bundesbahn zwei Systeme zusammengebracht, die nicht zusammengepasst haben. In Deutschland hatten wir schon immer einen sehr niedrigen Schienenverkehrsanteil. Der Modal Split hing immer bei etwa 15-20%. Umgekehrt gab es in der DDR einen sehr grossen Anteil. Nach der Wende wurde radikal abgebaut. Es wurden nahezu neue Werke geschlossen. Es gab plötzlich viel zu viele Lokführer. Bei den Verhandlungen mit den Gewerkschaften stand deshalb die Arbeitsplatzsicherung im Vordergrund. Man war zu Kompromissen beim Lohn bereit und die Löhne stagnierten später. Ich bin der Meinung, dass gute Leute einen ordentlichen Lohn wollen. Auch was wir jetzt zahlen, sehe ich als das untere Ende. Doch ich kann auch nicht hexen und einfach nochmals 1000 Euro draufschlagen, obwohl das o. k.

wäre. Doch leider werde ich keine Kunden finden, die das dann bezahlen.

Markus: Besteht nicht gerade deshalb die Gefahr, dass die Schweizer Lokführer nicht mehr eingesetzt werden? Vielleicht findet man ja die geeigneten Leute in den umliegenden Ländern. Auch die Schweiz ist sehr klein, die Transitzeit beträgt auch nur ein paar Stunden.

Sven: Aus meiner Sicht ist das keine Lösung. Wir haben quasi ein Modell der kommunizierenden Röhren entwickelt. Wer reinfährt, fährt auch raus. Also wenn ich einen Schweizer Lokführer rausfahren lasse, darf ein Deutscher rein. Wir stellen in der Schweiz Lokführer ein und bilden sie aus. Ich finde auch die verschiedenen Kulturen spannend. Da gibt es Lerneffekte voneinander. Mit unseren Leuten hier haben wir einen Glücksfall. Nehmen wir ein Beispiel: Italienische Lokführer fahren bis Bellinzona. Ein Lokführer aus Bellinzona kann sowohl nach Italien als auch nach Deutschland fahren. Habe ich zu wenig Personal in Deutschland, lasse ich den Führer aus Bellinzona bis nach Basel fahren. Der Basler fährt dann nach Deutschland. Umgekehrt geht das auch. Fehlt das Personal in Italien, fährt der Basler nach Bellinzona und der Bellinzonese nach Italien. Das gibt uns Luft, wir können quasi atmen. Für uns als Unternehmen ist diese Flexibilität wichtig. Der Markt ist immer in Bewegung. Daher ist die Schweiz sehr wichtig.

Markus: Die Schweiz ist also gross genug, damit wir nicht einfach von ausländischen Führern «durchfahren» werden?

Sven: Wenn ich nur einen Zug hätte, ginge das schon. Der deutsche Lokführer würde dann einfach bis Chiasso fahren. Wir haben aber so viele Züge, dass immer Züge in beide Richtungen unterwegs sind. Da kann ich mit dem Wechsellpunkt flexibel sein. Sei das in Bellinzona, Arth-Goldau oder Basel. Dank dieses Systems können wir den Lokführern anbieten, dass sie keine Auswärtsübernachtungen machen müssen.

Markus: Bleiben wir bei den Lokführern. Da sind besonders aus Deutschland Ideen gekommen, alle möglichen Quereinsteiger abzuklappern. Auch Leute, die eher vom Rand der Gesellschaft kommen.

Sven: Das hat damit zu tun, dass sich so wenige Leute dafür interessieren, Lokführer zu werden. Dies nicht nur wegen der Löhne, sondern auch wegen mangelnder Freizeit und wegen der Schichtarbeit. Ich bin nicht der Meinung, dass allein die Schulbildung eine Aussage darüber zulässt, ob jemand ein guter Lokführer werden kann. Am Ende muss er seine Prüfungen bestehen und während der Ausbildung seine Zuverlässigkeit beweisen. Wer das nicht tut, fliegt ohnehin



Foto: Georg Trüb

wieder raus. Wir hatten eine geringe Bestehensquote von nur etwa einem Drittel bei den Ausbildungen. Da wir aber nun im Voraus besser selektionieren, sind wir immerhin bei etwa 50% angelangt. Die Eisenbahn ist ja wie eine kleine Familie, sie kann auch Halt geben. Das heisst, dass auch Leute, die in ihrer Jugend nicht gerade vom Erfolg verwöhnt waren, bei

Ich finde auch die verschiedenen Kulturen spannend. Da gibt es Lerneffekte voneinander. Mit unseren Leuten hier haben wir einen Glücksfall.

der Eisenbahn Fuss fassen können. Ich hatte mal bei Rail4Chem einen Lokführer eingestellt. Üblicherweise muss man ein polizeiliches Führungszeugnis abgeben (Strafregistrauszug). Er hatte es immer hinausgezögert, das abzugeben. Erst unmittelbar vor Ausbildungsbeginn überreichte er es mir. Vier Seiten! Dinge wie Nötigung im Strassenverkehr, Körperverletzung ... Als ich ihn fragte, weshalb er mir das nicht vorher abgegeben hatte, meinte er, dann hätte er von vornherein keine Chance bekommen. Damit lag er sicher nicht ganz falsch. Er konnte mir aber darlegen, dass er vor drei Jahren sein Leben komplett umgekrempelt hatte. Ich kam zum Entschluss, dass ich ihm eine Chance geben wollte. Er war immer da, wenn man ihn brauchte. Man sollte die Leute nicht vorverurteilen. So sehe ich das ganz grundsätzlich, egal, ob nun jemand eine andere Religion hat oder einen Migrationshintergrund. Ich kann aber versichern, dass der Eisenbahnbetriebsleiter (das entspricht den Schwei-

zer Prüfungsexperten) jeden genau unter die Lupe nimmt. Wer nicht ordentlich arbeitet, ist sehr rasch weg vom Fenster.

Markus: Eine beeindruckende Geschichte! Das bringt mich grad auf ein anderes Thema, nämlich die Sprache. Du wünschst dir ja Englisch als Rückfallebene. Ist da schon etwas am Laufen?

Sven: Es gibt verschiedene Ansätze. Ich habe selber beim VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) zusammen mit DB Netz etwas gestartet, insbesondere für die Lokführer aus den Niederlanden, die bis Oberhausen West (Nahe Duisburg) fahren. Das ist dann aber an den Finanzen gescheitert. In der UIC befassen sich Arbeitsgruppen mit dem Ziel, eine europäische Betriebssprache hinzubekommen. Aber es wird wohl noch Generationen brauchen, bis das so weit ist. Möglicherweise wird das auch durch die Digitalisierung überflüssig. Ich gehe davon aus, dass in den Kommunikationseinrichtungen (z. B. CAB-Radio) Übersetzungssoftwares eingebaut werden, die die jeweiligen Bahnbegriffe in die Sprache des durchfahrenen Landes übersetzen.

Markus: Oder dass nur noch schriftlich über vorgefertigte Meldungen kommuniziert wird?

Sven: In der Schweiz kennt ihr das weniger, wie es in Deutschland läuft. Normalerweise habt ihr im Führerstand eure Ruhe und nur in den Ausnahmefällen wird telefoniert. In Deutschland wird viel mehr telefoniert, auch im Normalfall. Das Thema Funkdisziplin wird da auch nicht gleich ernst genommen.

Markus: Wie siehst du die Chancen von ETCS für den grenzüberschreitenden Verkehr?

Sven: Im Jahr 2000 brachte Bombardier mit der Baureihe 185 eine international einsetzbare Lok auf den Markt. Ich war damals Traktionschef bei DB Cargo und wurde in einem Interview gefragt, ob ich daran glaube, dass eine solche Lok mit einem einheitlichen Signalsystem durch Europa fahren werde. Ich sagte, dass ich das nicht mehr erleben werde. Ich fürchte, auch in den verbleibenden zehn Jahren, die ich noch berufstätig bin, wird sich das nicht ändern. ETCS hat ja mittlerweile auch schon etliche Jahre auf dem Buckel und heute gäbe es wohl smartere Lösungen. Wir brauchen aber ein gemeinsames Signalsystem! Dieses Grundziel finde ich gut. Nur das wird uns gegenüber dem Strassenverkehr konkurrenzfähig halten. Ein LKW interessiert sich nicht dafür, ob er gerade in Libyen, Russland oder Portugal unterwegs ist. Und unsere Lokomotiven sind teilweise sogar zu doof, um innerhalb eines Landes über alle Strecken zu fahren. Das ist erschreckend! Solange wir nicht ein System und ein Regelwerk haben, werden wir nie mit Lokführern in der Art wie mit LKW-Fahrern fahren können. Wenigstens kommt uns entgegen, dass auch die LKW-Fahrer knapp werden. Das sind ja auch keine Sklaven! Die haben auch ein Privatleben und wollen an ihren Wochenenden nicht immer nur auf dem Rastplatz Würstchen braten. Wobei ... Wir haben auch schon versucht, auf Rastplätzen nach zukünftigen Lokführern zu suchen. Ohne Erfolg. Das fand ich doch sehr erstaunlich, die lieben ihren Job!

Markus: Was muss die Politik machen?

Sven: In Deutschland hakt es massiv daran, dass die Ausrüstung mit ETCS halt viel zu teuer ist. McKinsey hat soeben Zahlen veröffentlicht. Wir sprechen da von 32-34 Milliarden Euro, dazu gehören auch 4-6 Milliarden für Fahrzeugausrüstungen. Jetzt prügelt man sich, wer das bezahlen soll. Im Prinzip wird ja viel Signaltechnik von der Strecke ins Fahrzeug verlagert. Das macht zwar Sinn, aber für mich als Betreiber bringt das keinen finanziellen Vorteil. Wenn die Fahrzeugumrüstungen nicht durch den Bund unterstützt werden, wird das nicht gehen. In der Schweiz hat der Bund die Umrüstung ja auch mitfinanziert. Zudem gibt es später auch Einsparungen, dies dann aber bei der Infrastruktur. Dass die EVU die fahrenden Stellwerke allein finanzieren, das kann's nicht sein.

Markus: Welche Einsparungen ergeben sich denn bei der Infrastruktur?

Sven: Die Signaltechnik an sich ist bei ETCS viel einfacher. Es gibt viel weniger Kabel zu verlegen, weil das meiste über Funk übermittelt wird. Oder in Deutsch-

land auch Seilzüge. Zudem kann alles viel schneller umprogrammiert werden, als dies mit herkömmlicher Signaltechnik der Fall ist. Allein schon die Installation eines Anschlussgleises an ein herkömmliches, festverdrahtetes elektronisches Stellwerk kostet in Deutschland ein Vermögen. Bei digitalen Stellwerken ist das in Nullkommanix erledigt.

Markus: Die Nachteile der Güterbahn haben wir bereits erwähnt: Kosten und fehlende Flexibilität. In welchen Bereichen siehst du die grossen Vorteile?

Sven: Zurück zu den LKWs: In einem einzelnen meiner Züge fahren bis 36 LKWs! Damit spare ich sehr viel von der knappen Ressource «Mensch» ein. Das ist schon sehr viel wert. Dann haben wir die viel geringere Reibung «Stahl auf Stahl» im

Die Störanfälligkeit des Systems Eisenbahn wird wohl weiter zunehmen. Das kann man von den Lokführern nicht fernhalten.

Vergleich zu «Gummi auf Asphalt». Das wird auch immer so bleiben, die Physik spricht für uns. Schauen wir uns den ökologischen Vorteil an, hätten wir auch gute Chancen in der City-Logistik. Container und Trailer sind o. k., aber wir brauchen noch kleinere Verpackungsgefässe. Gefässe, die standardisiert stapelbar und auf Eisenbahnwaggonen verladbar sind. Die kleinste Grösse müsste auf ein E-Bike draufpassen oder wenigstens in einen Kleintransporter. Da könnte die Paketlogistik völlig neu erfunden werden. Vom Waggon direkt auf die Bikes und damit dann zu den einzelnen Endkunden. Die Eisenbahn wäre wohl schon lange in diesem Geschäft, wenn sie nicht immer wieder mit den Autokonzernen zusammengearbeitet hätte. DHL hat elektrisch betriebene «Streetscooter» von einer Tochtergesellschaft selber bauen lassen, weil die Autoindustrie nichts Derartiges anbieten wollte. So muss auch die Eisenbahn vorgehen. Die Autoindustrie hat kein anderes Ziel, als möglichst viele LKWs zu verkaufen. Die werden immer versuchen, uns zu schädigen, und uns nie diesen Vorteil einräumen, sodass LKWs verzichtbar werden.

Sorgen macht mir, dass besonders in Deutschland ganz viele Bahngrundstücke rückgebaut wurden und stattdessen nun dort Hochhäuser stehen. Die Rangierbahnhöfe Frankfurt und Düsseldorf sind gute Beispiele dafür. Das waren die perfekten Lagen für solche Logistiken. Das geht so schnell, da kommt man gar nicht nach mit Gucken. Gerade jetzt, wo Investitionen so gut wie gratis sind, weil

das Geld nichts mehr kostet. Leider fehlen uns mit unseren Margen die Mittel, um dem entgegenzuwirken. Die Eisenbahn hat auch kein genügend innovatives und intelligentes Image, um grosse Inverstoren anzulocken.

Markus: Wenn du in deine Kristallkugel schaut, welche Veränderungen siehst du in Zukunft für uns Lokführer? Was wird besser, was schlechter?

Sven: Die Störanfälligkeit des Systems Eisenbahn wird wohl weiter zunehmen. Das kann man von den Lokführern nicht fernhalten. Bei einer Signalstörung oder bei Baustellen nützt die beste Planung nichts. Leider sind wir auch den Infrastrukturbetreibern ausgeliefert. Wenn an wichtigen Linien plötzlich Brücken abgebaut werden oder heillos veraltete Infrastruktur nicht ersetzt wird oder wenn Strecken für drei Monate gesperrt werden, ist das für uns schon sehr problematisch. Das wird quasi zum Berufsverbot für den Lokführer. Die Fracht ist aber nicht weg, die nimmt einfach einen anderen Weg. Und ich muss zusammen mit den Lokführern schauen, an welchen alternativen Standorten ich sie einsetzen kann.

Als Vorteil sehe ich, dass es die anfangs erwähnten Systeme in Zukunft ermöglichen werden, dass die Dienstpläne wesentlich flexibler und individueller angepasst werden können. Ich sehe da so eine Art Schichtenbörse vor mir, sodass der Lokführer mehr Mitsprache bei der Dienstplanung hat. Die starre Planung von früher, die gerade auch für die Jüngeren unattraktiv ist, kann damit aufgeweicht werden. Sicher wird auch der Komfort auf den Fahrzeugen immer besser. Sauberer, ergonomischer, leiser ...

Markus: Ich habe das Gefühl, du hast viele innovative und teilweise auch überraschende Ideen. Wie reagieren deine Konkurrenten und die restliche Eisenbahnwelt darauf? Beispielsweise auch bei der 500-Euro-Aktion?

Sven: Die lieben mich! Nein, nicht wirklich. Ich bin ja derjenige, der die Preise versaut. Aber wer sich da wirklich darüber aufregt, hat das Ganze nicht zu Ende gedacht.

Markus: Also gibt es schon Reaktionen?

Sven: Ja! Wir hatten grad in Hamburg die Mitgliederversammlung vom Netzwerk europäischer Eisenbahnen, da gab es schon Diskussionen.

Markus: Ganz herzlichen Dank für dieses spannende und unterhaltsame Gespräch und wir sind gespannt, mit welchen Ideen du uns in Zukunft überraschst.

Image Lokführerberuf

Bemerkungen zu «Standpunkte NZZ» mit SBB CEO Andreas Meyer. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Standpunkte NZZ
31. März 2019

(Zusammengefasste Ausschnitte der Diskussion)

Reporter: Wenn die Blöcke auf der Strecke wegkommen, muss man auf den Meter genau wissen, wo der Zug steht. Brauchen wir da noch Lokomotivführer?

Meyer: Auf jeden Fall. Ich nehme Sie gerne mit auf eine Führerstandsfahrt. Natürlich sind Assistenzsysteme im Führerstand dazugekommen, aber wir brauchen weiterhin Lokführer und stellen viele neu ein. Ich bin überhaupt nicht glücklich über diese Diskussion. Wir brauchen viele Lokführer und reden gleichzeitig diesen anspruchsvollen und schönen Beruf schlecht.

Reporter: Somit macht die SBB Bestandsschutz für die Lokführer? Zukünftig werden Policen für Autos billiger, wenn nicht der Mensch fährt, da weniger Unfälle geschehen.

Meyer: Da vergleichen Sie Äpfel mit Birnen. Wir fahren mit bis zu 1300 Menschen im Zug zum Beispiel durch den 57 km langen Gotthardtunnel und es kann immer etwas Unvorhergesehenes geschehen. Da ist man darauf angewiesen, dass man fachkundiges Personal an Bord hat, welches die Situation einschätzen kann und die Technik versteht und den Zug bewegen kann.

Reporter: Sie sichern die Züge mit einem europäischen System. Ist das gut für die Schweiz, ist die SBB dabei?

Meyer: Die Vergangenheit in diesem Bereich ist eine dramatische. Das ETCS sollte europäisch sein und standardisiert. Wegen vielen Herstellern und Verbesserungen ist es heute zum Teil nicht mehr Europa-tauglich. Es ist ein Trauerspiel. Wir Eisenbahnen in Europa möchten einen eigenen Industriestandard definieren und diesen bei der Industrie in Auftrag geben können, damit es auch zusammenpasst. Ich muss es nochmals sagen, es ist ein Trauerspiel.

Andreas Meyer verteidigt den Lokführerberuf. Das ist gut und schön. Zusammen mit Thomas Küchler, CEO der SOB, war es Meyer, welcher um die Wette zwitscherte, wer denn zuerst die ersten selbstfahrenden Züge rollen lässt. Alles im Rahmen von SmartRail 4.0 und zu Diensten der CVP-Chefin Leuthard. Die Chefin ist weg und die Träume an der Realität zerschellt. Nun ist nicht mehr die Rede von vollautomatischen Zügen in wenigen Jahren, sondern von Assistenzsystemen, die den Lokführer unterstützen.

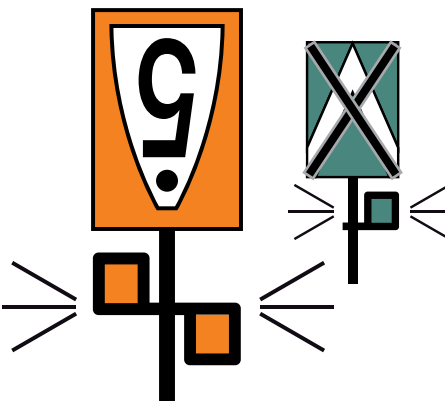
Der massive und nachhaltige Schaden für das Image des Lokführerberufs ist aber angerichtet. Somit wirkt es also mehr wie eine reine Schadensbegrenzungsmassnahme aus einem Überlebenstrieb heraus, wenn der Lokführer-Beruf nun umworben wird wie noch nie. Dass im Interview das ETCS-System von Meyer wiederholt als «dramatisch» und als «Trauerspiel» bezeichnet wurde, ist wohl mehr Strategie als Einsicht. Das BAV hat die ETCS-Strategie vorgegeben und alle bei der SBB hatten Freude. Und jetzt, wo man feststellt, dass LEGO und Playmobil nicht zusammenpassen, schiebt man die Verantwortung auf die Industrie.

Die Lösung nach Meyer ist das Erarbeiten von Industriestandards durch die Eisenbahnen. Dass Eisenbahner ohne spezifische Bahnkenntnisse genauso wenig erreichen werden wie die Industriebetriebe, welche gar kein Interesse an einer Zusammenarbeit haben, ist zu befürchten. Und die riesigen Löcher in den Finanzen werden dieselben sein. Der Vorteil ist, dass es mehr Arbeit, mehr Projekte, mehr Spezialisten, mehr externe Beratungsaufträge und mehr Koordinationsaufgaben geben wird. Und somit mehr Lohn für die Chefs und für den CEO. Solange wir so sehr im Geld schwimmen, ist kein Land in Sicht.



Langsamfahrstellen

Die Signalisierung der Langsamfahrstellen ist nach wie vor mangelhaft. *Technikgruppe VSLF*



So werden wie in Morges VD ungültige Signale zur Langsamfahrstelle (LA) auf dem Perron einfach flach abgelegt, womit nicht klar ist, ob sie umgefallen sind (Fahrwind) oder gültig. In den Streckenunterlagen ist die LA in Morges nach wie vor aufgeführt und ergibt eine absolut unklare Situation. Die Durchfahrtschwindigkeit in Morges ist 140 km/h. Auch blinken an vielen Orten wiederholt, wie in Dulliken SO, die LA-Signallampen munter im Dunkel der Nacht, was Unsicherheiten auslöst und unnötig von der Fahrt ablenkt. Die Durchfahrtschwindigkeit in Dulliken ist 125 km/h. Wir forderten und fordern wiederholt notwendige Verbesserungen. Nur absolut korrekte Signalisierungen sind akzeptabel. Der VSLF wird die Problematik bei der SBB erneut einbringen.

Fehler an der Fahrleitung belastet Fahrplan

Zwischen Genf Flughafen und Genf wurde eine spezielle Konstruktion von Trennern in die Fahrleitung eines Gleises montiert. Gemäss unseren Informationen eignet sich diese nur für tiefe Geschwindigkeiten. Das Ergebnis war, dass es zu sehr massiver Funkenbildung bei der Fahrt mit den erlaubten 95 km/h kam, zumal vor der Einfahrt in Genf die Geschwindigkeitsreduktion immer unter Einsatz der elektrischen Bremse erfolgt, was zu zusätzlichen Funken und Schlägen am Stromabnehmer führte. Zur Verhinderung dieser Funken und Schläge wurde eine Langsamfahrstelle 50 km/h eingerichtet. Diese steht seit September 2018 und führt zu Verlusten von wertvoller Fahrzeit. Eine wirklich schlechte Aktion.

Erneute Fehlaufstellung einer Langsamfahrstelle

Mitte März ereignete sich einmal mehr eine schwerwiegende Fehlaufstellung einer Langsamfahrstelle, wodurch die Lokführer zu einer theoretischen Geschwindigkeitsüberschreitung von 45 km/h verleitet werden konnten. *Raoul Müller, Präsident Sektion Luzern-Gotthard*

Seit Sommer 2018 wurden die Bahnsteige und Gleise in Wohlen AG komplett saniert und neu gebaut. Bedingt durch diese Umbauarbeiten wurde eine langfristige Langsamfahrstelle (Lafa) mit Vmax 80 km/h eingerichtet. Obwohl die Bauarbeiten bereits seit Herbst 2018 grösstenteils beendet waren, blieb diese Lafa weiterhin bestehen und wurde mehrmals verlängert. Am 12. März 2019 wurde aufgrund von Fahrleitungs- und Gleisarbeiten auf der Strecke Richtung Walschwil am Südkopf des Bahnhofs Wohlen eine weitere Lafa mit Vmax 80 km/h installiert. Anstelle der sauberen Kombination dieser beiden sich überlappenden Lafas wurde die neuere teilweise eigenständig signalisiert. In nördlicher Fahrrichtung ergab sich nun die in den Bildern beschriebene Signalabfolge: Nach Ankündigung und Quittierung der ersten Lafa (Bild 1) musste die zweite Lafa

(Bild 2) quitiert werden. Wenige Meter danach begann die erste Lafa. In der Dunkelheit waren nur eine unnatürliche Abfolge an orangefarbenen Blinklichtern und eine ungewohnte Distanz zwischen den Signaltafeln zu erkennen. Meinerseits wurde mit einer Schnellbremsung reagiert, da ich davon ausgehen musste, mit überhöhter Geschwindigkeit in einen Baustellenbereich einzufahren. Nach weiteren 300 m wurde in den Gleisen 3/4 (Bild 3) die neuere Lafa beendet, in den Gleisen 1/2 blieb sie nochmals etwa 300 m bestehen (Bild 4). Das an dieser Stelle montierte Endsignal signalisiert dem Lokführer eine Vmax von 125 km/h, obwohl die ältere Lafa dort noch etwa 500 m aktiv ist und somit Vmax 80km/h gilt. Diese wird erst nach Ende Perron (Bild 5) aufgehoben. Somit resultiert eine Geschwindigkeitsüberschreitung von über 50%!!!

Weiter war an dieser Aufstellung äusserst störend, dass sie in dieser einmalig verwirrenden Komplexität dem ZVL telefonisch kaum zu erklären war und der daraufhin angebotene Baudienst sich keiner Fehlaufstellung bewusst wurde. Erst durch mehrmalige Rücksprache konnte die Situation geklärt werden. Zudem funktionierte an diesem Tag das ESQ-Meldeformular nicht und der Strecken-PEX konnte (sofern es denn je geschah) nur auf Umwegen verständigt werden. Einmal mehr bleibt an dieser Stelle nur die hoffnungsvolle Aufforderung an die Verantwortlichen, das zur Aufstellung von Langsamfahrstellen zuständige Personal besser zu schulen und sein Bewusstsein zur Vermeidung von solch brandgefährlichen Situationen zu schärfen, bevor es zu Zwischenfällen kommt!



Da offenbar weder genügend Geld noch der Wille für minimal einheitliche Signalisierungsverhältnisse vorhanden sind, werden neu an den Hauptsignalen Fahrleitungsinformationen mit tendenzieller Richtungsangabe montiert. (Bild 1) Im Dunkel schwer einzuordnen. Vermutlich ist die Gültigkeit des Stromabnehmer-Senksignals auf das Gleis links vom Signal beschränkt. Immerhin ist, im Gegensatz zu gewissen Kurventafeln, ein grosses Blech gewählt worden.



Ein etwas kurzer Bremsweg, aber dem Fahrdienstreglement ist Genüge getan. Schuld ist nicht derjenige, der die Signalaufstellung plant und genehmigt.

Signale	R 300.2
	Begriff Bedeutung Fahrt mit Vorsicht Beginn oder Fortsetzung der Fahrt. Unmittelbar nach dem Zwergsignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden Beziehung zu andern Signalen Das nächste Zwergsignal zeigt Halt, Fahrt mit Vorsicht oder es folgt kein weiteres Zwergsignal
233	



Im Rahmen des Refits 460 wurde der funktionstüchtige alte Kompressor durch zwei neue ersetzt. Leider sind die neuen Kompressoren dermassen energieoptimiert, dass sie die geforderte Leistung nicht erbringen können und Zugverspätungen sowie Zugausfälle verursachen. Nun hat man auf die unhaltbaren Zustände reagiert: auf der Re 460 010-2 wurden versuchsweise vier (!) neue Kompressoren eingebaut. Die am Manometer beobachtete Schöpfleistung der vier Kompressoren entspricht ungefähr der eines einzelnen alten Kompressors (Re 460 vor Refit).



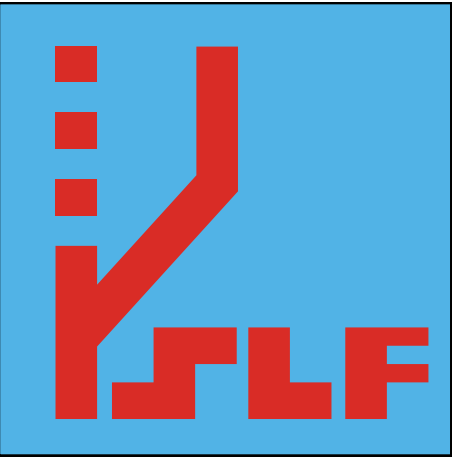
Irgendwie passt alles zusammen: mit grossem Aufwand werden funktionierende Strukturen unter dem Deckmäntelchen des Spardrucks und der Energieoptimierung verändert.. Und wenn sich die Realität nicht den Berechnungen anpasst, baut man das kränkelnde System soweit aus, bis es wieder irgendwie funktioniert. Aus eins mach vier. Für die Kompressoren lohnt sich das.

Neue Lösungsansätze für Umleitungsstrecken

Auf Initiative des VSLF fand im Januar 2018 ein Gespräch mit dem ehemaligen Leiter SBB Infrastruktur Philippe Gauderon und Spezialisten von Infrastruktur statt. Wir klärten Infrastruktur über die Problematik auf, dass die technisch problemlose Neuberechnung aller Fahrplanlagen der Züge bei Streckenunterbrüchen jeweils unweigerlich daran scheitert, dass die Lokführer(innen) auf den vorgesehenen Umleitungsstrecken nicht zwingend streckenkundig sind. Je nach EVU, Ausbildung und Depotstandort hat das Fahrpersonal unterschiedliche Streckenkenntnisse. Auf Grund des uneinheitlichen Ausbildungsstandes muss sogar davon gesprochen werden, dass jeder Lokführer über ein individuelles Netz mit seinen jeweiligen Streckenkundigkeiten verfügt.

Unsere Anfrage bei SBB Infra, ob die umfangreichen Änderungen im Anh. FDV Infra im Dezember 2018 auf unsere Intervention im Januar erfolgt sind, erhielten wir folgende Antwort: «Die umfangreichen Änderungen im R I-30111 betreffend die Umleitungsstrecken geschahen tatsächlich aufgrund des Meetings mit Philippe Gauderon. ... Neu gibt es viel weniger Strecken «ohne Verständigung» als bisher. Diese wurden grösstenteils in die Ziffer 2.3 «quittungspflichtige Verständigung» verschoben.»

Es freut uns, dass wir von Seiten VSLF aufgrund unserer umfangreichen Kenntnisse des Betriebs einmal mehr der SBB helfen können, Verbesserungen zu implementieren. Wir empfehlen uns.



Fehlender Rundgang bei Inbetriebnahme von Fahrzeugen

Die Inbetriebsetzungszeiten bei der Zuguntersuchung für die Fahrzeuge werden ein weiteres Mal gekürzt. Der Rundgang um das Fahrzeug soll wegfallen, was entsprechendes Sparpotenzial bietet. Defekte oder fehlerhafte Zustände wie lose Klappen oder Teile, schadhafte Stossdämpfer, Brüche und Risse an Drehgestellteilen, defekte oder lose Kabel, Ölaustritt an Achslagern oder allgemeine sicherheitsrelevante Defekte am Rollmaterial werden oft vom Fahr- oder Betriebspersonal beim Rundgang zur Zuguntersuchung entdeckt. Der Rundgang wird wohl nicht wegen mangelnder Notwendigkeit eingespart, sondern eher, weil er nicht mehr in den Fahrdienstvorschriften des BAV vorge-schrieben ist. Es handelt sich um einen reinen Qualitätsabbau im sicherheitsrelevanten Bereich. Gleichzeitig wird im Intranet von SBB Sicherheit und Qualität SQ für das Lokpersonal am Beispiel einer abgebrochenen Wank-

stütze folgende Empfehlung abgegeben: «Der aufmerksame Rundgang am Fahrzeug und der richtige Entscheid bei Feststellung einer Unregelmässigkeit, ist ein wichtiger Baustein der Sicherheit im Bahnverkehr.» Und genau dieser Rundgang soll nun eingespart werden.

Massnahmen des VSLF:

Eine Intervention beim Bundesamt für Verkehr BAV würde wohl keine Wirkung zeigen, da es als Herausgeberin der FDV das Weglassen der Rundgänge ermöglicht, jedoch den Entscheid und somit die Verantwortung an die EVU delegiert. Eine Intervention bei der Konzernleitung SBB oder Geschäftsleitung SBB Personenverkehr würde keine Wirkung zeigen, da die Verantwortlichen als Nichteisenbahner die Dimension kaum abschätzen können und den Entscheid nach unten oder zu Sicherheit und Qualität SQ delegieren würden. Eine Intervention bei den Verantwortlichen innerhalb von SBB P Zugförderung

(neu Bahnproduktion Lokführer Rangierer RLF) wäre wohl nicht zielgerichtet, da sie aufgrund von Sparmassnahmen eben zu diesem Schritt sich haben zwingen lassen. Und Sicherheit und Qualität SQ hat ja bereits reagiert und eine Empfehlung ins Intranet gestellt, was oft als genügende Sicherheitsmassnahme betrachtet wird, da die Zuteilung der entsprechenden Arbeitszeit nicht in ihrem Bereich liegt.

Weil die verantwortliche Stelle nicht erkennbar ist, wird der VSLF beim Treffen Sicherheit mit der SBB eine Eingabe machen, dass der Rundgang bei der Zugvorbereitung im Interesse der Sicherheit beibehalten wird. Ebenso wird der VSLF das BAV anschreiben mit der Forderung, Rundgänge um die Fahrzeuge bei der Zugvorbereitung bei den EVU zu verlangen. Von einer entsprechenden Ausbildung des Lokpersonals zum Erkennen allfälliger Schäden gehen wir aus, da diese im Alltag zwingend notwendig ist.

Sicherheit Zug um Zug:
Das Feststellen und richtige Einschätzen von möglichen Schäden am Zug bei der Erstinbetriebnahme

19.12.2018: P-O-SQU-SIM, Personenverkehr-Operations-Sicherheit, Qualität und Umwelt-Sicherheitsmanagement

Bei der Erstinbetriebnahme eines DTZ 514 wurde ein Schaden an der Wankstütze durch den Lokführer festgestellt und gemeldet (Abbildung 1). Trotz des Schadens wurde das Fahrzeug für den betrieblichen Einsatz übernommen. In den darauffolgenden neun Tagen, bis zum geplanten Unterhalt, verblieb das Fahrzeug im Einsatz (Abbildung 2). In diesem konkreten Fall der fehlenden Zug-Druckstange der Wankstütze war die Einhaltung des Lichtraumprofils auf Grund eines vergrösserten Wankkoeffizienten nicht gewährleistet (Gefahr Kollision Zug mit Zug sowie Zug mit ortsfester Anlage), zudem bestand die akute Gefahr eines Bauteilverlustes mit entsprechendem Personengefährdungspotenzial.

Fazit:
Der aufmerksame Rundgang am Fahrzeug und der richtige Entscheid bei Feststellung einer Unregelmässigkeit sind ein wichtiger Baustein der Sicherheit im



Bahnverkehr. Bei Unklarheiten bezüglich eines Schadens am Fahrzeug kann ein Diagnostiker zur Beurteilung beigezogen werden. Falls diese Möglichkeit nicht besteht, ist das Fahrzeug auszusetzen, auch wenn dadurch eine Verspätung oder ein Zugausfall nicht ausgeschlossen ist. Im oben beschriebenen Fall kann und muss also der Lokführer die Entscheidung über Ausfall oder Weiterfahrt des Fahrzeugs treffen, sofern kein Diagnos-

tiker vor Ort verfügbar ist. (FDV 300.13 Zuständigkeit bei Störungen an Fahrzeugen). Zusätzlich sind im Dokument 20171068 «Grundsätze IBN und Remisierung» (Ziff. 7.3) sämtliche Punkte aufgeführt, welche bei einem Kontrollgang rund ums Fahrzeug speziell beachtet werden müssen. Scheue dich also nicht, bei Unsicherheit bezüglich technischer Schäden das Fahrzeug auszusetzen.



GAV-Verhandlungen/Pausenregelung

Im Laufe des Jahres 2018 fanden intensive Verhandlungen über eine Anpassung des GAV bzw. dessen Anhang X statt. Dieser enthält die Arbeitszeitregelungen für Mitarbeitende mit unregelmässiger Arbeitszeit. Aufgrund der neuen AZG-Verordnung mussten einige kleinere Anpassungen vorgenommen werden. Die wichtigste Neuerung in der AZGV betrifft eindeutig die Pausenregelung bzw. die Zeitzuschläge für Auswärtspausen. Diese Gesetzesänderungen hätten einen erheblichen Abbau der im GAV vereinbarten Regeln zugelassen. Die heute bezahlten verkürzten Pausen von 30 bis 49 Minuten wollte die SOB ersatzlos streichen. Ebenso die 20 Minuten Zeitgutschrift für Pausen von 50 bis 59 Minuten. Sämtliche Pausen länger als 30 Minuten sollten künftig unbezahlt sein. Die 30% Zeitzuschlag für Auswärtspausen wären wie in der neuen AZGV geregelt erst ab 1 Stunde fällig geworden. Erst als die Verhandlungsgemeinschaft ihre Vorschläge für mögliche Gegenmassnahmen (z. B. Erhöhung der Nachtzuschläge, Erhöhung der Sonntagszulagen) eingebracht hatte, kamen Verhandlungen zustande. Dabei mussten wir jedoch feststellen, dass die SOB nicht be-

reit war, den Produktivitätsgewinn, den sie aus neuerdings unbezahlten Pausen sowie wegfallenden Zeitzuschläge ziehen könnte, in einer fairen Art und Weise mit dem Personal zu teilen.

Wir wurden konfrontiert mit einer erstaunlichen Erwartungshaltung der SOB, dass wir als Sozialpartner einer massiven Verschlechterung des GAV zustimmen hätten. Die Folge wäre gewesen, dass das Fahrpersonal künftig (bei gleichem Lohn) jährlich zig Stunden mehr produktive Arbeitszeit zu leisten gehabt hätte. Möglicherweise hat diese von der SOB eingeforderte Verschlechterung der Arbeitsbedingungen auch mit dem bereits vereinbarten Preis für Leistungen innerhalb der Kooperation mit der SBB zu tun. Die Verhandlungsgemeinschaft aus SEV, VSLF und Transfair lehnte diese Verschlechterung des GAV ab, sodass die Pausenregelung 2019 unverändert weitergeführt wird.

Lohnverhandlung

Bei den Lohnverhandlungen für 2019 kam es zwischen der SOB und den Verbänden zu keiner Einigung. Die SOB legte somit die Lohnerhöhungen per 2019 ein-

seitig fest. Die Lohnanpassungen für die Mitarbeitenden im Aufstieg wurden finanziert, und zwar gemäss den Mindestbestimmungen des GAV-Lothsystems. Ausnahme bildet dabei das Fahrpersonal. Beim Lok- und Zugpersonal wurde leider erneut der gleiche strittige Lohnbandfaktor wie schon vor Jahresfrist angewendet. Zu diesem Thema wird im folgenden Abschnitt separat berichtet. Für die Verhandlungsgemeinschaft war dieses Lohnangebot der SOB mit Blick auf andere ÖV-Unternehmen und Jahresteuern inakzeptabel.

Die durchschnittliche Jahresteuern 2018 betrug 0,9%. Eine generelle Lohnerhöhung in diesem Ausmass zum Ausgleich des Nettolohnverlustes beinhaltete unsere Forderung. Kommt hinzu, dass die SOB seit sechs Jahren keine generelle Lohnerhöhung mehr gewährt hat. Die steigenden Krankenkassenprämien haben bereits in den letzten Jahren ein Loch ins Portemonnaie gefressen. Die SOB lehnte eine generelle Lohnerhöhung jedoch bis zum Schluss der Verhandlungen ab.

In Artikel 2.2 GAV ist eindeutig festgehalten, dass die «Entwicklung der Lebenshaltungskosten / Kaufkraft» bei den Lohn-

verhandlungen zu berücksichtigen ist. Die individuellen Lohnerhöhungen können von der SOB nicht als Ersatz für den Teuerungsausgleich angerechnet werden. Diese dienen nämlich dazu, die steigende Berufserfahrung in den Lohnbändern über einen sich entwickelnden Lohn abzugelten. Das bescheidene Angebot der SOB wird dadurch untermauert, dass die per 01.07.2018 wegfallenden Sanierungskosten der Pensionskasse wie auch die per 2019 gesunkenen Nichtbetriebsunfall-Versicherungsprämien (NBU) in ihrem Schreiben an die Mitarbeitenden mit der Lohnrunde in Verbindung gebracht wurden.

Schiedsgericht

Auf den 01.01.2017 wurde bei der SOB ein neues Lohnsystem eingeführt, welches beim Lok- und Zugpersonal erstmals per 01.01.2018 zur Anwendung gelangte. Leider legte die SOB der Berechnung der Lohnerhöhung beim Fahrpersonal jeweils einen falschen Lohnbandfaktor zugrunde. Wegen der grossen Lohnspannbreite wurden diesen Funktionen zwei Stufenlohn-bänder zugeteilt. Nun soll ihre Lohnerhöhung aber nur jeweils entsprechend dem höheren Lohnband und nicht der ganzen Lohnspannbreite, also über beide Lohnbänder berechnet werden.

In dieser Auseinandersetzung war die Verhandlungsgemeinschaft bestrebt, die Angelegenheit auf dem Verhandlungsweg zu lösen. Über den Zeitraum von beinahe einem Jahr wurden mehrere Anläufe dazu gestartet. Leider konnte keine Einigung erzielt werden, die die SOB zur Umsetzung gemäss GAV-Vereinbarung bewegt hätte.

Um die Angelegenheit rückwirkend per 2018 richtigstellen zu können, hat die Verhandlungsgemeinschaft nun von der im

GAV Art. 2.4 genannten Möglichkeit eines Schiedsgerichtsverfahrens Gebrauch gemacht. Serge Flury, Rechtsanwalt aus Aarau, wurde mit der Wahrung der Interessen der VG beauftragt.

Mit einem rechtsgültigen Urteil wird bis zur nächsten Lohnverhandlung im Herbst 2019 gerechnet.

Berufsprüfung Lokomotivführer(innen)

Der Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL) ist mit den ersten ordentlichen Berufsprüfungen gestartet. Von Anfang an hat die SOB signalisiert, dass sie der Anerkennung des Lokführerberufs positiv gegenübersteht und Prüfungswillige unterstützen wird. Erfreut nehmen wir zur Kenntnis, dass bei erfolgreicher Prüfung die SOB die fällige Prüfungsgebühr übernimmt und für den Prüfungstag zusätzlich eine Zeitgutschrift gewährt.

Von der SOB wirken in der Prüfungskommission Simone Joos, HR-Fachfrau Geschäftsbereich Verkehr, und als Prüfungsexperte Roland Maurer, Lf im Depot Rapperswil, mit. Wir empfehlen euch die Teilnahme an der Berufsprüfung und hoffen, dass viele Kolleg(innen) die Berufsanerkennung erlangen, um bei Bedarf die daraus resultierenden Vorteile nutzen können.

Kooperation Fernverkehr

Die Rekrutierung des Lokpersonals für die erste Etappe Fernverkehr (Basel / Zürich-Arth-Goldau-Gotthard Bergstrecke-Locarno) ab Dezember 2020 ist schon sehr weit fortgeschritten. Gegenüber dem aktuellen Fahrplanjahr werden 58 zusätzliche Lokführer benötigt. Mit Planungsstand per Ende März 2019 fehlen zur Zielerrei-

chung nur noch 5 Lokführer. Insgesamt sind bei der SOB rund 200 Bewerbungen eingegangen.

Am 1. Oktober 2019 startet eine Lokführerklasse in Grundausbildung mit 13 Lokführer-Anwärtern. Eine weitere Grundklasse mit 12 Teilnehmenden ist auf den 1. Juni 2020 geplant. Im Herbst 2020 sind die Delta-schulungen der bereits ausgebildeten Lokführer vorgesehen, die im Rahmen des Fernverkehrs zur SOB wechseln.

Mit Inbetriebnahme der ersten Fernverkehrslinie per Dezember 2020 wird die SOB in Erstfeld einen neuen Lf-Depots-tandort eröffnen. Der intensive Austausch zwischen SOB und dem CLP vom bestehenden SBB Depot Erstfeld brachte ein sehr gutes Vertrauensverhältnis hervor. Die beiden Unternehmen gehen die operative Umsetzung gemeinsam an. Verschiedene Zusammenarbeitsmodelle wurden geprüft. Folgende Grundsätze werden angestrebt:

- Die Disposition aller Erstfeld-Leistungen (SBB und SOB-Leistungen) soll durch die Dispo SOB erfolgen.
- Alle natürlich anfallenden Leistungen in Erstfeld (SBB und SOB) werden in einem gemeinsamen Dienstplan abgebildet. Als natürliche Leistungen gelten die Gotthard-Bergstrecke und die S2 der Stadtbahn Zug (Erstfeld-Zug). Der genaue Einsatzrayon, also welche zusätzlichen Linien noch gefahren werden, ist noch nicht finalisiert. Dienstplanentwürfe sind noch nicht vorhanden.
- SBB und SOB-Lokführer bleiben in ihrer Unternehmung angestellt. Sie werden weiterhin durch ihre jeweiligen CLP bzw. OLF geführt.
- Die Dienstpläne müssen so gestaltet werden, dass sie von beiden Unternehmen mit ihren vorhandenen Bestimmungen gefahren werden können.
- Im Sommer 2019 wird die Detailplanung und Rekrutierung für die zweite Etappe Fernverkehr (Chur-Zürich-Bern) ab Dezember 2021 in Angriff genommen.
- Die genaue Aufteilung der 58 zusätzlich per Dezember 2020 benötigten Kollegen auf die sechs SOB-Depotstandorte ist noch nicht erfolgt. Die Feinjustierung wird unter Berücksichtigung der zweiten Linie nach den Sommerferien 2019 gestartet.
- Aktuell werden die ca. 150 Lf Kat. B vom Leiter Lokpersonal und 3 OLF geführt. In Zukunft soll jeder Depotstandort einen eigenen OLF haben.

Mitglieder

Zurzeit zählt die SOB ca. 150 Lokführer Kat. B. Im Dezember 2018 konnten wir das 100. Aktivmitglied im VSLF-SOB begrüßen.



61. Generalversammlung VSLF in Naters VS

Newsletter VSLF Nr. 586, 18. März 2019 HG

Christian Michel vom Organisationskomitee der Sektion Brig begrüßte die Gäste und Kolleginnen und Kollegen. Es waren über 120 Lokführer(innen) mit über 30 Partnerinnen und Partnern bei strahlendem Frühlingswetter nach Naters gekommen.

Die Grussworte der Gemeinde Naters überbrachte der Gemeindepräsident und Nationalrat Franz Ruppen. Er stellte die Besonderheiten der Region vor und betonte die Wichtigkeit des im Bahn-Ausbauschritt 2035 enthaltenen Ausbaus der zweiten NEAT-Röhre am Lötschberg-Basistunnel.

In Vertretung des verhinderten GDL-Bundesvorsitzenden Claus Weselsky überbrachte Alexander Gabsch, Vorsitzender der Ortsgruppe Haltingen, die besten Grüsse der GDL. Er berichtete, dass in Deutschland infolge Lokführermangels bereits planmässig mit Busersatz gefahren wird und aus diesem Grund allein bei DB Cargo durchschnittlich 80 Güterzüge pro Tag ausfallen.

Sven Flore, der neue CEO von SBB Cargo International AG, erläuterte in seinem Referat, dass es für einen attraktiven Lokführerberuf zukünftig vermehrt flexiblere Schichtmodelle braucht, die an die jeweiligen Lebensphasen angepasst werden können. Seine Aussage, dass die Bahnen bezüglich der Suche nach neuem Lokpersonal schon bald Getriebene sein werden, beeindruckte ebenso wie die Aussage, dass die schönen Zeiten des Überbestandes im Vergleich zum aktuellen Unterbestand an Lokpersonal um einiges billiger waren.

Der Präsident VSLF Hubert Giger ging in seinem Referat neben den Geschäften des Jahres 2018 insbesondere auf Prozesse und

die Digitalisierung ein. Gemäss Giger garantieren Prozesse allein noch kein Funktionieren in der Realität; es sind «lediglich Krücken, die die Fachkompetenz unter-



stützen sollen - nicht umgekehrt». Und weiter: «Die Digitalisierung hat mit ETCS L2 bereits mindestens 10% der Streckenkapazitäten für Milliarden von Franken vernichtet. Es sind schlicht zu viel Geld und zu viele Partikularinteressen von Firmen im Spiel, die sich mit dem Digitalisierungshype eine goldene Nase verdienen und langjährige Abhängigkeiten schaffen. Schade um unsere Eisenbahn.»

Interner Teil der GV

Der verbandsinterne Teil der Versammlung wurde von der Tagespräsidentin Ra-

hel Wyss, Sektion Hauenstein-Bözberg, souverän geführt. Fünf Anträge der Basis an den VSLF wurden behandelt: Die Anträge 1 und 2 wurden angenommen, die Anträge 3, 4 und 5 wurden abgelehnt.

Mit dem angenommenen Antrag 1 unseres Kassiers Rolf Siegenthaler senkt der VSLF den Mitgliederbeitrag voraussichtlich auf Ende Jahr von 34 Franken/Monat auf 30 Franken/Monat. Begründet wurde der Antrag mit der Effizienz der Funktionäre und der stetigen Zunahme der Mitglieder, was auch zukünftig ein ausgeglichenes Budget zulassen wird.

Résumé

Beim Rückblick auf die Anträge der letzten GV von Basel wurde festgestellt, dass alle Anträge vom Vorstand VSLF erfüllt wurden.

Auch über den Antrag der Sektion Luzern-Gotthard von der 59. GV in Suhr AG vom 18. März 2017 über den Lohnanstieg vom Basis- zum Höchstwert innert 20 Jahren wurde diskutiert. Der Vorstand stellte fest, dass in den Verhandlungen des neuen GAV SBB/SBB Cargo erreicht werden konnte, dass jährlich 0,8% der Lohnsumme für die individuelle Lohnentwicklung vorgesehen sind.

Bisher bestand die Problematik, dass sich der individuelle Lohnaufstieg insbesondere der jungen Kolleginnen und Kollegen durch die Verknüpfung mit generellen Lohnforderungen nicht im gewünschten Mass entwickelte.

Beim Abendprogramm im Hotel/Restaurant Touring genossen über 100 Kolleginnen und Kollegen und Partner(innen) die Walliser Gastfreundschaft und es war ein voller Erfolg. ➡

Rede des Präsidenten an der Generalversammlung

61. Generalversammlung VSLF in Naters VS

Sehr geehrte Damen und Herren Gäste Geschätzte Kolleginnen und Kollegen Im Namen des gesamten Vorstands VSLF darf ich Sie und euch alle zu unserer Generalversammlung des Geschäftsjahres 2018 begrüßen.

Es ist wohl das erste Mal so, dass ein beachtlicher Teil unserer eingeladenen Gäste heute nicht mehr in der Funktion ist, welche sie zur Zeit der Einladung im Herbst 2018 hatten. Aus diesem Grund entschuldigen wir uns, sollten wir vereinzelt Personen mit einer falschen oder nicht mehr aktuellen Funktion begrüsst haben.

In diesem Sinne allen ein herzliches Willkommen, wo immer sie ihre Arbeitskraft investieren. In dieser schnellleibigen Zeit hat das Drucken von Visitenkarten wirklich keinen Sinn mehr.

Ich erlaube mir, auch Sie, geschätzte Gäste, mit «Sie» anzusprechen. Es ist reiner Anstand und gute Erziehung, das bringt man fast nicht mehr weg. Ob die neusten Firmenkulturen mit dem automatischen Du wirklich dazu beitragen, das Zusammenarbeiten zu verbessern, lasse ich offen. Sind jetzt alle per Du, also auch bis hin zum CEO und den Divisionsleitern? Im Prinzip ja, aber wie immer bei der Eisenbahn gibt es Ausnahmen.

So müssen die Lokführeranwärter, also gestandene Berufsleute in einer Zweitausbildung, den Ausbildungschef und die Vorgesetzten mit Sie ansprechen. Es ist eine verkehrte Welt: Die Mitarbeiter, welche zusammenarbeiten, machen auf künstliche Distanz, während das Kader auf künstlicher Nähe besteht. So bleibe ich heute beim «Sie»; ein respektvolles Duzis macht man am besten bei einem guten Glas Walliser Weisswein.

Rückblick auf das 2018

Das zurückliegende Geschäftsjahr hatte es in sich. Die von uns zu bearbeitenden Geschäfte haben einen immer grösseren Umfang angenommen. Das wird wohl so bleiben, und vermutlich nicht nur bei uns. Durch immer mehr Aktivitäten in allen Bereichen fällt es nur schon schwer, alle Einladungen zu sortieren und die besten Leute an die jeweiligen Treffen zu entsenden. Da wir, im Gegensatz zu anderen Organisationen, nicht unbeschränkte Mittel und Ressourcen zur Verfügung haben, ist eine Konzentrierung auf die wichtigsten Kerngeschäfte unausweichlich. Und manchmal auch sinnvoll.

Die wichtigsten Aufgaben und Herausforderungen konnten abgeschlossen werden. Lassen Sie mich einige Geschäfte des VSLF im Geschäftsjahr 2018 kurz erläutern.

GAV SBB/TILO/Thurbo

Im letzten Jahr konnten wir drei GAV abschliessen. Zum einen den 6. GAV mit der SBB AG und SBB Cargo AG. Zum andern mit der SBB-Tochter Turbo AG und rückwirkend auf den 1.1.2018 mit der TILO SA im Tessin.

Wie immer bei GAV-Verhandlungen bleibt bei allen Beteiligten eine mittlere Unzufriedenheit zurück. Das liegt wohl in der Natur der Sache. Es findet keine eindeutige Abwärtsspirale statt, doch wirkliche Verbesserungen sind aus Sicht der Angestellten auch nicht spürbar. Dass wir nicht im luftleeren Raum operieren, versteht sich.

Ohne die GAV nochmals inhaltlich zu würdigen, müssen wir doch feststellen, dass es in den Verhandlungen vermehrt auch um die Festigung von alten Pfründen

geht. Und je länger diese verteidigt werden, desto teurer werden sie für uns Angestellte. Man erkaufte sie sich mit jedem GAV von neuem. Diesem Aspekt gilt es zukünftig vermehrt Beachtung zu schenken.

Schiedsgericht SOB

Aktuell haben wir bei der SOB AG das Schiedsgericht angerufen. Grund war die Nichteinhaltung von vertraglich vereinbarten Abmachungen betreffend Regelungen beim Lohnsystem.

Wir haben ein Jahr lang vergeblich das Gespräch gesucht, einerseits, um die vertraglich vereinbarten Abmachungen durchzusetzen, und andererseits, um zusammen zukünftige Lösungen zu finden. Das Schiedsgericht wurde von uns mehrmals als letzte Massnahme angekündigt. Dass uns nach der Einberufung ein Mangel an Vertrauen innerhalb der Sozialpartnerschaft vorgeworfen wird, hinterlässt ein ungutes Gefühl. Gerade im Hinblick auf den Einstieg der SOB im Fernverkehr und den geplanten Ausbau des Rayons und der Zugkilometer erwarten wir die nötige Sorgfalt bei der Einhaltung von Abmachungen.

Lohnverhandlungen BLS

Was bei den Lohnverhandlungen mit der BLS letzten Herbst geschehen ist, bedarf doch einer Würdigung. So wurde neben den individuellen Lohnerhöhungen gemäss GAV und weiteren Punkten auch eine einjährige Mehrverzinsung der Altersguthaben in der Pensionskasse von 1% beschlossen.

Da ein junger Mitarbeiter im Gegensatz zu einem alten Mitarbeiter noch sehr wenig Altersguthaben hat, ist 1% nicht dasselbe



für beide. Hat jemand erst 20 000 Fr. angespart, erhält er 200 Fr., ein anderer mit 400 000 Fr. Kapital erhält folglich 4000 Fr. Das ist ein Unterschied von 1:20 für dieselben Angestellten mit derselben Arbeit bei demselben Arbeitgeber. Und wohlgemerkt sind es nicht Ausgleichsmassnahmen innerhalb der Pensionskasse, sondern Lohnverhandlungen. Dass das Spitzenkader mit diesen Massnahmen überproportional profitiert, lässt böse Gedanken aufkommen. Man muss es sich in Ruhe überlegen, wer mit wem verhandelt hat und wer am meisten profitiert von solchen progressiven Verteilmechanismen. Ich frage mich im Nachhinein, ob wirklich alle genau beachtet haben, worüber verhandelt wurde. Übersetzt heisst das Resultat: Mehr Geld für wenige statt für alle; und dies von den Sozialpartnern akzeptiert. Ausser vom VSLF. Das Feedback unserer Mitglieder war durchwegs positiv.

Sozialplan BLS
Ebenfalls bei der BLS haben wir kürzlich einen Sozialplan wegen erwarteter Entlassungen ausgehandelt. Lokpersonal ist nicht betroffen. Dass bei solchen Lohnabschlüssen Sparanstrengungen auch zu Lasten des Personals notwendig sind, schien unausweichlich.

So enthält der neue Sozialplan deutlich bessere Konditionen, als die Lokführerkollegen damals 2013 in Erstfeld und Bellinzona beim damaligen Stellenabbau erhielten. Eine erfreuliche Verbesserung für ein unzeitgemässes Geschäft innerhalb der öV-Branche.

Weiterentwicklung SBB Personenverkehr WEP
SBB Personenverkehr hat sich diesen Frühling eine Weiterentwicklung verordnet. Die gesamte Division, insbesondere auch unser Bereich Operating und Zugführung, wird in diesen Monaten komplett umgebaut. Ich zitiere: *«Das neue Führungsmodell P sieht eine primäre, durchgängige strategische Steuerung des Personenverkehrs [...]*

mit klaren Verantwortlichkeiten und messbarer Performance vor.»
Sind diese Herausforderungen wirklich neu oder nur neue Hohlformeln? Wie haben wir die letzten zehn Jahre bloss gearbeitet? Aus unserer Sicht hat man zuerst allen Leuten im grossen Organigramm einen Platz gesucht, die Striche nach unten ausgeweitet und noch mehr Leute platziert. Und zwar so lange, bis es aufging. Das operative Geschäft wurde am Schluss in die Organigrammstruktur eingepasst und man erhofft sich wohl eine Anpassung der Realität an das neue Führungsmodell. So sind Kollegen vom Rangier, welche innerhalb des Dienstes zeitweise Reinigungsarbeiten ausführen, zwei Abteilungen angeschlossen. Wir hoffen, mit der Zeit den Sinn dahinter auch noch zu erkennen. Wichtige Funktionen für den Betrieb werden organisatorisch wie auch örtlich auseinandergerissen. Die Effizienz eingespielter Teams und erfahrener Spezialis-

Das Verantwortungsgefühl und das Engagement enden zunehmend dort, wo die Messbarkeit aufhört.

ten wird durch Prozesse mit messbarer Performance ersetzt. Vertrauen und Motivation werden kaum die Gewinner sein. Das Verantwortungsgefühl und das Engagement enden zunehmend dort, wo die Messbarkeit aufhört. Aus aktuellem Anlass wird auch der scheidende Leiter Zugführung Mani Haller im Anschluss kurz zu uns sprechen.

Prozesse
Es erfüllt uns mit grosser Sorge, dass sich organisatorische Planspiele zunehmend vom operativen Geschäft entfernen. Die Verantwortung für das Funktionieren des operativen Geschäfts wird auf die Mitarbeiter übertragen, die das Kerngeschäft

trotz der Unzulänglichkeiten garantieren sollen. Auch beim Lokpersonal werden Kompetenzen zunehmend durch Hunderte von Prozessen ersetzt, Tendenz steigend. Wir könnten uns jedoch bequem zurücklehnen, da wir keine Entscheide mehr treffen müssten. Bei Unklarheiten kontaktieren wir den verantwortlichen Spezialisten, unabhängig von der Tageszeit, den Fahrplänen oder von Zeitvorgaben. Es beginnt bereits zu wirken: In den Köpfen vieler Lokführer findet ein Umdenken statt. Warum sollte ich ein Risiko eingehen, indem ich in Eigenverantwortung handle, wenn ich nachher mit Prozessabläufen beurteilt werde? Und dies nicht nur bei den Lokführern. Dies alles führt zu vermehrten Schnittstellenproblemen. Und wie wird diesen begegnet? Sie haben es erraten: durch noch mehr Prozessabläufe. Schon sehr bald werden wir den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr sehen. Wir hatten zum Teil erschreckende Unregelmässigkeiten im Betrieb. Zum Beispiel fuhren mehrfach Züge in die falsche Richtung ab, weil der Lokführer den Führerstand auf der falschen Seite besetzt hat. Ein ganz neues Phänomen, unter vielen anderen. Wohlgemerkt, bei manchen Problemen haben die Lokführer einfach die Prozesse eingehalten, z. B. wenn in der Dienstenteilung «wenden» steht, haben sie die Fahrrichtung gewechselt. Obwohl ihr Zug in der Ankunftsrichtung hätte weiterfahren sollen. Offensichtlich lassen sich gesunder Menschenverstand und Fachkompetenz nicht so einfach ersetzen. Es sind die ersten Auswirkungen von rein prozessorientiertem Arbeiten, sprich dem Ausschalten jeglicher Logik. Exakt hier offenbaren sich die Grenzen von Prozessabläufen und es wird sehr schnell gefährlich. Von der Generation Y verlangen wir nach der Ausbildung, dass sie täglich die Verantwortung für Hunderte Millio-

nen Franken Material und Tausende von Fahrgästen übernimmt. Sobald sie dann aber selbstverantwortlich unterwegs sind, lassen wir sie inklusive eines Französisch-Diploms perspektivlos jahrelang auf den immer gleichen drei Strecken und zwei Fahrzeugen versauern. Und dies nur, weil sie unproduktiv ausgebildet wurden. Wir hatten auch im Jahr 2018 schlimme Fehler bei der Signalaufstellung durch die Infrastruktur. Aus juristischer Sicht wurde zwar keine einzige Vorschrift verletzt, jedoch wurden eingelebte Grundsätze und Systemlogiken nachhaltig zerstört. Auch hier gilt: Die Bedenken von uns Anwendern haben keine Relevanz mehr. Bei Unfällen wird auf die juristisch korrekte Signalaufstellung verwiesen. Wie immer ist das BAV weit weg vom Schuss. Sicherheit ist nicht eine Frage von ja oder nein. Es ist ein Zusammenspiel und die Summierung von Kleinigkeiten. Und es braucht den Willen zur Optimierung, damit keine Unregelmässigkeiten und Unfälle passieren. Prozesse allein sind keine Garantien für das Funktionieren in der Realität. Es sind lediglich Krücken, die die Fachkompetenz unterstützen sollen, nicht umgekehrt. Wenn wir diese Entwicklung nicht stoppen, wird die sprichwörtliche Zuverlässigkeit der Bahnen in der Schweiz bald vorbei sein.

Digitalisierung
Ein Thema muss wohl heutzutage bei jedem Referat angesprochen werden, sonst ist man komplett von gestern. Zumindest in der öV-Branche. Es ist die Digitalisierung. Die Digitalisierung ist der Bereich, der unser Leben, oder zumindest unser Berufsleben, schon längst zu einem grossen Teil eingenommen hat. Die Digitalisierung soll – und dies als Erinnerung – eine Unternehmung produktiver machen und das Leben erleichtern. Gerne erläutern wir ein wenig, was bei uns an der Front so alles schon angekommen ist.

SmartRail 4.0
Das gigantische Projekt SmartRail 4.0 der Eisenbahnbranche steht für mehr Kapazitäten, mehr Sicherheit und mehr Wettbewerbsfähigkeit. Halten diese Ziele einer Prüfung stand? Momentan wird der Horizont für diese vollmundigen Versprechungen permanent in die Zukunft verschoben. Aus der baldigen Vollautomatisierung der Züge (GoA4) wurde mittlerweile ein

Es braucht den Willen zur Optimierung, damit keine Unregelmässigkeiten und Unfälle passieren.

wenig kleinlaut eine Teilautomatisierung (GoA2) bis voraussichtlich evtl. vielleicht 2040. GoA2 bedeutet, dass der Lokführer immer noch im Führerstand sitzt, aber seine Arbeit nicht mehr machen darf. Wo hier ein Fortschritt erkennbar sein soll, erschliesst sich uns beim besten Willen nicht. Die Nachwuchsgewinnung kann es nicht sein. Zur Erinnerung: Bisher haben wir mit der neuesten Technologie ETCS Level 2 die Kapazität auf den Strecken um mindestens 10% vernichtet. Für Milliarden von Franken. Diese Digitalisierung verkompliziert Zugfahren derart, dass Produktivität und Kapazität verlorengehen. Und nicht wenig. Ein grosses Problem ist aktuell der geplante interoperable Einsatz der Fahrzeuge im Leman Express. Da sind grosse Versprechungen in Gefahr. Mit dem Hinweis auf Baseline 3 verspricht man einmal mehr eine umfassende, europaweite Lösung. Selig sind die Gutgläubigen, denn sie halten die Eisenbahnindustrie am Leben. Dass mit den neuen Technologien immer mehr Schlupflöcher für Fehler in der Zugbeeinflussung entstehen, beweisen die Probleme vor Ort. So kann mit dem manuellen Einstellen des falschen ETCS-Levels locker

über alle roten Signale gefahren werden, da das Fahrzeug absolut blind ist. Stichwort Baseline 3 und ETCS Only. Auch diesen Rückschritt versucht man mit weiteren Prozessen in den Griff zu bekommen. Es ist ein bisschen so, wie wenn eine Bank einen extrem teuren und absolut bombensicheren Tresorraum hat. Unberechtigter Zutritt unmöglich. Aber mit einem kleinen Knopf für das Reinigungspersonal kann man sämtliche Sicherheitssperren ausschalten. Das ETCS-System ist voll von solchen Knöpfen, damit die Züge trotz der Digitalisierung zuverlässig fahren. Eigentlich wäre die Digitalisierung prädestiniert, verschiedene Systeme in Europa zusammenzuschalten und die länderspezifischen Besonderheiten zu berücksichtigen. Das Gegenteil ist der Fall. Und das zu Kosten, welche einen schwindelig werden lassen. Es sind schlicht zu viel Geld und zu viele Partikularinteressen von Firmen im Spiel, die sich mit dem Digitalisierungshype eine goldene Nase verdienen und langjährige Abhängigkeiten schaffen. Schade um die Eisenbahn. Der FV Dosto ist ein Produkt mit möglichst vielen digitalen Komponenten auf dem Fahrzeug. Wenn sich z. B. der Zug abends in den Energiesparmodus zurückzieht, beginnen auch die Kompressoren zu schlafen. Und wenn die Druckluft absinkt, sagt sich der Bremsrechner, dass er zu wenig Druckluft für die Bremsen hat. Und am Morgen ist der Zug nicht nur kalt, sondern bewegt sich ohne neue, zeitaufwändige Bremsrechnung keinen Millimeter. Und wenn für die Inbetriebnahme und das Remisieren ca. 400% so viel Arbeitszeit des Lokführers benötigt wird wie bei herkömmlichen Fahrzeugen, so müssten wir dies aus gewerkschaftlicher Sicht eigentlich begrüssen ... Auch bei Cargo dauert die Inbetriebnahme der zwei neusten Loks «BR 193» 50 Minuten statt wie bisher 20 Minuten. Plus 30 Minuten, jeden Morgen pro Maschinenpaar.



Stellen Sie sich vor, vor dem Drücken der Fernbedienung für den Fernseher müsste dieser zuerst einen Plausibilitätscheck von 50 Minuten machen. Sie würden viel weniger fernsehen. Bei dem Umbau der Re 460 werden zwei Kompressoren eingebaut. Um Strom zu sparen, läuft nur einer oder beide oder keiner oder so. Das ist sehr innovativ und gibt viel Lob für die Projektgruppe, die ihr Ziel mehr als erreicht hat. Für eine effiziente Inbetriebnahme am Morgen reicht die Druckluft nun leider nicht mehr. Das ist nicht wirklich brillant. Und heutzutage beginnt die Kaffeemaschine im Speisewagen aus dem Nichts ihr 40-minütiges Reinigungsproramm abzarbeiten, und zwar mit einer unglaublichen Beharrlichkeit am liebsten während der Rushhour. Mit derselben Beharrlichkeit machen auch die Rechner auf den Fahrzeugen ihre Resets vorzugsweise bei der Inbetriebnahme, nachdem sie sechs Stunden herumgestanden sind. Dann gibt es aber nicht nur keinen Kaffee, sondern der Zug steht still. Da müssen wir in der Tat besser werden ... Verzeihen Sie den Zynismus, aber seit wann gibt es Lokomotiven und Züge? Kennt noch irgendjemand den Betrieb hinter der Fahrplan-App? Zur Digitalisierung gehören auch ganz viele Programme und Applikationen an allen Ecken und Enden. Unser gesamter Arbeitsablauf und die Informationen dazu müssen auf unzähligen Apps zusammengesucht werden und sind immer umfangreicher, ungenauer und unverbindlicher. Ist das unser angestrebter Fortschritt? Auch hier wäre die Digitalisierung prädestiniert, mit guten Zielvorgaben bei den Erstellern eine einheitliche und verlässliche Plattform für 3500 Anwender zu schaffen. Es scheint nicht möglich. Es macht mich traurig, aber ich komme nicht darum herum, über SOPRE zu sprechen. Sinngemäss auch stellvertretend für RailOpt, ivuRail und CAROS. SOPRE hat nicht nur dem Betrieb sehr geschadet. Die

nun dauerhaft notwendigen Aufwendungen, um das System stabil zu halten, sind gewaltig. Sehr gewaltig. Dass die Bekanntgabe unserer Arbeit, die sogenannten Avisierungsfristen, nicht mehr eingehalten werden, ist das eine. Dies betrifft aber unser Privatleben, unsere Freizeit und unsere Familien. Und damit mittelfristig auch unser Engagement für das Unternehmen. Bei SOPRE werden die Dienste vor, während und nach dem Dienst laufend angepasst. Automatisch. Eine Nachkontrollierbarkeit ist mit vernünftigem Aufwand nicht möglich. Stellen Sie sich vor, Ihre Bank liefert Ihnen Zahlen zu Ihrem Konto, die von Ihrer eigenen Abrechnung abweichen. Bei Nachfrage werden Sie an die IT-Abteilung überwiesen, die Ihnen erklärt, dass die Zahlen, die Sie sehen, nicht mit den Zahlen übereinstimmen, mit denen die Bank rechnet, diese seien aber absolut korrekt. Mit viel Aufwand rechnen Sie nach und stellen fest, dass diese nun doch nicht stimmen; und die Bank verweist nach hartnäckigem Nachfragen auf ein Release in zwei Monaten und bittet um Geduld. Hand aufs Herz: Würden Sie dieser Bank noch vertrauen? Was, glauben Sie, wären wohl die Auswirkungen auf eine solche Bank? Und was, glauben Sie, sind die Auswirkungen von SOPRE auf das Lokpersonal und Zugpersonal? Eine unkorrekte Zeitrechnung ist gleichzusetzen mit einer unkorrekten Lohnabrechnung. Wenn Zeit verschwindet, ist dies dasselbe wie wenn Geld verschwindet: Es wäre Diebstahl. Uns wurde versichert, dass all die vielen Algorithmen korrekt sind und das Ergebnis am Schluss stimmt. Obwohl schon mehrfach nachkorrigiert werden musste.

Aber es gibt etwas, was noch viel schwerer wiegt als der Zahlensalat mit den Stunden und Minuten. Es ist der Verlust an Vertrauen. Viele Vorgesetzte und Verantwortliche glauben immer noch, dass mit Durchhalteparolen und Softwareupdates alles wieder ins Lot kommt. Sie täuschen sich. Auch wenn alle Parameter korrigiert werden, alle Einstellungen stimmen und rückwirkend alles kontrolliert wurde: Das Vertrauen des Personals in die Systeme ist nicht mehr vorhanden. Wir alle wissen, wie viel Wert Vertrauen hat. Im Geschäft, in der Beziehung, in der Politik und im Führerstand. Im gesamten Leben. Damit so leichtfertig umzugehen zeugt von wenig Empathie. Vor genau 50 Jahren flogen die Amerikaner in der Apollo-11-Mission auf den Mond. Der Computer auf der Apollo 11 verfügte über stolze 36 Kilobyte Speicher. Der Rest waren menschliche Kompetenz, der Wille zur Zusammenarbeit und ... das Vertrauen zueinander. Helfen Sie uns mit, dass die Digitalisierung unseren Kunden zugutekommt und nicht internen Projekten, Projektgruppen und Lobbyisten in eigener Sache. Danke. Energie sparen. Ins selbe Kapitel geht das Thema Energiesparen. Der mit Abstand grösste Verbraucher bei der Bahn ist die Traktion, also der Stromverbrauch der fahrenden Züge. Das grösste Potenzial zur Energieeinsparung ist ein weitsichtiger, gut ausgebildeter Lokführer, welcher im Normalbetrieb die richtigen Informationen hat. Er ist der Supercomputer an Bord. Mit weitaus mehr Sensoren als sämtliche Digitalisierungssysteme zusammen. Wird er mit den richtigen Daten gefüttert, sparen wir uns viele Kosten.

Zukunft

In die nahe Zukunft schauen wir mit Sorgen. Es ist nicht die Digitalisierung, die uns primär Bauchweh macht. Diese bringt uns offenbar nur mehr Arbeitszeit. Es ist die Entfremdung der

Marketing-Theorie von der Wirklichkeit draussen. Dies einhergehend mit einer zunehmenden Selbstbeschäftigung auf vielen Ebenen. Diese realitätsfremde Freude am Erfüllen von Zielvorgaben, unabhängig von der Anwendbarkeit und Notwendigkeit in der Realität, macht nachdenklich. Wohl aus dieser Grundeinstellung heraus sind gewisse Aussagen zu verstehen. Hier eine kleine Auswahl: *«Der administrative Aufwand ist noch zu wenig reduziert worden, Vereinfachungen sind zu wenig spürbar.»* Warum machen die Bahnen das Gegenteil davon? Die Digitalisierung hat längst ein Eigenleben bekommen, indem sie sich neue Arbeitsplätze generiert, statt bestehende zu unterstützen. *«Manchmal tun wir Dinge, die niemand braucht, und wir sind zu langsam.»* Vielleicht sind wir auch zu schnell mit der Entwicklung von Dingen, die niemand braucht? *«Über allem aber steht der Anspruch, die «Bahn im Griff» zu haben. Das sei im vergangenen Jahr nicht immer gelungen.»* Hier wäre interessant zu erfahren, wann man denn die Bahn im Griff hat. Eine Frage, welche die Phantasie beflügelt. Eine sehr bemerkenswerte Aussage: *«Wichtig ist es, Nachhaltigkeit in Entscheide und operative Arbeiten zu integrieren.»* Ja was heisst denn das genau? Wir machen operative Arbeiten und wir fällen Entscheide. Und eben diese sollen nachhaltiger werden. Dem stimmen wir zu. Dieses Ziel ist aber nur mit einer umfassenden Ausbildung zu erreichen und nicht mit einer Vermehrung von Prozessabläufen. Vielleicht versucht man ja einfach die Geister, welche man gerufen hat, zu vertreiben. Zum Schluss noch eine prägnante Aussage eines CEOs vom letzten Jahr: *«Ich erfahre das Sabbatical als «paradiesische Situation», jeder Mitarbeiter sollte sich so eine Auszeit gönnen.»* Gleichzeitig wurde an den GAV-Verhandlungen von den Mitarbeitern verlangt, aus Kostengründen auf ihr Sabbatical zu verzichten. Ebendiese Diskrepanz beängstigt uns.

Suche nach Lokführern

Ein reelles und schon jetzt vordringliches Problem ist die Gewinnung von neuen Fachkräften, also Lokführern. Die Suche nach diesen Fachkräften hat bereits humorvolle Blüten getrieben. So wurde nicht nur der süddeutsche Raum beackert – offenbar mit mässigem Erfolg. Wie wir gehört haben, wird in Deutschland aufgrund des Mangels zusehends mehr bezahlt. Dass die Deutsche Bahn sogar im rumänischen Siebenbürgen nach deutschsprechenden Arbeitern Ausschau hält, lässt schon fast Panik vermuten. Um die sieben fleissigen Zwerge hinter den sieben Bergen zu finden, muss man manchmal über sieben Brücken gehen. Das grösste und naheliegendste Potenzial für die Anbindung von guten Leuten

So haben wir eine gute Kultur und ein hochanständiges Niveau bei den Schweizer Bahnen.

für den Lokführer wird nicht genutzt. Es ist die Werbung im Bekanntenkreis. 4000 Lokführer, und jeder kennt vier Personen, die es noch interessieren könnte. Zentral dafür wäre natürlich, dass wir Lokführer diesen Beruf auch positiv weiterempfehlen. Und genau jetzt sind wir genau wieder bei den Arbeitsbedingungen, dem unregelmässigen Dienst, den Avisierungszeiten, der Entlohnung, der kommunizierten Automatisierung, der Abwechslung und der Wertschätzung. Und beim Vertrauen. Wenn mich junge und ältere Personen in meiner Funktion als Präsident des VSLF anrufen und nach einer Empfehlung zum Lokführerberuf fragen, spreche ich mich heute noch mehrheitlich für unseren Beruf aus. Aber ich bin mir nicht mehr so sicher wie früher. Die Lösung wäre, aktueller denn je, eine schweizweite Zusammenarbeit der Bahnen und die Zusammenfassung der Lok-

führer in eine «Traktion», welche pro Zug einen Lokführer stellt. Die Vorteile, inklusive grosser Einsparungen, bestechen. Durch die laufende An- und Vermietung von Lokpersonal zeigt sich eine Problematik, welche heute mit viel Geld kompensiert wird.

Positives

Um sie alle mit einer positiven Note zu entlassen, ein paar Gedanken dazu, was gut läuft. Denn auch das gibt es immer noch. So haben wir eine gute Kultur und ein hochanständiges Niveau bei den Schweizer Bahnen, was zum Beispiel die Betreuung nach Personenunfällen betrifft. Auch von Seiten Behörden, Polizei und Staatsanwälten höre ich durchs Band gute Rückmeldungen. Ich denke z. B. an den schrecklichen Brandanschlag in einem Zug im August 2016, bei welchem der LF von der SOB vorbildlich betreut wurde. Ebenso kann gesagt werden, dass bei Verlust der Fahrlizenz in den meisten Fällen viel guter Wille zu anständigen Lösungen zu spüren ist. Das ist nicht selbstverständlich und bedarf eines Dankeschöns. Ebenfalls ein grosses Dankeschön an alle im VSLF, welche mit viel Engagement mithelfen, damit wir so erfolgreich dastehen. Besonders möchte ich unserem Kassier Rolf Siegentaler danken, der so gut arbeitet, dass er für heute einen Antrag eingereicht hat, den Mitgliederbeitrag von 34 Fr./Monat auf 30 Fr./Monat zu senken. 10% weniger Kosten bei gleich grosser Leistung, das ist Effizienz. Wo, bitte schön, gibt es das heute noch? Und noch etwas ist neu: Mit unserer Kollegin und frischgebackenen Pilotin Rahel Wyss von der Sektion Hauenstein-Bözberg werden wir heute Nachmittag voraussichtlich das erste Mal eine Frau zur Tagespräsidentin wählen. Auch das verspricht mehr Effizienz. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit. Geniessen Sie die Walliser Gastfreundschaft im Anschluss und kommen Sie gut nach Hause. ➡



SBB Infra

Technikgruppe VSLF

Prozess «Züge führen» ab Juni aus einer Hand

Ab Juni 2019 führt SBB Infrastruktur alle Stellen, die den Prozess «Züge führen» fachlich führen oder unterstützen, bei Fahrzeugbeschaffung und Flottenmanagement (I-ESP-FFM) zusammen. Damit will sie die Sicherheit in diesem Bereich erhöhen und die Anzahl Vorfälle und Unregelmässigkeiten reduzieren.



Neuer GAV SBB

Vorstand VSLF

Der neue GAV SBB / SBB Cargo ist per 1.5.2019 in Kraft getreten.

Neu erhalten Mitarbeitende, für die wegen einer krankheitsbedingten Abwesenheit eine Lohnfortzahlung eröffnet wurde, mit ihrem Krankenlohn auch die Zulagen. Wer wegen Krankheit oder Unfall nicht arbeiten kann, kommt in den Genuss einer Lohnfortzahlung. Die Mitarbeitenden erhalten bis zu zwei Jahre ihren Lohn weiter – im ersten Jahr in voller Höhe, im zweiten Jahr noch zu 90%. Bei Berufsunfall und Berufskrankheit werden auch im zweiten Jahr der Arbeitsverhinderung 100% des Lohnes gewährt. Wird der Anspruch auf Lohnfortzahlung eröffnet, werden die individuell ausbezahlten AHV-pflichtigen Zulagen ab dem ersten Tag der Abwesenheit aus gesundheitlichen Gründen wie folgt berücksichtigt: Die ausbezahlten Zulagen der letzten

zwölf Monate vor Beginn der Lohnfortzahlung werden durch 365 geteilt und bis zum Ende der Lohnfortzahlung als individualisierte Tagespauschalen zum Lohn gerechnet. Diese seit Langem bestehende Forderung des Lokpersonals konnte umgesetzt werden. Wir begrüssen die neue Lösung.

LISA

Technikgruppe VSLF

Bildlicher Ablauf bei Sicherheits- und Qualitätsmeldungen bei der SBB. Würde es beim LISA-Funk so funktionieren ... Man hat sich an die Ausfälle und inakzeptable Qualität gewöhnt. Just Culture auf allen Ebenen für den Abfall.



Lohngleichheitsdialog

Koo GAV 24. April 2019

Gemäss einer Vereinbarung aus dem Jahre 2014 hat sich die SBB gegenüber den Sozialpartnern verpflichtet, die Lohngleichheit jährlich zu überprüfen. Ende 2018 fand zum dritten Mal eine Zertifizierung statt, welche die SQS (Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme) in Zusammenarbeit mit der acbe (Association of Compensation & Benefits Experts) angeboten hatten. Wichtigste Erkenntnisse: Eine Geschlechterdiskriminierung ist nicht feststellbar. Die Lohndifferenz zu Ungunsten der Frauen ist marginal, u. a. verfahrensbedingt (systemtechnisch) und hat sich zusätzlich leicht verkleinert. Wie schon in den beiden vorangehenden Jahren besteht jedoch ein Vorbehalt bezüglich des Alters (Lohnsystematik orientiert sich am Alter, woraus sich ein Nachteil für jüngere Mitarbeitende ergibt). Die Lohngarantien verstärken die Bevorzugung der Dienstälteren. Die Anstrengungen im Bereich Lohnaufstieg

für die jungen Kollegen und Kolleginnen waren ungenügend, dies wurde jetzt von extern bestätigt. Daraus ergibt sich ein Auftrag an die SBB wie auch die Sozialpartner, diesem Punkt verstärkt entgegenzuwirken. Der VSLF wird sich dafür, wie bisher, im Rahmen seiner Möglichkeiten einsetzen.

ergo-loc.ch

Technikgruppe VSLF

Ergonomie am Arbeitsplatz

Nach einem angenommenen Antrag von Thomas Meier an der Generalversammlung im März 2018 in Basel wurde eine Internetseite mit den wichtigsten Angaben zur Ergonomie am Arbeitsplatz des Lokführers erarbeitet. ergo-loc.ch

Zeckenimpfung

SBB bezahlt Zeckenimpfung. Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Zecken sind kleine, nur etwa 1-2 mm grosse Saubiest, die sich im Gras und in Gebüsch aufhalten und darauf warten, bis sie jemand abstreift. Entgegen der landläufigen Annahme lassen sie sich nicht etwa von Bäumen fallen. Zecken kommen so ziemlich überall vor, also auch an Bahnborden oder in Gleisanlagen mit Gräsern. Dadurch ist es möglich, dass auch wir als Lokführer bei unserer Arbeit Zecken auflesen. Zecken beißen nicht etwa, sie stechen. Dabei lassen sie nicht mehr los und saugen sich langsam voll. Damit das Blut schön flüssig ist, sondern sie Speichel ab. Dabei besteht die Gefahr der Übertragung von Krankheiten. Es sind vor allem zwei Krankheiten, die dabei sehr gefährlich werden können:

- Die Lyme-Borreliose ist eine Krankheit, die durch Bakterien ausgelöst wird (Borrelia burgdorferi). Etwa jeder hundertste Zeckenstich führt zur Erkrankung. Oft zeigt sich dabei an der Einstichstelle eine kreisrunde, mit einer ringförmigen kombinierte Rötung. Eine unbehandelte Lyme-Borreliose kann zu schweren Symptomen führen. Es handelt sich um Entzündungen der Gelenke, der Nerven oder der Hirnhäute. Eine Lyme-Borreliose kann im Frühstadium (das mit dem Ring) gut mit Antibiotika behandelt werden. Eine Impfung gibt es nicht.
- FSME (Frühsommer-Meningoenzephalitis) wird durch ein Virus verursacht. Sie greift die Hirnhäute an (Meningen). Die FSME kann bleibende Lähmungen

hinterlassen oder gar zum Tod führen. Gegen die FSME gibt es eine empfehlenswerte Impfung.

Am besten lässt man es gar nicht so weit kommen, dass man von Zecken gestochen wird. Lange Hosen, mindestens halbhohle Schuhe und allenfalls Zeckenspray bieten einen gewissen Schutz.

Auf Grund der Tatsache, dass Lokführer bei ihrer Arbeit dem Risiko von Zeckenstichen ausgesetzt sind, übernimmt die SBB die Kosten für die Impfung. Dr. med. Marc Meier vom Medical Service schreibt dazu:

«In unserer Weisung K 162.3 (Anlage; aktuell in Überarbeitung) sind in der Anlage 6 (auf S. 14; siehe auch unten) die gefährdeten Personengruppen aufgeführt (Aufzählung nicht abschliessend). Lokführer sind nicht einzeln erwähnt, dafür MA im Freien, welche sich namentlich auch in hohem Gras bewegen. Ich würde also bei dem von Ihnen geschilderten Fall aus arbeitsmedizinischer Sicht eine Übernahme der Kosten für die Zeckenimpfung durch den Arbeitgeber SBB als gerechtfertigt erachten.»

Die Rückvergütung erfolgt nach Erfassung im ERP-Portal.

Danke an Roman Brun für seine Nachfrage – es ist immer wertvoll, wenn Kollegen solche Informationen an uns weiterleiten, damit sie allgemein verfügbar werden.

Tschau Sommer

Freizeitgruppe VSLF

Mit der Veröffentlichung folgender Tabelle ist es klar: Auch der Sommer 2019 ist gelaufen. Leidtragende sind die Kollegen und Kolleginnen der Lenkung, welche bei uns Lokführerinnen und Lokführern am Telefon um Zusatzleistungen betteln müssen. Allen andern: Schöne Sommerferien!

100% Öko

Ökogruppe VSLF

Fahrkarte Westerland (Sylt) – Hamburg: «100% Ökostrom im DB Fernverkehr» Sogar die bundeseigenen Betriebe sind nicht mehr der Wahrheit verpflichtet. Bild rechts der IC in Klanxbüll. Im Hintergrund das Windrad, das Diesel pumpt.

Depot Beinwil

Leserbrief von Rolf Bolliger, pensionierter Lokführer Depot Biel

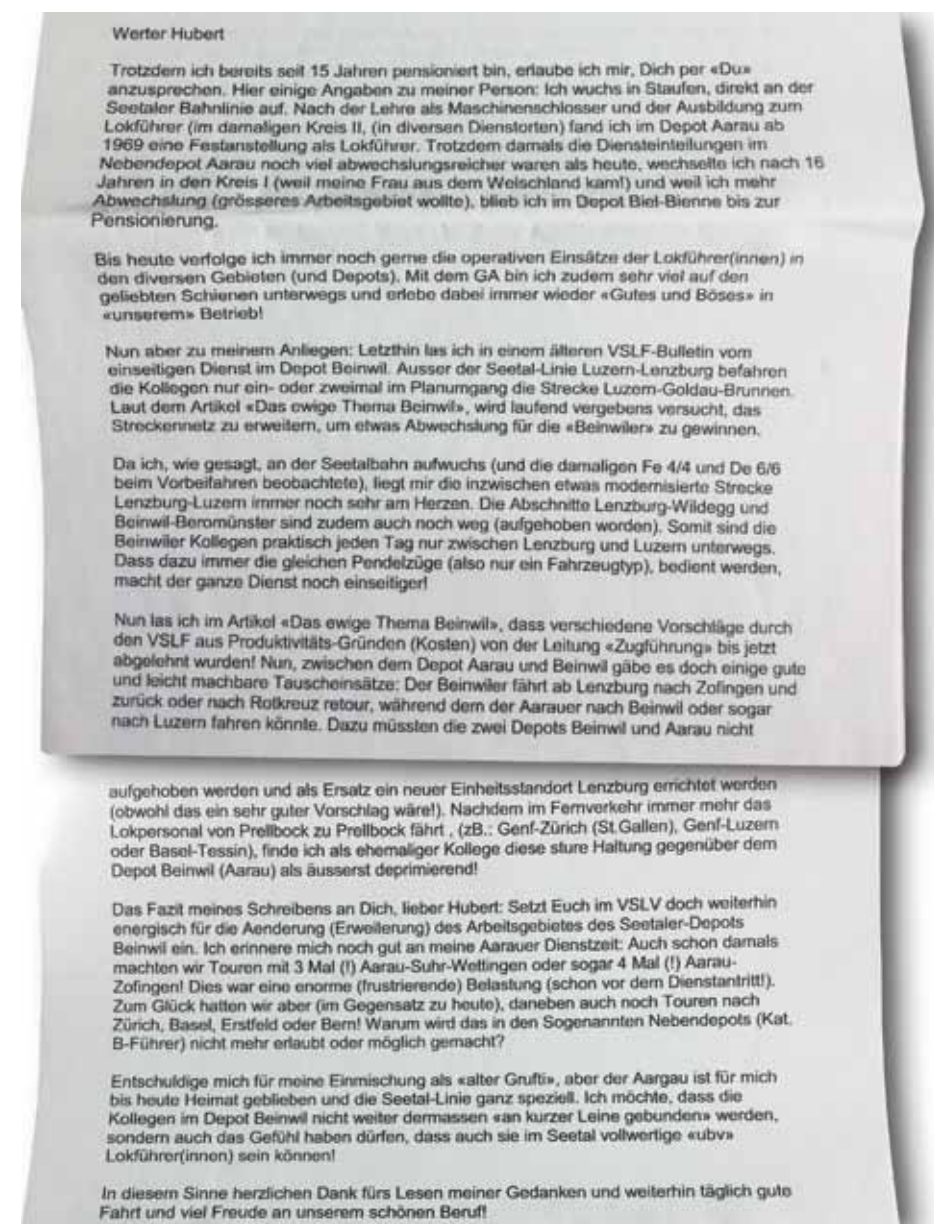


Foto: Marvin Reinelt

Interview mit Thomas Alburg, Stadler

Interview vom 19.3.2019 in Bussnang. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Leutwyler: Herr Alburg, besten Dank für Ihre Bereitschaft zu diesem Gespräch! Bitte erzählen Sie doch kurz etwas über Ihren Werdegang.

Ahlgurg: Ich habe in Südafrika Maschinenbau und anschliessend an der ETH Zürich Betriebs- und Produktionswissenschaften studiert; danach habe ich berufsbegleitend noch in Göttingen doktort. Nach verschiedenen Anstellungen, unter anderem als Gesamtprogrammleiter für das Ariane-5-Programm bei der Raumfahrtfirma MT Aerospace, bin ich 2012 zu Stadler gekommen, weil dies meinen Vorstellungen einer mittelständischen Firma entsprach. Bis 2017 war ich Werksleiter in Bussnang, ab 2015 auch Stellvertreter des damaligen Group CEO Peter Spuhler. Seit Anfang 2018 bin ich Group CEO von Stadler Rail.

Leutwyler: Können Sie etwas über die Geschichte der Firma Stadler erzählen?

Ahlgurg: Stadler war ein Konstruktions- und Ingenieurbüro, gegründet 1942 von Ernst Stadler. Peter Spuhler ist 1987 eingetreten und hat die Firma 1989 gekauft. Damals waren es 18 Mitarbeitende. Seitdem sind wir stark gewachsen. Das Wachstum war aber immer eine Folge der Einführung von neuen Produktentwicklungen. Zuerst brachten wir den «GTW» auf den Markt, dann den «Flirt». 2004 wurde der erste Flirt an die SBB ausgeliefert. 1989 waren es 18 Mitarbeitende, heute über 8500. Eine Eigenschaft von Stadler ist, dass wir dezentral organisiert sind. Jedes Werk

ist in der Lage, einen Auftrag von A bis Z abzuwickeln. Der jeweilige Standortleiter vor Ort ist in jeden Schritt involviert und trägt die Gesamtverantwortung. Wir sehen bei einigen anderen Firmen, dass sie eine sehr viel stärker verschachtelte Organisation haben.

Wir produzieren alle Arten von Zügen ausser Höchstgeschwindigkeitszügen ab 250 km/h. Unser «Giruno» ist druckdicht. Von den Anforderungen her wären wir da schon sehr nah dran. Trotzdem sehen wir aktuell keinen Markt für uns. Güterwagen sind für uns auch kein Thema. Das ist ein relativ technologiearmes Produkt. Güterwagen müssen sehr preisgünstig sein und kommen heute eher aus Osteuropa.

Leutwyler: Ist Europa also der Hauptmarkt von Stadler?

Ahlgurg: Ja, weltweit wird in Europa am meisten Bahn gefahren, ausserdem ist hier das technologische Anspruchsniveau relativ hoch.

Leutwyler: Das hat sicher auch mit der Finanzkraft zu tun?

Ahlgurg: Das sicher auch. Früher ist noch viel gefahren worden in Zentral- und Osteuropa. Bisher fehlt aber die Finanzkraft, um das alte Rollmaterial zu erneuern. In Asien zeichnet sich auch weiteres Wachstum ab. Die Dichte der Verbindungen wird am Anfang aber sicher noch eher gering sein.

Leutwyler: Was ist mit China?

Ahlgurg: Der chinesische Betrieb CRRC hat knapp 180 000 Mitarbeitende; das sind ungefähr so viele, wie alle anderen zusammen haben, und er hat eigentlich kein grosses Auftragspolster. Das heisst, der Betrieb muss seinen eigenen Markt nahezu aus eigener Kraft abdecken, damit er

1989 waren es 18 Mitarbeitende, heute über 8500.

einigermassen ausgelastet ist, und muss dann noch sehr aggressiv in den Export gehen. Aus unserer Sicht ist der chinesische Markt relativ abgeschottet. Kommt dazu, dass der Schutz von geistigem Eigentum sehr schwierig ist.

Leutwyler: Mir ist draussen eine blaue Lok mit der Bezeichnung Eea 936 aufgefallen. Was hat es mit dieser auf sich?

Ahlgurg: Das ist eine Lok mit Akkubetrieb. Wir haben zwei als Occasion von der Post und RM gekauft und auf Akkubetrieb umgerüstet. Wir brauchen sie intern für den Rangierbetrieb und für Überführen nach Erlen. Früher hatten wir eine dieselbetriebene Lokomotive. Da kamen Beschwerden von den Mitarbeitenden wegen der Abgase.

Leutwyler: Sind Akku- oder Wasserstofffahrzeuge für Stadler ein Thema?

Ahlgurg: Absolut! Zwar nicht für die Schweiz, hier sind 98 Prozent der Strecke elektrifiziert. In Italien, Deutschland, Österreich, Grossbritannien und den Niederlanden gibt es aber noch relativ viele dieselbetriebene Strecken. Wir haben einen Akku-Flirt gebaut und schon Testfahrten bei einer Reichweite von 80 bis 100 km gemacht. Man könnte dann, sobald wieder eine Oberleitung vorhanden ist, den Akku aufladen. Wir sind in Verhandlung mit der Zillertalbahn, die ein Brennstoffzellenfahrzeug kaufen möchte. Im Bereich der Meterspurbahnen mit solchen Lösungen aktiv zu werden, ist auch für uns interessant. Dies vor allem deshalb, weil wir noch nicht wissen, was sich am Ende durchsetzen wird: Akku oder Wasserstoff? Beide haben ihre Für und Wider. Wer rein auf die Kosten schaut ohne Umweltschutz, wird nach wie vor ein Dieselfahrzeug kaufen, weil die Ener-



giedichte von Diesel sehr hoch ist. Wasserstoff ist noch relativ teuer. Aber er ermöglicht weitere Distanzen als mit einem reinen Akkufahrzeug. Dieses kann seine Stärken ausspielen, wenn temporär oder in den Endbahnhöfen Lademöglichkeiten vorhanden sind.

Leutwyler: Denken Sie, dass die aktuelle Klimadiskussion den umweltfreundlichen Fahrzeugen Auftrieb gibt?

Ahlgurg: Ich weiss nicht, wie ich das charmant ausdrücken soll ... Das ist wie mit dem Kauf von Bioprodukten. Es ist auf der einen Seite leicht darüber geredet, aber das, was umweltfreundlicher ist, ist typischerweise etwas teurer in der Anschaffung. Die Bahn ist schon jetzt das umweltfreundlichste, energie- und flächeneffizienteste Verkehrsmittel gleich nach dem Velo. Der Wunsch nach umweltfreundlicher Technologie wird weiter anhalten – das gibt der ganzen Branche Rückenwind.

Leutwyler: Rein von den Bestellungen her sehen Sie aber noch nicht den grossen Boom?

Ahlgurg: Ich glaube, jeder wartet noch ab. Wir haben jetzt eine Ausschreibung für ein Akkufahrzeug in Schleswig-Holstein,

das ist das eine. Und wir haben relativ viele bimodale Fahrzeuge in der Produktion für England.

Leutwyler: Ein oft angesprochenes Thema ist das Submissionsverfahren, welches Käufe von Seiten staatlicher Organisationen regelt. Muss der Käufer einfach immer das billigste Produkt nehmen? Wenn ja, wie kann ein Hersteller die Qualität erhalten und trotzdem noch Aufträge bekommen?

Ahlgurg: Typischerweise definiert eine Ausschreibung den Anschaffungspreis und auch die sogenannten Lebenszyk-

Die Lebensdauer sollte irgendwo in der Ausschreibung abgebildet werden.

luskosten. Je nach Land kommen noch Designkriterien oder bestimmte andere Aspekte dazu. Es gibt Ausschreibungen in Zentraleuropa, wo der Anschaffungspreis 90 Prozent ausmacht. Dann können Sie mit einem SBB-tauglichen Flirt nicht antreten. In einer Ausschreibung, wo der Anschaffungspreis nur 40 Prozent ausmacht und

Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Energieverbrauch, Wartungskosten und die Bedienungsfreundlichkeit eine Rolle spielen, da haben wir eine Chance. Wie alt ist zum Beispiel die Re 460?

Leutwyler: Etwa 25 Jahre.

Ahlgurg: Die ist ja noch nicht am Ende. Das heisst, wir reden bei einem Schienenfahrzeug von einer Betriebszeit von mindestens 30 bis 35 Jahren. An sich ist es ja verrückt, wenn nur der Anschaffungspreis zählt. Die Lebensdauer sollte irgendwo in der Ausschreibung abgebildet werden.

Leutwyler: Sie haben die langen Lebenszyklen angesprochen. Die Fahrzeuge werden immer elektronischer. Früher war im Unterhalt noch die Drehbank gefragt, heute sind es vor allem Computerbestandteile. Wie können Sie sicherstellen, dass man auch in zwanzig oder dreissig Jahren hier noch etwas ersetzen oder daran ändern kann?

Ahlgurg: Es ist ganz erstaunlich. Die ersten Flirts haben wir 2004 geliefert. Wir sind nach wie vor in der Lage, die Kompatibilität aufrechtzuerhalten, sodass die neuen und die alten miteinander «kommunizie-



ren» können (Generationen 2004/2018). Sie sind auch miteinander kuppelbar mit Ausnahme des Flirt France, welcher sehr spezifische Anforderungen hat.

Leutwyler: Arbeiten Sie da mit standardisierten Schnittstellen? Oder ist das hausintern? Gibt es europaweit Standards oder schweizweite?

Ahlburg: Es hat bestimmte Versuche gegeben, einen Standard durchzusetzen. Wir verwenden ein Bussystem, entweder CAN Bus oder Ethernet/TRDP. Abgesehen davon setzen wir ausgewählte Industrierechner ein, die für den Bahnbereich zugelassen und tauglich sind. Die verwenden wir immer wieder und schreiben die eigene Software dazu. Da haben wir über lange Zeit eine sehr hohe Kontinuität. Das sind moderne Geräte, die aber eine gewisse Abwärtskompatibilität aufweisen.

Leutwyler: Stichwort ATO (Automated Train Operation).

Ahlburg: (Lacht.) Das war klar, dass das kommt ...

Leutwyler: Logisch. Vor drei oder vier Jahren war das ein grosser Hype, und es hiess, in fünf Jahren fährt alles GoA 4 (vollautomatisch, unbemannt). So weit sind wir aber noch nicht. Wie sehen Sie für die Schweiz und für andere Märkte

die Zukunft. Haben Sie schon GoA-4-Fahrzeuge in Betrieb?

Ahlburg: GoA 4 kommt im Metrobereich häufig vor. Wir bauen gerade die führerlose Metro für Glasgow. Im Regelfall diskutieren wir im Augenblick GoA-2-Anwendungen. Das auch mit einigen Betreibern in der Schweiz, welche auch die Aufrüstbarkeit in Richtung GoA 4 vorsehen. Bei einer der Meterspurbahnen gab es eine Initiative des Vereins öffentlicher Verkehr, die IG Meterspur, die gerne einen Pilotversuch hätte und eine geeignete

Dass es aus Sicht eines Ingenieurs reizvoll ist, zu überprüfen, was technisch machbar ist – klar.

Strecke sucht. Es wurde auch diskutiert, den Vereinatunnel als Teststrecke zu verwenden.

Von den Fahrzeugen her ist Stadler in einer ganz guten Position, das anzubieten. Wir haben auch eine Lösung entwickelt, die geeignet ist, um GoA 2 / GoA 4 zu realisieren. Es gibt bestimmte Betreiber, die Interesse haben, zuerst mal GoA 2 im Hinblick auf Energieeffizienz einzusetzen. Und jetzt das heisse Eisen ... GoA 4. Aus technischer Sicht ist ein gewisses Potenzial da. Es gibt Herausforderungen: lange

Bremswege, nicht ausweichen können, extrem hohe Sicherheitsanforderungen und anderes. Die Bereitschaft, einen Unfall zu akzeptieren im System Bahn ist viel niedriger als bei einem Car oder bei einem Bus. Beim Privatauto ist das Risiko gesellschaftlich besser akzeptiert. Auch wenn ein Auto brennend am Strassenrand steht, ist das keine Riesenmeldung wert. Ein brennender Zug hat da ein ganz anderes Niveau. Das Gleiche gilt auch für alle Arten von Kollisionen. Wenn sie auftreten würden aufgrund eines computergesteuerten Zuges, wäre das natürlich fatal. Das heisst, die Schwelle, die es zu überwinden gilt, ist wesentlich höher. Technisch geht die Entwicklung weiter, sodass es auch dort Algorithmen und Computer gibt, die bestimmte Funktionalitäten abbilden, beispielsweise in Richtung Fahrassistenzsysteme. Wenn ein Fahrassistenzsystem die Fähigkeit hat, den Zug zu sichern, dann stellt sich die Frage, ob ein solches System nicht auch einen Augenblick alleine fahren kann. Inwieweit die Umrüstung Sinn macht, das ist dann immer auch ein Entscheid des Betreibers. Ich glaube, die allfällige Einsparung von Personalkosten ist nicht der Treiber. Wenn ich beispielsweise in Doppeltraktion einen sechsteiligen Kiss fahre – das sind zwölf Wagenkästen –, dann spielen die Personalkosten im Verhältnis zu dem, was ich transportiere, keine Rolle.



Leutwyler: Als Lokführer fragen wir uns einfach, was der Vorteil von GoA 4 sein soll auf einem offenen System.

Ahlburg: Da gibt es bereits Erfahrungswerte. Betrachten wir beispielsweise den Londoner Flughafenzubringer, der nicht nur im geschlossenen System verkehrt, aber kreuzungsfrei. Dort ist nur noch ein Kondukteur an Bord. Aber ansonsten fährt der Zug vollautomatisch, und das seit einigen Jahren. Und da ist die Vorgabe, dass es jemanden an Bord braucht, der im Notfall

Aus technischer Sicht ist ein gewisses Potenzial GoA 4 da. Es gibt Herausforderungen: lange Bremswege, nicht ausweichen können, extrem hohe Sicherheitsanforderungen und anderes.

reagieren kann. Ich glaube, keiner würde sich gerne in ein Flugzeug setzen, wo gar kein Pilot mehr anwesend ist, auch wenn viele Tätigkeiten im Flugzeug automatisch gemacht werden. Da hat der Lokführer noch eine ganz besondere Stellung. Weil er klar vermittelt: Hier ist jemand, der grosse Erfahrung und Kompetenz hat und in der Lage ist, in Notsituationen entsprechend zu reagieren.

Dass es aus Sicht eines Ingenieurs reizvoll ist, zu überprüfen, was technisch machbar ist – klar. Es wird diskutiert, ob die Bahnstrecke Rheineck-Walzenhausen irgendwann auf Busbetrieb umgestellt werden soll. Bevor diese Strecke mit einem Bus gefahren wird, möchte ich als Hersteller von Rollmaterial das Feld nicht kampflos aufgeben. Für mich ist Rollmaterial auch etwas ganz Besonderes, und

ein Bus kann in Bezug auf Komfort und Zuverlässigkeit da nicht mithalten. Da müssen wir uns schon Gedanken machen, ob nicht eine Form der Teil- oder Vollautomatisierung eine Lösung sein kann. Ich finde auch, dass wir Forschung nicht verhindern dürfen, um herauszufinden, was aus technischer Sicht möglich ist. Dies ist besonders auch für die Schweiz als Forschungsstandort wichtig.

Leutwyler: Wenn wir schon bei den Lokführern sind. Stadler-Züge sind bei den meisten Lokführern beliebt. Einerseits weil sie zuverlässig sind, andererseits, weil die Störungsbehebung meist recht einfach ist. Das User-Interface ist für uns logisch und verständlich, die Buttons da, wo man sie erwartet. Wie haben Sie das erreicht?

Ahlburg: Was sicher positiv hineinspielt, ist eine bestimmte Kontinuität an Schlüsselpersonen, die dort in der Entwicklung sind. Das andere ist – und das ist ein Vorteil in der Schweiz –, dass diejenigen, die das Fahrzeug entwickeln, bauen, in Betrieb nehmen und die Typen-Testfahrten machen, auf Augenhöhe miteinander sprechen. In der Schweiz ist das aufgrund des dualen Bildungssystems auf einem Niveau. Der eine schaut nicht auf den anderen herab. Das hat dazu beigetragen, dass die Erkenntnisse über das, was ein gutes Fahrzeug ausmacht, schnell zurückfliessen. Und wir machen viele kleine Serien, wo wir leicht Anpassungen machen und Gelerntes umsetzen können.

Leutwyler: Erheben Sie auch nach der Inbetriebnahme immer wieder Feedbacks, oder warten Sie einfach, bis die Feedbacks kommen?

Ahlburg: Einerseits halten wir viele Fahrzeuge, vor allem von privaten ausländi-

schen Bahnbetreibern, selber instand. Dort haben wir eine eigene Abteilung, welche die Erkenntnisse aus der Instandhaltung aufbereitet und definiert, was wir an den Fahrzeugen anpassen müssen. Auch im Sinne der Zuverlässigkeit des Systems: Wo darf ich bestimmte Verdrahtungen nicht durchlegen, weil ich weiss, dass sie mittelfristig scheuern werden? Oder welche Ausfallrate haben wir beim berühmten Schiebetritt? Was müssen wir dort anders machen, damit der möglichst wenig verklemmt? Das fliesst zurück, und das versuchen wir in die neuen Fahrzeuge mit einzubauen. In unseren verschiedenen Fahrzeugen haben wir sechzehn verschiedene Makrofone, und da haben wir uns irgendwann gefragt, ob es wirklich sechzehn verschiedene Typen braucht. Jeder Entwickler hat halt eine Zeitlang seinen Schwerpunkt gesetzt. Dann haben wir auch im Sinne der Wartungsfreundlichkeit gesehen, dass wir das etwas vereinfachen müssen.

Leutwyler: Wir hatten ja das Problem der Geräuscentwicklung in den ersten 511ern. Man sitzt ja quasi im Maschinenraum. Das wurde behoben. War das aufwendig?

Ahlburg: Das kann ich nicht mehr beurteilen. Wir arbeiten ja schon so lange mit der SBB zusammen, dass die Kontakte sehr gut sind, auch wenn's da die eine oder andere Diskussion gibt. Wenn Beschwerden kommen, sei es von Lokführern oder vom Betrieb, dann versuchen wir, darauf zu reagieren. Das funktioniert. Ich hoffe nicht, dass Sie jetzt noch mit einer ganzen Liste von anderen Dingen kommen, die beim 511er nicht gut sind ...

Leutwyler: Nein, ich mag mich nicht erinnern, wann ich die letzte relevante Störung auf einem Stadler-Fahrzeug hatte.

Wir haben einen Akku-Flirt gebaut und schon Testfahrten bei einer Reichweite von 80 bis 100 km gemacht.

Ich war auch mal auf einer Testfahrt zur präzisen Untersuchung der Schiebetritte dabei, das hat mich sehr beeindruckt.

Ahlburg: Wir haben Schiebetritte in der Klimakammer untersucht und Tests gemacht, wo wir die Eisbildung simuliert haben, weil wir gesehen hatten, dass das Probleme gab. Es ist erstaunlich, man denkt, im 21. Jahrhundert sollte ein Schiebetritt keine Wissenschaft mehr sein. Es ist aber mindestens eine halbe Wissenschaft. Da machen wir dann wirklich Versuche



bis zum Ende, um herauszufinden, was es braucht, damit das System zuverlässig funktioniert.

Aktuell diskutieren wir im Tailor-made-Bereich (tailor-made = massgeschneidert) eine automatische Bremsprobe. Es wird

Unsere eigene Wertschöpfung für den Giruno kommt zu mehr als 95 Prozent aus der Schweiz.

überprüft, wie das geht und wie die Lösung zulassungsfähig wird. Es spielt dort sicher manchmal positiv hinein, dass wir auch kleine Serien haben. Bei nur einem oder fünf Fahrzeugen kann ich eher etwas ausprobieren, als wenn ich die 93 Dostos nehme, die wir für die SBB gemacht haben. Da liegen Experimente nicht drin. Wenn wir jetzt sehen, dass das mit der automatischen Bremsprobe gut klappt, dann können wir das System auch im Vollbahnbereich anbieten.

Leutwyler: Bei anderen Zügen gibt es sehr aufwendige Prozeduren zur Prüfung der Einrichtungen. Integritätstests, komplizierte Bremsproben, Resets ... Bei Stadler-Zügen ist das nicht so. Da fragt man sich dann ein bisschen provokativ, ob Stadler-Züge weniger sicher sind.

Ahlburg: Nein, ich kann definitiv sagen, dass unsere Stadler-Fahrzeuge mindestens so sicher wie die anderen sind. Letztendlich durchlaufen wir alle die gleiche Zulassungspraxis. Wäre das Fahrzeug eines Herstellers weniger sicher als die an-

deren, dann würde es beim BAV ganz klar auch nicht die Zulassung bekommen.

Leutwyler: Sie bieten neu auch hauseigene ETCS-Lösungen an. War es schwierig, in diesen Markt zu kommen?

Ahlburg: Momentan haben wir die Zulassung noch nicht, aber wir machen Testfahrten in der Schweiz, und die verlaufen gut. Wir gehen davon aus, dass wir zum Jahresende hin die Unterlagen einreichen können und, wenn es ganz gut läuft, die Zulassung bekommen. Wenn man die Funktionalität eines ETCS-Geräts anschaut, so ist das an sich keine Hexerei, auch wenn es nun um Level 2 geht. Dann spielt sich das einfach auf einem anderen Niveau ab. Bis dato sind wir mit den Tests erfolgreich. Auch mit dem italienischen Partner, mit dem wir das gemeinsam entwickeln, funktioniert das gut. Bislang mussten wir das ETCS-System zum Teil von unseren Konkurrenten zukaufen. Aus dieser Abhängigkeit wollten wir uns lösen, deshalb haben wir mit der Entwicklung eines eigenen Systems begonnen.

Leutwyler: Gibt es dadurch auch einen Preisvorteil für den Kunden? Oder ist das nicht das Zentrale?

Ahlburg: Das wird ins Gesamtpaket mit einfließen. Wir hatten Systeme, wo die Zugsicherung 8 Prozent des gesamten Fahrzeugpreises ausmachte. Zudem hat es immer wieder Lieferverzögerungen gegeben. Wir sind es einfach leid, dass es heisst, Stadler sei mit seinem Zug nicht pünktlich, nur weil irgendeiner sein Dis-

play nicht im Griff hat oder Bremskurven nicht sauber abgebildet wurden. Das kann's ja nicht sein! Es ging auch darum, Stabilität zu erreichen und die Dinge aus eigener Kraft beeinflussen zu können.

Leutwyler: Reden wir noch etwas über die negativen Punkte. Wir haben in der Presse gelesen, dass bei den Unterböden unterwartete Korrosion aufgetreten ist. Oder beim Flirt Lex soll es angeblich Probleme geben. Das erstaunt mich, denn immerhin ist der Flirt doch ein erprobtes Fahrzeug.

Ahlburg: Beim Flirt Lex ist es zum einen oder anderen Ausfall gekommen. Wir sind

Es ist erstaunlich, man denkt, im 21. Jahrhundert sollte ein Schiebetritt keine Wissenschaft mehr sein. Es ist aber mindestens eine halbe Wissenschaft.

aber im Augenblick wieder auf einem guten Niveau. Es gab ein Problem mit dem Zusammenspiel des französischen ATS-Systems (automatic train stop system) und der Zugsicherung von Alstom. Die beiden Systeme konnten nicht so gut miteinander. Deswegen hat es überproportional viele Ausfälle gegeben. Wir haben extra eine Equipe zur Unterstützung gesendet. Nun sind wir aber guter Dinge, dass wir die Fahrzeuge wieder in stabilen Betrieb kriegen, gerade auch für die Aufnahme des CEVA-Betriebs im Dezember.



Leutwyler: Nochmals zum Thema Korrosion. Wurde da etwas aufgebauscht?

Ahlburg: Ja, schon. Da gab es Diskussionen, dass die SBB gesagt hat, es gebe Korrosion, die nicht sein sollte bei wartungsfreien Wagenkästen. Die Diskussion war: Revisionsaufgabe oder Garantie? Wir geben zwar eine Garantie auf die Fahrzeuge, aber dennoch braucht es bestimmte Wartungstätigkeiten im Rahmen der Revision, um Korrosion zu verhindern. Eine Ergänzung noch dazu: Die Korrosion war nie sicherheitsrelevant, das hat auch das BAV in einem Bericht bestätigt.

Leutwyler: Schauen wir ein bisschen in die Zukunft. Führerlose Züge haben wir

schon besprochen. Womit können wir als Lokführer rechnen? Welche Assistenzsysteme sind in Planung?

Die Diskussion war: Revisionsaufgabe oder Garantie?

Ahlburg: Was immer ein Thema ist, ist punktgenaues Anhalten. Oder automatisches Aufrüsten. Wie lange brauchen wir zum Aufrüsten? Oder gibt's wirklich den Fall, dass ich an den Perron komme und der Zug fixfertig parat ist? Automatisierter Depotbetrieb: Gibt es eine Möglichkeit, dass das Fahrzeug automatisch vom Perron wegfährt und sich selbständig abstellt?

Da braucht es bestimmte Funktionalitäten. Das ist im Langsamfahrbetrieb. Energieeffizientes Fahren ist ein weiteres Thema und auch eine bestimmte Kommunikation der Fahrzeuge untereinander, sodass ein Bremsensatz vom vorderen Zug als Signal zum hinteren Zug geleitet wird.

Leutwyler: Sind in dem Fall die Veränderungen im normalen Geschwindigkeitsbereich nicht so im Zentrum?

Ahlburg: Nein. In einer Analyse wurde festgestellt, dass Triebfahrzeugführer mindestens 20 bis 25 Prozent der Zeit einsetzen, um die Fahrzeuge auf- und abzurüsten. Hier besteht ein erhebliches Optimierungspotenzial. Das macht das Leben auch angenehmer.



Leutwyler: Wie sieht es aus beim Thema Moving Blocks? ETCS Level 3? Ist das fahrzeugseitig schon ein Thema? Oder ist das eher noch auf der Infrastruktur-seite eine Diskussion?

Ahlburg: Aktuell ist das noch kein Thema. Wir schauen jetzt mal, dass wir langsam die Schritte angehen können in Richtung Fahrerassistenzsysteme. Und dann beobachten wir, wie schnell der Roll-out des ETCS tatsächlich ist und wie es sich mit der Stabilität verhält. Man müsste sich einmal überlegen, wie man den Zürcher Hauptbahnhof mit ETCS in den Griff bekommt.

Leutwyler: Nochmals zurück zur Firma Stadler selber. Sie haben gesagt, jedes Projekt werde lokal produziert. Wie hoch ist nun zum Beispiel der Anteil der Schweizer Wertschöpfung beim Giruno?

Ahlburg: Unsere eigene Wertschöpfung für den Giruno kommt zu mehr als 95 Prozent aus der Schweiz. Die Drehgestelle kommen aus Winterthur, die Wagenkästen aus Bussnang, der Innenausbau erfolgt hier in Bussnang. Die Schreinerei für den Wagen ist auch hier. Die Sitze kommen aus Altenrhein. Wir haben 35 bis 40 Prozent eigene Wertschöpfung, und 60 Prozent kaufen wir ein. Von den 60 Prozent kommen

knapp zwei Drittel auch aus der Schweiz, meist sogar aus der näheren Umgebung.

Leutwyler: Hat das einen Einfluss auf die Termineinhaltung? Ist das ein Teil des Erfolgsrezepts?

Ahlburg: Ich denke schon. Es ist etwas anderes, ob ich mich hier im näheren Umfeld mit einem Lieferanten besprechen kann, z.B. für eine Änderung. Das funktioniert aus der Nähe viel besser, als wenn ich einen chinesischen Lieferanten habe. Da hilft uns die Flexibilität der Schweizer Zulieferer, und deshalb haben wir auch einen so hohen Anteil an Schweizer Zulieferern. Im Regelfall können sie auch preislich mithalten. Aber es sind auch die Flexibilität und die Verbindlichkeit, die für uns zählen.

Leutwyler: Die Firma Stadler ist in den letzten Jahren sehr stark gewachsen. Man bekommt manchmal den Eindruck, die Firma wuchere fast ein bisschen und komme gar nicht richtig mit. Ich habe mich im Internet etwas schlaugemacht und einige Bewertungen gefunden, wo es heisst, die Work-Life-Balance sei nicht günstig. Die Mitarbeitenden fühlten sich überlastet. Militärischer Führungsstil war ein Thema. Das Ge-

halt wurde immer wieder als eher tief gemeldet. Jemand schreibt: «Man merkt von Monat zu Monat, wie die Qualität sinkt.» Ist da nicht die Gefahr, wenn eine Firma so rasch wächst, dass die Mitarbeitenden nicht mitkommen und unzufrieden werden?

Ahlburg: Es gibt einfach keine Alternative zu einem gewissen Mindestmass an Wachstum. Wenn eine Firma beschliesst, sie wolle nicht mehr wachsen, ist das, wie wenn eine Pflanze sich entscheidet,

Wenn eine Firma beschliesst, sie wolle nicht mehr wachsen, ist das, wie wenn eine Pflanze sich entscheidet, ab heute nicht mehr zu wachsen und ein Bonsai zu bleiben.

ab heute nicht mehr zu wachsen und ein Bonsai zu bleiben. Das Schwierige bei unserem Geschäft ist, dass es immer auftrags- und projektbezogen ist. Bekomme ich den Auftrag, oder bekomme ich ihn nicht? Bekomme ich eine BLS mit 52 Fahrzeugen? Wenn ja, muss ich sofort loslegen. Anders geht es nicht, weil es einen relativ engen Zeitplan gibt.

Unsere Schlüsselpersonen haben eine ganz klare Meinung, was ein Stadler-Fahrzeug ausmacht oder eben nicht. Vielleicht braucht es die eine oder andere Runde mehr, wo wir Überarbeitungen machen. Mir ist aber kein Fall bekannt, wo wir Qualitätsmerkmale fallengelassen haben. Das passt nicht zu unserem Selbstverständnis und dem Stolz, Züge zu bauen, an die wir den klaren Anspruch haben, dass sie für die nächsten 30 Jahre halten. Natürlich gibt es Details wie zum Beispiel den Fahrgastinformations-Bildschirm. Der wird in zwanzig Jahren wohl anders aussehen. Aber das Grundgerüst muss auf diese Lebensdauer ausgelegt sein und das auch qualitativ mitmachen.

Dass der Druck auf die Mitarbeitenden da ist, das ist definitiv so. Wir messen uns mit Herstellern, die aus Ländern kommen, wo wesentlich günstiger produziert wird.

Leutwyler: Also ist der Preisdruck halt schon sehr gross?

Ahlburg: Ja, das ist klar, der ist sehr deutlich spürbar. Aber wir sind auch klar der Meinung, dass wir in der Lage sind, dass unsere Fahrzeuge in Ländern wie Deutschland, Polen usw. mithalten können.

Wenn alle nur noch Influencer bei Instagram sind, nun, damit bauen wir keine Züge

nen, und da müssen wir uns halt auch mit bestimmten Niedrigpreisanbietern messen. Das heisst, ich kann nicht beliebig weit nach oben gehen und sagen, ich bin qualitativ so viel besser. Bei einer Ausschreibung, wo der Anschaffungspreis 70 Prozent ausmacht, wird es schwierig. Und wenn wir ein Werk in Polen haben, dann haben wir auch den Anspruch der eigenen Mitarbeitenden, dass wir Angebote gewinnen können. Der Druck ist da, das ist definitiv so. Dass das aber zulasten der Qualität geht, das ist ganz sicher nicht so. Das passt nicht zu uns.

Leutwyler: Und zulasten der Mitarbeitenden?

Ahlburg: Das kann im Einzelfall schon vorkommen, zum Beispiel in der Inbetriebsetzung, wenn die ersten sechs Fahrzeuge in den Typentest gehen, bevor sie in den geregelten Betrieb kommen. Dann werden bestimmte Modifikationen an den Fahrzeugen ausgeführt und danach vielleicht nochmals Änderungen obendrauf. Dass da einer stöhnt, das verstehe ich. Es gibt den Spruch: «Arbeit fällt dahin, wo sie erledigt wird.» Da gibt es eine bestimmte Gruppe, die genau weiss, was sie zu tun



Foto: Georg Trüb

hat. Und dass die manchmal sehr viel Arbeit hat, das stimmt.

Leutwyler: Lässt sich das nicht vermeiden?

Ahlburg: Ich wünschte es! Aber das Problem ist auch in unserer Branche der Fachkräftemangel. Ihr habt dasselbe Problem! Wer mag heute noch Lokomotivführer werden? Es sind zwar zum Glück noch einige, aber es sind weniger geworden. Wer mag sich heute noch die Finger dreckig machen und sagt mit Stolz, dass er Polymechaniker ist? Das sind auch weniger geworden. Wer will noch Industrielackierer sein? Die Anzahl der Leute, die handwerkliche Fähigkeiten haben, hat abgenommen. Leider auch bei uns. Das ist dann schon ein Thema, wo ich sage, verflixt noch mal, das würden wir gerne auf mehr Schultern verteilen, aber es braucht auch mehr Schultern.

Es ist eine alte Märklin Eisenbahn. Ich habe einen achtjährigen Sohn. Er spielt und ich mache die Verkabelung.

Wenn alle nur noch Influencer bei Instagram sind, nun, damit bauen wir keine Züge! Das Durchschnittsalter bei der Belegschaft beispielsweise hier am Standort Bussnang liegt bei 38 Jahren. Das ist relativ jung. Wir können auch unsere Ausbildungsplätze im Regelfall füllen. Aber die Leute zu finden, auch mit einem genügenden Erfahrungsprofil, das ist schwierig geworden.

Leutwyler: Das klingt für mich nach einem guten Schlusswort. Noch zwei persönliche Fragen. Haben Sie auch selber Kontakt zu Lokführern?

Ahlburg: Nein, aktuell macht das meine Frau. (Lacht.) Sie hatte gerade eine 18-köpfige Blaskapelle bei sich im Geschäft. Da waren zwei Lokführer dabei und zwei oder drei von uns.

Leutwyler: Hatten Sie eine Modelleisenbahn?

Ahlburg: Ja, die habe ich immer noch! Es ist eine alte Märklin-Eisenbahn. Ich habe einen achtjährigen Sohn. Er spielt, und ich mache die Verkabelung.

Leutwyler: Dann habe ich noch gelesen, dass Sie sich einbürgern lassen möchten. Haben Sie Angst vor diesen schwierigen Fragen?

Ahlburg: Angst ist das falsche Wort. Einen gewissen Respekt sicher.

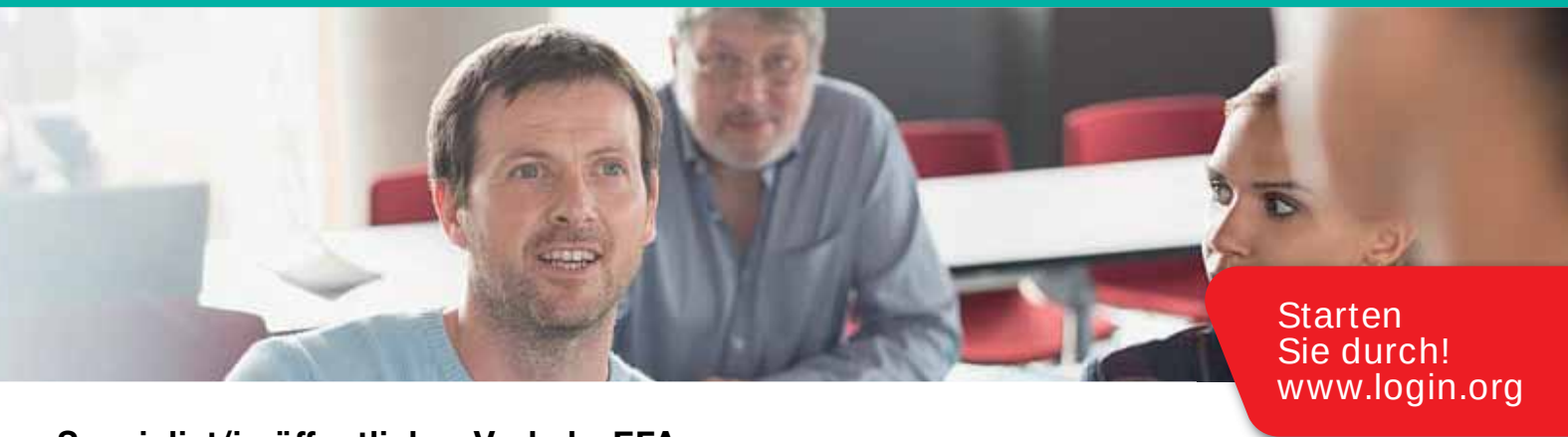
Leutwyler: Das ist ja immer wieder in den Medien. Da langt man sich als Schweizer manchmal ein bisschen an den Kopf ... Ich drücke Ihnen auf jeden Fall die Daumen! Und so, wie ich das auch heraushöre, ist für Sie absolut klar, dass der Standort Schweiz für Stadler in keiner Weise in Gefahr ist. Da muss man keine Angst haben.

Ahlburg: Nein, auf keinen Fall. Auch nach dem erfolgreichen Börsengang* ändert sich diesbezüglich nichts. Stadler bleibt der Schweiz erhalten, das wird sich auch unter mir nicht ändern.

Leutwyler: Vielen herzlichen Dank für dieses interessante und persönliche Gespräch!

* Am 12. April 2019 ist Stadler erfolgreich an die Börse gegangen.

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/spoew

Leserbrief

Sonderbare Erlebnisse mit einem LfA.
Humberto Seita, Lokführer Brugg AG

Als ich vor Kurzem eine S-Bahneinheit wegstellen wollte, drängte sich beim Betreten des Zuges ein Lokführeranwärter an mir vorbei, öffnete die Führerstandstür und setzte sich auf den Lokführersitz. Dies ohne sich vorzustellen oder auch nur zu sagen, was er da in «meinem» Führerstand zu suchen hat. Das Licht löschen im Fahrgastraum und die Durchsagen, um die Reisenden zum Verlassen des Zuges aufzufordern, musste ich zweimal verlangen. Als sich das Rangiersignal mit «Fahrt mit Vorsicht» öffnete, wollte er abfahren. Ich durfte noch die Bremsprobe von ihm verlangen, bevor er losfuhr! Wenn jemand die Bremsprobe vergisst, hat er nichts in der Rangiereinschulung zu suchen. Im Gleisfeld wurde keine Warnweste getragen, bei der Fertigmeldung beim Fahrdienst war das Gleis nicht bekannt und der Zielort der Rangierfahrt unbekannt. Leider erfahre ich auch von meinen Arbeitskollegen immer wieder vermehrt von solchen Vorkommnissen. Bei Mitarbeitern, welche eine solche mangelnde Motivation und fehlendes Pflichtbewusstsein an den Tag legen, stellt sich die Frage, warum diese eingestellt wurden. Der grosse Teil der Lokführer in Ausbildung ist absolut korrekt, motiviert und fähig.

Mitgliederbeitrag

Vorstand VSLF

Gleich gute Leistung 10% günstiger
 An der Generalversammlung des VSLF vom 26. März 2019 in Naters VS hat die Basis den Antrag unseres Kassiers Rolf Siegenthaler angenommen, den monatlichen Beitrag auf den 1.1.2020 von 34 auf 30 Franken zu senken. Dies dank der guten Kassenführung und der Digitalisierung.



Kauft Eure Züge in Super Benny's Bahncenter!

Zum Abschluss des offiziellen Teils der Generalversammlung des VSLF warf Markus Leutwyler in einem kurzen Film einen satirischen Blick auf die aktuelle Betriebslage.
Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Im Stile eines Autoverkäufers von „Super Benny's Bahncenter“ (abgekürzt „S.B.B.“) pries er die Vorzüge des neuen Twindexx-Zugs an: Tiefergelegtes Drehgestell in Transparentoptik, rostfreier Unterboden, rekuperiert mehr Strom, als er bezieht sowie ein tolles Bordunterhaltungssystem. Die starken Vibrationen des Zugs sind ein



gewolltes Feature namens „Sportmodus“. Doch auch andere Probleme kommen nicht zu kurz. Der Lösch- und Rettungszug (LRZ) wird kurzerhand zum Lovemobile. Wie wär's mit einer Runde WC-Bingo oder Umleitungslotterie? In den Zug einsteigen und hoffen, dass er an der eigenen Haltestelle auch wirklich anhält. Zum Schluss lädt Super Benny seine Kunden auf ein „feines Käfeli“ ein. Dies ist eine Anspielung an Kenny's Autocenter, welches im Raum Limmattal und Zürich edle Fahrzeuge anbietet. Der Film wurde auf youtube online gestellt. Nicht nur die Anwesenden im Saal konnten herzlich lachen. Die SBB-Führung zeigte sich ebenfalls belustigt. Andreas Meyer fragte, ob sein GA auch als Billet für die Lotterie gültig ist. Kenny's Autocenter schickte einen Gruss per facebook. Auch die Medien nahmen das Sujet auf und berichteten positiv. Insgesamt also ein voller Erfolg. Wobei... Wenn Satire von allen geliebt wird, sollte sie vielleicht noch einen Zacken bissiger werden.

<https://youtu.be/WiBTzy4ue38>



Bekanntmachung

Ich weiss nicht, was soll es bedeuten? *Roman Isler, Lokführer P Sektion Hauenstein-Bözberg*

Ich gebe mir wirklich Mühe, täglich eine Meisterleistung zu vollbringen! Ich absolviere freiwillige Lerneinheiten und drücke in meiner Freizeit die Schulbank für tertiäre Weiterbildungen. Auch in der schriftlichen (Selbst-)Reflexion bin ich geübt. Leider gelingt es mir trotz grösster Anstrengung nicht, den tieferen Sinn hinter dieser «Bekanntmachung an das Lokpersonal» zu verstehen.



Für nicht Eingeweihte zitiere ich gerne aus den Betriebsvorschriften SBB Verkehr [5.4], «Zuguntersuchung». Unter Ziffer 4.2 «Fahrzeuge mit Einschränkungen» steht da: «Triebfahrzeuge, Triebzüge und Pendelzüge mit Einschränkungen sind mit dem Formular «Bekanntmachung an das Lokpersonal» auf den Führerständen zu kennzeichnen. Es ist der Grund für den Mangel und die eventuellen Einschränkungen aufzuführen. Zusätzlich ist die Einschränkung in den elektronischen Systemen einzutragen.»

Angetroffen habe ich diese offensichtlich unsichtbaren Einschränkungen genau so am 5. März 2019 (!). Einzig der Name wurde fürs LocoFolio unkenntlich gemacht. Ob sie wohl gleich lange Bestand haben werden wie Heinrich Heines «Die Loreley», welche er um 1824 dichtete?

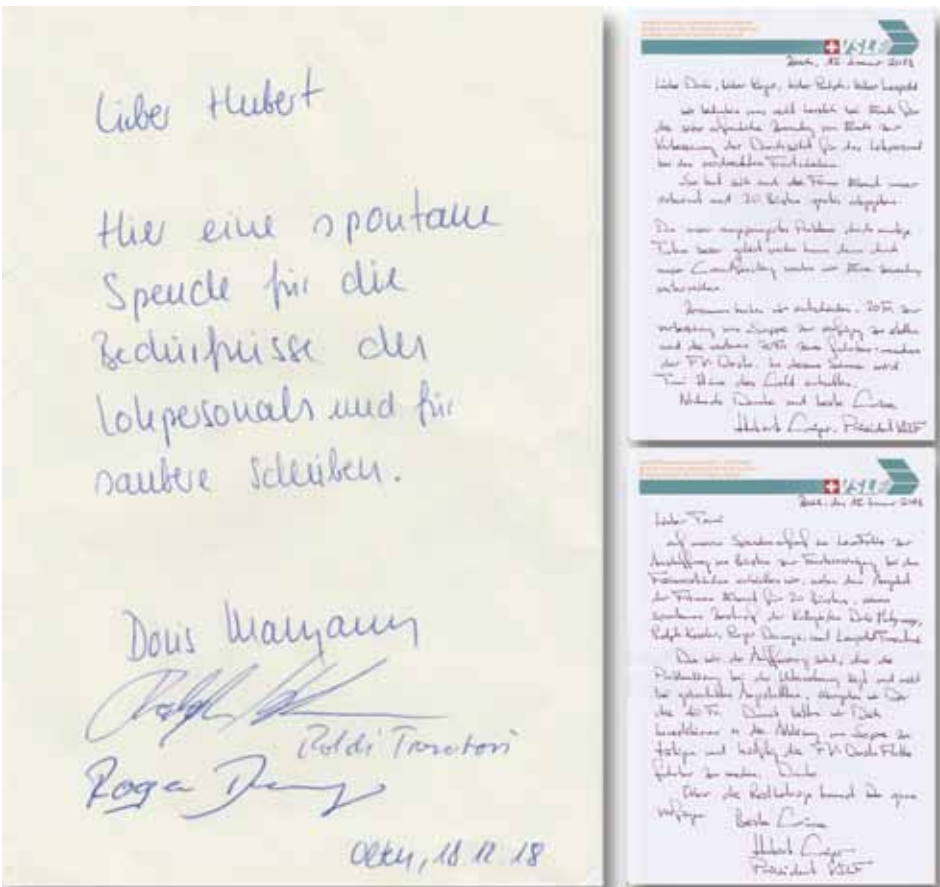
«Ich weiss nicht, was soll es bedeuten, dass ich so traurig bin; ein Märchen aus alten Zeiten, das kommt mir nicht aus dem Sinn. [...]

Bürstenspende

Der Artikel im LocoFolio 2/18 mit dem Aufruf zu Spenden für Bürsten zur Reinigung der Frontscheiben in der Region Westschweiz hat verschiedene Reaktionen ausgelöst.
Hubert Giger, Präsident VSLF

Nachdem der Artikel in der Presse in der Romandie wie auch in der Deutschschweiz aufgenommen wurde, meldete sich die Firma Ebnat (Haushalt/Industrie/Mundhygiene) und bot uns gratis 20 Bürsten an. Wir haben den Kontakt mit den Verantwortlichen der SBB hergestellt, damit die Firma Ebnat ihre Produkte direkt anbieten konnte. Zeitgleich traf am 18. Dezember 2018 unerwartet ein Brief mit 10 Franken in bar und 30 Franken als RekaCheck bei uns ein. Absender waren die Kollegin Doris Matyassy, Leiterin HR SBB P, und die Kollegen P-HR Ralph Kessler, P-HR-PEK, PeKo Divison P / Roger Derungs, P-OP-ZBS-ZUE-IZU-TEC5, PeKo Divison P, und Leopold Travatori, P-OP-ZF-ZT Leiter Zentralschweiz Tessin. Ihre «spontane Spende für die Bedürfnisse des Lokpersonals und für saubere Scheiben» hat

uns sehr gefreut und wir verdankten die Zuwendung. Das Geld wurde an die Sektion Romandie weitergeleitet, welche entschieden hat, die Mittel an Toni Häne zu senden und wie folgt zu verwenden: 20 Franken sollen für die Ablösung von SOPRE verwendet werden und die restlichen 20 Franken zur Fahrbarmachung der FV-Dosto-Flotte. Über allfällige Restbeträge kann verfügt werden. Als am 9. März 2019 von Doris Matyassy die Mitteilung kam, dass das Geld der Schweizerischen Bibliothek für Blinde und Sehbehinderte gespendet wurde, mussten wir zur Einsicht kommen, dass wichtig ist, wer zuletzt lacht. Schade, dass nun die Problemlösungen bei SOPRE und dem FV Dosto doch nicht finanziert werden können. Schön jedoch, dass das LocoFolio so genau gelesen wird und die Anliegen so ernst genommen werden.



LocoFolio Druck

Das LocoFolio wird auf Papier gedruckt. Das bleibt auch in Zukunft so. Ein Einblick in den Druckvorgang. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*



Entgegen dem Trend zu immer mehr Digitalisierung und Online-Bereitstellung von Inhalten bleiben wir vom VSLF bei jährlich zwei Ausgaben des LocoFolio in Papierform. Wir sind der Meinung, dass wir schon genug Informationen von grossen und kleinen Bildschirmen ablesen müssen. Ein Printerzeugnis liest sich entspannter und erlaubt eine vertiefte Auseinandersetzung.

Ein Blick über den eigenen Tellerrand ist immer interessant. So ermöglichte es mir Patrick Wälty, unser Ansprechpartner für Drucksachen, beim Druck der letzten Ausgabe des LocoFolio im Druckzentrum Büelholz live dabei zu sein. Es handelt sich um eines der modernsten Druckzentren in der Schweiz mit einer vollautomatischen Vierfarbendruckanlage. Der ganze Druckprozess wird laufend elektronisch überwacht und optimiert. Dies betrifft einerseits die Lage der einzelnen Farben zueinander, andererseits auch die aufgetragenen Mengen an Druckerfarbe. Die Farbmengen werden in mehreren Abschnitten pro Druckbogen so reguliert, dass möglichst wenig Farbe unbenutzt abgestrichen wird.

Der Druckvorgang an sich ist rasend schnell. Die italienische Ausgabe mit etwas über hundert Exemplaren war nach ein paar Dutzenden Sekunden gedruckt. Die deutsche Ausgabe mit über 2000 Exemplaren benötigte keine zehn Minuten. Zugeschnitten, gefalzt und geklebt werden die Hefte bei der Buchbinderei Scherrer in Urdorf. Auch diese Vorgänge gehen blitzschnell und sind von Auge oft kaum genau zu erkennen. Schöne Fotosujets ergeben sich auf den langen Förderbändern, wo ein Heft um das andere von einer Maschine zur andern wandert. Hier werden die Hefte auch für den Versand bereitgestellt.

In kurzen Gesprächen mit Geschäftsführern und Personal wurde rasch klar, dass das Druckgewerbe einem grossen Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist. Marktfähige Preise sind ein Muss und werden durch einen hohen Technisierungsgrad und gut funktionierende Abläufe gewährleistet. Dazu kommen Zuverlässigkeit, kurze Produktionszyklen und eine hohe Qualität, welche dafür sorgen, dass die angebotenen Dienstleistungen konkurrenzfähig sind.

Dank an Patrick Wälty und die beiden Firmen für diesen interessanten Einblick in eine völlig andere Branche! ➤

Film zur Bereitstellung:

<https://youtu.be/399JpXNbqvk>



Gratis Internet im Zug

In einer internen Mitteilung wurde angekündigt, dass in Kürze für die Passagiere gratis Internet in einigen Fernverkehrszügen angeboten wird. Das Projekt heisst «SBB FreeSurf». Da ich das Funktionsprinzip nicht begriffen hatte, hinterliess ich einen fragenden Kommentar.

Markus Leutwyler, Redaktor Locofolio

Als Antwort lud mich Barbara Schoch am 25.3.19 nach Bern ein, damit ich die neue Technik gleich vor Ort testen konnte. Das Team, welches die Methode entwickelt hat, arbeitet an verschiedenen Standorten in verschiedenen Bereichen in Bern. Im Sitzungszimmer mit direktem Blick auf die Gleise Richtung Zürich stehen mir Barbara Schoch, Projektleiterin «SBB FreeSurf» seit Anfang Februar 2019 (Rollmaterialentwicklung Personenverkehr), Mark Brandl (Innovationsmanagement Personenverkehr) und Toni Begic (Projektleiter WLAN im internationalen Personenverkehr) Red und Antwort.

Markus: Die Ausgangslage ist klar. Die Passagiere haben das Bedürfnis, im Zug das Internet nutzen zu können. Und zwar gratis. Ihr habt nun einen innovativen Ansatz gefunden, dies zu ermöglichen. Wie geht das? Warum nicht WLAN?

Barbara: SBB FreeSurf ermöglicht schnelleres Surfen mit einer höheren Bandbreite in einer besseren Qualität, als wir es im Zug mit WLAN anbieten könnten. Basis dafür ist unsere sehr gute Mobilfunkversorgung entlang der Bahnstrecken. Zudem ist unsere Lösung technologieneutral und taugt somit auch für künftige Mobilfunk-Generationen wie 5G. Kommt hinzu, dass SBB FreeSurf bedeutend weniger aufwändig ist bezüglich Installation und Betriebskosten. Dies wird dank der Beacon-Technologie ermöglicht. Wir haben uns entschieden, auf den ICN-Linien 5 (St. Gallen–Lausanne / Zürich–Genf) und 51 (Basel–Biel) Versuche zu starten. Auf diesen Linien verkehren ausschliesslich ICN und keine anderen Fahrzeuge. In jedem ICN-Wagen werden drei bis vier Beacons installiert. Mark: Das Wort Beacon (auf Deutsch «Bake») kommt aus der Schifffahrt und ist eine Art Leuchtturm oder Orientierungsboje. Auf die elektronische Kommunikation übertragen ist ein Beacon ein Sender, der ein Identifikationskennzeichen sendet. In unserem Fall mit dem Bluetooth Low Energy Standard. Wir programmieren die Beacons und wissen nachher genau, welches Gerät in welchem Wagen sendet. Im Fall von SBB FreeSurf dienen die Beacons dazu, festzustellen, ob jemand im Zug ist. Es wäre aber auch möglich, anhand der Identifikationen wagenspezifische Informationen zu übermitteln, zum Beispiel ob es sich um die erste oder zweite Klasse handelt.



Markus: Ich bin immer noch am Rumstudieren, wie ihr damit die Internetnutzung gratis machen könnt. Wenn ich richtig verstanden habe, braucht es dazu eine App.

Barbara: Genau, Beacons funktionieren nur im Zusammenspiel mit einer App. Sobald die App das Signal eines Beacons detektiert, fängt im Hintergrund der Zähler an zu laufen. Den Providern SALT und Sunrise wird elektronisch mitgeteilt, dass die Verbindungskosten ab sofort der SBB zu verrechnen sind. Swisscom macht beim Technologietest nicht mit. Wir sind aber weiter im Gespräch mit ihnen. Wie erwähnt, ist die Lösung einfach und auf die Zukunft gerichtet.

Wie lange WLAN in seiner jetzigen Form existiert und wann es überholt sein wird, wissen wir nicht. Mit unserer Lösung bauen die Kunden mit ihrem eigenen Gerät die Datenverbindung auf und haben so stets die maximal mögliche Leistung zur Verfügung. Übrigens werden zudem die Scheiben mit Laser behandelt, damit der Empfang noch besser wird.

Toni: Der Aufwand für WLAN ist wirklich gross. Nicht nur in jedem einzelnen Zug. Streckenseitig muss ebenfalls Infrastruktur aufgebaut werden, die den Datenver-

kehr herstellt und verwaltet. Das erhöht die Störanfälligkeit.

Markus: Mit eurer Technologie muss auch nicht eine einzelne Datenverbindung auf viele Passagiere verteilt werden wie bei WLAN.

Barbara: Ja, das ist so. Ausserdem kann stets das bestmögliche Netz genutzt werden (3G, 4G, später auch 5G). In der Schweiz ist das gut möglich, weil wir wie erwähnt eine sehr gute Netzabdeckung von über 97% haben. Bis 2022 werden auch alle Tunnels mit schnellem Internet versorgt sein. Wir sind damit deshalb in der Lage, ein wesentlich schnelleres Internet anzubieten als mit der WLAN-Technologie.

Wichtig ist, dass die App auf den unterschiedlichsten Geräten funktioniert.

Markus: Welche Betriebssysteme werden unterstützt?

Mark: Android und iOS. Toll ist übrigens, dass das ganze IT-Entwicklerteam SBB intern ist. Aufbau, Entwicklung, Betrieb.

Markus: Wir Schweizer haben oft Flatrates, wir hätten das doch gar nicht nötig?

Mark: Am meisten profitieren die Prepaid-Nutzer, die sonst für die Verbindung be-

zahlen müssen oder ein eingeschränktes Datenvolumen haben. Das sind wohl auch die Kunden, die sich online am meisten beschweren über fehlendes Gratis-WLAN.

Markus: Was ist mit den Touristen?

Barbara: Wir betreiben zurzeit Marktforschung in den Ländern, aus denen die meisten Touristen kommen. Wir möchten herausfinden, welche Bedürfnisse diese Kunden haben. Anhand dieser Umfrage und weiterer Analysen werden wir zu einem späteren Zeitpunkt festlegen, ob es auch für die Touristen eine Lösung braucht. Wir Schweizer sind etwas speziell unterwegs und suchen im Ausland immer die WLAN-Hotspots. Viele Touristen aus der EU haben hingegen europaweite Flatrates. Touristen aus dem asiatischen Raum erhalten von den Reiseleitungen oft Schweizer SIM-Karten. Der Markt hier ist im Wandel, Roaminggebühren werden abgeschafft.

Markus: Ein paar Nachteile sehe ich trotzdem. Ein WLAN wird mir auf meinem Handy angezeigt, eure Lösung ist eher unsichtbar. Wie erfährt der Kunde, dass er gratis surfen kann? Was ist mit Geräten ohne SIM-Karte?

Barbara: Ohne SIM-Karte geht es nicht, das ist richtig. Wir bewerben SBB FreeSurf prominent: In den Zügen selber gibt es RailPoster und Aufkleber an den Türen mit dem App-Icon – zudem werden Flyer für die Reisenden aufgehängt.

Markus: Was passiert, wenn die Kunden stundenlange Filme streamen oder herunterladen? Habt ihr das mit den Datenvolumen im Griff?

Barbara: Der Technologietest wird in vielerlei Hinsicht Aufschluss geben. Nein, bezüglich Datenvolumen gibt es keine Beschränkungen. Wir haben natürlich auch Flatrates vereinbart mit SALT und Sunrise.

Toni: Es gibt in jedem Kundensegment Vielnutzer, die hunderte Megabytes herunterladen.

Als Nächstes kann ich das Besprochene selber testen. Das Vorgehen ist, wie es auch bei anderen Systemen läuft. Man registriert sich, erhält ein SMS und wird verbunden.

Markus: Wie kann ich sicherstellen, dass ich nicht plötzlich aus dem System fliege und wieder selber bezahle?

Mark: Sobald man gratis surft, wird man per SMS informiert. Ebenso, wenn man den Gratisbereich verlässt. Man wird zuerst gewarnt und erhält dann ein SMS bei der Abmeldung. Im Fahrzeug drin überlappen sich

die Sendebereiche der Beacons und es gibt auch noch eine Zeitverzögerung. Kleine Unterbrüche werden dadurch überbrückt.

Markus: Wie sieht es aus mit dem Datenschutz? Immerhin wisst ihr immer genau, wo in welchem Wagen sich jemand befindet.

Barbara: Der Datenschutz ist jederzeit sichergestellt, es werden auch keine Bewegungsprofile aufgezeichnet.

Toni: Wir mussten natürlich auch die Datenschutz-Grundverordnung der EU einbeziehen. Da gibt es ziemlich strenge Vorgaben.

Markus: Wenn ich das richtig begriffen habe, habt ihr keinen Einblick in die übertragenen Daten, da diese direkt mit dem Provider ausgetauscht werden. Dies im Gegensatz zu einem WLAN-System, wo der WLAN-Repeater alle Daten «sieht». Damit ist eure Lösung eher sicherer?

Mark: Das ist richtig. Die SBB hat keine

Mark: Wir arbeiten bereits an einer weiteren App, die die Beacons nutzt. Sie heisst «SBB inclusive». Sobald man einen Wagen betritt, werden via Push-Nachricht Informationen übermittelt. Hör- und Sehbehinderte können dadurch gezielt und genau über den Zug informiert werden. Zum Beispiel: Um welchen Zug handelt es sich? Wohin fährt er? Wann fährt er ab? Sehbehinderte können sich die Texte auf dem Smartphone vorlesen lassen. Später kann das auch auf Verspätungs- und Anschlussmeldungen ausgedehnt werden. Auch eine SBB interne Nutzung ist denkbar. Beispielsweise, dass das Zugpersonal automatisch auf den jeweiligen Zug angemeldet wird.

Markus: Gibt es eigentlich auch negative Reaktionen? Haben die Leute Angst vor der Beacon-Technologie?

Mark: Wir hatten diesbezüglich eine Anfrage vom Bundesamt für Verkehr. Da die Sendeleistung sehr gering ist – etwa wie bei einem Telefon mit aktiviertem Blu-



Ahnung, welche Seiten aufgerufen werden.

Markus: Verbraucht es mehr Akkulation?

Mark: Der Batterieverbrauch ist vergleichbar mit drahtlosen Kopfhörern.

Toni: Im Gegenzug muss das WLAN-Modul nicht arbeiten.

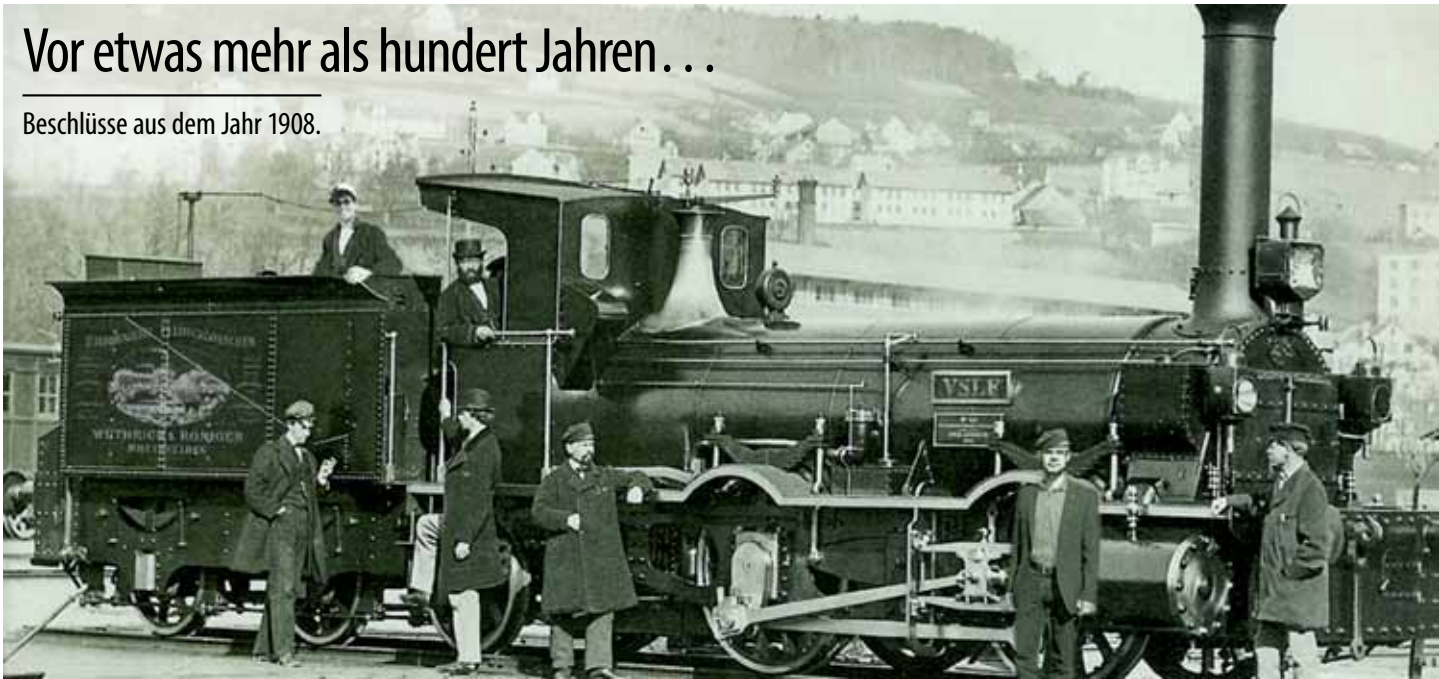
Barbara: Unsere Züge verfügen insgesamt über 140 000 Steckdosen. So kann das Handy in den meisten Fällen geladen werden.

etooth –, sind keine Auswirkungen zu befürchten. Wir haben Beacons übrigens seit Längerem u. a. auch am Zürich HB im Einsatz in Zusammenhang mit der App «Mein Bahnhof». Sie helfen den Reisenden, sich orientieren zu können. Barbara: Insgesamt ist bei der SBB ein grosses Interesse vorhanden, Beacons für weitere Kundenmehrwerte einzusetzen.

Markus: Vielen Dank für das interessante Gespräch und die Präsentation!

Vor etwas mehr als hundert Jahren...

Beschlüsse aus dem Jahr 1908.

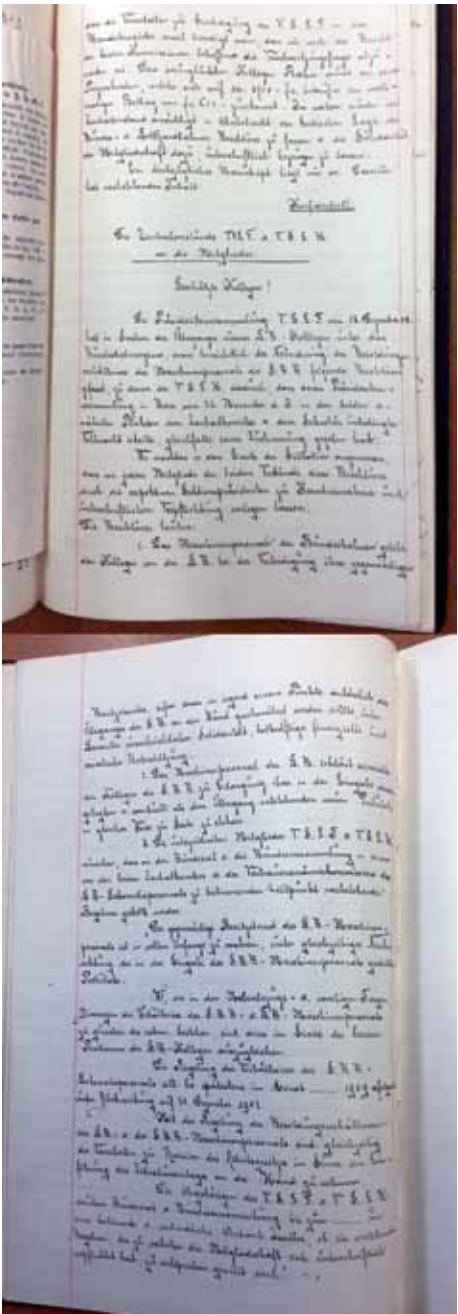


Die Zentralvorstände V.S.L.F. & V.S.L.H. an die Mitglieder.

Geschätzte Kollegen !

Die Präsidentenversammlung V.S.L.F. vom 13. Dezember 08 hat in Sachen des Überganges unserer G.B.-Kollegen* unter das Bundesbahnregime, sie hinsichtlich der Neuordnung der Besoldungsverhältnisse des Maschinenpersonals der S.B.B. folgende Beschlüsse gefasst, zu denen der V.S.L.H.** dadurch, dass dessen Präsidentenversammlung in Bern vom 22. November d. J. in den beiden erwähnten Punkten dem Zentralkomitee & dem Sekretär unbedingte Vollmacht erteilte, gleichfalls seine Zustimmung gegeben hat. Wir erachten es dem Ernst der Situation angemessen, dass wir jedem Mitgliede der beiden Verbände diese Beschlüsse durch die respektiven Sektionspräsidenten zur Kenntnissnahme und unterschriftlichen Verpflichtung vorlegen lassen. Die Beschlüsse lauten:

- 1. Das Maschinenpersonal der Bundesbahnen gelobt den Kollegen von der G.B. bei der Vereinigung ihres gegenwärtigen Besitzstandes, sofern dieses in irgend einem Punkte anlässlich des Überganges der G.B. an den Bund geschmälert werden sollte, unter Garantie unverbrüchlicher Solidarität, tatkräftige finanzielle und moralische Unterstützung.
- 2. Das Maschinenpersonal der G.B. erklärt seinerseits den Kollegen der S.B.B. zur Erlangung ihrer in der Eingabe wiedergelegten & eventuell aus dem Übergang entstehenden neuen Postulate in gleicher Weise zur Seite zu stehen.



- 3. Die unterzeichneten Mitglieder V.S.L.F. & V.S.L.H. wünschen, dass an den Bundesrat & die Bundesversammlung in einem von den beiden Zentralkomitees & der Vertrauensmännerkommission des G.B.-Lokomotivpersonals zu bestimmenden Zeitpunkt nachstehende Begehren gestellt werden: «Der gegenwärtige Besitzstand des G.B.-Maschinenpersonals ist in vollem Umfang zu wahren, unter gleichzeitiger Nachachtung der in der Eingabe des S.B.B.-Maschinenpersonals gestellten Postulate.

Wo, wie in den Nebenbezugs- & sonstigen Fragen Divergenzen der Verhältnisse des S.B.B.- & G.B.-Maschinenpersonals zu gunsten des ersten bestehen, sind diese im Sinne der besseren Positionen der G.B.-Kollegen auszugleichen. Die Regelung der Verhältnisse des S.B.B.-Lokomotivpersonals soll bis spätestens im Monat ... 1909 erfolgen unter Rückwirkung auf den 31. Dezember 1908.

Mit der Regelung der Besoldungsverhältnisse des G.B.- & des S.B.B.-Maschinenpersonals sind gleichzeitig die Vorarbeiten zur Revision des Arbeitsgesetzes im Sinne der Einführung des Zehnstundentages an die Hand zu nehmen. Die Angehörigen des V.S.L.F. & V.S.L.H. ersuchen Bundesrat & Bundesversammlung bis zum ... um eine bestimmte & verbindliche Antwort darüber, ob sie vorstehenden Begehren, die zu vertreten die Mitgliedschaft sich unterschriftlich verpflichtet hat, zu entsprechen gewillt sind.

* Gotthard-Bahn (SBB existiert seit 1902)
** Verband Schweizer Lokomotiv-Heizer

Stadtarchiv Olten

Im Stadtarchiv Olten befinden sich die Protokolle der Sektion Olten des VSLF seit der Gründung 1876 bis in die 1930-er Jahre. Hubert Giger, Präsident VSLF

Am Sonntag, dem 20. Februar 1876, versammelten sich 21 Abgeordnete der schweizerischen Lokomotivführer, aus allen Landesteilen kommend, in Herzogenbuchsee zur Gründung der ersten Eisenbahnergewerkschaft, des «Vereins Schweizer Lokomotivführer VSLF». Ein paar Eindrücke aus den sorgsam geschriebenen Protokollen (die Ausschnitte nehmen Bezug auf Seite 8).

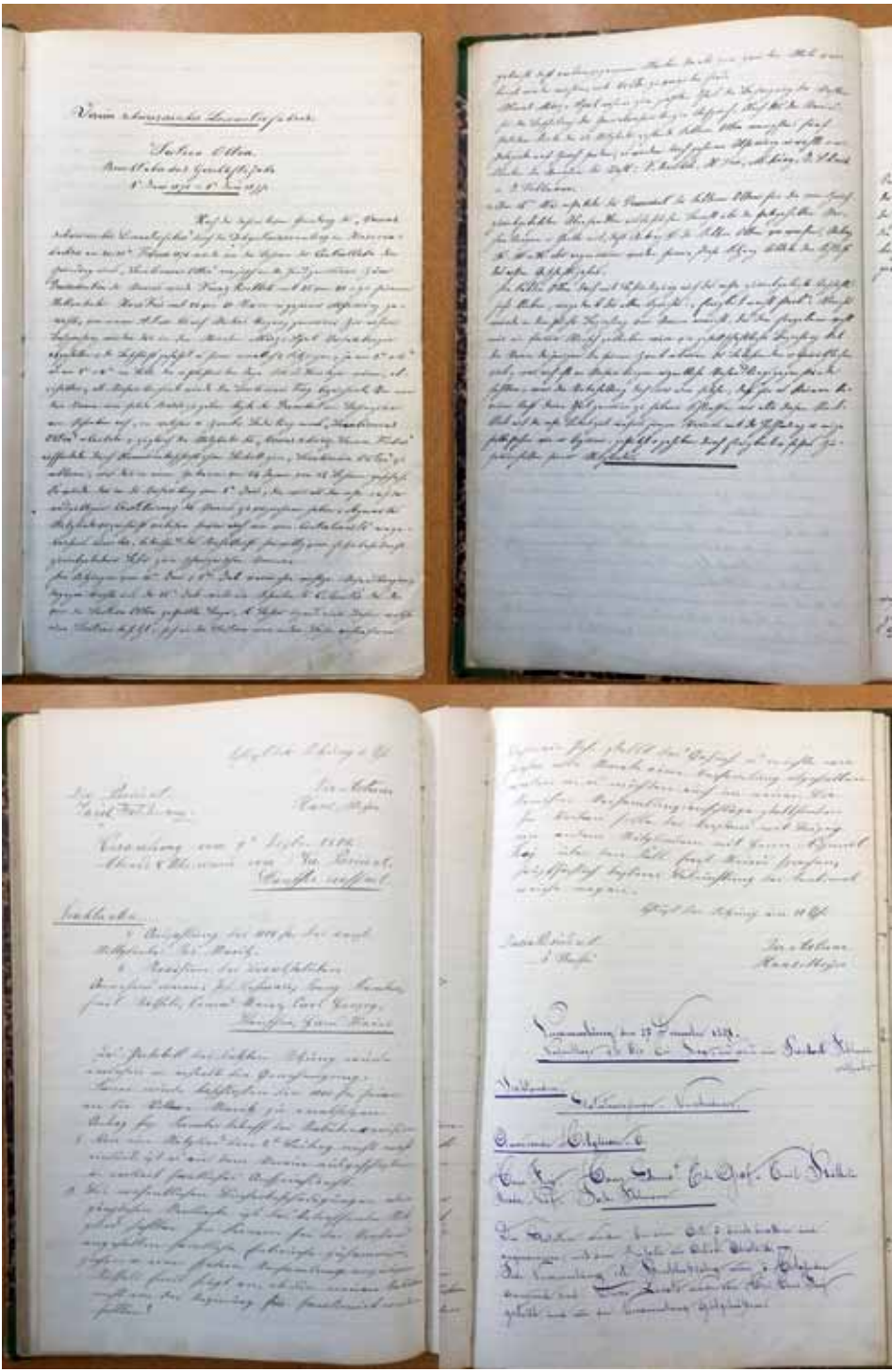
Die Gestaltung der Touren scheint seit Anbeginn unseres Berufs ein Thema zu sein. So ist in einem Protokoll zu lesen: «Die beim O.M.J* stattgefundene Audienz in Sachen Diensterteilung war von Erfolg belegt. Die meisten im Schosse unseres Vereins beanstandeten Touren wurden zu unseren Gunsten abgeändert. Die Bemühungen des Abgeordneten Senn Josef wurden vom Vorsitzenden im Namen der Anwesenden bestens verdankt.»

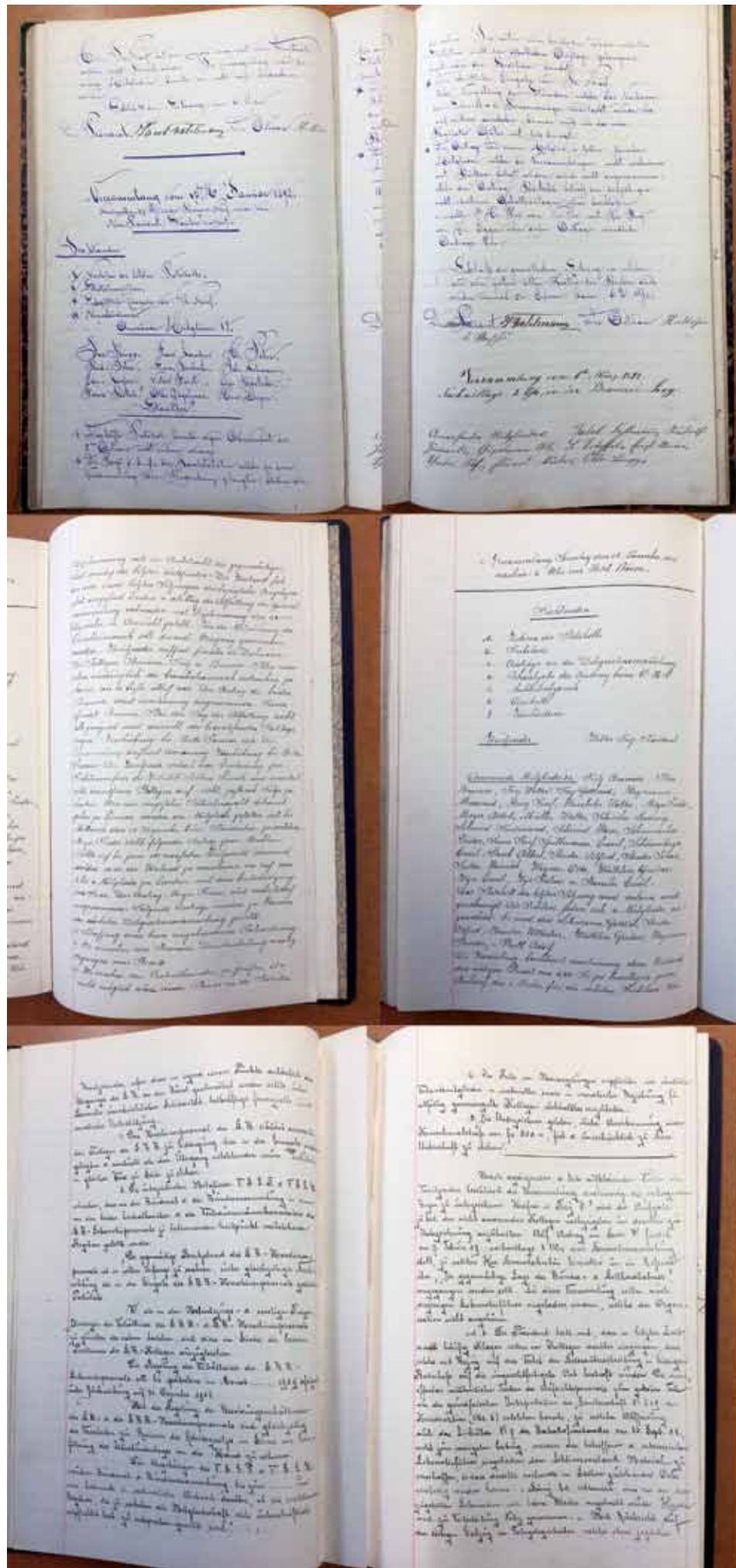
Auch das Feilschen um die korrekte Abrechnung von Entschädigungen scheint nichts Neues zu sein, ebenso wenig, dass sich der Präsident höchstpersönlich um solche Angelegenheiten zu kümmern hat (Seite 9): «Im Verschiedenen reklamiert Kamber Emil wegen nicht Auszahlung der Nachdienstentschädigung zwischen Züge 2426/2403 in H'buchsee. Der Präsident wird beauftragt, sich beim Depotchef hierüber zu erkundigen.»



Eine feierliche Angelegenheit war die Diplomierung der neuen Lokführer: «Die Kollegen Brunner Fritz und Brunner Peter wünschen eindringlich die Eisenbahnmusik mitwirken zu lassen, wie es bisher üblich war. Der Antrag der beiden Brunner wird einstimmig angenommen».

* O.M.I. Obermaschineningenieur





Bildungsprogramm 2020

Christian Schneider, Bildungsobmann VSLF

Die FDV-Seminare werden von unseren Referenten Gaby Fischer und/oder Wolfgang Schneider geleitet. Kontrolliere auf der Homepage, ob noch Plätze frei sind in deinem Wunschseminar!

01/2020 FDV mit ETCS*	29. 1. - 1. 2.
02/2020 FDV ohne ETCS*	30. 1. - 1. 2.
03/2020 DB mit LZB & PZB 90*	5. 2. - 8. 2.
04/2020 DB mit PZB 90*	5. 2. - 8. 2.
05/2020 DB ohne LZB/PZB 90*	6. 2. - 8. 2.
07/2020 FDV mit ETCS**	4. 3. - 7. 3.
08/2020 FDV ohne ETCS**	5. 3. - 7. 3.
09/2020 FDV mit ETCS*	1. 4. - 4. 4.
10/2020 FDV ohne ETCS*	2. 4. - 4. 4.
11/2020 FDV mit ETCS*	13. 5. - 16. 5.
12/2020 FDV ohne ETCS*	14. 5. - 16. 5.
13/2020 FDV mit ETCS*	30. 9. - 3. 10.
14/2020 FDV ohne ETCS*	1. 10. - 3. 10.
15/2020 FDV mit ETCS**	25. 11. - 28. 11.
16/2020 FDV ohne ETCS**	26. 11. - 28. 11.
17/2020 Lütli Seminar*	3. 12. - 4. 12.

* SolbadHotel in Sigriswil

** Hotel Olten in Olten

SBB und SBB Cargo gewähren im Umfang gemäss GAV Anhang 6 Art. 6, für die VSLF Seminare Bildungsurlaub. Teilnehmer anderer Bahnen erkundigen sich über Bildungsurlaub, bzw. beantragen diesen bei Ihrem Arbeitgeber.

Anmeldung und weitere Informationen unter: www.vslf.com / Dienste / Bildung

Christian Schneider
051 281 59 56
bildung@vslf.com



SEKTION OSTSCHWEIZ



Raclettezug 2018

Ende 2017 fuhr zum letzten Mal das sogenannte Trämli als Personaltransport vom Gleis 10 im Zürcher HB zur Herdern. Mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2017 wurde das Trämli durch einen Kleinbus ersetzt. Zum Abschied vom geliebten Trämli organisierten ein paar Kollegen vom SBB Historic Team Winterthur spontan eine kleine Feier mit einem Raclettezug. Am 7. Dezember 2018 wurde der Anlass wiederholt, da er im Jahr zuvor grossen Anklang gefunden hatte. Im Gleis 18 stand die De 4/4 1679 mit dem Restaurantwagen Dr 4/4 10112 am Abend offen für alle hungrigen Mäuler. Martin Hausamman, welcher die Idee gehabt hatte, bereitete in der dampfend heissen Küche zusammen mit René Sigg die Raclettes zu. «Es ist toll, alle arbeiten zusammen. Quer über die Verbände und Eisenbahngesellschaften hinweg», meinten die beiden dazu. Alle drei Verbände plus auch der Zugpersonalverband haben finanzielle Unterstützung geleistet. Man spürte, dass es auch noch heute ein Zusammengehörigkeitsgefühl gibt. Die Bähnlerfamilie lebt. Am Ende des Abends hatten 25 kg Kartoffeln und 24 kg Käse in den Mägen der Anwesenden Platz gefunden. Es wäre schön, wenn dieser Anlass zur jährlichen Tradition würde. (ML)



IN MEMORIAM



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

Armin Sonderegger Sektion Ostschweiz *1920 † 1. 5. 2019	Kurt Graf Sektion Ostschweiz *1927 † 11. 4. 2019	Alexandre Grangier Section Romandie *1968 † 28. 1. 2019
Martin Hippenmeyer Sektion BLS *1958 † 9. 1. 2019	Peter Dellsperter Sektion Basel *1928 † 30. 4. 2019	Jakob Ehram Sektion Ostschweiz *1921 † 8. 4. 2019

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen