

5	Editorial	70	Ferienreise im Spitzenprodukt
7	Die Stimme des Präsidenten	71	Schleichweg nach Umbau
8	Was ist Zeit?	72	Hoch lebe das Kirchlein von Wassen ...
10	Langweilig und fantasielos	73	Eingeschränkter Betrieb von Reisezügen imGBT
13	Attraktivität des Berufs Lokomotivführer	74	Mail an den obersten Chef
14	Flexibilisierung gewünscht!	75	Gehweg oder geh weg!
16	Krebs durch Nacharbeit?	76	Unnötige Empfehlungen – Zwangsbremungen
19	Zeit für eine Zeitenwende bei den Wendezeiten!	77	Lokpersonal zu teuer – oder doch nicht?
22	Einschätzung zum Angebotskonzept 2035 des BAV	78	Erneuter Stellenabbau Chur und Sargans
24	Sozialpartnerschaft	79	Signalfall – was nun?
25	Traue keiner Statistik	81	Fahrten über den Gotthard hinaus
27	Resolution LPV BLS zu ETCS Level1 LS	82	Brief der VSLF-Sektion Tessin
29	Nachruf auf Stephan Gut	84	Des Phönix Auferstehung beim VSLF
34	Stephan Gut: Layouter mit Schalk	85	Jahresberichte Sektion Luzern-Gotthard
36	Asterix	86	Rotkreuz Teil 3
38	Kritische Sicherheitslücken bei Microsoft-Cloud	88	Die Entwicklung der Eisenbahnsignale
39	Fehlende Kundigkeiten schränken Bahnbetrieb ein	93	In memoriam
39	Schlechte Sicht auf das Zwergsignal		
40	Gefährliche Parallelen?		
41	Geschmolzene Kupplungen		
42	Holz alange ...		
43	Falsch verkabelt?		
44	Made in Sumiswald: Die Schweizer SBB Bahnhofsuhr		
48	Ferrovita		
53	Sind Prozesse der einzige Weg?		
54	Vielfältige Massnahmen Personalknappheit		
55	Sicherheitsgedanke bei der SBB		
56	Komplexität – muss das sein?		
57	Diskriminierungsfreie Ansätze für die Tourenplanung		
62	Züge sichern im Bahnhof Buchs SG		
63	Systembremsungen bei Richtungswechsel		
64	Vorschriften statt Verantwortung?		
65	Kundendienstliche Endkontrolle		
66	Lärmpegel		
66	Zweimal eine Nummer / Stille Jubilarin		
69	Minihupe		



Stefan Gall,
unser neuer Layouter

Stefan Tobias Gall (49) ist gelernter Konstrukteur, hat sich aber nach der Ausbildung auf Foto- und Videoproduktionen spezialisiert.

Er hatte ein eigenes Fotofachgeschäft. Seit 2017 arbeitet er als Lokführer für die SBB im Depot Ziegelbrücke. Er wohnt in Schwanden (GL) und der Strom für das LocoFolio-Layout kommt übrigens vom eigenen Dach.

«Was ist Zeit?
Ein Augenblick
Ein Stundenschlag
Tausend Jahre
Sind ein Tag»

(Aus dem Titelsong der Serie «Es war einmal ... das Leben»)

Die Zeit rennt, wir haben keine Zeit, die Zeiten ändern sich. Die Abfahrtszeit ist erreicht. Die Arbeitszeit überschritten. Überzeit. Und jetzt endlich: Freizeit!

Zeit ist überall, sie umgibt uns wie ein flüchtiges Gas. Obwohl wir sie nicht fassen und nicht stoppen können, ist sie da und spielt eine grosse Rolle für uns. Wir haben uns in dieser Ausgabe intensiv mit der Zeit auseinandergesetzt. Matthieu Jotterand macht sich Gedanken, wie wir mit dem zunehmenden Zeitdruck und mit den ungesunden Arbeitszeiten umgehen sollen. «90% zu arbeiten, weil 100% unerträglich sind, das ist eine versteckte Lohnkürzung», stellt er fest.

(«Krebs durch Nacharbeit?»)
Raoul Fassbind analysiert, wie es zu Unfällen wie demjenigen im Gotthard-Basistunnel kommen kann. «Es sollen

in derselben oder weniger Zeit mit gleich viel oder weniger Personal also immer mehr Kilometer abgspult werden, immer mehr Züge gereinigt werden und der Unterhalt immer zackiger erledigt sein.»

(«Holz alange ...»)

Die SBB-Bahnhofsuhr ist eine Ikone. Wie es zum prägnanten Design kam und wo die Uhren hergestellt werden, erfahrt ihr im Bericht über die Firma Moser-Baer.

(«Made in Sumiswald: Die Schweizer SBB Bahnhofsuhr»)

Benjamin Spielmann wirft einen Blick auf längst vergangene Zeiten. Wie sind eigentlich die heutigen Signalsysteme entstanden, warum heisst Grün Fahrt und warum Rot Halt?

(«Weiss vor Rot, Form vor Farbe.»)

Leider gehören auch traurige Zeiten zu unserem Leben. Völlig unerwartet ist Stephan Gut Ende Juli verstorben. Stephan war ein äusserst engagierter Kollege und ein liebenswürdiger Freund. Neben so vielem anderem hat er das Erscheinungsbild des LocoFolios als Art Director geprägt. In verschiedenen Beiträgen gedenken wir seiner.

Mit Stefan Gall haben wir einen Kollegen gefunden, der die grafischen Arbeiten und das Layout übernommen hat. Danke an dieser Stelle!

Ich wünsche euch in diesen turbulenten Zeiten Ruhe, Musse und Erholung. Nehmt euch Zeit für euch und eure Liebsten!

Markus Leutwyler
Redaktor LocoFolio



Foto: Hubert Giger

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Creschähle Kolleginnen und Kollegen

Die Lage bei den Bahnen ist momentan relativ ruhig. So wie sich in der Schweiz ohnehin nichts von heute auf morgen ändert, gibt es auch bei den Arbeitsbedingungen des Lokpersonals wenig Veränderungen.

Bei TILO konnten wir einen neuen GAV mit punktuellen Verbesserungen abschliessen; bei Turbo würde das neue ausgehandelte Lohnsystem zwar einige Probleme und Ungerechtigkeiten beheben, wenn auch nicht ohne Gegenleistung.

Der unsichtbare Elefant im Raum sind mögliche GAV- und BAR-Verhandlungen bei der SBB. Die Ausgangslage wäre spannend, ist doch gerade die Personalgewinnung von Basis- und Fachkräften das grössere Problem als die steigenden Geldsorgen infolge eines gigantischen Bewirtschaftungs-Apparates.

Die Sperrung am Gotthard-Basistunnel hat durch die geänderten Zugläufe einmal mehr einen zusätzlichen, ausserordentlichen und unvorhersehbaren Flexibilitäts-Effort verlangt. Dass das Lokpersonal, und allgemein das Basispersonal, bei zusätzlichen Flexibilisierungen immer zuvorderst mit dabei ist, versteht sich. Wie eigentlich bei allen zusätzlichen, ausserordentlichen und unvorhersehbaren Zusatzleistungen, welche mittlerweile eher Alltag als Ausnahme sind. Diese stehen in bemerkenswertem Gegensatz zu den selbstbestimmten Arbeitszeiten und Homeoffice-Tagen anderer. Wir thematisieren diese Unterschiede in der Arbeitszeitgestaltung nicht aktiv. Wir wollen nicht die Angestellten innerhalb der Unternehmungen gegeneinander ausspielen. Die Ungleichheiten sind so offensichtlich, dass das gar nicht notwendig ist.

Und doch nehmen die internen Spannungen zu, zwar alles auf anständigem

und gut schweizerischem Niveau, aber dennoch immer stärker spürbar. Und nein, die Zeit heilt diese Wunden nicht, ganz im Gegenteil.

Auch in diesem Heft, wie in den vielen LocoFolios der letzten Jahre, sind Lösungen aufgeführt, um nachhaltige Verbesserungen zu erreichen – einer unserer Beiträge als aktiver Sozialpartner. So gibt es viele Regelungen zu Arbeitszeitwünschen und individuellen Bedürfnissen, welche gut funktionieren. Aber genauso viele, welche nicht oder nur für wenige möglich sind. Zeitgemässe Arbeitszeitregelungen und das Ausschöpfen von Arbeitszeitgesetz-Minimalregelungen im heutigen anspruchsvollen Vollbahnverkehr lassen sich nicht kombinieren. Ebenso wenig wie die vollumfängliche Schicht- und Freitags-Wunscherfüllung, sofern weiterhin alle Züge rund um die Uhr verkehren sollen.

Unser Forderungskatalog, welcher sich an modernen Lebens- und Arbeitsbedingungen orientiert, wird laufend umfangreicher. Und sie sind alle gut begründbar. Die entscheidende Frage ist, ob wir als VSLF fähig sind, diese Forderungen bei Verhandlungen und Projekten auch durchzusetzen. Viele Parteien sind am Verhandlungstisch und die Interessen sind divergent. Tendenziell ändert sich vor allem, wer am Schluss der lachende Dritte ist. Die Zeit ist wie Sand in einer Sanduhr, die davonrinnt. Schon jetzt funktionieren die uralten Rezepte aus der Beamtenzeit mit Dienstvorschriften und Diensterteilungen nicht mehr. Und wann man zur Arbeit kommt, bestimmt heutzutage vermehrt das persönliche Lebensmodell des Angestellten und nicht mehr ein «Einteiler» mit ein paar betriebsfreundlichen Regelungen. Es stellt sich auch die Frage, warum man

Arbeitszeitregelungen, die in erster Linie dem Gesundheitsschutz dienen, für neue Einteilungsprogramme anzupassen denkt.

Im VSLF haben wir den schmerzlichen Verlust von Stephan Gut zu überwinden. Dies trifft uns alle sehr stark. Wir haben einen aufgestellten und sehr engagierten Lokführer-Kollegen verloren. Mit dem Hinschied von Stephan sind im VSLF grosse Lücken aufgegangen, welche es zu schliessen gilt. So ist die nahtlose Erstellung dieses LocoFolios mit dem neuen Art Director Stefan Gall eine grosse Leistung des Gesamtverbands, welche wir organisieren konnten. Wir haben die Reihen also geschlossen und alle haben vereint dabei mitgeholfen. Vielen Dank dafür!

Auch dank der neuen Kräfte in diversen Funktionen des VSLF und einer damit einhergehenden Verjüngung können wir die laufend zunehmende Arbeitslast auf viele Schultern verteilen. Und auch aufgrund immer mehr neuer Mitglieder gewinnen wir an Stärke und Gewicht. Dies verdanken wir wohl weniger dem Resultat der Verhandlungen, sondern unserer Unabhängigkeit, Integrität und Glaubwürdigkeit. Diese Werte sind auch in der heutigen Zeit universell und wichtig.

Für euer Vertrauen danke ich allen. Und immer gut Profil.

Euer Präsident
Hubert Giger

Was ist Zeit?

Eine Frage, die sich gar nicht so leicht beantworten lässt! Eine Spurensuche.

Markus Leutwyler



Wie immer, wenn man um Worte ringt, ist Wikipedia als Startpunkt gut geeignet. Wikipedia meint: «Zeit ist eine physikalische Grösse und beschreibt eine Abfolge von Ereignissen, hat also eine eindeutige, nicht umkehrbare Richtung.» Auf dem Zeitstrahl nimmt ein Punkt eine besondere Stellung ein: Die Gegenwart. In ihr sind wir gefangen.

Um die Zeit zu messen, benötigen wir Zeitgeber, bei denen sich ein Ereignis regelmässig wiederholt. Die Messung besteht in der Zählung der Anzahl Ereignisse während der beobachteten Zeitdauer. In unserer natürlichen Umgebung finden wir viele solcher Zeitgeber: eine menschliche Lebensspanne, Planetenbewegungen, der Wechsel der Jahreszeiten, die Mondphasen, der Rhythmus von Tag und Nacht, Atemzüge, der Puls – der als Grundlage für die Sekunden diente. In beide Richtungen haben wir die Zeitspannen mit technischen oder wissenschaftlichen Hilfsmitteln erweitert. So kennen wir geologische Zeiträume, in welchen Kontinente entstehen, Alpen gefaltet und wieder ins Meer gespült wer-

den. Oder wir kennen kleinste Bruchteile von Sekunden, die kürzer sind als die Periodendauer einer Lichtwelle.

Die Zeitgeber wurden im Lauf der Zeit immer präziser. Angefangen beim Schattenwurf der Sonne über Sand in einer Sanduhr oder tropfendes Wasser, zu Pendelbewegungen resp. mit Federn angetriebenen Unruhen, über Quarz, der eine elektrische Spannung oszillieren wird, bis hin zu den Atomuhren, welche die genauesten verfügbaren Uhren sind. In ihnen werden atomare Schwingungsprozesse beobachtet und gemessen. Ihre Abweichung zur theoretisch perfekten Zeit beträgt eine Sekunde in 300 Millionen Jahren.

Isaac Newton (der, welchem ein Apfel auf den Kopf gefallen ist) erklärte in seinen «Mathematischen Prinzipien der Naturlehre» (1687): «Die absolute, wahre und mathematische Zeit verfliesst an sich und ist in ihrer Natur gleichförmig und ohne Beziehung auf irgendeinen Gegenstand.» Die Zeit galt als absolut und unbeeinflussbar. Das ist ja auch so, wie

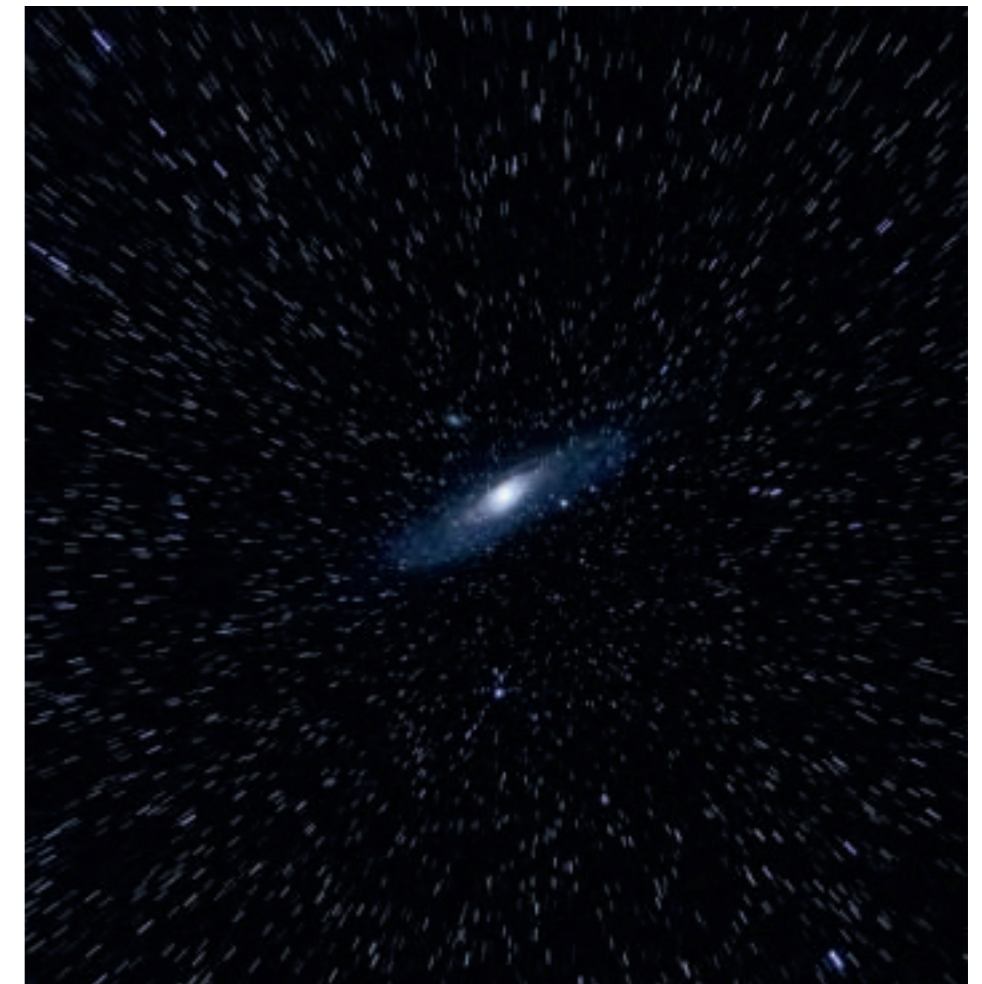
wir das im Alltag erleben. Uhren sind gnadenlos und nehmen keine Rücksicht darauf, wie wir gerade unterwegs sind. Zu spät ist zu spät.

Doch dann kam Albert Einstein und stellte alles auf den Kopf. Anfang des 20. Jahrhunderts wurden viele Entdeckungen gemacht, es war eine Zeit des wissenschaftlichen Aufbruchs. Die Hinweise verdichteten sich, dass die Lichtgeschwindigkeit durch nichts überwunden werden kann. Es zeigte sich auch, dass sich Licht im Vakuum immer mit dieser Geschwindigkeit ausbreitet. Was aber, wenn ein Lokführer seinen Zug auf beinahe Lichtgeschwindigkeit beschleunigt und dann mit einer Taschenlampe aus dem Führerstand nach vorne leuchtet? Ein solches Gedankenexperiment machte Einstein, als es ihm im Berner Patentamt gerade etwas langweilig war. (Er machte das Gedankenexperiment aber mit einem Lift, nicht mit einem Zug.) Dann müsste doch ein Beobachter von aussen das Licht mit beinahe doppelter Lichtgeschwindigkeit vorbeisausehen? Aber dann wäre ja die Lichtge-

schwindigkeit überschritten. Und das geht nicht! Sowohl für den Lokführer als auch für den Beobachter von aussen muss sich das Licht mit Lichtgeschwindigkeit bewegen. Gedankenkarussell, Kopfschmerzen!

Geschwindigkeit ist der Weg, welcher in einer Zeiteinheit zurückgelegt wird, sie ist «Weg pro Zeit», also Weg dividiert durch Zeit. Ein Weg, um das Lokführer-mit-Taschenlampe-Dilemma zu lösen, wäre, an einer der beiden Grössen «Weg» oder «Zeit» herumzuschrauben. Einstein entschied sich für die Zeit. Was wäre, wenn die Zeit für den Lokführer und den Beobachter von aussen nicht gleich schnell liefe? Damit konnte er das Problem lösen und formulierte 1905 seine Spezielle Relativitätstheorie.

Wenn sich zwei Beobachter relativ zueinander bewegen, so verändert sich scheinbar die Geschwindigkeit ihrer Zeit. Und zwar ganz typisch so, wie das im Leben immer ist: Jeder der beiden denkt, bei ihm sei alles normal, die Veränderung finde beim andern statt. D.h., beide Beobachter sind der Meinung, beim anderen laufe die Zeit langsamer, ihre «Eigenzeit» aber sei die richtige. Dieses eigenartige Phänomen wird «Zeitdilatation», also «Zeitdehnung» genannt. Je höher die relative Geschwindigkeit, desto langsamer läuft von aussen betrachtet die Zeit des andern. Wichtig ist auch, dass nicht nur konstante Geschwindigkeiten, sondern auch deren Änderung, also die Beschleunigungen oder Verzögerungen, die Zeit verändern. All diese Effekte zusammen führen dann tatsächlich dazu, dass die



Uhren der beiden beteiligten Beobachter auseinanderlaufen.

Allerdings ist dieser Effekt nur bei wirklich hohen Geschwindigkeiten spürbar. Würde ein Lokführer sein ganzes Arbeitsleben lang rund um die Uhr auf der NBS mit maximaler Geschwindigkeit hin- und herfahren, so ginge seine Uhr bei der Pensionierung im Vergleich zu den Uhren seiner Bürokollegen gerade einmal einige wenige Millisekunden nach. Eine Verspätung kann also in der ESQ-Meldung nicht mit Einsteins Relativitätstheorie begründet werden.

Es leuchtet sofort ein, dass diese grundlegend neue Theorie von Einstein nicht sofort einleuchtet. Das war bei den gestandenen Wissenschaftlern und Gelehrten nicht anders. Doch nach und nach konnte rechnerisch und experimentell nachgewiesen werden, dass sie stimmt. Und das gilt bis heute. Alle Versuche und Berechnungen zur Widerlegung von Einsteins Theorien waren erfolglos. Zurück ins Jahr 1905: Das Eis war gebrochen, die Zeit blieb nicht länger eine unbeeinflussbare Grösse.

Könnte die Zeit auch noch durch andere Grössen beeinflusst werden? Aber sicher! Grosse Massen bremsen die Zeit.

Einstein hat das in der Allgemeinen Relativitätstheorie (1916) formuliert. Und auch das ist kein Hirngespinnst. Synchronisiert man zwei der anfangs erwähnten hochpräzisen Atomuhren am Boden miteinander und verbringt eine von ihnen auf einen Berggipfel, so geht die Uhr am Boden nach einiger Zeit nach, weil sie näher am Erdmittelpunkt ist und somit eine stärkere Gravitation auf sie wirkt. Und in diesem Fall sind sich sogar beide Beobachter einig. Aber auch hier ist der Effekt bei uns auf der Erde extrem gering. Bei Berechnungen und Messungen in der Astronomie oder in mikroskopischen Massstäben wie in der Kernphysik sind die Effekte jedoch sehr wichtig. Für uns Erdenbürger hat die Relativitätstheorie vor allem bei der Satellitennavigation eine hohe Bedeutung. Die metergenaue Ortung ist nur möglich, wenn die relativistischen Effekte berücksichtigt werden. Andernfalls lägen die Messungen kilometerweit daneben.

Nicht nur die Zeit wurde als Konstante in unserem Universum demontiert, genau gleich erging es den räumlichen Dimensionen, der Masse und der Energie. Aber das ist eine andere Geschichte und wird vielleicht ein andermal erzählt... ➔

Bilder: Markus Leutwyler

Langweilig und fantasielos

Bei Sparmassnahmen und Produktivitätssteigerungen werden von der SBB stets die gleichen Ansätze verfolgt, welche besonders auf das Lokpersonal abzielen und dessen Arbeit anstrengender und monotoner machen. Dabei gäbe es durchaus andere Möglichkeiten.

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Der Kostendruck auf die SBB ist gestiegen, es sollen nur gerade 1,15 Mrd. CHF zur Tilgung der Schulden durch den Bund gesprochen werden. Zudem ist die Gewinnprognose mit knapp 100 Mio. CHF so tief ausgefallen, dass Produktivitätssteigerungen notwendig werden.

Im Projekt «Integrierte Produktionsplanung» IPP von SBB Produktion Personenverkehr PP wird aktuell über ein einheitliches Nachfolgeprogramm der diversen Vorgänger für die Personal- und Rollmaterialplanung debattiert. Grundsätzlich sind moderne Planungssysteme, je nachdem welche Features beim Besteller dazugebucht werden, mit unglaublich vielen automatisierten Fähigkeiten ausgestattet. Dies macht sie attraktiv für Arbeitgeber, welche sich besonders für einen personalarmen, flexiblen, produktiven und effizienten Betrieb interessieren.

IPP hat zum Ziel, schnell auf flexible Nachfrage zu reagieren. Zudem soll es sozialverträgliche Lösungen bereitstellen und auf die Bedürfnisse der Angestellten eingehen können. Und das gesamte Produkt wird dabei Kosten sparen. Zumindest laut Pflichtenheft. Wenn der Anspruch der Besteller von Zugfahrten ist, dass alle geplanten Züge verkehren sollen, ist allerdings ein immenser Teil an sozialverträglichen und gesundheitsförderlichen Lösungsansätzen bereits ausgeschlossen.

Die Wünsche des Personals werden wohl nach dem «De Schnäller isch de Gschwinder»-Prinzip bearbeitet und eher an grösseren Standorten noch berücksichtigt werden können. Auf die flexible Anpassung des Angebotes bei Nachfrageschwankungen kann man nur reagieren, wenn ein genügend grosser Reservereservepool besteht, was aber einen Überbestand voraussetzt. Besonders bei Ausfall des Zusatzangebots, beispielsweise bei Schlechtwetter. Alternativ würde mit wachsenden Überzeitbeständen gearbeitet werden. Beides generiert eher Kosten, als dass es effizienzsteigernd auftritt.

Was deshalb übrig bleibt, ist das Versprechen von Produktivitätsgewinnen; dies gerade mit der an die Produktion Personenverkehr gestellten Herausforderung, Einsparungen von 800 Mio. CHF zu erzielen. Die Versprechen von korrekter Tourenplanung und korrekter Kontenführung ist aufgrund eklatanter Mängel beim Vorgängerprogramm SOPRE vorausgesetzt und soll hier nicht weiter vertieft werden. Es bleibt die Hoffnung, dass



geltende Regelungen nicht mehr umgangen werden können und die Transparenz über die Tourenbearbeitung nachvollziehbar wird. Ein Zückerchen wäre noch die verständliche und übersichtliche Darstellung der Zeitabrechnung.

Wo also soll in Abteilungen, in welchen aufgrund der Fahrplangebundenheit minutiös Buch geführt werden kann, gespart werden? Richtig, beim Personal. Die periodische Wiederkehr von Effizienzsteigerungsvorschlägen beim Lokpersonal ist also wieder mal fällig. Es sind bekannte Themen wie längere Lenkzeit in Touren, «linienreine» Dienste, Auslagerung von einzelnen Arbeiten an «billigere» Berufsgruppen, kürzere Zeiten für Inbetriebnahme/Remisierung von Zügen oder Pausen an Heimatstandorten. Gepaart mit kürzeren Verständigungsfristen und toleranteren Rahmenbedingungen bei Arbeitszeiten will man wohl noch reaktionärer auf die Betriebsabwicklung reagieren können als heute schon. Alles nichts Neues, alles schon dagewesen, hat alles nicht funktioniert. Es langweilt einfach nur noch. Aber einmal mehr geben wir dem Ganzen eine Chance.

Falls die Rahmenbedingungen dies überhaupt noch zulassen. Managemententscheide führten dazu, dass die Bau-substanz intensiver unterhalten werden muss. Managemententscheide führten dazu, dass produktive Leistungsketten beim Lokpersonal aufgebrochen wurden und auf mehrere Bahnen aufgeteilt wurden. Managemententscheide führten dazu, dass jede Division parallel zum Konzern-HR noch separate HR-Apparate einrichtete. Im gleichen Rahmen führten Managemententscheide dazu, dass Geschäftsentwicklungen, Sicherheitsapparate, Finanzabteilungen und viele andere Bereiche dieselben Doppelspurigkeiten aufweisen. Managemententscheide führten dazu, dass man sich als Innovationsbude einordnete und das Kerngeschäft vernachlässigte. Managemententscheide führten zur tiefgreifenden Spezialisierung und Auslagerung, sodass Prozesse und Know-how nicht mehr gesichert und bekannt sind. Managemententscheide berücksichtigten oftmals die langfristige Kostenfolge zu wenig. Managemententscheide, welche gerne politischen Stossrichtungen und Anordnungen von Bundesämtern zugrunde liegen, sind in erster Linie ursächlich für die Ausuferungen im Finanzbereich und fehlende Kostenkontrolle; es war ja auch immer ein Haufen Geld da.

Weshalb also plötzlich wieder die Dringlichkeit, beim Lokpersonal ein paar Minuten sparen zu wollen? Prophylaxe! Prophylaktisch wurden bei der AZG-Kommission Eingaben eingereicht, um einzelne Gesetzestexte aufzuweichen. Prophylaktisch wurde gegenüber den Sozialpartnern erwähnt, dass sie sich

auf Verhandlungen vorzubereiten hätten. Prophylaktisch werden Effizienzsteigerungen vermarktet, um allfälligen Kürzungen von staatlichen RPV-Geldern Gegenargumente bieten zu können. Und wenn im Rahmen der Schuldenbremse neu Gelder parlamentarisch abgesegnet werden müssten, soll allenfalls argumentiert werden können, wie viel sich bereits Mühe gegeben wird und dass der Betrieb einer Bahn nun mal so teuer sei, wie er ist.

Aber ist er das wirklich? Gibt es wirklich keine weiteren Möglichkeiten zu sparen, ausser ein paar Minuten beim Basispersonal und der Verschiebung von unwichtigen Projekten? Ich sähe diverse Potenziale, die Bahn deutlich effizienter zu gestalten, und die sind nicht mal besonders geheim oder genial. Die Bahn leistet sich einen enormen Verwaltungsapparat, welcher sich strukturell viel-spuriger gestaltet, sprich verschiedene Abteilungen gehen derselben Arbeit nach. Dies zeigt sich auch im Betrieb mehrerer Verkehrsunternehmen auf demselben Netz. Falls es wirklich um Effizienz ginge, hätten die EVU vom Konzern SBB dieselben Verwaltungsstrukturen wie deren Tochterunternehmen Turbo, TILO, RegionAlps. Es wäre per se ohnehin vorgegeben, dass Betrieb und Infrastruktur getrennt seien. Wenn nun der Fernverkehr noch auf mehrere Bahnen aufgeteilt wird, dupliziert sich nicht nur die Verwaltungsstruktur, es werden auch produktive Leistungsketten aufgebrochen. Dies zeigt sich darin, dass das ehemals produktive Fahrpersonal per Dienst- oder Taxifahrt an Orte fährt, an denen noch Restfragmente an Arbeiten auszuführen sind. Aber dies ist politisch motiviert und deshalb unantastbar. Umso erstaunlicher ist der Widerstand der Bahnen, wenigstens bei der Lieblings-Sparttruppe Lokpersonal, Effizienz- und Flexibilitätssteigerungen in Form einer gesamtheitlichen harmonischen Produktionsplanung zu generieren. Aber vielleicht sind ja die angedrohten Verhandlungen dazu gedacht, die Arbeitsbedingungen der diversen Bahnen zu vereinheitlichen; man geht ja grundsätzlich derselben Arbeit nach...

Wer's glaubt ...

Ein weiteres Beschäftigungsfeld sind ständige Restrukturierungen. Ganze betriebsfremde Berufsgruppen werden engagiert, um sich damit zu beschäftigen, produktive Bereiche neu zu sortieren und dabei interne Prozesse und Schnittstellen effizienter zu gestalten. Dies gestaltet sich in der Regel pro Abteilung in

einem etwa fünf- bis zehnjährigen Rhythmus wiederkehrend mit jeweils kleinen Schritten vor und zurück, gepaart mit periodischen Totalrevisionen. Dabei werden die Abteilungen verwaltschaftlich immer weiter aufgeblasen und immer mehr Funktionen und Beteiligungen in Projekten geschaffen. Effizienzsteigerungen werden dementsprechend selten erreicht, dabei aber sinnvolle und gelebte Prozesse und Schnittstellen gebrochen. Eine Rückkehr zu den ehemaligen Strukturen ist leider nicht möglich. Die Projektmanager müssten Fehler eingestehen und Karrierepläne redimensionieren. Zudem sind Know-how und Kontakte nachhaltig verloren gegangen.

Da die Straffung der Verwaltungsstrukturen und die Schmälerung unproduktiver zukunftsforischer Stellen allerdings die Überflüssigkeit ebenjener Stellen mit sich bringt, wird es zu einer Schlange, die sich selber in den Schwanz beisst. Es zeigt sich eine überraschende Ähnlichkeit mit einem gestreuten Krebsgeschwür, die Umkehr dieses eingeschlagenen Wegs ist kaum mehr möglich. Man sägt ja auch nicht auf dem Ast, auf welchem man sitzt.

Weshalb also der permanente Druck auf das Lokpersonal? Wir sind zu viele! Eine Minute beim Lokpersonal eingespart bringt jährlich grössere Effizienzsteigerungen als beispielsweise eine gestrichene Stelle eines Businesspartners, welcher sich damit beschäftigt, wo diese Minute beim Lokpersonal einzusparen wäre.



Broschüre zur Nacht- und Schichtarbeit

Das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO hat 2021 eine lesenswerte Broschüre zur Thematik der Nacht- und Schichtarbeit herausgegeben:

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P



Ein interessanter Auszug aus der Einführung:

«Aus unternehmerischer Sicht nimmt der Druck zu, gute, moderne Schichtarbeitszeitsysteme zu gestalten, um Kosten zu vermeiden. Einerseits können hohe Belastungen gesundheitliche Einschränkungen und damit Absenzen durch Krankheit zur Folge haben. Andererseits lässt sich zunehmend beobachten, dass die Gestaltungsmöglichkeit und Zuverlässigkeit der Arbeitszeit als Gründe für die Wahl oder eben auch das Verlassen eines Arbeitgebers genannt werden.

Weniger gut gestaltete Arbeitszeitmodelle verursachen Kosten in Sachen Rekrutierung, Fluktuation und Gesundheit. «Passende» Arbeitszeitmodelle werden zu einem wichtigen Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg und die Arbeitgeberattraktivität.»

Zur Empfehlung für alle Arbeitgeber. Achtung: Die Broschüre befasst sich nur mit Schichtarbeit, nicht mit unregelmässiger Arbeitszeit wie bei der Eisenbahn.

<https://www.vslf.com/info/lf/-arbeitszeit/seco-nacht-und-schichtarbeit>



Ergänzung zum Artikel «Langweilig und fantasielos»

Zum selben Thema wie Raoul Fassbind wollte auch ich einen Artikel im LocoFolio gestalten. Er war schneller. Aber bitte erlaubt mir noch eine andere Sicht auf die Problematik. Ausgangslage ist der wichtigste Satz im Text von Raoul: «Es langweilt einfach nur noch.»

Hubert Giger, Präsident VSLF und Lokomotivführer

Wie wird Arbeit gemessen und die Produktivität erhöht? Beispielsweise beim Förderband könnte man einfach die Geschwindigkeit erhöhen. So sollen in den 1970er Jahren in der deutschen Industrie die Förderbänder bei türkischen Gastarbeitern und Gastarbeiterinnen schneller gelaufen sein als bei den deutschen Kollegen.

Heutzutage, im Zeitalter des Homeoffice, ist in Studien nachgewiesen worden, dass die Arbeit zuhause weniger effizient erledigt wird und zudem weitere Faktoren wie Kreativität weniger entfaltet werden. Die Arbeitgeber akzeptieren dies zähneknirschend und nehmen diese Verluste beim Homeoffice hin, weil es im Zeichen des Arbeitnehmermangels schlicht alternativlos ist.

Nicht so beim Lokpersonal. Bei uns läuft schon lange das Förderband automatisch immer schneller. Dies, weil immer schneller gefahren wird, die Fahr- und Bremsleistung der Fahrzeuge immer grösser wird, sich die Lenkzeit laufend erhöht und die Anzahl der zu beachtenden Signale und Geschwindigkeitsänderungen laufend zunimmt. Die Arbeitszeit selbst lässt sich beim Lokpersonal seit jeher auf die Sekunde genau quantifizieren (ausser ganz früher, wenn das Feuer wegen schlechter Kohle oder grosser Kälte nicht brennen wollte). Bei uns werden jede Handbewegung, jede Manipulation beim Einschalten und jeder Meter Fussweg zeitlich erfasst. Ganz im Gegensatz zum Kundendienst auf dem Zug, einer Teams-Sitzung oder der Ausarbeitung eines Dokuments. Diese Arbeiten können nie auf Minuten und Sekunden errechnet und zugeteilt werden. Warum auch? Sie werden ohnehin als unproduktiv eingeordnet.

Dazu kommt, dass das Lokpersonal allein bei der SBB ca. 10% des Personalbestandes ausmacht; bei Tochterfirmen wie TILO und Thurbo ist es gar die grosse Mehrheit. Da lohnt sich jede eingesparte Minute und die lässt sich den Vorgesetzten gegenüber sogar wunderbar als Erfolgsmeldung darstellen und «verkaufen». Zur Erinnerung: Eine Minute pro

Tag beim Lokpersonal einsparen bedeutet bei der SBB ca. 4 FTE (Vollzeitstellen) eingespart, also ca. 0,5 Mio. Franken wiederkehrend. Darum sind auch die täglichen Vorbereitungszeiten oder die Wegzeiten ein grosses Politikum, weil hier bei zu wenig gewährter Zeit die Arbeit dennoch gemacht wird (oder vermehrt auch nicht mehr).

Teilweise werden bestimmte höhere Einreihungen damit begründet, dass die ge-

Warum ist das Lokpersonal immer zuoberst auf der Speisekarte?

- Weil wir an der Basis im Verhältnis am meisten verdienen.
- Weil wir die grösste Personalkategorie sind.
- Weil wir aufgrund der extremen Arbeitszeit die meisten Zulagen haben.

ringe Anzahl der Betroffenen dies rechtfertigt. Seit wann haben Einreihungen im Lohnsystem damit zu tun, wie viele Personen den Job ausüben?

Zielkonflikt par excellence

Attraktivere Arbeitsbedingungen und angeordnete Produktivitätssteigerungen lassen sich nicht zusammenführen. Und schon gar nicht, wenn man keine Fantasie und kein Systemverständnis hat. Da helfen auch kostenneutrale Arbeitszeitmodelle nicht. Sie dienen am Ende des Tages mehr der pseudopositiven Kommunikation und dem kläglichen Versuch, auf gesellschaftlichen Wandel reagieren zu wollen.

«Es langweilt mich einfach nur noch», oder anders gesagt, ich bezeichne es stellenweise als dreist. Seit über 30 Jahren höre ich von meinem Arbeitgeber, dass ich zu teuer bin und meine Produktivität zu gering. Alle Jahre wieder, stets nach demselben Muster. Ich kann es nicht mehr hören, aber es trifft mich als Mensch und Angestellten doch jedes Mal persönlich.

Ich bin davon überzeugt, dass die Leis-

tungen des Lokpersonals in Bezug auf die getragene Verantwortung, auf die erbrachte Flexibilität, auf die hohe Zuverlässigkeit, auf das umfangreiche und vernetzte Fachwissen, auf die Präzision in der Arbeitsausführung und nicht zuletzt auf die Loyalität gegenüber dem Arbeitgeber nicht adäquat entlohnt werden. Vergessen wir dabei nicht das permanente Risiko des Verlustes der Fahrlizenz aus diversen Gründen, welches das Personal selbst trägt. Vielleicht liegt hier mit ein Grund für die laufend steigende Mitgliederzahl im VSLF.

Wir als Berufsverband haben seit vielen Jahren Lösungen vorgeschlagen. Zum Lohn und den Zulagen, zu den Arbeitszeiten und der Abwechslung bei der Arbeit. Jetzt schauen wir gespannt zu, was die neuste Generation von Managern, Businesspartnern, Basiskadern und anderen Kreativgeistern durchsetzen oder durchdrücken will

und was die Folgen sind. Die ersten Auswirkungen des jahrzehntelangen Drucks auf das Lokpersonal (und andere Berufskategorien an der Basis) offenbaren sich laufend. Oder weshalb bildet man neuerdings Lokführer für Zürich im Tessin aus?

Es ist an der Zeit, sich nicht entschuldigend als Kostenfaktor zu verstehen, sondern im Gegenteil für gute Arbeit und absolute Flexibilität Forderungen zu stellen. ➔



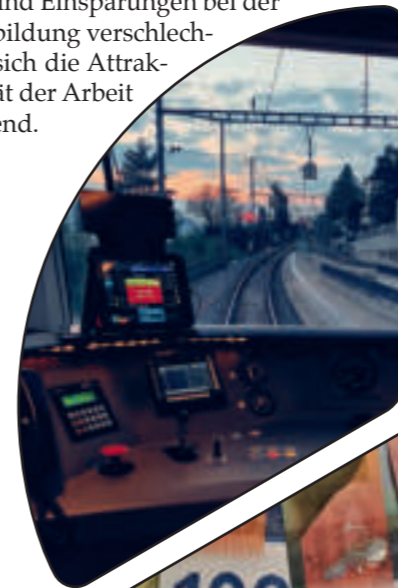
Attraktivität des Berufs Lokomotivführer

Drei Punkte sind zentral für die Attraktivität des Berufs:

Hubert Giger, Präsident VSLF und Lokomotivführer

Die Arbeit

Durch minime Produktivitätsgewinne bei monotoneren Diensten, laufend abnehmende Fahrzeug- und Streckenvielfalt und Einsparungen bei der Ausbildung verschlechtert sich die Attraktivität der Arbeit laufend.



Die Arbeitszeiten

Von Seiten der EVU wird immer mehr Flexibilität verlangt bei immer kurzfristigerer Bekanntgabe der Arbeitszeiten. Das steht den Forderungen der Angestellten nach Individualisierung und Flexibilisierung diametral entgegen.



Der Lohn

Wird aktuell für die dienstjüngeren Kollegen verbessert. Jedoch im Lohnmaximum noch zu bescheiden.

Zusammengefasst: Ein Punkt ist so weit «o.k.», zwei Punkte klar negativ, auch in der Tendenz. Das wird nicht reichen, um gutes Personal für die Zukunft zu gewinnen und zu halten. ➔

Konfuse Infos

Aktuell erreichen uns sehr interessante und konfuse Informationen.

So sollen sich gegen mehr als ein Dutzend Lokführer der RhB bei der SBB beworben haben, erhalten aber keine Zusagen. Das Lokführer-Paradies in Graubünden scheint an Attraktivität verloren zu haben.

Gleichzeitig will die SBB offenbar im Tessin Lokführer-Anwärter rekrutieren, welche im Tessin ausgebildet und später in Zürich nachgebildet werden müssen und auch bleiben sollen/müssen.

Und aufgrund fehlender Lokführer-Anwärter will die SBB eine Rekrutierungskampagne für eine Ausbildungsoffensive lancieren. Neu sogar mit der Möglichkeit von Teilzeitausbildung. Das wird bestimmt aufwendig und teuer, ist aber wohl der Zeit geschuldet.

Es scheint Bewegung ins System zu kommen. Die Kosten werden steigen.

Break Even

Break-even-Point, auf Deutsch «Kosten-deckungspunkt» oder «Gewinnschwelle», bezeichnet den (Zeit-)Punkt, an dem deine Einnahmen (Umsatzerlöse) genauso hoch sind wie die Ausgaben (Gesamtkosten). Beim Personal heisst dies, ab wann man die Ausbildungskosten eingefahren hat und der Mitarbeiter beginnt zu rentieren.

Beim Lokpersonal wird der Break-even-Point genau gerechnet und ist einfach zu errechnen. Bei anderen Funktionen ist das Errechnen dieses Punktes wohl viel anspruchsvoller, da keine festen Werte vorhanden sind.

Siehe Erschwernis-Liste

Lokführer:



<https://www.vslf.com/info/lf/-/arbeitszeit/erschweren-liste-lf>

Flexibilisierung gewünscht!

Flexibilisierung als Freipass für gelockerte Arbeitszeitregelungen?

Martin Geiger, Vorstand SBB Cargo

Flexibilisierung ist bei SBB Cargo und den anderen Bahnen ein Zauberwort, das sehr gerne genutzt wird, um Regelungen in den BAR, Einteilungen im Jahreskalender, AZG und weitere wichtige Regelungen des Lokpersonals zu lockern resp. zu verschärfen.

Es wird immer öfter an den Sitzungen hervorgebracht und zeitweise sogar als vom Personal gewünscht angepriesen. Es wird behauptet, dass die junge Generation viel flexiblere Arbeitszeiten wünscht und dass dies für alle ein Vorteil wäre.

Die SBB und ihre Töchter sind aber in ihren starren Strukturen weit von einer flexiblen und ideenreichen gelebten Kultur entfernt. Das zeigt sich gerade jetzt, wo sich der sehr unschöne Zwischenfall im Gotthard-Basistunnel ereignet hat. Es ist – selbst nachdem bekannt wurde, dass die Aufräumarbeiten und Instandstellungen viel länger dauern werden

als vorerst angenommen – beinahe keine Bewegung für stabile Dienstpläne und Dienste in Sicht.

Es scheint nicht möglich zu sein, Gotthard-bergstreckenkundiges Personal anzufragen, ob es zwischenzeitlich in Arth-Goldau stationiert werden will, um BAR- und AZG-Regelungen in den Diensten einhalten zu können.

Das ehemalige Depot Goldau von SBB Cargo ist nach einer Besichtigung beinahe noch im alten Zustand und wäre innert einer Woche bezugsbereit gewesen. Auch eine Nutzung des vorhandenen Personalstandortes des Personenverkehrs könnte in Zeiten von oneSBB sicher von einem breiten Personalkörper mitbenutzt werden.

Dienste, die aufgrund der Lastenverteilung im Güterverkehr nur in eine Richtung produktiv sind, könnten genutzt

werden, um Streckenkunde innert Monatsfrist für fast ein ganzes Depot zu absolvieren.

Flexibilität selbst zu leben oder von andern zu verlangen, ist eben nicht das Gleiche. Es scheint viel einfacher, zu versuchen, die BAR-Regelungen ausser Kraft zu setzen und von den Lokführern mehr Flexibilität und weniger planbare Freizeit zu verlangen.

Wenn man aus den Büroetagen raus in die Flächen gehen würde, wäre schon lange allen klar, dass mehr Flexibilität nicht mehr geht, um auch in solchen Berufen eine angemessene minimale Work-Life-Balance zu haben und Junge für solche Berufe noch begeistern zu können.

Schliesslich ist es den Unternehmen geschuldet, dass die Triebfahrzeugführer nicht jedes Triebfahrzeug führen können und auch eingeschränkte Kundigkeiten der Strecke besitzen.

Aus all diesen Gründen sieht der VSLF keine legitime Begründung, um zur Erleichterung der Regelungen Hand zu bieten.

Die Mitglieder danken es uns. ➔

Alles dreht sich um die «Zeit»!

Kurzgeschichte über das wichtigste Wort beim Lokführer!

Von Rolf Bolliger (83), ehem. Lokführer und Gönner

Früher wie heute spielt der Faktor Zeit eine wichtige Rolle für uns Lokführer. Ein ehemaliger Kollege schildert seine Gedanken.

Obwohl meine damaligen Dienstpläne noch weniger eng und minutengenau geregelt waren, gehörte schon in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts das Wort «Zeit» zum wichtigsten Element des Lokführers. – Die Dienstzeit, die Vor- und Nacharbeitszeit, die Fahrzeit, die Wartezeit bis hin zum «Zeit»-Einfahren bei Verspätungen, waren Berufsalltag!

Auch in anderen Berufen und Arbeitsbereichen wurde das Wort «Zeit» immer mehr zur gesundheitlichen oder physischen Belastung. Sogar jetzt, im hohen Rentenalter, gibt es sehr viele Pensionierte, die, statt einer Einladung zuzustimmen oder zu helfen, sofort mit der Entschuldigung «Ich habe keine Zeit» ihre Abwesenheit begründen!

Zurück zum Lokführer: Wenn ein fest eingeteilter Kollege immer wieder die

gleichen Züge fährt, sollte er die Fahrzeiten von der Haltestelle A nach B kennen. Es gibt viele Fahrzeiten zwischen zwei Stationen, die nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit beanspruchen, sonst steht der Zug 2–3 Minuten auf dem Haltebahnhof. Wenn aber andererseits der Zug mit Verspätung unterwegs ist, muss eben «Zeit» eingefahren werden!

Reicht die Pausenzeit zum geruhsamen Mittagessen? Sind die Übernahme- oder Wegstellzeiten der Pendelzüge oder Loks lang genug, um die Arbeit pflichtbewusst und laut den Reglementen exakt zu erledigen?

Wenn ich als «alter Grufti» die heutigen Diensterteilungen, vor allem in den Regionaldepots, mit meiner Berufs-Zeit vergleiche, so verstehe ich vieles nicht mehr! Heute müssen möglichst viele Züge und

Kilometer in einer Tour gefahren werden. Das geltende Arbeitszeit-Gesetz wird im Minutenbereich immer am erlaubten Limit gestaltet! Fahren, fahren und nochmals fahren!

Als damaliger ubv-Lokführer (unbeschränkt verwendbar) gab es oft gegenläufige Situationen: Vor allem im Stückgüter-Verkehr hatten wir oft viel «Zeit», um neue AZ oder sonstige neue Vorschriften während der Still- und Wartezeiten auf den Führerständen zu studieren. Auch das Vorbereiten auf die periodische Prüfung musste nicht in der Freizeit, daheim, stattfinden!

Das wichtigste Wort «Zeit» hat den modernen Lokführerberuf vollständig verändert. Aber dieses Hauptwort «Zeit» bildet bis heute weiterhin das wichtigste Element im hektisch gewordenen Bahnverkehr!

Das Kapitel «Zeit» muss als eines der wichtigsten Werkzeuge des Lokführers und ernstes Anliegen zwischen den Sozialpartnern sein und bleiben!

Diese Geschichte wurde von dem seit 20 Jahren pensionierten Kollegen Rolf Bolliger im September 2023 geschrieben. ➔

SBB und Uber – es gibt Parallelen!



Warten auf Arbeit und dem Unternehmen zur Verfügung stehen, allerdings ohne Lohn: Wer denkt, so etwas gebe es nur bei unbezahlten Gelegenheitsjobs, der irrt. So etwas passiert bei der SBB fast jeden Tag!

Raynald Muheim, Vizepräsident VSLF Genf

Wer hat nicht schon einmal erlebt, dass seine Pause geändert und vor allem verkürzt wurde?

Die Geschichte läuft oft gleich ab: Ein Lokführer hat normalerweise eine einstündige Pause, die auf Jahres- oder Monatsbasis geplant ist. Diese freie Zeit möchte er nun nutzen, um mit einem Freund zu essen oder zum Coiffeur zu gehen.

Doch wie aus heiterem Himmel ist die schöne Pause ein paar Tage vorher, manchmal sogar am Vortag oder am selben Tag, verschwunden oder verkürzt und in eine Arbeitsunterbrechung umgewandelt worden. Anstatt einen Reservisten einzusetzen oder wenigstens höflich genug zu sein, vorher zu fragen, hat die Einteilung eine kleine Manöverleistung mitten in die Pause gelegt. Nun ja, «es geht leider nicht anders...» Natürlich ist das alles völlig legal, da die-

se Art des Handelns bezüglich der Vorschriften BAR und P20003174 in einer Grauzone liegt. Letztendlich bleibt unsere einstündige Pause nur dann eine Pause, wenn es keine Arbeit gibt. Und dann ist sie so unbezahlt wie beim Uber-Fahrer, der auf seine Fahrten wartet.

Der Lokführer ist nicht frei in der Gestaltung seiner freien Zeit, denn bis zur letzten Minute kann seine erhoffte Pause ausfallen. Er wird in dieser Zeit nicht bezahlt, steht dem Unternehmen aber voll zur Verfügung, wenn plötzlich Arbeitsleistungen von ihm verlangt werden. Was ist das anderes als eine Form von Arbeit auf Abruf? Eine verdeckte Reserve. Ein Bereitschaftsdienst in einem Mäntelchen, auf welchem «Pause» steht. Nur dass normalerweise die leere Zeit bei Arbeit auf Abruf bezahlt ist. Ausser eben bei Uber ... Das ist äusserst unfair. Der Gipfel der Verachtung: Wer sich erfolgreich gegen diesen Eingriff in seine

Freizeit wehrt und auf der Pause besteht, dem wird die betreffende Dienststelle die Pause in eine «WunschPause» umwandeln.

Das hat zur Folge, dass die gesamte Zeit nicht bezahlt wird. Es entfallen also sowohl die 15% für externe Pausen als auch der Zuschlag für mehr als 60 Minuten Pause gemäss BAR. Das ist eine echte Strafe!

Wie lautet die Lösung?

Bei den nächsten Verhandlungen über die BAR oder den GAV gesetzlich festlegen, dass klare Verhaltensregeln für die Abwandlung von Pausen definiert werden.

Es müssen Regeln festgelegt werden, die verbindliche Fristen für diese Art von Pausenänderungen vorsehen, und Regeln bezüglich der Zustimmung des Personals.

Die gesetzlichen Grundlagen sind eigentlich vorhanden, sowohl das AZG als auch der GAV definieren klar, was eine Dienstschrift ausmacht: Arbeitszeit und Pausenzeit. Die Pausenzeit ist keine optionale und verschleierte Arbeitszeit. Auch Pikettdienst ist klar definiert und wird bezahlt. ➔

Die Begeisterung für den Führerstand – das verbindet uns.

Danke für euren Einsatz.
bls.ch/lokpersonal

Krebs durch Nachtarbeit?

Nachtarbeit ist «wahrscheinlich krebserregend». Was tun die Eisenbahnunternehmen, um die Beschäftigten zu schützen?

Matthieu Jotterand

Die Eisenbahn in der Schweiz hat ein gewichtiges Verkaufsargument: Sie hat einen dichten Fahrplan mit Zügen von früh bis spät in die Nacht.

Ein Grossteil der Bevölkerung kann sich darauf verlassen und das Auto in der Garage lassen oder sogar ganz darauf verzichten.

Dies gilt sowohl für Pendlerfahrten als auch für den Freizeitverkehr.

Der Léman Express ist ein gutes Beispiel dafür. Auf der Schweizer Seite (und bis Annemasse) verkehren Züge von morgen früh 5 Uhr bis 1 Uhr in der Nacht, am Wochenende sogar rund um die Uhr. Selbst am Sonntag gibt es den Viertelstundentakt. Das Ergebnis: Die Bevölkerung kann sich auf den Zug verlassen und die Fahrgastzahlen übertreffen die Erwartungen, sodass das Angebot nur wenige Jahre nach der Inbetriebnahme fast schon an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Auf der französischen Seite hingegen präsentiert sich ab dem frühen Abend gähnende Leere. Ein paar verstreute Züge und gelegentlich ein Bus verkehren verloren und fast leer durch die Landschaft. So kann die Infrastruktur, welche immerhin 1,6 Milliarden Euro gekostet hat, ihr Potenzial natürlich nie und nimmer ausschöpfen.

Für die Bevölkerung ist der Trend zu immer mehr Zügen am Wochenende und in der Nacht eindeutig ein grosser Gewinn. Für das Lokpersonal und die anderen Schicht arbeitenden Bahnangestellten bedeutet dies allerdings einen immer grösseren Angriff auf das Privatleben und die Gesundheit. Dieser Artikel wird sich auf die Nachtarbeit konzentrieren und dabei die Situation bei der SBB beleuchten.

Die aktuell gültigen Zulagen für Nachtarbeit sind in zwei Kategorien unterteilt: monetär und Zeitgutschriften. Die zweite Kategorie hat den Vorteil, dass sie dazu verwendet werden kann, die Dauer der nächtlichen Dienstschichten zu verkürzen und/oder einige zusätzliche Urlaubstage über das Jahr verteilt zu ermöglichen, wodurch die Erschwernis direkt verringert wird. Monetäre Zulagen können indirekt auch zur Verkürzung der Arbeitszeit verwen-

det werden, dies aber nur indirekt, beispielsweise durch eine Reduktion des Pensums. Ihr Wert wird nicht wie die Löhne indexiert, was problematisch ist. Bei der SBB beläuft sich die Nachtzulage (20–6 Uhr, ab 18 Uhr am Samstag) auf 6 Fr. pro Stunde. Dieser Betrag ist seit Jahrzehnten praktisch unverändert geblieben (die Ältesten erinnern sich an eine auf 5.80 Fr. festgelegte Nachtzulage).

Wären die Zulagen der allgemeinen Lohnentwicklung gefolgt, müssten sie heute bei über 10 Fr. liegen.

Oder anders gesagt: Auf der monetären Seite wurde die Nachtarbeitszulage in den letzten Jahrzehnten um mindestens 40% gekürzt, und das bei einer sogar sehr konservativen Berechnung.

Auf der Zeitseite ist es komplizierter zu messen: Es gibt verschiedene Zulagen, die im GAV, in Branchenregelungen (BAR) und altersabhängig vorgesehen sind. Warum ist das so? Weil sich der Gesetzgeber schon damals fast vollständig geweigert hat, die Zulagen gesetzlich vorzusehen ... dazu später mehr.

Versuchen wir, die Zulagen bei der SBB trotz der Unterschiede zwischen den EVU und innerhalb ihrer Abteilungen so konkret wie möglich zusammenzufassen und auf Beispiele zu stützen. Nachtarbeit bis Mitternacht wird zusammenfassend mit 6 Fr. und 6 Minuten pro Stunde entschädigt, ebenso wie Arbeit, die um 4.00 Uhr beginnt (Der Wecker für den Menschen, der diesen Dienst ausführt, schrillt spätestens um 3.00 Uhr, also mitten in der Nacht). Ein Rechenbeispiel: Ein Lokführer, der bis Mitternacht arbeitet, bekommt 24 Fr. und 24 Minuten an Zuschlägen.

Natürlich hängt das von seiner Position auf der Lohnskala ab, aber man kann davon ausgehen, dass er den Gegenwert von etwa einer Stunde als Bonus bekommt. Er tritt um Mitternacht seinen Nachhauseweg an und hat an diesem Tag niemanden aus seiner Familie oder seinem sozialen Umfeld gesehen. Er geht später ins Bett, als das von Ärzten empfohlen ist, dies nachdem er eine Ar-

beitsschicht lang mit blauweissem Licht bestrahlt wurde (der technologische Fortschritt hat die Bildschirme auf der Lok noch nicht erreicht ...).

Am Morgen ist es noch schlimmer: Eine Dienstschicht, die um 4 Uhr beginnt, wird mit 12 Fr. und 12 Minuten (BAR ZFR) entschädigt. Das entspricht etwas mehr als dreissig Minuten. Ist das eine angemessene Entschädigung für den Umstand, um 3 Uhr morgens mitten in der Nacht aufstehen zu müssen?

So früh aus dem Schlaf gerissen zu werden, hat klare und deutliche Auswirkungen auf die Gesundheit.

Mitten in der tiefen Nacht, von Mitternacht bis 4 Uhr oder sogar 5 Uhr, ist die Gutschrift etwas weniger beschämend, und man kann davon ausgehen, dass sie sich auf etwa eine halbe Stunde pro Arbeitsstunde beläuft. Dies muss jedoch im Kontext einer kompletten Tag/Nacht-Umkehr mit entsprechend hoher Belastung gesehen werden. Wird man um 1:30 Uhr für einen Dienstbeginn um 2:30 Uhr aus dem Schlaf gerissen, bringt das zwar ungefähr zwei Stunden Zeitgutschrift, aber das ist trotzdem ein schwacher Trost für die Mühe.

Woher haben wir die Information, dass das eindeutig gesundheitsschädigend ist? Die Wissenschaft hat dies in jüngster Zeit sehr deutlich belegt. Die Auswirkungen betreffen vor allem das Herz-Kreislauf-System und die Verdauung. Das Risiko, an Diabetes zu erkranken, ist höher und seit Anfang der 2000er Jahre wird Nachtarbeit (zwischen 23 und 6 Uhr) als «wahrscheinlich krebserregend», Gruppe 2A, eingestuft.¹

¹ Gruppe 2A: Die genannten Noxen sind wahrscheinlich krebserregend für den Menschen. Die Einstufung einer Noxe in diese Kategorie wird vorgenommen, wenn es keine eindeutigen Beweise für die Kanzerogenität beim Menschen gibt, aber übereinstimmende Hinweise auf die Kanzerogenität beim Menschen und ausreichende Beweise für eine experimentelle Kanzerogenität bei Labortieren vorliegen. (Quelle: <https://www.prevor.com/fr/les-cancerogenes-differentes-classifications/#:~:text=Classification%20de%20I%27ACGIH&text=GROUPE%20A1%20%3A%20agents%20cancérogènes%20confirmés,de%20I%27union%20européenne>)

Jahre des gesunden Lebens zu opfern und das Risiko einzugehen, an Krebs zu erkranken, für ein Butterbrot: Das ist die Realität von Nachtschichten und den meisten Frühschichten.

Was haben die Arbeitgeber zum Schutz der Arbeitnehmer getan, seit die Wissenschaft die schädlichen Auswirkungen von Nachtarbeit eindeutig nachgewiesen hat (mehr oder weniger seit Anfang der

die ihn wahrscheinlich an Krebs erkranken lassen!

Ebenso wurden sogenannte Light-Gruppen eingerichtet. Dies ermöglicht es denjenigen, die kurz vor der Pensionierung stehen, etwas zu verschlafen (ohne ihnen die gesamte Nachtarbeit zu ersparen), während die anderen noch mehr erstickt werden. In beiden Fällen wenden die Beschäftigten Überlebensaktiken an, die weder akzeptabel noch langfristig tragbar sind.



Bild Stefan Gall

2000er Jahre)? Die Antwort ist klar, deutlich und kurz: nichts Konkretes.

Im Gegenteil, der Nachtverkehr hat, wie eingangs erwähnt, sehr stark zugenommen, und mit ihm die Früh- und Spätschichten. Wo vor einigen Jahrzehnten die Nachtschichten hauptsächlich aus Güterverkehr bestanden und relativ leicht waren, handelt es sich nun um intensive, pausenlose Hin- und Rückfahrten im Regionalverkehr. Es ist oft die Realität in solchen Touren, einen Zug von Mitternacht bis 4.00 Uhr ohne Unterbrechung zu fahren, ausser den dreimal zehn Minuten Wendezeit, die aber nicht zur Erholung genutzt werden können.

Was tun also die betroffenen Mitarbeiter? Sehr viele Lokführer beantragen Teilzeit, immer häufiger unfreiwillig, um diese Kadenz zu ertragen.

90% zu arbeiten, weil 100% unerträglich sind, ist eine versteckte Lohnkürzung.

Ein schönes Dankeschön für einen Arbeitnehmer, der Aufgaben übernimmt,

Nachtarbeit ist einfach keine hoch bewertete Arbeit und muss sich daher mit mageren Zulagen begnügen.

Die erste gesetzliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten in Transportunternehmen stammt aus dem Jahr 1872. Damals ging es vor allem darum, dass jeder dritte Sonntag frei sein musste. Etwa zwanzig Jahre später, Ende des 19. Jahrhunderts, tauchten die ersten Elemente einer Begrenzung der täglichen Arbeitszeit auf.

Damit trat man in die erste grosse Phase der Schweizer Gesetzgebung zu diesem Thema ein, die als eine Phase des Fortschritts für die Arbeitnehmer angesehen werden kann. Man startete zwar mit einer sehr misslichen Ausgangslage, aber es fanden rasch deutliche Verbesserungen statt. Das Gesetz von 1890 und seine Revision im Jahr 1902 führten Dienstschichten von etwa elf bis maximal zwölf Stunden und Ruheschichten zwischen neun und elf Stunden ein. Die Zahl der jährlichen Ruhetage stieg von 17(!) auf 52. Die Dauer des Ruhetags wurde auf mindestens 32 Stunden (24+8) festgelegt.

Im Jahr 1920 fand eine letzte, für die Arbeitnehmer positive Revision statt, die das Ende des oben genannten Zyklus markierte. Sie bestand hauptsächlich darin, Ferien (!) einzuführen! Ein Jahrhundert später warten wir immer noch auf die nächste «fortschrittliche» Revision... Es ist kein Zufall, dass wir vor kurzem auch des letzten Generalstreiks in der Schweiz gedacht haben, der 1918 auf Betreiben der Eisenbahner stattfand. Diese Daten fallen sicherlich nicht zufällig zusammen ...

Betrachten wir die zweite Phase der Anpassungen der Arbeitszeitregelungen. Sie vollzog sich von 1920 bis 1971. Es war eine Zeit der Stagnation, in der diejenigen, die das Glas halb voll sehen, von einer Konsolidierung der Errungenschaften sprechen werden (etwas mehr Ferien und etwas mehr Ruhetage, 1948 und 1956), und diejenigen, die das Glas halb leer sehen, meinen, dass dies der Beginn der Umkehrung der Kräfteverhältnisse zwischen den Arbeitnehmern und dem Bundesparlament ist, das bis heute durchgehend weitgehend bürgerlich ist.

Es ist interessant festzustellen, dass bei den Hauptelementen, mit Ausnahme der Ferien, bereits 1920 alles mehr oder weniger so festgelegt wurde, wie es heute ist. Die Dauer der Dienste, die Ruhe-

schichten und die Ruhetage haben sich im Gesetz nur wenig verändert. Glücklicherweise wurden die Arbeitsbedingungen der Lokomotivführer durch bereichsspezifische Regelungen und Vereinbarungen in den Unternehmen noch etwas verbessert.

1971 wurde das noch heute bekannte Arbeitszeitgesetz (AZG) verabschiedet, das für die Arbeitnehmer die dritte Phase einläutete: die Phase des Rückgangs ihrer Rechte. Der politische Kontext hat sich geändert und der Bundesrat macht in seiner «Botschaft an die Bundesversammlung betreffend ein neues Arbeitsgesetz für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs»² kein Geheimnis daraus:

«Das AZG zielt in erster Linie auf die Sicherheit der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel ab.»

Die Gesundheit des Arbeitnehmers ist sekundär, er ist eine Last, die es nicht um seiner selbst willen, sondern um der Benutzer willen zu schützen gilt. Der Höhepunkt wurde in den 2010er Jahren erreicht, als die vom BAV unterstützten Eisenbahnunternehmen nicht rückzahlbare Milliardenbeträge für eine angebliche Automatisierung ausgaben, um die Lokomotivführer loszuwerden (in anderen Bereichen ist dies gelungen oder auf dem besten Weg dazu ...). Dies erwies sich schnell als vollständige und idiotische Fata Morgana, aber erinnern wir uns: Waren die 2010er Jahre nicht der Zeitraum, in dem die wissenschaftlichen Beweise für die Gefährlichkeit der Nachtarbeit unwiderlegbar wurden? Haben die Eisenbahnunternehmen und die Bundesaufsichtsbehörde also Milliarden in den Müll geworfen, wo ein paar Dutzend Millionen ausgereicht hätten, um die Arbeitnehmer so gut wie möglich zu schützen?

Im Gesetz von 1971, das, wie bereits erwähnt, den Beginn der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für Eisenbahner markiert, taucht immerhin eine interessante Neuerung auf: die Berücksichtigung der Nachtarbeit, die im Gesetz von 1920 nicht berücksichtigt wurde.

Die Gewerkschaften forderten damals einen Zeitzuschlag von 25% zwischen 20 Uhr und 6 Uhr. Die Arbeitgeber widersetzten sich dem Grundsatz, dass es überhaupt einen Zuschlag für Nachtarbeit geben sollte. Es sei darauf hingewiesen, dass einige Unternehmen bereits eine monetäre Entschädigung für Nachtarbeit zahlten. Die Arbeitgebervertreter waren daher gegen eine «doppelte Entschädigung». Der damalige Bundesrat unterstützte die Arbeitgeber voll und

nacht und 4 Uhr bzw. 5 Uhr, wenn der Dienst vor 4 Uhr begonnen hat. Man bemerkt die leichte Abweichung von den wissenschaftlichen Empfehlungen (die hauptsächlich später kommen werden) im Zusammenhang mit der Nachtarbeit, die eher von 23 Uhr bis 6 Uhr geschätzt wird, aber man bemerkt auch, dass die Anzahl der abgedeckten Stunden gleich ist. Das Problem liegt eher in der berüchtigten geringen Höhe der Entschädigungen.



Leider hat sich in den letzten Jahrzehnten des 20. und zu Beginn des 21. Jahrhunderts das Kräfteverhältnis weitgehend umgekehrt, und die Arbeitnehmer haben wenig Hoffnung, von der bürgerlichen Mehrheit im Bundesparlament eine Verbesserung ihrer Bedingungen zu erhalten. Im Gegenteil: Die Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft Ende der 1990er Jahre und die damit verbundenen Pseudo-Rentabilitätsverpflichtungen werden die Bedingungen der Lokführer stark unter Druck setzen.

Es begann ein hemmungsloser Wettlauf, um die Grenzen dieses Gesetzes und anderer Vorschriften auszuloten auf der Suche nach dem letzten Quentchen Produktivität.

Wiederum muss man die traurige zeitliche Parallele zur Einstufung von Nachtarbeit als wahrscheinlich krebserregend beklagen.

Ein halbes Jahrhundert nach Beginn der Phase, in der die Errungenschaften zurückge-

ganzt für die Phasen von 20 Uhr bis Mitternacht und von 4 Uhr bis 6 Uhr. Er merkt immerhin an, dass zwischen Mitternacht und 4 Uhr, also diese «extreme Form» der Nachtarbeit, es rechtfertigt, einen Zeitzuschlag von 25% für diesen Zeitraum ins Gesetz aufzunehmen.

Inzwischen wurde die Bestimmung aus dem AZG gestrichen und in die entsprechende Verordnung in Artikel 7 überführt. Hinzugefügt wurde die Zeitzuschlag von mindestens 10% (sechs Minuten) von 22 bis Mitternacht und eine sehr leichte Erhöhung der Zeitzuschlag von 25 auf 30% zwischen Mitter-

schaubt wurden, werden die Eisenbahner, die nachts arbeiten, in ihren Dienstschichten ausgequetscht, verlieren an Lebenserwartung und gesunden Lebensjahren (während sie gleichzeitig genauso viel wie die anderen «Tages»-Arbeiter für eine Rente einzahlen, von der sie weniger profitieren werden ...), und die Nachtarbeit stösst an ihre Grenzen. Die Behörden sollten alarmiert sein, und sei es nur in ihrem ursprünglichen Bestreben, die Sicherheit der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu gewährleisten.

Wir stellen jedoch klar fest, dass dies nicht der Fall ist. Im Gegenteil: Sie haben

nicht nur die SBB liberalisiert, sondern auch das gesamte Eisenbahnwesen, indem sie freudig jedem Trend in der EU folgen. Der Lokführer arbeitet nun also in einem Unternehmen, das dem Wettbewerb unterliegt (hauptsächlich dem künstlichen Wettbewerb, zumindest im Personenverkehr) und das daher nicht mehr wirklich Bedingungen über dem gesetzlichen Minimum anbieten kann, da es sonst teurer als seine Konkurrenten wird und Marktanteile verlieren würde. Seit der Jahrtausendwende, die mit dem Auftauchen der Beweise zusammenfällt, dass Nachtarbeit gesundheitsschädlich ist, wurden keine Änderungen bei den Vergütungen und der Organisation der Nachtarbeit im Sinne der Arbeitnehmer vorgenommen. Ein Skandal für die Gesundheit.

Es ist klar: Der Startschuss für die vierte Phase wird nicht von der Politik selbst kommen (Verbesserungen sind noch nie aus dem bürgerlichen parlamentarischen Willen hervorgegangen, sondern nur von den Arbeitnehmern und ihren Forderungen). Die Gewerkschaften haben also eine Rolle zu spielen, aber welche? Wie wir gesehen haben, kann ein Wandel nur durch eine Umkehrung der Verhältnisse auf gesetzlicher Ebene erfolgen: Es ist an der Zeit, dies in Angriff zu nehmen. Die Bevölkerung und die politischen Vertreter müssen wieder und wieder alarmiert werden, bis eine Veränderung spürbar wird.

Die Situation für das Personal in Bezug auf die Nachtarbeit ist ernst, aber nicht hoffnungslos. Sie ist ernst genug, um die Gewerkschaften zu ermutigen, sich intensiv mit der Thematik zu befassen. Ist sie auch ausreichend, um dazu zu führen, dass grundlegende Prinzipien, die derzeit zu sehr in Stein gemeißelt sind, in Frage gestellt werden? Beispielsweise der Arbeitsfriede? Im Moment ist das nicht sicher.

In früheren Epochen hatte nur Streik zu einer deutlichen Verbesserung der Arbeitsbedingungen geführt. Werden die Gewerkschaften einen neuen Weg finden, um Druck auszuüben, oder muss man zu den «guten alten Methoden» zurückkehren?

Die Frage zu stellen, ist vielleicht schon der Anfang der Antwort. Auf jeden Fall ist der Status quo, egal welche Lösung gewählt wird, für die leidenden Beschäftigten nicht mehr haltbar. ➔

Zeit für eine Zeitenwende bei den Wendezeiten!

Daniel Wachter, Vizepräsident Sektion Luzern-Gothard, Leiter Bildung VSLF und Lokführer SBB P in Zürich

«Ich hab' keine Zeit, davon aber ganz viel!» Dieses berühmte Zitat aus dem Mund des Märzhasen in Lewis Carrolls «Alice im Wunderland» lässt sich in einer bestechenden Analogie auch auf das Leben eines Lokführers anwenden. Ein paar Exempel:



V-App und LEA-Update innerhalb von zehn Minuten

Man kennt es zur Genüge: Der Digitalisierung sei Dank ändern die Vorschriften heutzutage gefühlt im Minutentakt; nicht selten vollziehen sie sogar eine komplette Wende und widersprechen neu ihrer vorherigen Version. Beispielsweise ist es heute erlaubt, mit der elektrischen

Kurzpausen oder Arbeitsunterbrechungen

Arbeitsunterbrechungen sind ein gern gesehenes Vehikel, um die in den BAR geregelten Lenkzeiten legal einzuhalten.

Ist eine solche Arbeitsunterbrechung nicht der einzige Freizeitbestandteil während einer Dienstscht, sondern hat beispielsweise durch eine Pause Gesellschaft erhalten, so müsste diese betreffende Arbeitsunterbrechung nicht zwingend in einem Pausenlokal mit entsprechender Infrastruktur abgehalten werden, sondern könnte – böse gesagt – sogar auf einem Perron in der Wildnis wie beispielsweise Reutlingen ZH abgehalten werden, ungeachtet, ob an der prallen Sonne Temperaturen von 35 Grad Celsius herrschen oder ob eisige Schneestürme toben.

Bereits der Gedanke an eine Arbeitsunterbrechung, die möglichst natürlich nahe am vorgeschriebenen Minimum von zwanzig Minuten liegt (Beispiel: SBB Personenverkehr), lässt dem Lokführer die Frage des Tages erscheinen:

Verschlinge ich im Schnellzugstempo eine kleine Mahlzeit oder suche ich die Toilette auf?

Denn für beides zusammen hat der Lokführer keine Zeit ...

Bremse auf ein Halt zeigendes Signal zuzufahren, was vor wenigen Jahren noch ein absolut unverzeihliches Verbrechen dargestellt hatte. Solche Ambivalenzen ziehen sich durch unterschiedliche Versionen wie ein roter Faden ...

Mit der V-App, Kurzform für Vorschriften- oder Vorgaben-App – dem üblichen SBB-Tenor getreu existieren selbstverständlich einheitlich uneinheitliche Bezeichnungen – wurde uns Besserung versprochen, es sollte alles kompakter und übersichtlicher werden. Nun, jetzt werden wir von Änderungen überschwemmt, vor allem Ferienrückkehrer können beinahe einen ganzen Arbeitstag damit verbringen, Änderungen abzuarbeiten ... Notabene auch solche, die längst nicht mehr relevant wären. Ausdrucken und Verteilen der Dokumente? Paradebeispiel einer Sisyphusarbeit, denn nicht selten sind die Vorschriften und Prozesslisten bei ihrer Publikation bereits veraltet; Kenner der Astoro-Baseline-3-Checkliste zu deren Anfangszeit anno Dezember 2021 können ein Lied davon singen ...Für solche Nebenarbeiten erhält das Lokpersonal beispielsweise bei SBB P pro Arbeitstag zehn Minuten vergütet. Doch seit dem neusten Update der LEA-App auf dem iPad werden diese zehn Minuten gefühlt ausschließlich durch die Initialisierung der App mit tanzendem Sekundenzeiger der SBB-Uhr verbraucht. Das vorgeschriebene Update ist dann noch nicht mal erledigt ... Als ultimatives Sahnehäubchen vertritt nun

² <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/10099775.pdf?id=10099775>

EXKLUSIVES RECHTSSCHUTZANGEBOT FÜR MITGLIEDER DES VERBANDES SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER (VSLF)

Ist man in einen Streitfall verwickelt, ist guter Rat sprichwörtlich teuer.

2018

So übersteigen schon allein die Kosten für Gericht und Expertisen schnell einmal die im Raum stehende Streitsumme, und die Anwaltshonorare (pro Stunde durchschnittlich CHF 300.–) bereiten Sorge – es sei denn, man hat mit einer Rechtsschutzversicherung vorgesorgt! Die Zeiten ändern sich – wir ändern uns mit ihnen. Bleiben auch Sie am Puls der Zeit und erweitern Sie Ihren Privat- und Verkehrs-Rechts-

schutz privaLex® mit dem Multi Risk Rechtsschutz durch interessante Zusatzrisiken wie Cyber Risk, Inkasso-Rechtsschutz, Bauherren-Rechtsschutz, Schulrecht, Todesfall-Rechtsschutz, Kindes- und Erwachsenenschutzrecht. Mit der CAP haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite, die Ihnen schnell und effizient helfen.

ZUDEM TRÄGT DIE CAP DIE FOLGENDEN KOSTEN:

- Anwaltshonorare
- Prozessentschädigungen
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Strafkautionen
- Kosten für Expertisen
- Mediationskosten
- Anreisekosten bei Gerichtsverhandlungen
- Übersetzungskosten

ANMELDUNG PRIVAT- UND VERKEHRS-RECHTSSCHUTZ privaLex®

				IHRE VORTEILE
<input type="checkbox"/> Mieter Einzel	CHF 173.30	statt 346.50/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 155.40/Jahr	✓ Günstige Prämien: – 50% Spezialrabatt ✓ Geldleistungen bis CHF 600'000.– pro Schadenfall ✓ Weltweite Deckung
<input type="checkbox"/> Eigentümer Einzel, 1 LS*	CHF 196.90	statt 393.80/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 179.00/Jahr	
<input type="checkbox"/> Eigentümer Einzel, mehrere LS*	CHF 229.40	statt 458.90/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 211.60/Jahr	
<input type="checkbox"/> Mieter Familie	CHF 206.90	statt 413.70/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 184.50/Jahr	
<input type="checkbox"/> Eigentümer Familie, 1 LS*	CHF 230.50	statt 461.00/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 208.10/Jahr	
<input type="checkbox"/> Eigentümer Familie, mehrere LS*	CHF 263.00	statt 526.10/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 240.70/Jahr	

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

0000719

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

Gültig ab (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP) Mitgliedschafts-Nr.

Name/Vorname Geburtsdatum

Strasse/Nr. PLZ/Ort

Telefon/Mobil E-Mail

Ich bin Mitglied des Verbandes Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) und habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Global-Rechtsschutz und die Zusatzbedingungen (ZB) auf www.cap.ch oder www.vslf.com gelesen.

Ort/Datum Unterschrift

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

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Global-Rechtsschutz, Ausgabe 06.2016, sowie die Zusatzbedingungen (ZB) Rechtsschutz für Eigentümer von selbst bewohnten Liegenschaften (Ausgabe 02.2014) sowie für den Multi Risk Rechtsschutz (Ausgabe 01.2017). Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit des VSLF wird ausschliesslich über die Grunddeckung des VSLF gewährt. Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten Daten.

ein SBB P-CLP aus der Ostschweiz in den Kommentarspalten im neusten der notorisch repetitiven ZFR-aktuell-Beiträge zum Thema «Durchfahrt statt Halt» nun die Ansicht, dass der Lokführer genügend Zeit hätte, in diesen zehn Minuten seine Halteorte zu konsultieren.

Fazit: Verglichen mit dem entschädigten Zeitfenster von zehn Minuten pro Tag hat der Lokführer für die notwendigen Nebenarbeiten zu wenig Zeit ...

Wendezeiten an End- und Wendebahnhöfen

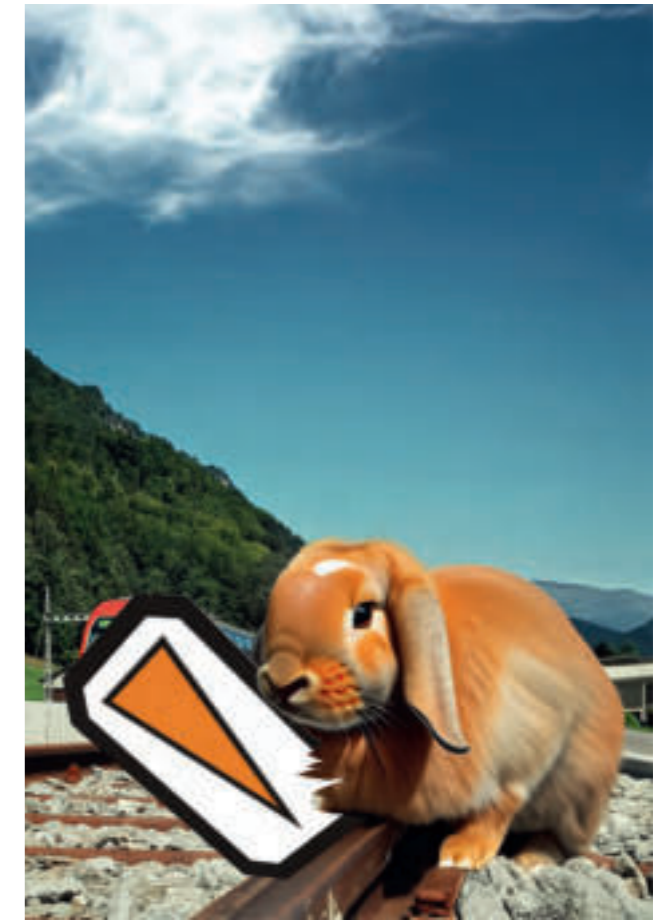
Vier Minuten für einen FLIRT in Baar, fünf Minuten für einen DTZ in Zürich HB oder Uetikon, fünf Minuten für zwei FLIRT in Rotkreuz. Nicht selten wird der Personaleinsatz mit der minimal möglichen Wendezeit an einem End- oder Wendebahnhof geplant, sprich: Es fährt derselbe Lokführer wieder zurück, der bereits angekommen ist.

Es mag in der Theorie und bei stets pünktlichem Zugverkehr aufgehen, doch sieht die Praxis dann nicht selten leider anders aus, insbesondere in den

Hauptverkehrszeiten, wo die Haltezeiten aufgrund der Fahrgastfrequenzen länger sind. Verspätungen aus der Vorleistung werden dann übertragen und lassen sich dann oftmals nicht mehr korrigieren.

Dazu kommt, dass bei Bauarbeiten mit damit verbundenen noch kürzeren Wendungen oder Verstärkungen aufgrund von Events vermutlich aus Kostengründen auf Springführer verzichtet wird und somit Verspätungen aktiv in Kauf genommen werden. Diese drei Beispiele zeigen, wie das Leitthema dieser LocoFolio-Ausgabe perfekt mit dem Arbeitsleben eines Lokführers korrespondiert.

Jedoch gilt für jeden Lokführer: Renne nicht! ➔



Thurbo

wünscht allen eine sichere Fahrt.

thurbo.ch/lokfuehrer

Einschätzung zum Angebotskonzept 2035 des BAV

Das überarbeitete Konzept sieht neben einigen Optimierungen vor allem die Schaffung von «Fahrzeitreserven» vor. Weshalb sieht sich das BAV zu diesem vermeintlich unpopulären Schritt gezwungen? Raoul Fassbind, Vorstand SBB

In erster Linie sollen bei Fahrplanwechseln und Konzepten die bestehenden Angebote optimiert und erweitert werden. Zumindest in der Vergangenheit war darauf Verlass. Mittlerweile werden zur Erhaltung der Fahrplanstabilität immer öfter Fahr- und Haltezeiten verlängert, was zum Bruch von gewohnten Anschlusssituationen, veränderten Zugläufen und allgemein zu längeren Reisezeiten führt. Als aktuelle Beispiele seien die bereits jetzt um 5 Minuten verlängerten Fahrzeiten der IC1 zwischen Lausanne und Genf, der Abtausch der Linienäste zwischen S5 und S9 der S-Bahn Zürich oder die

Reserven, die bereits in den letzten Jahren in den Fahrplan eingebaut wurden. Was in der Medienmitteilung der SBB anmassend positiv vermarktet wird, ist in erster Linie ein Bekenntnis, dass es den Bahnen nicht mehr möglich ist, die gewohnten Fahrpläne einzuhalten. Und dies trotz neuen Infrastrukturen wie der NBS, diversen Tunneln und etlichen Entflechtungen. Und dies trotz dem Einsatz moderner, sprint- und kapazitätsstarker Triebfahrzeuge und trotz dem Einsatz modernster Zugsicherungstechnik. Und dieser Fahrplan-

Freizeitverkehr eher von gemächlicher Natur. Die klassischen Arbeitszeiten werden zwar immer mehr aufgeweicht, dennoch sind die Hauptverkehrszeiten noch dieselben, wie seit langer Zeit. Demzufolge sind sie vorhersehbar und sollten die Bahnen vor keine besonderen Herausforderungen stellen. Und dennoch geschieht es nach wie vor. Aber das liegt in der Natur der Sache und sollte auch die Kundschaft einigermaßen kalt lassen. Der Berufs-

pendler

im Viertelstundentakt baut sich höchstwahrscheinlich seine tägliche Verbindung zuverlässig und stressfrei selbst zusammen oder auch nicht, egal, ist sein Problem. Der Freizeitpendler kann ebenfalls eine «frühere Verbindung» wählen, um sein Tagesziel sicher zu erreichen. Es ist vermutlich dennoch ein traditionelles Kundenversprechen, welches man garantieren will. Das macht die «frühere Verbindung» ohnehin zur einzigen zuverlässigen und empfohlenen Verbindung.

Und hat jemand Prozesse gesagt? Richtig, seit Prozesse Verantwortung und Fachkompetenz abgelöst haben, wird jede routinierte Handhabung zum Spiessrutenlauf, ob alle Vorgaben und Normen im grundsätzlich eigenverantwortlichen Handeln eingehalten werden. Es gibt Prozesse zum Anfahren, zum Anhalten, zum Abfertigen, bei Störungen, bei Normalbetrieb, bei der Vorbereitung, bei der Remisierung, zum korrekten Anheben des Rucksacks, zur massvollen Selbstanzeige bei Vergehen. Und jede Abteilung, jede Funktion, jede Handlung setzt separate Prozesse voraus, welche je nach Tagesform, Gesundheitszustand, Rollmaterial und Laune

Stossrichtungen durch das Management und die Kreativität, alternative Lösungsansätze zu erarbeiten, sind eng an monetäre Verluste oder Gesichtsverluste geknüpft. Zudem wurden viele Wege bereits eingeschlagen, die die heutige Situation massgeblich prägen. Diese umzukehren, ist vermutlich sogar noch der grössere Aufwand oder es wird gerade an einer Hochschule nicht gelehrt.

Ein weiterer massgeblicher Einfluss sind neue Normen. Grundsätzlich ist die Schweiz kein Mitglied der Europäischen Union. Anders gestaltet sich dies bei der Eisenbahn. In der Regel

gebenheiten orientiert. Wie sich die Bahnverkehre in den grossen Nachbarländern gestalten und was sie von der Zuverlässigkeit in der Schweiz unterscheidet, muss an dieser Stelle nicht spezifiziert werden. Bei Interesse einfach die Klatschpresse der Wahl konsultieren. Man erhofft sich davon jedoch weniger Hürden bei der Fahrzeugzulassung, simplere Abwicklung des Grenzverkehrs und monetäre Einsparungen in Form von Wettbewerbssituationen und günstigen Arbeits-

nehmen Schweizer Bahnen eine Vorreiterrolle in der Umsetzung neuer, gesamtheitlicher und «einheitlicher» Regelungen ein. Diese Regelungen orientieren sich jeweils an den grossen hoheitlichen «Staatsbahnen» und sind dementsprechend an den dortigen Be-

kräften sowie zeitliche Gewinne durch geringere reglementarische Hürden. Ist diese Stossrichtung von Erfolg geprägt? Kaum etwas wurde erreicht, eher das Gegenteil.

In direktem Zusammenhang zur europäischen Norm fällt auch sogleich der Begriff ETCS. Das pseudomoderner halbdigitale Zugsicherungssystem bedeutet in erster Linie grosse Bilanzgewinne für die Produzenten und Verkäufer dieses Systems. Für den Bahnbetrieb hat es eher negative Auswirkungen wie längere Fahrzeiten, geringere Flexibilität im Personal- und Rollmaterialesinsatz und höhere Kosten im Unterhalt und der Beschaffung. Besonders solange Bestandsfahrzeuge die deutlichen Vorteile klassischer Zugsicherungen sehr pragmatisch zutage fördern.

Spannend ist demzufolge der vom BAV für 2035 angekündigte Verzicht auf den Einsatz von Neigezügen. Zu komplex gestalten sich heutzutage die Beschaffung solch individueller Fahrzeuge, zu teuer sei der Unterhalt von Kleinflotten. Theoretisch besässe die SBB ja aktuell ca. 125 Neigezug-Fahrzeuge. 62 davon werden diese Fähigkeit nie betrieblich anwenden. Ist die Furcht davor, dass sich die «Bom-

des Ehepartners divergieren. Meistens sind sie kurzlebig oder werden oftmals angepasst, viele sind kaum bekannt oder werden nicht gelebt. Grundsätzlich heben sie sich in erster Linie von gelebten Traditionen ab und sind geprägt von Verantwortungsdiffusion. Was unternehmen die Bahnen ausser Fahrzeitverlängerungen, dem Verzicht auf Direktverbindungen und Anschlussbrüchen dagegen? Digitalisierung und Automatisierung! Sind diese Stossrichtungen wirkungsvoll, um einen zuverlässigen und verfügbaren öffentlichen Verkehr zu garantieren? Ziemlich sicher nicht, sie unterliegen denselben genannten externen Einflüssen, die bereits existieren und be-

kannt sind. Kundenströme, Wetter, Fahrzeugzustand und vieles Weiteres. Weshalb wird diese Stossrichtung dennoch vehement weiterverfolgt? Die Bindung an Verträge, die Relativierung eingeschlagener

Neben mehr Pünktlichkeit und damit einer besseren Qualität für die Kundinnen und Kunden bietet der neue Fahrplan:

1. Mehr Luft im Gesamtsystem, damit die geplanten Bauarbeiten für Instandhaltung und Netzentwicklung mit möglichst geringfügigen Auswirkungen auf die Kundschaft möglich sind.
2. Neue Anschlüsse im Bahnhof Renens, der zur Drehscheibe im Zentrum des Westschweizer Bahnnetzes und integraler Bestandteil des Knotens Lausanne wird. Zudem bietet er Reisenden ab Genf, Wallis, Neuenburg, Freiburg, Biel und Bern (sowie Delsberg ab 2026) eine direkte Anbindung an Lausanne West, die Universität und die Technische Hochschule (EPFL).
3. Eine neue Verbindung zwischen Vevey und Palézieux mit kürzeren Fahrzeiten vom Wallis und Chablais Richtung Mittelland, Freiburg und Bern.
4. Vier statt bislang drei Fernverkehrsverbindungen pro Stunde zwischen Aigle und Genf, die zwischen Morges und Aigle sowie Nyon und Genf praktisch einen Viertelstundentakt bilden.
5. Systematischer Halbstundentakt zwischen Jurasüdfuss und Lausanne. Dann ab Dezember 2025 stündliche Direktverbindung Basel–Biel–Lausanne mit Halbstundentakt zwischen Biel und Basel.
6. Alle 30 Minuten Verbindung zwischen Jurasüdfuss und Genf mit Umsteigen in Renens, wobei zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend auch weiterhin direkte Züge verkehren.
7. Verlängerung der RegioExpress-Züge vom Genfersee bis Martigny.
8. Bessere RegioExpress-Erschliessung in Genf.
9. Zwischen Neuenburg und Yverdon neues Regionalangebot im Stundentakt mit Anschluss an den Fernverkehr in Yverdon.



beinahe 10-minütige Fahrzeitreserve der IC2/21 zwischen Arth-Goldau und Bellinzona genannt. Offenbar genügen diese Massnahmen noch nicht oder sie werden als unkompliziertes Mittel betrachtet, um eine theoretische Fahrplanstabilität zu generieren. Es ist aber nichts anderes als der Einbau der «üblichen Grundverspätung» einer Zuglinie in deren Fahrplan. Auch wenn dies eine vermeintliche Sicherheit zur Einhaltung der Fahrzeiten und Erreichung der Anschlüsse vorgibt, führt es doch oftmals zu unnötigen Wartezeiten oder Schleichfahrten; oder die Fahrzeiten oder Anschlüsse werden dennoch nicht erreicht, da grössere Störungen nicht einkalkuliert werden können und Verzögerungen gerne bei der Einfahrt in einen Knotenbahnhof auftreten.

In der Romandie führt die Neugestaltung des Fahrplans ab 2025 zu bis zu 20 Minuten längeren Fahrzeiten und mehrheitlichem Verlust der Direktverbindung zwischen Genf und dem Jurasüdfuss. Dabei nicht einkalkuliert sind die zusätzlichen Verzögerungen und

entwurf 2025 in der Romandie wird entschuldigend nur als Übergangsfahrplan mit dem Potenzial zur Weiterentwicklung angepriesen. Wohin sich dieser Fahrplan dann entwickeln wird, darauf gibt das BAV mit seinem überarbeiteten Angebotskonzept 2035 einen Vorgeschmack.

Auch wenn bereits durch das BAV eifrig zurückgekrebt wurde: Eine Tendenz ist nach wie vor deutlich erkennbar: Man versucht verzweifelt, eine theoretische Fahrplanstabilität mit dem Argument der bestmöglichen Kapazitätssteigerung zu vermarkten. Was sind jedoch die Ursachen, welche es einer modernen Eisenbahn beinahe verunmöglichen, Fahrzeiten aus den 80er-Jahren mit Fernverkehrszügen auf aktuellstem S-Bahn-Niveau einzuhalten?

Nun, da gibt es einige Faktoren. Der plausibelste erscheint das enorme Nachfragerwachstum, und das ist sicher ein legitimer Punkt. Fahrgastwechsel dauern immer länger, besonders seitdem die Kundschaft flexibler unterwegs ist. Es werden immer mehr Gegenstände mitgeführt, die Eile ist besonders im

bi-Geschichte» wiederholen könnte, zu gross? Ich persönlich gehe eher von Konflikten im ETCS-System aus, welches mit seinen restriktiven Bremskurven den Zeitgewinn der Neigetechnik wieder zunichte macht, worauf sich die Investition in die Neigetechnik schlichtweg nicht mehr lohnt. Auch die geänderten Normen im Zusammenhang mit dem barrierefreien Zugang sind wohl mitursächlich am Aus der Neigetechnik. Und im Umkehrschluss ist ohnehin davon auszugehen, dass mit der Wankkompensation der Bombis lediglich die aktuellen Fahrzeiten hätten gehalten werden können, sonst wäre ohne WAKO keine Fahrzeitverlängerung notwendig.

Man verzichtet also lieber auf die Neigetechnik und macht grosse Errungenschaften der Bahn2000 zunichte. Wohlgermerkt in einem Land, dass sich aufgrund der Topografie traditionell immer schon schwertat, schnell von A nach B zu gelangen. Beispielsweise benötigt der ICE zwischen Köln und Frankfurt etwa gleich lang wie der IC zwischen Bern und Zürich. Der ICE legt dabei aber knapp 70 km mehr Distanz zurück. Festgehalten wird aber an der Notwendigkeit, stets einen Knotenbahnhof in einem Stadtzentrum anzufahren.

Die Problematik der konzentrierten Kundenströme zu Fixzeiten wird also nicht als problematisch betrachtet. Periphere Verbindungen werden als nicht lukrativ eingeordnet. Ein IC zwischen Bellinzona und Basel verliert beispielsweise viel seines Wettbewerbsvorteils durch den Gotthard-Basistunnel dadurch, dass Luzern angefahren wird. Bei direkter Fahrt via Freiamt und Aarau würde er über 30 Minuten beschleunigt werden. Eine neue Direktverbindung via Zürich sieht dort sogar noch über 30 Minuten Standzeit vor. Mit über einer Stunde Fahrzeitreserve könnte ich auch pünktliche Züge betreiben, ich könnte aber auch das Auto nehmen.

Als Fazit bleibt wohl festzuhalten, dass viele Probleme hausgemacht sind und die Problematik im Kern nicht erkannt wird oder nicht behoben werden will. Man geht den Weg des geringsten Widerstands und teilt seine Probleme solidarisch mit der Kundschaft, die sich sogar noch über eine gestiegene Zuverlässigkeit freut. Produkteversprechen der Vergangenheit geraten ohnehin schnell in Vergessenheit, selbst wenn ihnen Volksentscheide zugrunde liegen und die Projektfinanzierung durch sehr viel Steuergeld erfolgte.

Sozialpartnerschaft

Welche Sozialpartnerschaft stellt sich die Gegenseite vor?

Hubert Giger, Präsident VSLF

Der VSLF handelt im Auftrag seiner Mitglieder und handelt an ihrer Stelle die Anstellungsbedingungen und die Löhne aus. Von Seite Arbeitgeber wird oftmals moniert, dass von uns Gewerkschaften und Verbänden zu wenig gute Forderungen und Ideen eingebracht werden. Da stellt sich die Frage, was gute Ideen sind und wie sich diese gestalten. Und wie stellt sich die Arbeitgeberseite respektive die HR-Vertretung der Arbeitgeberseite eine ideale Sozialpartnerschaft vor?

Diverse Fragestellungen werden nicht mehr primär mit den Vertretern des Personals der Basis, also mit dem VSLF oder allenfalls mit der PeKo, verhandelt. Dafür werden vermehrt externe Firmen kontaktiert, welche die jeweiligen Lösungen im Katalog haben oder mundgerecht fertigen. Nur passen diese Lösungen selten in die Komplexität der Eisenbahn. Und nicht ganz überraschend haben die Projekte und die Lösungsansätze das primäre Ziel, Einsparungen zu generieren. Allfällige Nachteile werden durch positive verbale Darstellungen egalisiert.

Wie stellt sich die Rolle der Sozialpartner dabei dar? Grundsätzlich versuchen wir, positiv einzuwirken oder allenfalls passiven Widerstand aufzubauen, um aus unserer Sicht das Schlimmste zu verhindern.

Und wie würde wohl eine perfekte Sozialpartnerschaft aus Sicht der Bahn aussehen? Vielleicht in etwa so, dass wir gute Vorschläge bringen, die einerseits das Personal glücklich machen und andererseits gleichzeitig grosse Einsparungen bringen. Die Lorbeeren würden im Anschluss natürlich die Projektbetreuer erhalten und im Idealfall gibt es noch jahrelange Arbeit für die Umsetzung des Projekts.

Nun, spannend wird die Sozialpartnerschaft immer erst, wenn es zu GAV-Verhandlungen kommt. In der aktuellen Lage stellt sich die Frage, wessen Liste mit Forderungen länger ist und besser begründbar ist. Und spätestens dann wird sich zeigen, welche Sozialpartnerschaft sich die Gegenseite vorstellt.



Bild Markus Leutwyler

Traue keiner Statistik

Im ersten Halbjahr 2023 waren 93,6% der Züge pünktlich – so viele wie noch nie. Doch die Züge werden auch pünktlicher, da sie immer längere Fahrzeiten erhalten und vermehrt mit S-Bahn-Rollmaterial geführt werden.

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Traue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast. Oder wenigstens optimiert. Ein kleiner Eindruck zur Pünktlichkeitsstatistik auf dem Schweizer Eisenbahnnetz. Mit 93,6% pünktlicher Züge im ersten halben Jahr erwartet die SBB ihr pünktlichstes Ergebnis aller Zeiten. Zeit, um einen etwas spezifischeren Eindruck dieses Wertes zu gewinnen. Der Einfachheit halber werden die grossen Privatbahnen, welche sich heute in erster Linie auf SBB-Infrastruktur bewegen, in diese Argumentation inkludiert. Die Vermischung und Separierung von Werten ist auch genau der Kern des doch sehr positiven Pünktlichkeitswertes, welcher sich sicherlich auch von einzelnen subjektiven Eindrücken abhebt.

Im Grundsatz ist ein positiver Wert von jeglichen negativen Eindrücken zu entlasten. Um die Belastbarkeit der veröffentlichten Pünktlichkeitsstatistik zu prüfen, sendete ich folgende Thesen an die Pressestelle SBB:

- *Ausgefallene Züge werden nicht erfasst*
- *Teilausfälle werden nicht erfasst, wenn Züge ihr Ziel nicht erreichen*
- *Teilausfälle werden nicht erfasst, wenn auf Teilstrecken Schattenzüge eingesetzt werden und diese ihr Ziel pünktlich erreichen*
- *Die Anschlusspünktlichkeit zwischen Originalzug und Schattenzug wird nicht gewertet, falls umgestiegen werden muss und Schattenzug bereits abgefahren ist*
- *Zwischenzeitliche Verspätungen auf Unterwegsbahnhöfen werden nicht erfasst, wenn ein Zug sehr viel Fahrzeitreserven hat und wieder pünktlich wird*
- *Verspätungen werden nicht erfasst, wenn ein Zug neutrassiert wird und die Verspätung in den Fahrplan eingebaut wird*
- *Anschlusspünktlichkeit wird nicht erfasst, wenn nach Neutrassierung ein ursprünglicher Anschluss mehr angeboten wird*

- *Zusätzliche Fahrplanreserven in den Fahrzeiten des Jahresfahrplans wirken sich im mehrjährigen Vergleich nicht negativ aus, die Züge erscheinen dafür pünktlicher*

Die Rückmeldung versuchte, praktisch jede Aussage zu widerlegen. So werden seit 1.1.2021 betrieblich ausgefallene Züge als unpünktlich gewertet.

Geplante Ausfälle (z.B. bei Bauarbeiten) werden nicht erfasst. Die Formel zur Berechnung der Zugspünktlichkeit lässt einen Koeffizienten für die Gewichtung eines ausgefallenen Zuges im Vergleich mit einem verspäteten Zug vermissen.

$$P = \left(\frac{\text{Anschlusspünktliche Züge}}{\text{Angeplante Züge} + \text{Anschlusspünktliche Züge}} \right) \cdot 100$$

Teilausfälle als solches würden nicht mehr separat erfasst, da an jedem kommerziellen, geplanten und ungeplanten Halt die Pünktlichkeit gemessen und ausgewiesen wird. Jeder Ausfall wird also differenziert gewichtet aufgrund der Distanz des Zuges, die er bereits zurückgelegt hat. Falls auf Teilstrecken ein Ersatz- oder Schattenzug eingesetzt wird, hat dies positive Auswirkungen auf die Statistik, obwohl die durchgehende Leistungskette nicht erbracht wird. Zumindest wird der Schattenzug separat gerechnet, da wenigstens auf diesem Teilausschnitt die Kundschaft weniger negativ beeinflusst worden wäre.

Ebenfalls ist die Anschlusspünktlichkeit zwischen Originalzug und Schattenzug ein Messwert, der massgeblich ist, sofern der Anschluss in einem der 52 gemessenen Knotenpunkte durchgeführt wird.

Mittlerweile soll auch an allen kommerziellen Halten die Pünktlichkeit separat gemessen und ausgewiesen werden, was den Fahrzeitreserven zukünftig eine wichtigere Rolle beimisst. Diese werden gerade im Rahmen von geplanten Bauarbeiten grosszügig ausgeweitet und stellen auch im Rahmen von zukünftigen Fahrplankonzepten einen immer grösseren Faktor dar. Ebenso hat dies einen positiven Einfluss auf die Anschlusspünktlichkeit, da ehemals knappe Anschlüsse schlicht nicht mehr angeboten werden. Gar nicht werden Verspätungen ausgewiesen, wenn ein Zug planmässig

neutrassiert wird und zusätzliche Verspätungsminuten in den Fahrplan eingebaut werden, wie dies aktuell am Gotthard geschieht. Die Kundschaft erhält eine um 60 Minuten verlängerte Reisezeit, der Billettpreis wird aber nach wie vor mit den teureren Tarifkilometern via Gotthard-Basistunnel gerechnet. Auch für das Personal entsteht so keine Überzeit. Identisch sieht dies auch in der Anschlusspünktlichkeit aus. Jeder Tag wird neu gerechnet und was der Kunde tagesscharf in der App angeboten bekommt, dient als Grundlage für die Pünktlichkeitsstatistik. Das statische gelbe Abfahrtsplakat am Perron hat wenig Gewicht.

Zwar wird auf die Anschlusspünktlichkeit anhand der kommerziellen Ankunftszeit gemessen, diese ist aber variabel. Ansonsten wäre der veröffentlichte Wert gemessen an der Anzahl Neutrassierungen aufgrund von Bauarbeiten viel zu hoch ausgewiesen.

Was ebenfalls keine Relevanz hat, sind langfristig eingebaute fahrplantechnische Reserven. Falls ein Zug immer fünf Minuten verspätet ist, nach Fahrplanwechsel fünf Minuten mehr Fahrzeit erhält, ist er zwar immer noch gleich schnell unterwegs, erscheint dann aber pünktlich. Die Referenz ist der jeweils vorjährige Fahrplan, langfristige Vergleiche zum Ausweis der gesamten Entwicklung des Fahrplans werden in der Pünktlichkeitsstatistik nur am gestiegenen erreichten Zielwert erkannt – sofern er denn erreicht wird.

Immerhin steigt die sogenannte Robustheit und die Kundschaft gewinnt zuverlässigere Angebote. Und grundsätzlich nutzt dem Kunden eine Statistik nichts, wenn er genau dann zum Flughafen will, wenn der Zug ausfällt. Aber verkaufen lassen sich positive Werte viel besser.

Ich bin mir allerdings nicht ganz sicher, ob die 93,6% Pünktlichkeit über den ganzen Tag pauschalisiert werden. Könnte es eventuell sein, dass bei weniger Auslastung der Züge diese pünktlicher unterwegs sind? Und betrifft es dann im Schnitt nicht deutlich mehr Kunden, als der ausgewiesene Pünkt-

lichkeitswert vermuten lässt, wenn immer dieselben sehr vollen Züge zu spät sind? Wie berechnet sich ein Pünktlichkeitswert, wenn Probleme mit Echtzeitdaten verhindern, dass ein aktualisierter Tagesfahrplan veröffentlicht wird? Und wie würde eine Pünktlichkeitsstatistik sich präsentieren, wenn die Wahl eines Kunden zugunsten einer früheren Verbindung gewertet würde, damit er genügend Zeitpuffer hat?

Es besteht also relativ viel Interpretationsspielraum, inwiefern eine Statistik das reelle Abbild der aktuellen Situation darstellt und wie diese individuell wahrgenommen wird. Aber marketingtechnisch ist ein hoher Wert in der Pünktlichkeitsstatistik sicher nicht verkehrt. Und für die künstliche Arbeitsbeschaffung sind das Führen und Aktualisieren unzähliger statistischer Werte sowie deren Interpretationen, Vergleiche und Darstellungen ebenso förderlich.

Es seien noch folgende Beispiele genannt:

- Wenn ein Zug des IC1 in Morges kaputtgeht und ab Bern mit einem neuen Zug pünktlich ersetzt wird, wird nicht die gesamte Leistungskette als Ausfall gewertet. Ein Grossteil der Kunden ist sogar relativ pünktlich, da statistisch gesehen wenige Kunden in einem Zug vom Start bis zum Ziel durchgängig mitreisen. Es ist Glückssache, wo man individuell in der Pünktlichkeitsstatistik geführt wird.
- Wenn ein Zug des IC2 planmässig über die Gotthard-Bergstrecke umgeleitet wird, hat er nicht 60 Minuten Verspätung, er ist pünktlich.
- Wenn aufgrund von geplanten Unterhaltsfenstern ein Bombi des IR70 in Zürich ausgewechselt wird, wird der Zug danach in der Regel als Schattenzug geführt. Ob die Reisenden des ursprünglichen Zuges ihren neuen Zug erreichen, spielt statistisch kaum eine Rolle, die durchgehenden Züge werden ohnehin mit verschiedenen Zugnummern geführt.
- Wenn die Linienäste der S5 und der S9 der S-Bahn Zürich getauscht werden, bestehen auf beiden Seiten 3–4 Minuten mehr Fahrzeit. Die Züge fahren neu 3–4 Minuten pünktlicher.
- Im Jahr 2002 verkehrte der heutige IC3 ab Basel SBB zur Minute .07 und

traf um .57 in Zürich HB ein. 2023 verkehrt der Zug ab Basel SBB zur Minute .06 und trifft um .00 in Zürich HB ein. Es werden 4 Minuten zusätzliche Reserven in den Fahrplan eingebaut oder je nach Perspektive 4 Minuten Verspätung planmässig garantiert.

- Seit 2021 verkehrt aufgrund grösserer Fahrplanreserven der IC2 in Richtung Tessin neu zur Minute .05 statt .10 ab Zürich HB. Die Anschlussrelation von Basel in Richtung Tessin über Zürich HB wird trotz der kürzeren Fahrzeit im Vergleich zur Relation über Luzern seitdem nicht mehr angeboten und fällt somit aus der Statistik für Anschlusspünktlichkeit.
- Die IC4/IR36 der SBB, die IR 26/35/46 der SOB oder die IR 17/65 der BLS werden allesamt mehrheitlich im Fernverkehr mit modernem S-Bahn-Rollmaterial betrieben, weisen aber noch praktisch dieselben Fahrzeiten wie die klassischen Lok-Wagen-Züge mit Rollmaterial der 60er-/80er-Jahre auf.

Grundsätzlich basiert die gesamte Fahrplanpublikation in der Westschweiz für 2025 auf denselben Massnahmen.

Es werden Verspätungen in den Fahrplan eingebaut und Anschlussrelationen gebrochen. Und dies trotz bereits eingebauter Fahrzeitreserven aufgrund des Knotenumbaus im Bahnhof Lausanne.

- z.B. Ankunft/Abfahrt IC1 in Genève Aéroport 2012: .24/.36; 2022: .27/.32; 2025: .32/.28*
* noch nicht definitiver Entwurf

In den Kommunikationen zum Fahrplan 2025 in der Westschweiz werden die Fahrzeitverlängerungen jedoch wiederum nur mit dem aktuellen Fahrplan verglichen. Referenzen zu früheren und noch schnelleren Fahrplänen fallen weg. Dennoch haben alle Meldungen zu Pünktlichkeiten eines gemeinsam:

Man sieht sich aus unzähligen Faktoren kaum mehr im Stande, trotz modernen schnellen Fahrzeugen und trotz moderner schneller Infrastruktur einen zuverlässigen Fahrplan anzubieten, oder man sieht sich dazu gezwungen, diesen Fahrplan unter Anwendung gewisser Mittel so zu optimieren, dass er wenigstens als statistisch gelungen dargestellt werden kann. ➔

Vorschriften-Leerlauf

Technikgruppe VSLF

In der Produktion zwischen SOB, SBB und Thurbo bestehen Verträge über die beidseitige Aushilfe in der operativen Tagesproduktion. Sprich die Lokführer der Unternehmung fahren Leistungen der anderen Unternehmungen. Sie werden stundenweise ausgeliehen. Es ist also jederzeit problemlos möglich, das Lokpersonal für andere EVU auf anderen Fahrzeugen einzusetzen.

Die rechtlichen Grundlagen verlangen, dass das eingesetzte Lokpersonal jeweils über die Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Regelungen des anderen EVU verfügt und diese anwendet. Die Kennzeichnung der für die aktuelle Fahrt verantwortlichen Unternehmung ist für das Lokpersonal in der Fahrordnung im RailOpt resp. LEA App oder auf LEA Print aufgeführt. Gemäss diesen Angaben ist nach anderen Vorschriften und Prozessen zu verfahren.

Auch hier zeigt sich die fehlende Interoperabilität der Vorschriften. Jede Bahn regelt dasselbe unterschiedlich. Das verkompliziert unnötig und garantiert Arbeit für alle.

Resolution LPV BLS zu ETCS Level1 LS

Ausgangslage: Resolution ETCS L1 Betriebsart «LS»



ETCS L1 LS ist nach wie vor mangelhaft. Der Lokpersonalverband des SEV hat eine Resolution verfasst, die wir voll und ganz unterstützen.

Die Praxistauglichkeit von ETCS L1 LS hat unserer Ansicht nach in einem Bereich sehr grosse Mängel und wurde im Vorfeld ungenügend überprüft. So zeigt sich heute z.B. im S-Bahn-Alltag, wo wenig Zeitreserven vorhanden sind, die gravierende Problematik.

Es sind dies zum einen die extrem restriktiven Bremsüberwachungen, die eine defensive Fahrweise erfordern, um kei-

ne Zwangsbremmung zu riskieren. Diese Überwachungskurven sind weit von den bisherigen sicheren Bremskurven entfernt.

Das lokführende Personal ist durch diese Art von Überwachung stark eingeschüchtert und absorbiert. Es kontrolliert ständig die Anzeigen, anstatt den Schwerpunkt auf das Beobachten des Fahrwegs zu richten. Besonders bei Einfahrten gegen geschlossene Signale in Bahnhöfen kommt das deutlich zum Vorschein. Im Speziellen, wenn die Überwachung von 40 km/h auf einen tieferen Wert wechselt.

Das Lokpersonal erwartet von einem Zugsicherungssystem, neben dem Hauptaspekt der Sicherheit, auch eine hohe Alltagstauglichkeit. Diese ist notwendig, um Züge auch pünktlich, wirtschaftlich und komfortabel für die Reisenden zu fahren.

Wir fordern eine Weiterentwicklung und besonders Verbesserungen bei:

- Den Überwachungskurven, im Speziellen gegen Halt zeigende Signale.
- Der Darstellung der Anzeigen, die in gewissen Situation zu irritierend sind. So z.B. eine «0»-Anzeige, die erst für das übernächste Signal gültig ist.
- Eine minimale und situative Toleranz bei V-Überschreitung zugelassen ist.
- Bei erlaubten 40 km/h ist es irritierend, dass nur noch 39 km/h gefahren werden darf. Durch die im Voraus gegebene Befreiungsgeschwindigkeit 40 km/h ist es wieder möglich, ohne zusätzliche Warnung ein Halt zeigendes Signal zu überfahren.

(Abgedruckt mit freundlicher Genehmigung des LPV - BLS)

Technikgruppe VSLF:
Dem ist nichts mehr beizufügen. ➔



Bild Stefan Gall



*Stephan vor seiner Lok Re 460 105
am letzten Betriebstag
im VSLF-Kleid am 2. April 2018*

Nachruf auf Stephan Gut

Am 30. Juli 2023 ist Stephan Gut unerwartet in seinen Ferien in Frankreich verstorben.

Stephan ist im April 1964 geboren und in der Stadt Zürich aufgewachsen, wo er auch die Matura absolviert hat. Nach einer Zeit des Reisens entschied er sich, den Beruf des Lokomotivführers zu ergreifen. Sein Grossvater war Lokführer in Erstfeld. Er war nie ein klassischer Eisenbahn-Fan, aber die Eisenbahner-Familie und die unsichtbaren Bande zwischen den Eisenbahnern faszinierten ihn.

Im Jahr 2000 begann Stephan, aktiv die Interessengemeinschaft IG Loc aufzubauen. Zusammen mit Ruedi Renggli (damals LPV) und Beat Schumacher (transfair) versuchte er, die drei Verbände zu vereinen und eine gestärkte Interessenvertretung in einem einzigen Lokpersonal-Verband zu erreichen. Mit Versammlungen und Umfragen beim Lokpersonal in der gesamten Schweiz konnten über 1000 Interessenten vereinigt werden. Bei den drei Verbänden war der Name Gut schnell weitherum bekannt.

Parallel wurde Stephan im VSLF aktiv. Zuerst als Art Director und Layouter für das LocoFolio. Er designte das Heft vollständig neu und baute das ganze Erscheinungsbild des VSLF neu auf. Das LocoFolio wurde zu seiner Visitenkarte und jener des VSLF nach aussen. Zusätzlich übernahm er 2005 das Präsidium der mit ca. 1/3 der Mitglieder im VSLF mit Abstand grössten Sektion Ostschweiz. Nebenbei baute er auch die Klassenbesuche neu und professionell auf.

Mit der Möglichkeit, eine Werbelokomotive für den VSLF zu gestalten, gelang Stephan mit der Eulen-Lok Re 460 ein unvergleichbarer, unvergänglicher und absolut gelungener Wurf. Die Lok mit den seitlich angebrachten Augen, die einen anblickten, gefiel sogar der SBB so sehr, dass sie über vier Jahre unterwegs war.

Zusammen mit Daniel Ruf, Vorstand VSLF, hat Stephan den GAV 2011, 2015, 2019 ausgehandelt. Die wichtigsten Meilensteine waren die eigene Lokführerkerve im Lohnsystem im Zusammenhang mit SALSA und der 10-jährige Aufstieg für die Lokführer im Jahr

2019. Auch war er sehr aktiv im Projekt Schattenplanung 2011 der SBB P, wo ein flexibler Einsatz und die Erhöhung der Produktivität bis hin zur integralen Planung mit Tochterfirmen erarbeitet wurde.

Zuletzt hat Stephan in der Fachführung ZF der SBB mitgearbeitet, was ihm grossen Spass machte und wo er all seine Fähigkeiten und Kenntnisse, zusammen mit seiner grossen Durchsetzungskraft und seiner positiven Denkweise, einbringen konnte. Die SBB war nach anfänglichem Zögern sehr froh um die konstruktive und zielstrebige Hilfe eines so erfahrenen Lokführers.

Ein ganz spezieller Wurf von Stephan war der von ihm imitierte Speisewagen in Zürich. Ein Leichtstahl-Speisewagen, welcher in den 00er Jahren für die Ausrangierung vorgesehen war, wurde kurzerhand vom Lokpersonal entführt und hinter das Depot F in Zürich verschoben. Dort wurde er von vielen Lokführern gemeinsam in der Freizeit umgebaut und diente über Jahre für den monatlichen Eisenbahner-Treff mit Barbetrieb und Essensmöglichkeit.

Auch Pensionierungsfeste und externe Anlässe fanden im Speisewagen beim Kohledreieck neben dem neuen Unterwerk statt. Eines Tages wurde der vermisste, da nicht asbestsanierte Speisewagen entdeckt und er endete doch in Kaiseraugst. Offiziell gehörte der Wagen natürlich niemandem.

Als Einladung für die Speisewagen-Treffen hat Stephan monatlich einen Asterix-Comic erstellt, welcher die aktuellen Eisenbahn-Flops wunderbar treffend darstellte. Nicht nur die SBB, auch die Lokführer bekamen in diesen legendären Comics ihr Fett ab.

Als Lokführer wurde Stephan weitherum sehr geschätzt als immer positiver und ausgeglichener Kollege, welcher einem immer auf Augenhöhe begegnete. Im VSLF und der gesamten Bahnwelt überzeugte er durch seine souveräne Art und lösungsorientierte Vorgehensweise. So wurde Stephan im VSLF zu einer zentralen Führungsperson und Schlüsselstelle, welche sich nie in den

Vordergrund stellte und mit seinem Rat und Tat überall unterstützte.

Durch seinen ausgeprägten Sinn für politische Zusammenhänge unterstützte Stephan den VSLF massgebend bei der Ausarbeitung von Vorgehensweisen zu diversen Geschäften.

Ich lernte Stephan als jungen Reserve-lokführer im Bestreben, Verbesserungen für die Bahn und das Lokpersonal zu erreichen, kennen. So manches Bier tranken wir nach Arbeitsende mitten in der Nacht an der Langstrasse und sinnierten über Möglichkeiten bis hin zu neuen Lösungen. Einiges davon haben wir, zusammen mit Daniel Ruf und vielen weiteren Kollegen und dem gesamten VSLF, erreicht. Wohl noch mehr haben wir aber nicht erreicht.

Stephan hat mir immer geholfen zu verstehen, dass wir viel beeinflussen können, aber zum grossen Teil doch an der Realität scheitern werden. Umso mehr hat uns dieser Gedanke motiviert weiterzumachen.

Bis zum 30. Juli 2023, wo Stephan mit nur 59 Jahren uns alle völlig unerwartet verlassen hat. In seinen Ferien erlag er einem schweren Herzinfarkt. Er hinterlässt eine riesige Lücke. Bei seiner Frau und seiner Tochter, seiner Familie und Freunden, bei den Eisenbahnern und der Eisenbahn, beim gesamten Lokpersonal und im VSLF.

Diese grossen Lücken sind der beste Beweis für ein ausgefülltes und aktives Leben im Dienste Anderer. Wir beginnen erst langsam zu verstehen, was uns allen an Stephan verloren gegangen ist.

Stephan war einer meiner besten Freunde auf dieser Welt.

Wir werden Stephan in ehrender Erinnerung behalten. Ich danke ihm für alles.

Hubert Giger

Lokführer SBB Personenverkehr Zürich
Präsident VSLF

**Posthume Würdigung
von Stephan Gut
Präsident VSLF Sektion Ostschweiz**

5.4.1964–30.7.2023

Zu unserem Entsetzen erfuhren wir vom VSLF-Vorstand Sektion Ostschweiz in den Tagen nach dem 30.7.2023 vom plötzlichen Tod unseres Sektionspräsidenten Stephan Gut. Diese Nachricht führte nicht nur bei uns zu grosser Trauer und Bestürzung.

Stephans vorzeitiger Tod ist für uns alle ein herber Verlust, ganz speziell für seine Frau Karolina und ihre gemeinsame Tochter.

Bei uns im Vorstand der Sektion Ostschweiz war Stephan der Dreh- und Angelpunkt. Er besuchte die meisten Sitzungen, führte die meisten Telefonate, machte die meisten Klassenbesuche. Er war der Redaktor und Layouter des GV-Hefts (nicht nur für die Sektion Ost), schrieb unzählige Artikel für die Verbandszeitschrift LocoFolio und war der Art Director ebendieser. Er knüpfte wichtige Kontakte zu EVU, Führungskräften, Industrie und Branchenverbänden. Auch Monate nach Stephans Hinschied kommen immer noch Tätigkeiten ans Licht, bei denen dann der Satz fällt: «Das hat doch immer Stephan gemacht.» Nur mühsam lernen wir, die Vielzahl von Aufgaben und Terminen auf mehrere Schultern zu verteilen, um Stephans Niveau halbwegs zu halten.

Wir haben aber nicht nur unseren Sektionspräsidenten verloren, sondern auch einen lieben Freund. Einen, der immer mit von der Partie war, wenn es darum ging, zu lachen, zu diskutieren, fein zu essen oder ein Bierchen zu trinken. Zudem war er bei den Vorgesetzten für seine scharfen Analysen und die pointierten Antworten schon fast gefürchtet, er war ein Schnelldenker! Und doch hatte er für jeden ein offenes Ohr, einen guten Tipp oder aufmunternde Worte, wenn es einem einmal nicht so gut ging ...

An der ersten Vorstandssitzung dieses Jahres hatte Stephan uns mitgeteilt, dass er das Amt des Sektionspräsidenten zur GV im November 2023 abgeben

werde, um mehr Zeit für seine Familie und die vielen Projekte bei der SBB zu haben. Gerne hätten wir seinem Wunsch entsprochen und ihn persönlich mit allen Ehren aus dem Amt verabschiedet, welches er mit so viel Engagement und scheinbarer Leichtigkeit während 18 Jahren ausgeübt hatte.

Lieber Stephan, wir danken dir von ganzem Herzen für deine grossartige Arbeit und die schöne Zeit, die wir mit dir verbringen durften.

Deine Freunde aus dem Vorstand der VSLF-Sektion Ostschweiz



Stephan im Dienst auf dem Personaltransport Zürich HB–Herdern um 1:30 h in Zürich HB. Foto: Hubert Giger, auf dem Weg zum Umstellen.

**Ein letzter Gruss und
schmerzhafter Abschied vor seiner
allerletzten Fahrt**

Von Ruedi Renggli

Wie ein Blitz aus heiterem Himmel hat Stephans Tod uns hart erfasst, Stephans Hinschied – unfassbar und schmerzhaft dies einfach nicht in unsere Gedanken passt.

Für Stephans Familie, für alle Freunde und Berufskollegen/innen ist Stephans Tod ein extrem schwerer Schicksalsschlag, im besten Alter das irdische Dasein zu verlassen für uns ALLE heute - ein schmerzhaft unfassbarer Trauertag!

Schweizweit beliebt, bekannt, geachtet, ein starker Name «Stephan Gut», ein Vorbild war ER für uns ALLE, Stephan strahlte aus Vertrauen und auch Mut.

*Wir wollen ganz speziell an seine Familie denken,
sein unfassbarer Tod hinterlässt dort einen allergrössten Schmerz,
einen so geliebten Menschen zu verlieren,
das zerreisst doch fast ein Herz.*

*Wir wünschen Stephans Frau & Tochter viel Kraft und Trost und Zuversicht,
wir sind in Trauer eng verbunden,
und das in treuer, ehrenvoller «Pflicht».*

*Schon früh hat Stephan mit seinen «Asterix»-Beiträgen das damals verbandsfeindselige Klima spürbar entspannt,
z so war sein Mitwirken in der «IGLoc» zielführend, das Resultat ist uns allen wohlbekannt.*

*Stets das Gesamtwohl Lokpersonal vor Augen,
dass man sich im Führerstand stets sicher fühlt,
Stephan rügte die SBB-Sparwut, weil demotivierend,
das heisst: Die Personalmotivation wird unterkühlt.*

*Während über zwanzig Jahren dauerhaft im Einsatz,
und dies an der Spitze vom Verband, in einem starken Team war Stephan eingebunden,
eine erfolgreiche Crew im Führerstand!*

Stephan strahlte aus Vertrauen, das wertvollste Gut auf dieser Welt, Vernunft, Respekt und Anstand war sein Leben und nicht die Machtgier nach dem «lieben Geld».

*Viel Wertschätzendes hat Stephan hinterlassen, sein Name wird uns unvergesslich sein, das Lokpersonal hat Stephan unendlich viel zu danken,
das mög in Stein gemeisselt sein!*

*Tief verneigen wir uns heute an Deinem Grabe nun, Stephan – wir sagen still ade,
auf Deiner letzten Fahrt bist du nun alleine, ein letzter Gruss - er tut so weh!*

*Stephan wars nicht vergönnt, es zu erleben, die allerletzte Fahrt in seine Pension,
viel zu früh sein Leben geht zu Ende,
des Schicksals Glück läuft ihm davon.*

*Good bye Stephan - es schmerzt so sehr zu sagen, bei Deiner letzten Abfahrt winken wir DIR wehmütig zu, hab tausend Dank für ALLES, was DU uns gegeben;
nun, Stephan, finde DEINE ew'ge Ruh.*

Erinnerung an Stephan Gut

Von Daniel Hurter, ehem. Redaktor LocoFolio

Stephan Gut habe ich das erste Mal näher kennengelernt, als ich 2007 oder 2008 als frischgebackenes VSLF-Mitglied zum ersten Mal an einer Sektionsversammlung teilgenommen habe. Schon dieses erste Mal hat mir seine Fähigkeit, eine so trockene Angelegenheit wie eine Generalversammlung souverän, entspannt und kurzweilig durchzuführen, imponiert. Und wie ich in den darauffolgenden Jahren feststellen durfte, war dies eines von Stephans Markenzeichen. Immer wenn es wieder einmal kompliziert und unübersichtlich wurde, hat Stephan mit seiner Kompetenz den Knoten entwirren und die Situation retten können.

In meiner Zeit als Redaktor des LocoFolios durfte ich dann mit Stephan ziemlich eng zusammenarbeiten. Es war eine Zusammenarbeit, die äusserst angenehm und von seiner Seite her sehr professionell war. Und sehr gerne denke ich auch an etliche gemütliche «Nachsitzen» und «Nachversammlungen» in geselliger Runde zurück, wo wir viel gelacht haben. Was ich an Stephan auch immer bewundert habe, war seine Ruhe, mit der er über die vielen Absurditäten, mit welchen wir in unserem beruflichen Umfeld konfrontiert sind, berichtete. Wie er dabei sogar über Dinge lachen konnte, wo sich bei uns anderen je nach Temperament eher Ratlosigkeit, Verzweiflung oder ein höherer Blutdruck bemerkbar machten. Im Nachhinein frage ich mich aber, ob das Lachen sein Schutzmechanismus war, um in dieser Zeit mit ihren vielen Unwägbarkeiten und nicht nachvollziehbaren Entscheidungen und Ereignissen bestehen zu können.

Die Mitteilung von seinem Tod hallt für mich immer noch nach. Auch wenn ich an der Trauerfeier teilgenommen habe, wirkt die Tatsache, dass Stephan nicht mehr unter uns ist, auf mich immer noch irgendwie absurd und unwirklich. So richtig bewusst wird mir sein Fehlen wohl erst, wenn die nächste Sektionsversammlung ohne ihn stattfindet.

Mach es gut, Stephan. Vielleicht treffen wir uns irgendwann und irgendwo wieder einmal zu einer Versammlung – einer Versammlung ohne Traktanden, aber mit viel Geselligkeit und Lachen.

Lieber Hubi

Mit grosser Bestürzung und Betroffenheit habe ich den neusten Newsletter zur Kenntnis genommen; ich musste ihn einige Male lesen, um zu begreifen, dass da der Name STEPHAN GUT stand und das Foto seinem Konterfei entspricht. Ich möchte Dir und all Deinen Verbandsmitgliedern ganz herzlich kondolieren. Ich habe Stephan als grossartigen Menschen kennengelernt. Seine gewinnende, stets aufgestellte, offene und aufrechte Art, verbunden mit seinem riesigen, fundierten Fachwissen, war immer beeindruckend. Und stets hat er an der GV auch zu den unangenehmsten Themen einen positiven Kern zu formulieren ge-



Eisenbahner nach getaner Arbeit. 175 Jahre Feier in Biel, 3. September 2022. Stephan Gut, Fabian Sollberger, Hanspeter Huwyler, Stefan Landenberger

wusst. Die Tatsache, dass Stephan nicht mehr unter uns weilt, macht unendlich traurig, der Abschied tut unsäglich weh. Welch ein grosser Verlust für den VSLF. Trotzdem bin ich dankbar, dass ich Stephan kennenlernen durfte; die Begegnungen mit ihm waren stets so gehaltvoll und bereichernd. So werde ich ihn stets in guter Erinnerung behalten. Dir und dem VSLF wünsche ich in dieser schwierigen Zeit alles Gute und für die Zukunft weiterhin die nötige Forza!

Liebe Grüsse
Hans

(Hans Bär ist dipl. Ing. ETH, war Pilot bei der Swissair und Militärpilot und leitete die damalige Arbeitsgruppe «Zersplitterung Lokpersonal»)

Lieber Hubert
Liebe Kolleginnen und Kollegen

Mit grosser Bestürzung habe ich die Nachricht von Stephans Hinschied gelesen. Namens des LPV spreche ich unser aufrichtiges Beileid aus.

Viele Grüsse
Hanny

Guten Tag Hubi und Dani

Mit grosser Bestürzung habe ich in meinen Ferien in GB vom plötzlichen Tod von Stephan Gut erfahren. Es betrübt mich ausserordentlich, dass Stephan nicht mehr unter uns weilt. Wir haben auf gewerkschaftlicher Ebene viel zusammen gemacht und auch einiges zusammen erreicht. Ich werde Stephan als hochgeschätzten und sehr guten Kollegen in Erinnerung behalten.

Ich entbiete dem Vorstand des VSLF sowie der Familie von Stephan meine aufrichtige Anteilnahme.

Kollegiale Grüsse
Marjan D. Klatt

Lieber Hubi

Die Nachricht vom Tod von Stephan hat mich sehr betroffen gemacht. Auch wenn sich unser Kontakt auf die jährlichen Pizzaessen beschränkte, habe ich seine pointierten «Diskussionsbeiträge» und vor allem sein jeweils darauffolgendes, spitzbübisches Lachen präsent, wie wenn es gestern gewesen wäre. Stephan, ein Lokführer mit Herz und Seele, ein Sympathieträger für eure Sache.

Gerne würde ich Stephan die letzte Ehre erweisen.

Lieber Gruss Franz

Brasserie Zürich HB

Nach der Trauerfeier für Stephan Gut am 18. August 2023 traf man sich in der Brasserie Federal im Hauptbahnhof Zürich. Es war schön, dass so viele Freunde Stephan die letzte Ehre erwiesen.



Hans Jeppesen, Beda Breu, Martin Geiger, Tobias Früh



Christoph Graser, Leopold Trovatori



Fabian Rippstein Bornhövd, Marco Gosetti, Christophe Cler, Daniel Heckendorf



Simon Steinmann, Beat Senn



Marcel Hämmerli, Erich Bachmann, Anita Kessler



Thomas Egli und Hans-Ruedi Schürch



Das Kondolenzbuch für Stephan Gut wurde von Hubert Giger in Altstetten an Beda Breu übergeben, welcher es auf der Lok in den Rangierbahnhof Limmattal RBL brachte. 5. August 2023



Dario Bai, Stefan Furter



Lisa Meschkat, Pinggera Mario



Wolfgang Jakob, Hans-Peter Bissig, Peter Bachmann, Roger Nater, Paul Kompein



Roman Gyssler, Rahel Wyss, Thomas Erdin



Matthias Oppliker, Pascal Mischler



Marc Engelberger, Felix Traber, Raoul Fassbind



Speisewagen

Depot F Zürich Mai 2005. Der Leichtstahl-Speisewagen im IC-Look vor der Milchküche in der Bildmitte. Vor dem Speisewagen die alte Letten-Linie mit abgestellter Mirage RABDe 12/12. Unten das Kohledreieck mit Ae 6/6, dem Unterwerk und dem Bahnmeister. Rechts werden die Schrebergärten geräumt für die neuen Bahnhöfeinfahrt von Wiedikon.



Daniel Ruf (vorne) und Stephan Gut im Speisewagen. August 2004.



Stephan Gut: Layouter mit Schalk

Das LocoFolio mit Stephan Guts Layout war weit mehr als nur eine Verbandszeitschrift. Stephan platzierte in fast jeder Ausgabe ein «Osterei». Seine Grafiken waren oft treffender als jedes Wort.
Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio seit 2016

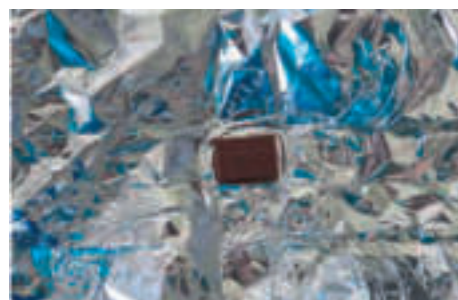
Es war das Jahr 2016, der Gotthard-Basistunnel wurde eröffnet. Grosse Euphorie überall! Nicht ganz so euphorisch lasen sich allerdings die Berichte zu all den grossen und kleinen Ärgernissen im Bahnbetrieb (LoFo 1/2016). Eines davon war die gefährliche Situation am Ende der Seetalinie in Lenzburg. Unfälle waren fast an der Tagesordnung. Stephan interpretierte das kurzerhand als «Begegnungszone» ...



Sehr subtil ist die Illustration zum Beitrag über die hohen Kosten von ETCS:



Da war doch mal was mit einer Schokolade (LoFo 1/2017)! Eine kleine Wertschätzung von Seiten SBB an das Personal, bei welcher man vor lauter Verpackung kaum den Inhalt fand. Stephans grafische Interpretation:



Hohes Gras kann zur Gefahr werden. Speziell dann, wenn sich ein Tiger darin versteckt! (LocoFolio 2/2017)



Nicht selten waren auch die Titelblätter wahre Kunstwerke. Das Thema der Ausgabe 2/2017 war «Digitalisierung». Stephan brachte es auf den Punkt:



Corona hat uns die GV im Jahr 2020 verhagelt:



Legendär ist das Titelblatt zum Thema ETCS der Ausgabe 1/2022:



SOPRE sollte alle Probleme der Einteilung lösen (LocoFolio 1/2018):



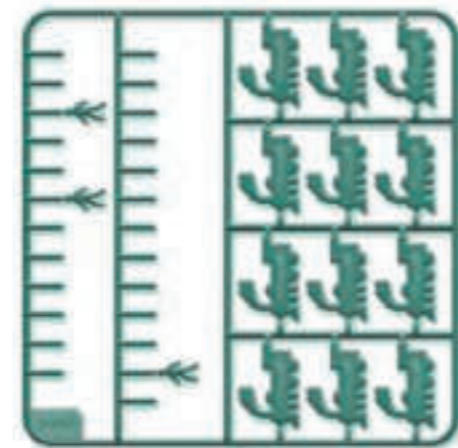
Es kam anders ...



Eyecatcher für das Thema «Bahnersatzbus» (LocoFolio 2/2021):



Im Jahr 2019 herrschte bereits eklatanter Personalmangel. Ein Jahr später fielen Züge aus. Stephans Illustration dazu ist einfach nur brilliant! (LocoFolio 2/2019)



Ab der Ausgabe 1/2021 hatte das LocoFolio ein neues, viel schöneres Logo. Hier die Vorstudien:

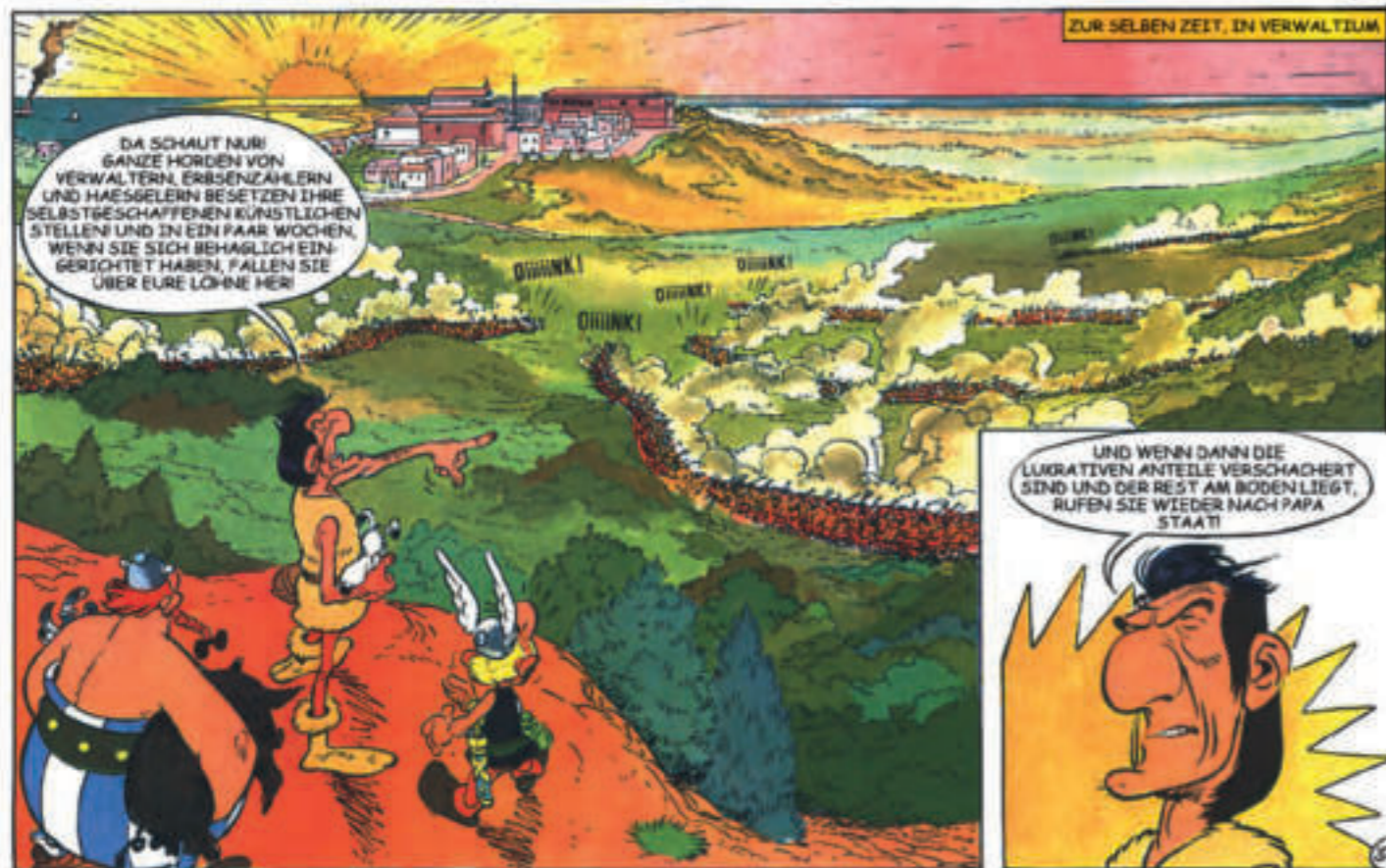


Falsch aufgestellte Langsamfahrstellen? Hier das entsprechende Piktogramm (LocoFolio 1/2019):



Asterix (Stephan Gut Nachruf)

Stephan Gut hat die Rechte von Les Éditions Albert René für seine Arbeiten erhalten.



Die Asterix-Comics von Stephan waren Einladungen zu den Speisewagen-Treffen. Mit der Zeit sind drei Bände daraus entstanden.

Kritische Sicherheitslücken bei Microsoft-Cloud

Die Bahnen werden vermehrt Opfer von Hackerangriffen. Diese betreffen zwar keine sicherheitskritische Infrastruktur, sondern eher den Webshop und den Verkauf von Billetten via App. Dennoch bestehen Risiken. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*

Ein im Sommer 2023 gestohlener Sicherheitsschlüssel zu Microsoft-Cloud-Systemen wie OneDrive und SharePoint zeigt auf, dass sich Firmen nicht pauschal auf die Sicherheit ihrer Daten verlassen können. Daten sind das moderne Gold, Digitalisierung und Vernetzung auf allen Bereichen auf dem Vormarsch. Die meisten Unternehmen sind über das Internet vernetzt und speichern ihre Daten online auf Cloudservern. Dies hat praktische Vorteile wie die schnelle, umfangreiche Verfügbarkeit und einen zentralen einheitlichen Speicherort. Ganze Produktionsketten werden heutzutage automatisiert und ferngesteuert. Oftmals auch vernetzt mit offenem Internet. Gerade deshalb sind staatliche Netzwerke und Firmennetzwerke äusserst attraktiv für Hacker.

Im Juli 2023 vermeldete Microsoft, dass es mutmasslich chinesischen Hackern gelungen ist, einen zentralen Sicherheitsschlüssel für die Cloudnetzwerke OneDrive und SharePoint zu stehlen. Bis dahin ging man grundsätzlich pauschal davon aus, dass solche Netzwerke von Tech-Riesen sicher seien. Microsoft selbst ging unangenehm diskret mit der Situation um, kommunizierte nur minimal und bot kaum Lösungsansätze für die Problematik an. Dies öffnet den Raum für weitere Spekulationen über die Sicherheit von digitalen Lösungen. Ob Daten und in welchem Umfang Daten abgessaugt wurden und welche Unternehmen davon betroffen sind, ist immer noch nicht umfänglich bekannt.

Bei den Bahnen zeigt sich seit dem Ukraine-Konflikt und den gegen Russland erfolgten Sanktionen eine stark erhöhte Hackertätigkeit. Beinahe täglich werden Störungen von IT-Komponenten bekannt gegeben, dem Kunden fällt dies am häufigsten beim Ausfall von Ticket-Vertriebskanälen oder App-Störungen auf. Gerade in der Schweiz sind die Bahnen mittlerweile sehr offensiv digitalisiert. Um nur einige Beispiele zu nennen: Moderne Züge sind mit diversen Rechnern ausgestattet, teils mit Online-Zugriff. Elektronische Stellwerke sind stark vernetzt und ferngesteuert. Die gesamte Bürolandschaft ist auf SharePoint implementiert und kaum noch mit Zugriffseinschränkungen für Angestellte versehen. Die Vertriebskanäle sind via Apps verfügbar und dementsprechend öffentlich im Internet erreichbar.

Trotz dieser umfangreichen öffentlichen Zugangsmöglichkeiten gelten die Eisenbahn-Netzwerke als sicher. Die Züge haben stellenweise öffentliche digitale Eingangstore, die in erster Linie der Ferndiagnose oder der Aufspielung von Softwareupdates dienen, grundsätzlich aber in separaten



Netzwerken. Ebenso werden die Laptops, welche im Unterhalt verwendet werden, nicht an öffentliche Netzwerke gekoppelt. Zudem werden sie nur von geschultem Fachpersonal instand gehalten. Dies sollte auch mit dem aktuell noch immer verwendeten Betriebssystem Windows XP praktikabel sein. Der Support von Microsoft wurde zwar 2014 eingestellt und der Quellcode 2020 geleakt, aber solange die Computer stets abgeschottet sind, kann ja quasi fast nichts passieren.

Problematisch sind eigentlich vor allem die Schnittstellen im öffentlichen Verkaufnetz, also vor allem die Homepage und die App. Dementsprechend oft war es dieses Jahr den Bahnen auch nicht möglich, Billetts zu verkaufen. Aber solange die Beweisschuld systematisch dem Kunden zugeordnet wird und grosszügig auf Kulanzmassnahmen verzichtet wird, ist das grundsätzlich ein geringes Problem. Die meisten Fahrgäste sind ohnehin Abokunden, welche für einen schmalen Unkostenbeitrag den rechtmässigen Besitz eines gültigen Fahrscheins am Schalter nachweisen könnten.

Und die elektronischen Stellwerke und die Funk- und Telefonnetze sind ja grundsätzlich auch abgeschottet und auf hohe Sicherheit geprüft. Es stellt sich jedoch die Frage, ob mit zunehmender Digitalisierung die

Attraktivität für Hackerangriffe mit terroristischen Motiven nicht steigen könnte. Trotz hoher Abschottung sind Eingangstore theoretisch einzurichten. Mit beträchtlichem Aufwand zwar und höchst unwahrscheinlich, aber nicht gänzlich auszuschliessen. Der zunehmende Fokus auf

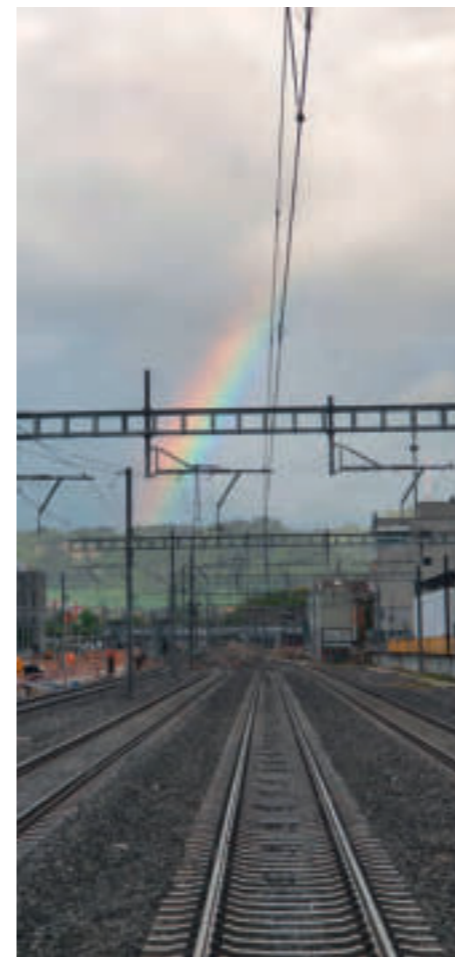
digitale Lösungen und deren Verknüpfung untereinander, ohne analoge Rückfallebenen, würde jedoch die Auswirkungen eines gelungenen Angriffs immer weiter steigern.

Und mit einem geklauten Natel eines Angestellten, welches der Einfachheit halber mit dem Passwort 1111 zu entsperren wäre und mittlerweile in sehr grossem Masse im Umlauf ist, liesse sich bereits relativ viel Unfug anstellen. Das Problem verschärfter Passwortanfragen mit immer mehr Zeichen und Zahlen führt erstaunlicherweise nicht zu höherer Sicherheit, sondern zu höherer Motivation, den Zugang zu den Arbeitsgeräten mutwillig zu simplifizieren. Es werden überall dieselben Passwörter verwendet, es werden einfache Kombinationen verwendet, die Passwörter werden auf den Geräten gespeichert oder der Zugang wird sogar per Post-it am Bildschirm angeklebt. Wie sich ein Hackerangriff dann effektiv gestaltet und auswirkt, sofern er überhaupt stattfindet, wird sich zeigen. Mit dem Ausfall einiger Vertriebssysteme ist bisher abgesehen von einigen Einnahmeausfällen wenig materieller Schaden entstanden. Mein persönlicher Eindruck ist allerdings, dass sich auf dieser relativ entspannten Situation zu sehr ausgeruht wird und man irgendwann in einen Hammer läuft. Ich hoffe, ich werde nicht Recht behalten. ➔

Fehlende Kundigkeiten schränken Bahnbetrieb ein

Strategiegruppe VSLF

Am 14. Oktober 2023 war die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist aufgrund eines Personenunfalls im Langenthal-Tunnel vier Stunden lang gesperrt. Gleichzeitig war die alte Strecke, die im Normalfall als Umgehung dient, wegen Bauarbeiten in Burgdorf und Langenthal komplett gesperrt. Deshalb sah man sich gezwungen, den Ost-West-Verkehr via Biel–Solothurn umzuleiten. Nur ist dort praktisch kein SBB-Lokpersonal mehr streckenkundig. Die Linie Biel–Bern wird seit einigen Jahren ausschliesslich von der BLS betrieben. Dies führte dazu, dass die wenigen noch verkehrenden Züge, trotz der verhältnismässig kurzen zusätzlichen Distanz von knapp dreissig Kilometern, dennoch bis zu 80 Minuten Verspätung erhielten. Dies zeigt deutlich, dass die aktuelle Methodik bei der Bewirtschaftung der Fahrzeug- und Streckenkundigkeiten auf minimalistischem Niveau, die zusätzlich negativ durch aufgeteilte Bahnproduktionen beeinflusst wird, den Bahnbetrieb insbesondere im Störfall erheblich einschränkt. ➔



Schlechte Sicht auf das Zwergsignal

Technikgruppe



Das Zwergsignal, welches für die Ausfahrt aus der Unterhaltsanlage Herdern Gleis 418 benötigt wird, ist sehr schlecht sichtbar. Das Risiko einer versehentlichen Abfahrt ist anlagebedingt gross. Auf eine entspre-

chende ESQ-Meldung wurde zugesichert, dass die Sichtbarkeit des Zwergsignals 418B verbessert werde. Entsprechende Optionen würden geprüft. ➔

Gefährliche Parallelen?

Aus dem Untersuchungsbericht der SUST zum Absturz einer Ju 52 im Bündnerland geht hervor, dass die zuständige Aufsichtsbehörde BAZL ihre Pflichten vernachlässigt haben könnte. Wäre dies bei der Eisenbahn auch denkbar? *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*



Bild Wikipedia

Als am 4. August 2018 die Tante Ju mit der Kennung HB-HOT in einem engen Talkessel am Piz Segnas GR überraschend verloren ging und 20 Todesopfer zu beklagen waren, wurde rasch über die Absturzursache philosophiert. In erster Linie wurde von Pilotenfehlern, fehlendem Treibstoff oder technischen Ursachen gesprochen. In der Regel bedarf es aber diverser Missstände, die in einem unglücklichen Zusammenhang gleichzeitig auftreten, damit es zur Katastrophe kommen kann. Der Untersuchungsleiter der SUST wird später auch mit folgenden Worten zitiert werden: «Wo immer wir den Teppich anheben, hatte es Dreck darunter.» Obschon als Hauptursache das riskante Flugverhalten der Piloten unter Vernachlässigung simpelster fliegerischer Grundsätze eruiert wurde, fielen der SUST aber vor allem der desolate Zustand der Ju-52-Flotte des Betreibers JU-AIR und deren Verhalten gegenüber der Aufsichtsbehörde BAZL, aber auch der Umgang des Bundesamtes für Zivilluftfahrt BAZL in seiner Rolle und seiner Auslegung der Pflichten auf. Die beiden Piloten waren ausgebildete Armeepiloten der Luftwaffe, welche im Anschluss bei der SWISS vor allem die Flugzeugmuster Airbus A330/A340 be-

dienten. Ebenfalls konnten sie auf der Ju 52 bereits mehrere hunderte Flugstunden vorweisen und galten als sehr erfahren und routiniert. Und dennoch waren bei beiden Piloten mehrere sicherheitskritische Verstösse gegen Mindestflughöhen und fliegerische Grundsätze vermerkt gewesen. Man geht davon aus, dass sie für eine gute Show dazu bereit waren, grosse Risiken in Kauf zu nehmen. Die Recherchen bei JU-AIR förderten zutage, dass in erster Linie durch bei der Luftwaffe ausgebildete Piloten solche Verhaltensmerkmale nachgewiesen werden konnten.

Bei der Untersuchung wurden weitere heikle Details zur Arbeitsweise bei JU-AIR festgestellt, vor allem aber auch in der Zusammenarbeit mit der Aufsichtsbehörde. Es zeigte sich, dass beim BAZL zu diesem Zeitpunkt kein Beamter mit Fachkompetenzen zur Überprüfung der Kolben-/Sternmotoren einer Ju 52 angestellt war. Unangemeldete Audits zeigten demzufolge kaum konstruktive Mängel am Flugzeugmuster, jedoch bei der Massenberechnung vor Abflügen. Diese wurden jedoch nicht beanstandet. Bei einzelnen festgestellten Defekten wurden für Reparaturarbeiten und Herstellung von Ersatzteilen inkompetente

und ohne Zulassung agierende Firmen herbeigezogen. Zudem wurden die erfolgten Arbeiten nicht erneut auf Umsetzung kontrolliert, weshalb diese oftmals nicht erfolgten oder nicht nachgewiesen werden konnten. Bei Zwischenfällen kam dementsprechend die JU-AIR ihrer gesetzlich auferlegten Meldepflicht nicht nach. Es wurde auch lediglich das Vorhandensein von Prozessen geprüft, die Anwendung jedoch nicht. Die Zügel wurden offensichtlich sehr locker gehalten.

Das BAZL sah sich jedoch auch nicht imstande, die Zügel fester zu halten. Das hat diverse Ursachen wie die erwähnten fehlenden Kompetenzen in Bezug auf das Flugzeugmuster, aber auch in der Auslegung europäischer Gesetzesvorgaben. Ungeregelte Themen wurden als Handlungsspielraum gelebt. So wurde JU-AIR beispielsweise eine Sondergenehmigung zum Verzicht auf den eigentlich bei Passagierflügen vorgeschriebenen Cockpit-Voice-Recorder (Aufzeichnung Pilotengespräche) erteilt. Dies ist auch an Mängeln in der Organisationsstruktur übergeordneter «Organisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit CMAO» erkennbar. Sie kam ihrer Pflicht zur Erstellung von Qualitätssicherungs-

prozessen nicht nach und Meldungen an das BAZL konnten dementsprechend nicht oder falsch eingeordnet werden und wurden mangelhaft abgearbeitet.

Es gehen also als Einflüsse auf den Absturz diverse Faktoren hervor, die mit dem eigentlichen Flug gar nicht so viel gemein haben, jedoch ursächlich hoch eingeordnet werden müssen. Es sind der Charakter und die Ausbildung der Piloten, der Zustand und die Wartung des Flugzeugs, die Arbeitsweise des Flugunternehmens und die Rolle der Aufsichtsbehörde. Zwar haben die Piloten eklatant gegen gültige Regeln des Fliegens und physikalische Grundsätze verstossen, sie waren aber auch in einem mangelhaft gewarteten Flugzeug in bedenklich schlechtem Zustand unterwegs. Das Unternehmen war nach gemeinnützigen Vereinsstrukturen organisiert und finanziell knapp ausgestattet. Dies führte zur Motivation, die Aufsichtsbehörde mehrfach um erleichterte Auflagen anzufordern. JU-AIR besass gesellschaftlich einen hohen Status und hohe Akzeptanz und dementsprechend wenige Kritiker. Bereitwillig wurden deshalb die Anfragen genehmigt und die Kontrollen fielen relativ lasch aus.

Erstaunliche Parallelen in der Arbeitsweise lassen sich auch bei der Aufsichtsbehörde der Eisenbahnen BAV und den Arbeitsweisen der Bahnen erkennen.

Geschmolzene Kupplungen

Technikgruppe VSLF

Der Fahrzeugunterhalt stellte fest, dass bei etlichen FLIRTs in der Westschweiz die elektrischen Leitungen in den Kupplungen geschmolzen sind.

In der Westschweiz wurden vor kurzer Zeit neue Fahrzeuge der Baureihe RABe 523 (Stadler FLIRT TSI) abgeliefert. Aufgrund neuer Normen und technischer Weiterentwicklungen heben sich diese mittlerweile stark von den Bestandsfahrzeugen aus früheren Baujahren ab. Aus betrieblicher Sicht scheint es sinnvoll oder ist es sogar notwendig, dass die alten und neuen Fahrzeuge flexibel, gemischt und einheitlich verkehren und überall gleichermassen eingesetzt werden können. Erreicht werden sollte dies über Softwareupdates. Offensichtlich genügt dies nicht, um die verschiedenen

Ähnlich wie in der Flugbranche werden auch bei der Bahn sehr wenig Routinekontrollen durchgeführt. Die Verantwortung zur sicheren Betriebsführung wurde auch an die Bahnen delegiert. Das BAV kritisiert dabei uneinheitliche Lösungsansätze nicht, wie das Verhalten nach dem Unfall in Zollikofen, als jede Bahn eigene Vorgaben bei defekter Zugsicherung erliess, deutlich gezeigt hat. Zwar werden auch Vorgaben an die Bahnen gemacht, dass Sicherheitsprozesse vorhanden sein sollten, auf deren Anwendung, Bekanntheitsgrad und Kontinuität werden sie jedoch kaum kontrolliert. Immense Mängel weist zudem das Meldewesen auf. Oftmals können Meldungen, wenn sie überhaupt verfasst werden, nicht zugeordnet oder abgearbeitet werden. Dies liegt in erster Linie an zusätzlichen Schnittstellen und fehlendem Verständnis zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmung, wie sie in der Luftfahrt gar nicht existieren.

Bei der Thematik zur Erstellung von Sondergenehmigungen ist man beim BAV auch einigermaßen leger drauf. Die SOB erhielt kürzlich die Genehmigung zum Bau und Betrieb eines Perrons mit 5% Gefälle in Sattel SZ. Grundsätzlich wird beim BAV eine maximale Neigung von 2% vorgegeben. Zwar sind bei Rampen bis zu 18% Neigung üblich, dort wird

aber selten ein Kinderwagen abgestellt und es ist kein Gleis in direkter Nähe. Ebenfalls hat die vorgeschriebene Selbstanzeige der Bahnen gegenüber der Aufsichtsbehörde Mängel. Der Beinahe-Unfall vom 17. Juli 2023 in Unterterzen förderte diesen Missstand zutage. Erst fünf Wochen später eröffnete die SUST einen Vorbericht, weshalb die Situation auch erst über zwei Monate später medial verarbeitet wurde. Bei der Entgleisung im Gotthard-Basistunnel erfolgte dieser beispielsweise bereits nach zwei Wochen. Es bestehen offenbar Unklarheiten im Umgang mit Konflikten, die zwar brandgefährlich, höchstbedenklich und sicherheitskritisch sind, bei denen jedoch glücklicherweise nichts passiert ist. Oftmals wird die Untersuchungsbehörde erst gar nicht aktiv. Die Fälle werden also vorgefiltert.

Als Parallele kann sicher auch gewertet werden, dass wie in der Luftfahrt auch bei den Bahnen sehr viele unglückliche Zusammenhänge gleichzeitig auftreten müssen, bevor es zum Unglück kommt. Und Holz anlangen, das kommt zum Glück selten vor ...

https://www.sust.admin.ch/inhalte/AV-berichte/HB-HOT_DE.pdf



Bordnetzspannungen anzugleichen. Obwohl die SOB vor derselben Problematik stand und diese lösen konnte, greift hier das Kooperationsmodell nicht und jede Bahnunternehmung entwickelt ihr separates Know-how mit eigenen Ansätzen – trotz des identischen Fahrzeugproduzenten.

Erstaunlich erscheint, dass die finanziellen Mittel zu deren konstruktiver Angleichung anscheinend uneingeschränkt zur Verfügung gestellt werden. Nur dies lässt das experimentelle Vorgehen erklären, welches eine Teilflotte stilllegt oder Mehrfachtraktionen verunmöglicht. Das Vallée de Joux hat bereits seine direkten Verbindungen nach Lausanne verloren, auf Nachfrageschwankungen zu Stosszeiten kann nicht mehr reagiert werden.

In der Regel erlöschen zudem Garantien, wenn zu stark an der Fahrzeugtechnik rumgefummelt wird. Erstaunlich mutet auch an, dass bei Fahr-

zeugen die Notwendigkeit eines einheitlichen integralen Einsatzes erkannt wurde, beim Fahrpersonal Lösungsansätze zur Flexibilisierung und Harmonisierung jedoch minimalistisch bewirtschaftet werden. So sind viele Splittergruppen entstanden, welche betrieblich ebenso viele Hindernisse auslösen, wie dies Kleinstflotten von Fahrzeugen würden. Und dies trotz der Begebenheit, dass bei einheitlichem Personaleinsatz, im Gegensatz zu den Kupplungen, das Personal noch selten geschmolzen ist oder Garantiefälle abgeschrieben werden mussten.



Holz alange . . .

Entschuldigung, falls meine Gedanken in der letzten LocoFolio-Ausgabe zu schlechtem Karma geführt haben sollten.

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P



Value in den Vordergrund, und die Realisierung von maximalen Gewinnen und Cashflows ist das primäre Ziel des Managements. Dies führt dazu, dass in erster Linie Personal- und Produktionskosten möglichst tief gehalten werden, Margen ausgereizt werden und die Qualität bescheiden ausfällt.

Bei den Bahnen zeigt sich dies daran, dass beim Personal die Löhne und Arbeitszeitregelungen unter permanentem Druck stehen mit ausschliesslichem Fokus auf vermeintlich produktive Arbeitsleistungen wie Lenkzeiten.

Es sollen in derselben oder weniger Zeit mit gleich viel oder weniger Personal also immer mehr Kilometer abgespult werden, immer mehr Züge gereinigt werden und der Unterhalt immer zackiger erledigt sein.

Dasselbe gilt für Bauarbeiten und die «unproduktiven» weiteren Arbeiten wie Vorbereitungen, Wegzeiten, Nebenarbeiten und Schulungen. Die Qualität sinkt, die Zwischenfälle steigen.

Im Falle des Rollmaterials werden die Unterhaltfenster kürzer und seltener. Vermeintlich unwichtige Arbeiten werden schneller erledigt oder ganz weggelassen. Diagnosezeiten werden gestrichen, Fahrzeuge sehen den Unterhalt erst nach eingetretenem Schadensfall. Menschliche Visiteure werden reduziert und durch immer mehr digitale Zugskontrolleinrichtungen ZKE ersetzt. Diese durchleuchten mit Sensoren vorbeifahrende Züge und untersuchen diese auf präzise zugeordnete oder vorprogrammierte Mangelzustände. Nicht jede ZKE kann also jeden Mangel erkennen, geschulte Visiteure könnten dies jedoch problemlos. Als Konsequenz sind also mehr schadhafte Züge im Verkehr.

Bei der Infrastruktur werden auch Unterhaltfenster reduziert, Bahnanlagen «verschlankt» und es wird auf digitale Komponenten gesetzt. Der Personalbe-

stand ist maximal effizient strukturiert und viele Arbeiten werden an günstige Drittanbieter ausgelagert. Dort sind die Arbeitszeiten lang, die Ausbildung minimal und die Löhne tief.

Sicherheitsstandards werden flexibel interpretiert, sofern sie denn überhaupt bekannt sind.

Natürlich ist dieses Modell nicht pauschal auf alle Eisenbahnen gleich anwendbar, da nicht alle Bahnen dieselbe Ausgangslage haben. In der Schweiz werden diverse politisch motivierte Abgeltungsmodelle betrieben, die beispielsweise den Regionalverkehr explizit vom Wettbewerb ausklammern oder die es erlauben, unproduktive Kooperationsmodelle im Fernverkehr zur Förderung des Ideenwettbewerbs zu etablieren. In der Schweiz ist es aus politischen Gründen aber auch wichtig, dass die Kunden mit dem öffentlichen Verkehr zufrieden sind. Gerade deshalb werden Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen um ein Vielfaches besser mit finanziellen Mitteln ausgestattet, als dies im europäischen Umland der Fall ist. Wie sich dies nach Einführung der Schuldenbremse entwickelt, wird sich zeigen. Die EVU setzen bereits jetzt die Angestellten unter Druck mit damit einhergehenden Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen.

Zudem ist in der Schweiz europäisches Rollmaterial unterwegs. Inwiefern sich der dortige stärkere Wettbewerb auf die Qualität und Sicherheit dieser Lokomotiven und Wagen auswirkt, ist schwer nachweisbar. Im Falle des Güterzugs, welcher im Gotthard-Basistunnel entgleiste, waren deutsche DB-Cargo-Loks im Auftrag der Schweizer SBB Cargo mit Wagen von diversen Haltern aus verschiedenen Ländern unterwegs. Infrastrukturseitig war der Zug offensichtlich in der Schweiz unterwegs, auf einem mutmasslich gut unterhaltenen Gleis. Vor der Einfahrt in den Gotthard-Basistunnel passierte der Zug eine ZKE, die jedoch keine Mängel feststellen konnte. Vielleicht war es also einfach nur Pech, die genaue Ursache wird dann eben durch den SUST-Schlussbericht eruiert werden. ➔

Falsch verkabelt?

Ein Kollege meldete Ende August ein fehlerhaftes Verhalten eines Zwergsignals.

Zuschrift



Auf der Fahrt von Basel RB mit dem Zug xxxx nach Herzogenbuchsee ist mir im Bahnhof Murgenthal bei freier Fahrt zeigendem Hauptsignal das geschlossene Zwergsignal A12 aufgefallen. Nach sofortigem Halt im Bahnhof Murgenthal habe ich mit der BZ Kontakt aufgenommen und die erlebte Situation geschildert. Dabei ist mir aufgefallen, dass auch das sich am Perronende befindende Zwergsignal A2 Halt zeigte, obwohl das Ausfahrtsignal immer noch freie Fahrt zeigte. Auf der BZ war keine Störung zu sehen. Im Gleis 3 in Murgenthal stand der LRZ fahrbereit Richtung Rothrist.

Immer noch im Gespräch mit der BZ, ging plötzlich das Zwergsignal A2 auf Fahrt. Der Mitarbeiter erzählte mir, dass er gerade dem LRZ die Fahrstrasse Richtung Rothrist eingestellt hatte.

Auf die Meldung erhielt der Kollege folgende Rückmeldung:

Guten Tag zusammen

Wir haben die Situation «HS zeigt Fahrt und Zwergsignal zeigt Halt (auf Iltis Fahrt Rückmeldung)» durch Siemens abklären lassen.

Die Situation konnte auch durch Siemens nicht mehr reproduziert und nachvollzogen werden. Es muss sich um einen kurzzeitigen Baugruppenausfall im SimisC (ANRES-Baugruppe) gehandelt haben. Ein Zusammenhang mit der vorgängigen BAZ-Bedienung im Gleis 3 wird seitens Siemens ausgeschlossen. Auch ein Untersuchen vor Ort durch das SA-Team Olten brachte keine weiteren Erkenntnisse. Fazit: Aus technischer Sicht ist dieses Fehlerbild bei einem Versagen einer Baugruppe möglich. Wir werden die Situation weiter beobachten.

Freundliche Grüsse

Positiv an der Sache ist, dass die Meldung ernst genommen wurde und die nötigen Untersuchungen sorgfältig durchgeführt wurden. Der Fall zeigt aber einmal mehr, wie wichtig die Plausibilitätsbeurteilung durch Menschen ist. Der Technik darf nicht blind vertraut werden. Bleibt zu hoffen, dass solche Ereignisse extrem selten sind und es zu keinen Gefährdungen kommt. ➔

Noch kein Weihnachtsgeschenk?



Handgemachte Taschen und Accessoires
www.etsy.com/ch/shop/handmadebyGnehm



Made in Sumiswald: Die Schweizer SBB Bahnhofsuhr

«Es ist höchste Eisenbahn!» Dieser altbekannte Spruch unterstreicht die enge Verbindung zwischen Zeit und Eisenbahn, die durch die ikonische Schweizer SBB Bahnhofsuhr symbolisiert wird.
Markus Leutwyler



Angefangen hat alles im Jahr 1944, als der Schweizer Ingenieur und Gestalter sowie SBB Mitarbeiter Hans Hilfiker die einheitliche Uhr für schweizerische Bahnhöfe entwarf. Ganz gemäss dem Prinzip «Form folgt Funktion» verwendete er einfache, klare und kontrastreiche Elemente für optimale Ablesbarkeit und entschied sich bewusst gegen die Verwendung von Ziffern.

Die SBB waren schon immer auf Pünktlichkeit bedacht, deshalb ergänzte Hilfiker seine Uhr im Jahr 1947 mit dem roten Sekundenzeiger. Der Sekundenzeiger «bringt Ruhe in die letzte Minute und erleichtert die pünktliche Zugabfertigung», erklärte er damals. Der Sekundenzeiger ist durch die Abfertigungskelle inspiriert und wird deshalb von Insidern weiterhin «Kelle» genannt. Der Sekundenzeiger umrundet die Uhr in etwas weniger als einer Minute – in 58,5 Sekunden, um genau zu sein. Bei 12 Uhr angekommen, wartet die Elektronik 1,5 Sekunden auf den Minutenimpuls, welcher den Zeiger für die nächste Runde springen lässt. Mit diesem einfachen, aber genialen Konzept konnten alle Uhren in einem Bahnhof synchronisiert werden. Und noch heute warten täglich die Lokführerinnen und Lokführer auf den Zeigersprung, um dann sekundengenau auf den Türschliessknopf zu drücken und abzufahren.

Die SBB Bahnhofsuhr werden von Anfang bis Ende im malerischen Sumiswald im Herzen des Emmentals gefertigt. Seit über 85 Jahren ist hier die Firma Moser-Baer AG angesiedelt. «MOBATIC» ist der Markenname für die Uhrensparte und ein Akronym des Firmennamens. Diese Marke ist sicher schon jedem einmal begegnet. Die Uhren von Moser-Baer AG sind nicht nur an Bahnhöfen präsent, sondern auch in Metros,

Turnhallen, Schwimmbädern, Krankenhäusern und sogar am Zürcher Flughafen zu finden.

Yvonne Guggisberg empfängt mich herzlich zu einer Betriebsbesichtigung. Sie ist seit 17 Jahren bei der Moser-Baer AG tätig, wo sie ihre Karriere in der Montage begonnen hat. Heute leitet sie einen Bereich der Produktion sowie die gesamte Logistik und hat 30 Angestellte unter ihrer Führung.

«Es ist keineswegs selbstverständlich, dass wir die Bahnhofsuhr für die SBB und in Lizenz erstellen dürfen, zumal bei der SBB alle fünf Jahre eine Neuausschreibung erfolgt,» erklärt sie. «Diese regelmässige Neuausschreibung bedeutet, dass wir uns kontinuierlich weiterentwickeln müssen. Es reicht nicht aus, einmal einen Vertrag zu gewinnen; wir müssen konstant hohe Qualität und Performance liefern, um konkurrenzfähig zu bleiben.»

Die Entwicklung der SBB Bahnhofsuhr hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht, um den vielfältigen Anforderungen der SBB gerecht zu werden. Früher waren die Gehäuse in einer grauen Hammerschlagoptik gehalten, während die neueren Modelle ein elegantes anthrazitfarbiges Gehäuse



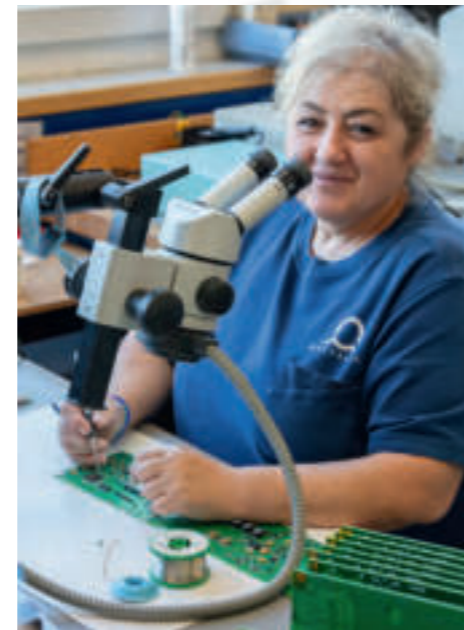
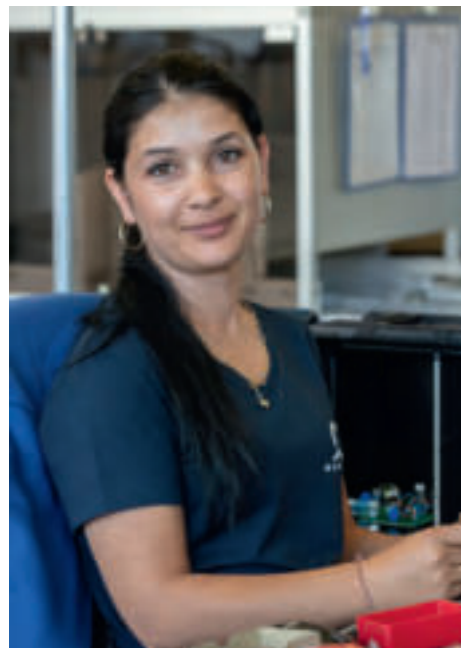
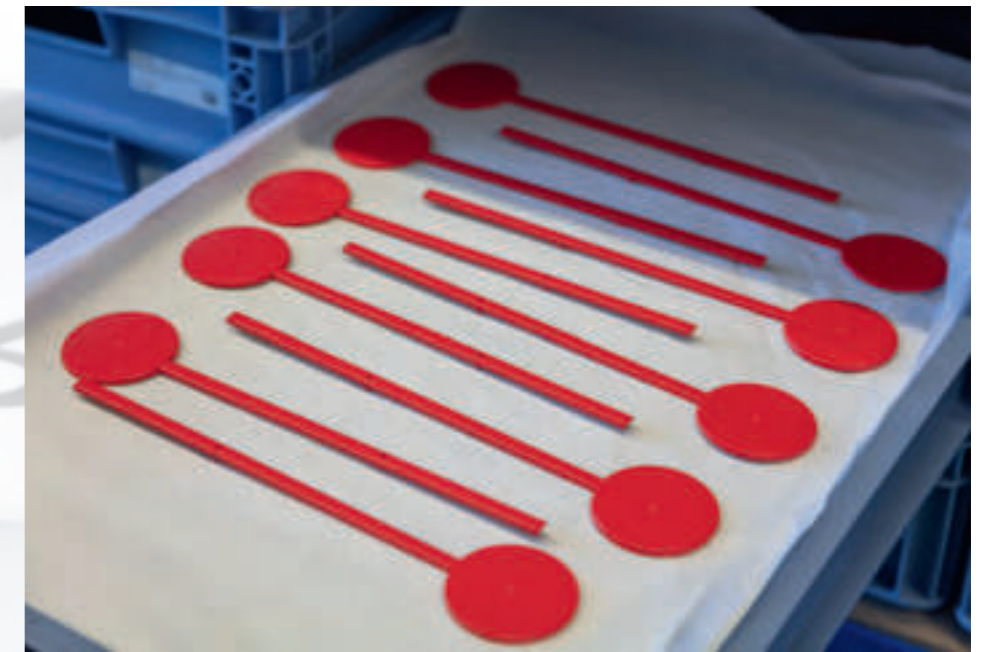


mit einer gebürsteten silbrigen Lunette aufweisen. Innovationen wie fortschrittliche LED-Beleuchtungstechnik, kosteneffiziente Materialien und Preisanpassungen sind Teil dieser Evolution.

Doch das Herzstück bleibt die hohe Qualität und Zuverlässigkeit der Produkte. Unsere Uhren sind für den Einsatz unter extremen Bedingungen konzipiert – ob nun Hitze, Kälte, Feuchtigkeit, Sand oder Sonne – und bieten einen IP-65-Schutzstandard, der sie dicht gegen Staub und gegen Strahlwasser aus allen Richtungen macht. Damit eine SBB Bahnhofsuhr zum Laufen kommt, werden ungefähr 5000 mechanische und elektronische Teile sowie die zugehörige Software benötigt. Alles davon wird in Sumiswald oder im benachbarten Wasen entwickelt, produziert und montiert.

nach einem Signalunterbruch selbstständig neu zu justieren. Dabei wählen sie stets den kürzesten Weg zur korrekten Zeit, was bedeutet, dass sie sich sowohl im als auch gegen den Uhrzeigersinn bewegen können.

Die Uhren selbst wissen nicht, wie spät es ist, und sind deshalb darauf angewiesen, die Zeit von einer externen Quelle zu erhalten. Beispielsweise kann die Zeit vom Langwellensender DCF-77, der ein Funksignal aus Frankfurt sendet, empfangen werden. Alternativ können die Uhren die Zeit auch aus dem Internet oder von anderen Signalquellen wie GPS beziehen. In einigen Fällen, insbesondere an Bahnhöfen, wird eine zentrale Hauptuhr verwendet, die die Zeitimpulse an die einzelnen Uhren weiterleitet, sei es per Kabel oder Funk.



Sobald alle Komponenten bereit sind, beginnt der Zusammenbau. Der Monteur befestigt Stück um Stück im Innern des Gehäuses. «Fließbandarbeit gibt es hier nicht», erklärt Guggisberg. Der Monteur bestätigt, dass es für ihn sehr erfreulich ist, wenn er am Schluss des Tages die fertigen Uhren sieht, die er zusammgebaut hat.

Nachdem das Zifferblatt, die Zeiger, die Lunette und das Abdeckglas befestigt sind, wird die Uhr am hauseigenen Netzwerk getestet. Nach einem kleinen Tanz der Zeiger ist die aktuelle Uhrzeit ablesbar. Wohin diese spezifische Uhr platziert wird, kann Yvonne Guggisberg nicht sagen. Einige von uns werden wohl schon bald daran vorbeifahren oder auf den Zeigersprung warten. ➤



Angefangen bei den Gehäusen, die aus Rohlingen gebogen werden, über die Schweiss- und Malerarbeiten bis zum Stanzen der Zeiger und der Montage der Einzelteile. Die elektronischen Komponenten werden in Sumiswald zusammengelötet. Die kleinen, oberflächenmontierten Bauteile werden durch Automaten platziert und verlötet, bei den grösseren Teilen kommen die Lötgerinnen zum Einsatz.

Die Uhren sind mit einem intelligenten System ausgestattet, das sowohl Sommer- als auch Winterzeit automatisch anpasst und verschiedene Zeitzonen berücksichtigen kann. Darüber hinaus bietet das System eine integrierte Beleuchtungssteuerung für optimale Sichtbarkeit. Ein besonders innovatives Feature ist die Fähigkeit der Zeiger, sich



Irren ist menschlich tippisch

Ziemlich langer Zug im TIP gemeldet.

Die Angaben im TIP sind verbindlich. Doch auch da kann sich mal ein Fehler einschleichen. Wer findet ihn?



Automatisierung

Automatisierung und künstliche Intelligenz bieten viele Lösungen. Jetzt müssen nur noch die dazu passenden Probleme erfunden werden.



Weiterentwicklung ZUB

Technikgruppe VSLF

Auf den Re 450 DPZ der S-Bahn Zürich ist auf einem ersten Zug das ZUB 121 durch das ZUB 262 ersetzt worden. ZUB hat offensichtlich Zukunft. Und das zu überblickbaren Kosten.



Umsteiger Glückseligkeit

*Im Auto ist die Freiheit grenzenlos
Wenn's steht, lässt Du das Steuer los
Dann ärgerst du dich grün und blau
Über die verlorene Zeit im Stau*

*Dazu die Treibstoffpreise über 2 Franken
Das bringt mein Budget arg ins Wanken
Alles Bolzen hat nichts genutzt
Mein Termin adieu, jetzt nichts als Frust*

*Da lob ich mir die pünktliche Bahn
Landschaft geniessen, einfach der Wahn
Da sitz ich nun im Vierer-Abteil gemütlich
Gegenüber isst einer seine Pizza gösslich*

*Beim Gamer machts Bing, Bjong und Wumm
Im Kopfhörer nebenan
unermüdlich boom-boom
Hinter mir ne Dame parliert im Phone
Über Unterleibsschmerzen im hörbaren Ton*

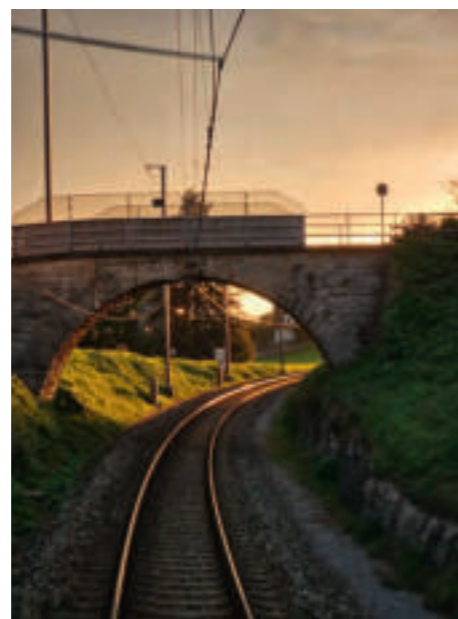
*Welch spannendes Sound-Eldorado
So was hatte ich nie im Autoradio
Steigende Bahnstrom- und Trassenpreise
Kein Problem, sag ich mir weise*

*Tariferhöhungen gibt es erst im nächsten Jahr
Das krümmt mir heute noch kein Haar
Ohh, Fahrleitungsstörung,
kommt die Durchsage
Nun stehen wir stundenlang entlang der Aare*

*Einfach höhere Gewalt, das tut nicht weh
Ganz relaxed hol ich mir nen Kaffee*
Halt gut geplant, mein Termin ist morgen
So hab ich heut garantiert keine Sorgen.*

Peider Trippi,
Autofahrer und Bahnjournalist

* Deshalb fahre ich lieber SOB Traverso und nicht SBB Dosto



Für immer

Kulturabteilung VSLF



Spielfilm «Casablanca», Warner Bros. Entertainment, 1942

Filmszene:

(Paris, Sommer 1940, kurz vor dem Einmarsch der deutschen Truppen)

Ilsa: Du bist in Gefahr. Du musst Paris verlassen!

Rick: Nein, nein, wir müssen zusammen weg!

Ilsa: Natürlich. Wir.

*Rick: Der Zug nach Marseille geht um fünf.
Ich hole dich um 4:30 Uhr im Hotel ab.*

*Ilsa: Nein, nicht in meinem Hotel. Ich habe
Verschiedenes zu tun, bevor ich gehe. Treffen
wir uns am Bahnhof.*

*Rick: Ist gut, um 4:45 Uhr. Wir könnten in
Marseille heiraten.*

Ilsa: So weit plane ich nicht voraus.

*Rick: Ja, das ist ein wenig zu weit voraus-
geplant. Der Lokführer könnte uns im Zug
trauen. Warum nicht? Schiffskapitäne tra-
uen auch Leute. (Ilsa weint) Was hast du
denn, Kleines?*

*Ilsa: Ich liebe dich so sehr. Und ich hasse
diesen Krieg so sehr. Ach, diese verrückte
Welt ...*



*Here's looking at you, kid / Ich schau dir in die Augen,
Kleines! Humphrey Bogart und Ingrid Bergman*

Bei Zügen auf der Fahrt ist für die Trauung durch den Lokführer wie folgt vorzugehen:

- Der Lokführer fragt das Brautpaar, ob es heiraten möchte: «Wollen Sie [Name] mit dem/der hier Anwesenden [Name] die Ehe eingehen, so antworten Sie mit Ja».
- Nachdem beide die Frage mit «Ja» beantwortet haben, erklärt sie der Lokführer zu Mann und Frau. «Hiermit erkläre ich Sie zu Mann und Frau. Sie dürfen sich jetzt küssen.»
- Eine ESI-Meldung ist nicht zu erstellen, da die Prozesse der Bahnen dem neuen Glück im Wege stehen könnten.

(Je nach Geschlecht ist «Mann» und «Frau» sinngemäss einzusetzen).

Heiraten auf hoher See:

Eine komplizierte Rechtslage. Nur drei Länder weltweit ermöglichen die Eheschliessung auf Deck: die Bahamas, die Bermudas und, als einziges europäisches Land, Malta. Hier darf der Kapitän ein Paar trauen, wenn das Schiff sich in internationalen Gewässern befindet.



*Humphrey Bogart, Ingrid Bergman und Dooley Wilson
in «Casablanca»*

Weiterfahrt dank klassischen Sicherheitseinrichtungen

Technikgruppe

Die Redundanz von ETCS und herkömmlichem ZUB/Signum verhindert Zugausfälle. Wie lange noch?

Trotz defektem ETCS auf dem FV Dosto kann man damit tagelang auf den klassischen Strecken ohne Einschränkung fahren. Dies dank der Redundanz von ETCS und klassischem ZUB/ETM Signum.

Mit jeder neuen ETCS-Level-2-Strecke wird der mögliche Einsatzrayon natürlich eingeschränkt.

Ein ETCS-Rechner kostet pro Führerstand gegen die 500 000 Franken, pro Triebzug also an eine Million Franken.



Optimierung ETCS L1 LS

Technikgruppe

ETCS verschlechtert die Kapazität. Die Betreiber suchen nach Lösungen.

Der ETCS-Netz-Rollout ist schweizweit schon länger abgeschlossen. Die ersten Praxiserfahrungen mit ETCS L1 LS haben offenbar gezeigt, dass diverse Punkte einer Optimierung bedürfen. Wir gehen davon aus, dass diese Optimierung die Betriebsbehinderungen und die Zwangsbremssungen betreffen, welche den Betrieb stören.

Die Umsetzung dieser Massnahmen dauert 3½ Jahre bis Ende 2026. Diese sollen sich «positiv auf das Fahrverhalten» (??) und auf die Kapazität auswirken.

Die massive Verschlechterung der Kapazität durch das «negative Fahrverhalten» durch die Systemvorgaben versucht man teilweise zu verbessern. Unter dem Strich werden Kapazitätsverluste bleiben. Der grösste Teil der Massnahmen wird erreicht, indem die Sicherheitsmargen verkleinert werden.

Dieselbe und ähnliche Probleme werden auch mit dem laufenden Ausbau von ETCS Level 2 auf uns zukommen. Inklusive massiver Kosten.

Scheibenwischer

Technikgruppe VSLF

In der Fussnische im Führerstand der Re 460 befindet sich der Nothahn, um direkt die Hauptleitung für eine Schnellbremsung zu öffnen und mit dem Ausschalten des Hauptschalters, unter Umgehung der Elektronik, die Zugkraft zu unterbrechen. Ein wichtiger Hahn, welcher nicht von Anfang an vorhanden war und aus Sicherheitsgründen später eingebaut wurde.

Was dieser Hahn mit Bestimmtheit nicht ist, ist ein Absperrhahn für Scheibenwischer. Ob das Schild aus Unwissenheit oder einfach Gleichgültigkeit hier montiert wurde, lässt sich nicht eruieren. Vielleicht ist es, wie so vieles im Unterhalt und bei der Bahn, einfach egal. Ob Sicherheit oder Scheibenwischer, wen interessiert es.



Sonnenschutz?

Die Scheibe dient wohl mehr dem Sonnenschutz denn der Sicht auf die Gleise und Signale

Müsste man dem Lokpersonal nicht vorschreiben, dass es eine Reinigung der Scheiben verlangt?



Bild: Führerstand Railjet von Buchs SG nach Zürich bei der Durchfahrt in Walenstadt am späten Nachmittag.

Gemäss Lokführer Normalzustand bei den Zügen von Budapest und Wien. Rechts im Bild der Walensee.

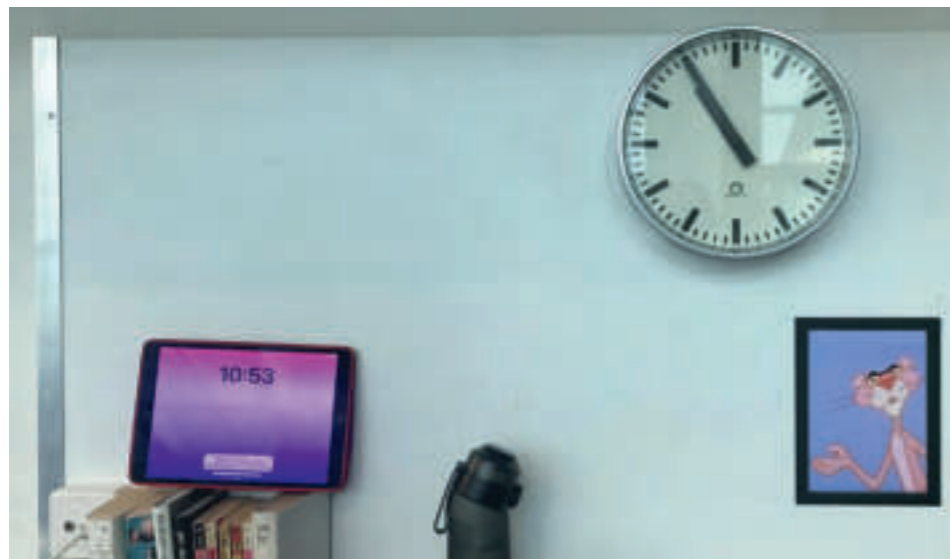
Wer hat an der Uhr gedreht?

Ein Lokführer

Es gab Zeiten, zu welchen die Arbeitgeber die Stempeluhr manipulierten, damit die Arbeiter ein paar Minuten länger arbeiteten.

Am Standort Zürich im Personalzimmer des Lokpersonals geht die Uhr an der Wand seit Langem um zwei Minuten vor. Technisch gesehen ist das eigentlich

bei diesem Uhrentyp ein Ding der Unmöglichkeit (siehe Artikel «SBB Bahnhofsuhr»). Ist das Zufall? Oder dient die Manipulation der Uhr dazu, dass die Pause vorzeitig beendet und der Fussmarsch zu den Zügen früher angetreten wird? Könnte es sein, dass das pünktliche Erscheinen des Lokführers am Zug eine sehr hohe Priorität hat und die Zeit dazu zu knapp bemessen ist? Wäre jemand erstaunt, wenn nach dem Erscheinen dieses Beitrags die Uhr plötzlich wieder korrekt ginge?



ETCS und klassische Sicherheits-einrichtung

Die Belgische Staatsbahn (SNCB) hat Alstom mit der Ausrüstung von 37 diesel-hydraulischen Lokomotiven der Reihe HDL 77 mit ETCS-Bordeinheiten beauftragt. Der Vertrag umfasst die Wartung der Ausrüstung für einen Zeitraum von zehn Jahren sowie die Bereitstellung von Reparaturleistungen. Das nationale Zug-sicherungssystem TBL 1+ wird ebenfalls in die Bordeinheiten integriert. [...]

Quelle: «Schweizer Eisenbahn-Revue» 6/2023

Also ist es offensichtlich doch so, dass man in der Schweiz das ZUB weiterhin nutzen kann, um die Effizienz der Züge im Inland aufrechtzuerhalten.

Zeitschrift
«Schweizer Eisenbahn-Revue»:



Preisreduktion für
VSLF – Mitglieder.
Siehe Homepage <https://www.vslf.com/dienste/extern/eisenbahn-revue-ser>



Internationale Piktogramme

Roman Isler, Lokführer mit eidg. FA (Sektion Hauenstein-Bözberg)

Bestimmt wart ihr auch schon in (fernen) Ländern unterwegs und seid dort auf Warnhinweise gestossen, welche ihr mangels Sprachkenntnissen nicht verstanden habt. Um diese Verständigungsschwierigkeiten zu minimieren, wurde das Piktogramm erfunden.

Die bildliche Darstellung ist nichts Neues, wurde sie doch bereits tausende Jahre bevor die Schrift erfunden wurde, zum Erzählen von Geschichten und dem Festhalten von Gegebenheiten genutzt. Nun möchte ich euch mit einem solchen Warnhinweis konfrontieren. Was denkt ihr, wovon wird hier gewarnt?



Aufgrund des Signals «Andere Gefahren» gehen wohl die meisten von einer Warnung aus. Wenn die betroffene Sprache allerdings nicht gesprochen wird, wirds schwierig!

Dank Übersetzungs-Apps ist dies heutzutage rasch lösbar, doch sollte ein Warnhinweis nicht selbsterklärend sein?

Auch Personen mit Leseschwäche stossen hier schnell an ihre Grenzen, selbst wenn sie die geschriebene Sprache fließend sprechen können.

Einiges erstaunt war ich dann doch über unsere «neuen» Defekt-Kleber bei der SBB, welche zwar weiterhin viersprachig daherkommen, aber im Gegensatz zu früher ohne sinnvolles Piktogramm:



SBB-interne Führungskräfte mögen mir nun unter Umständen monieren, dass ich so etwas nicht ins LocoFolio schreiben, sondern «intern» melden soll.

Das habe ich auch getan unter Nutzung unseres ach so geliebten KVP-Tools. Die ablehnende (?) Antwort kam etwas kryptisch daher; ich zitiere wörtlich:

«Danke für den Vorschlag und wir haben auch geplant, diese WC- und Türkleber in Layout, Farbe und Sprache neu anpassen. Der neue Standard wird gemäss UIC-Vorgaben in 4 Sprachen umgesetzt. Das WC-Symbol werden wir weiter wie bisher mit Buchstaben pflegen. Das Türlayout werden wir besser ausgestalten inkl. Markierungen. Die Frage bezüglich Diskriminierung von Analphabeten (WC) habe ich mit den zuständigen Stellen der SBB besprochen und diese sehen hier kein Problem. Darum lehnen wir diesen Vorschlag ab.»

Für diejenigen, welche Fremdsprachige, Leseschwäche und Analphabetismus nicht voneinander unterscheiden, ist eine Türstörung wohl auch dasselbe wie der Ausfall einer Klimaanlage. Sehr bedauerlich! Von daher:

KVP が故障しています

Zwei wichtige Details

Technikgruppe VSLF

In einer Mitteilung des Leiters Lokpersonal der SOB an das Lokpersonal SOB im Juni 2023 ist als positive Meldung aufgeführt: «Keine einzige Verspätung von mehr als 3 Minuten in der Woche 21 bei der IR35-Wende am Zürich HB in Richtung Bern. Gratuliere – super Leistung!»

Das Lob ist sehr freundlich und auch motivierend. Zwei Punkte fallen jedoch auf: Wenn die Signale grün und die eingeteilten Zeiten zum Kuppeln richtig hinterlegt sind, kann das Lokpersonal eigentlich keine Verspätung produzieren. Und für die Inbetriebnahme des Zuges und die Abfahrt Richtung Bern ist nicht ein SOB-, sondern ein SBB-Lokführer zuständig. Aber wir bedanken uns dennoch.

Was zudem aus der Meldung auch nicht direkt hervorgeht, ist die Anzahl kurzfristig ausgelassener Halte in Zürich Altstetten, wenn in Zürich zu spät abgefahren wird.

Die Reisenden stehen dann dumm auf dem Perron in Altstetten herum.

SOB

infozug

Nr. 04 vom 2. Juni 2023

Leiter Lokpersonal

Editorial

Geschätztes Lokpersonal

Dieses Editorial beginne ich gerne mit einem meiner «Aufsteller des Tages» und der zugehörigen Lf-Meldung.

Lf-Meldung
«Grund dafür war eine Fahrzeugstörung (alle Achsgeber gestört). Störung offenbarte sich erst beim Versuch, Zugkraft aufzubauen. Als Meldung kam Fahrsperrung Motorstromrichter nicht bereit (blauer Meldetext). Nach einer Fahrzeug Neuaufbau und einem Softreset führte ich mit Abfahrtsfahrplan nicht bereit (blauer Meldetext). Das Problem wurde durch das Werkstattpiktogramm (blauer Meldetext) gelöst. Dies führte leider zu den obengenannten Zugsausfällen.»

Bei solchen und ähnlichen Lf-Meldungen möchte ich euch einleitend zu diesem Editorial einfach wieder einmal ein ganz grosses Dankeschön aussprechen. Wie auch am SOB Kulturzug erwähnt, erreichen solche Lf-Meldungen das Leitungssteam. Ihr habt ein enormes Fachwissen über unsere Flotte aufgebaut und wisst sehr gut, wie ihr mit Störungen umgehen könnt. Das sind eure Erfahrungen – die stehen in keinem Lehrbuch und keiner Anleitung. Ihr versucht jeweils alles in eurer Macht Stehende, um einen möglichst störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. «Danke vill Moll!»

Schaut euch auch den Wochenreport der Bahnproduktion Fahrplan 2023 auf dem Intranet / Extranet (unter Transport/Bahnproduktion/Wochenreport) an. Seite 9 im Report an: Keine einzige Verspätung von mehr als 3 Minuten in der Woche 21 bei der IR35-Wende am Zürich HB in Richtung Bern. Gratuliere – super Leistung!

Zweiter Teil der jährlichen Umfrage
Im März 2023 fand die Intranet-Extranet-Umfrage zur Eingabe des Bandbreitenmodells und des Beschäftigungsgrads per 1.1.2024 sowie zum Dienstort per

Danké für Kulturzug-Team März 2023 im 1. stattfanden. Ihr Aufbau des Personalbestandes Ergänzungen Lokpersonal M ein Update zur operativ, tageweise Ferienzeitenbestimmungen für Sommerferien (Leistungen). Ich werden nach nochmals ein Update zu den fozeug T & M Dienen aggressiven Delta-Klassen ermöglichen Partnerbetriebe gegenseitig Betrachtung es sein, Nachwuchs motivierend ausserer als So profitiere Spontanbereits auf und B, oh

Fahrplanwechsel Einteilungsstatus August, ebenfalls ist es nicht nötig, die OLF einzulegen

Personalbestände

Danké für Kulturzug-Team März 2023 im 1. stattfanden. Ihr Aufbau des Personalbestandes Ergänzungen Lokpersonal M ein Update zur operativ, tageweise Ferienzeitenbestimmungen für Sommerferien (Leistungen). Ich werden nach nochmals ein Update zu den fozeug T & M Dienen aggressiven Delta-Klassen ermöglichen Partnerbetriebe gegenseitig Betrachtung es sein, Nachwuchs motivierend ausserer als So profitiere Spontanbereits auf und B, oh

Nr. 04 vom 2. Juni 2023

Defekte Seitentüren

Ein Doppelstockwagen der S-Bahn Zürich fuhr über mehrere Tage mit zwei gestörten und darum abgeschlossenen Seitentüren auf einer Wagenseite.

Die Betriebsvorschriften SBB Verkehr Art. 9.11 – 4.7.1 geben Folgendes vor:

*4.7.1 Defekte Türen mit seitenselektiver Türsteuerung
Werden bei einem Doppelstockwagen auf einer Wagenlängsseite alle Einstiegstüren geschlossen, darf infolge der eingeschränkten Fluchtmöglichkeit das Fahrzeug nur noch bis «Ende der Tagesleistung» mit Reisenden besetzt im Einsatz bleiben.*

Da die S-Bahn-Einheit infolge Fahrzeugmangels über Tage nicht aus dem Verkehr genommen wurde, ist der entsprechende Wagen für Reisende unzugänglich zu machen. Folglich sind die restlichen Seitentüren und die Übergangstüren abzusperrern. Da sich sonst kein Personal auf den Zügen befindet oder den Zug morgens in Betrieb nimmt, bleibt diese Arbeit beim Lokpersonal.

Ob es sinnvoll ist, gemäss Vorschrift einen ganzen Tag mit zwei abgesperrten Einstiegstüren die Reisenden zu gefährden, lassen wir offen. Wie vorteilhaft es ist, über Tage mit abgeschlossenen Wagen zu fahren, ebenso. Zumal die Reisenden teilweise in je einem Wagen isoliert werden, wenn bei drei Wagen der mittlere geschlossen wird. Diese Verantwortung liegt nicht beim Lokführer.

Profilfreies Abstellen von Zügen

Die Vorschriften verlangen, dass man Züge innerhalb des Profils resp. der Zwergsignale abzustellen hat. Nur zu oft ist dies nicht möglich, da die Gleise schlicht zu kurz sind.

Im Bild Bern, Gleis 746. Länge zwischen Zwergsignal 746A und 746B = 202 Meter. Der FV Dosto ist gemäss Rollmaterialheft 200,2 Meter lang. Vorgeschrieben zum sicheren, profilfreien Abstellen von Zügen ist die Zuglänge +13m. Also 213,2 und nicht 202.

Im Interesse der Sicherheit und zum Vermeiden von Signalfällen muss nicht unverantwortbar nahe an das Zwergsignal gefahren werden. Wenn festgestellt wird, dass der «Zughintern» über das



Profil/Zwergsignal ragt, ist der FDL quittungspflichtig zu verständigen.

Der VSLF hat das Problem bereits wiederholt bei der SBB deponiert.

Umgang mit Vorschriften

Technikgruppe

Vorschriften sind einzuhalten. In einer zunehmend durch juristische Überlegungen geprägten Welt sind sie unsere Rückversicherung. Dies gilt auch wenn und obwohl dadurch der reibungslose Betriebsablauf gefährdet wird.

Ausfall TIP 2

Meldung diesen Sommer über den Ausfall des TIP-Systems (Toureninformation Personenverkehr der SBB).

July 2023: SOPREweb und TIP 2 sind nicht verfügbar.



Störungsausmass:

SOPREweb und TIP 2 können nicht gestartet werden. Es erscheint die Meldung «Service unavailable». Ursache der Störung: unbekannt

TIP 2 ist für jede Übernahme eines neuen Fahrzeugs während des Dienstes zu kon-

sultieren, ob das Fahrzeug voll einsatzfähig ist oder Einschränkungen angeordnet sind.

Wenn nun das System ausfällt, sind alle Führerstände des Zugverbundes zu kontrollieren, ob darin orange Karten angeschlagen sind. Allfällige Verspätungen sind folgerichtig in Kauf zu nehmen.

Bahn-tauglichkeit nicht gegeben

Technikgruppe

Keine ETCS-Überwachung im Waschmodus.

Nach Betriebshandbuch des RABDe 502 («Bomb») muss vor der Waschlafahrt das ETCS abgetrennt werden. Die ETCS-Ausrüstung, welche gut 600 000 Franken kostet, kann mit den Bedingungen während der Reinigungsfahrt nicht umgehen. Folglich muss die Sicherheitseinrichtung ausgeschaltet werden.

Eine Vorgabe mehr, welche den teuren, modernen Installationen geschuldet ist und nicht automatisch mit der Vorgabe «Waschlafahrt» vollzogen wird. Somit muss der Lokführer die SIL-Level-4-Installation händisch deaktivieren.



Sind Prozesse der einzige Weg?

Immer mehr Situationen werden durch Prozesse geregelt. Dies ist zwar grundsätzlich sinnvoll, veranlasst die Mitarbeiter aber auch dazu, stur nach Checkliste zu arbeiten statt selber mitzudenken. Ein falsch geschulter Prozess führte zu einem tragischen Unfall.

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Beim Bahnunfall in Oberarth SZ, bei welchem ein Streckeninspektor ums Leben kam, wurde ein falsch geschulter Prozess als Ursache eruiert. Die Prozesslandschaft wird jedoch immer umfangreicher und vielfältiger.

Am 21. September 2022 wird zwischen den Bahnhöfen Immensee und Arth-Goldau ein im Gleis arbeitender Streckeninspektor von einem durchfahrenden Zug der Südostbahn erfasst und getötet. Aufgrund der Begebenheit, dass am betreffenden Punkt bereits die Betriebszentrale Süd in Pollegio TI für die Betriebsführung zuständig ist, tendierten erste Mutmassungen stark in Richtung sprachlicher Missverständnisse. Der Schlussbericht der schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST legt jedoch dar, dass der Streckeninspektor bewusst nach geschultem Prozess gehandelt hat.

Was ihm jedoch nicht bewusst war: Der angewandte Prozess war nicht für die Situation gedacht, in welcher er seine Arbeit verrichtete. Der Prozess wurde innerhalb seines Arbeitgebers jedoch oft und längerfristig konfliktfrei angewandt, weshalb der Makel niemandem auffiel. Auch der Prozess als solches war für die Situation, für welche er eigentlich geschaffen wurde, korrekt erstellt und für seinen gedachten Zweck anwendbar. Die konkreten Details zum Hergang und zur Ursache sind dem SUST-Schlussbericht (verlinkt via QR-Code) zu entnehmen.

Es ist symptomatisch für die aktuelle Massnahmen- und Sicherheitskultur bei den Bahnen, dass für jede erdenkliche Situation ein Prozess, eine Checkliste oder eine Handlungsempfehlung definiert wurde. Noch treffender wird die moderne Bahnkultur abgebildet, wenn man die Tatsache hinzuzieht, dass Effizienzsteigerungen bei Schulungen zu einer tieferen Bildungsqualität, fehlendem vernetztem Situationsbewusstsein und Verwechslungen führen. Gepaart

mit gesteigertem Inselwissen aufgrund immer tiefer greifender Spezialisierung und Kategorisierung sowie Aufspaltung auf mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber und dritte Bauunternehmen wird ein Gesamtbild erstellt, weshalb überhaupt eine Prozesslandschaft notwendig wurde.



Bei den Bahnen wurden für beinahe jede erdenkliche Situation Arbeitsprozesse, Wertschöpfungsprozesse, Geschäftsprozesse, Sicherheitsprozesse und viele weitere geschaffen. Als Lokführer habe ich Prozesse zum Abfahren, zum Anhalten, zum langsamer Fahren, Meldeprozesse, Situationsbewusstseinsprozesse, Prozesse zur Selbstanzeige, Gefahrenprozesse und viele weitere. Zudem kommen noch unzählige Empfehlungen für Situationen, in denen man sich nicht festlegen kann oder will. Oder der Verfasser würde zu viel Verantwortung übernehmen, welche aber lieber bei der ausführenden Arbeitskraft belassen wird. Prozesse bieten viele Vorteile: Sie bilden Strukturen ab, wie eine Arbeit korrekt

zu erfolgen hat, und bieten so eine Messbarkeit des Angestellten für Personen an, welche von der Arbeit selbst keine Ahnung haben. Prozesse bilden deshalb auch klare Verantwortlichkeiten ab, weshalb in der Regel für heikle Situationen keine oder interpretierbare Prozesse oder Handlungsempfehlungen angeboten werden. Prozesse generieren aber auch einheitliche Arbeitsmethoden, was die Angestellten entlasten kann und ähnliche Qualität schafft.

Prozesse haben aber auch einige Nachteile: Sie nehmen Angestellten die Selbständigkeit, auf Situationen angemessen zu reagieren, oder rauben die Motivation, besonders herausragende Leistungen zu erbringen. Das Mitdenken und die Fachkompetenz werden nebensächlich. Wenn stur nach Prozess gearbeitet wird, ist das Ziel erreicht. Prozesse sind deshalb selten makellos und können auf ähnliche Situationen selten gleich gut angewandt werden. Deshalb bieten Prozesse das grosse Potenzial stetiger Weiterentwicklung, ohne dabei einen grösseren Nutzen zu generieren. Die SBB betreibt beispielsweise ein ganzes Prozessportal im Intranet, welches in erster Linie dem Austausch, der Weiterbildung, der Verbreitung, dem Netzwerken für ebenjene Stellen dient, die sich im Arbeitsalltag ausschliesslich mit Prozessen

beschäftigen. Ohne dabei produktiven Mehrwert zu generieren oder etwas vom Kerngeschäft zu verstehen.

Und das grösste Problem von Prozessen ist deren Bekanntheitsgrad und deren situative korrekte Anwendung. Wie im Fall Oberarth deutlich erkennbar ist, hat das sture Arbeiten nach einem Prozess, ohne die Hintergründe und die Verknüpfung der anderen Beteiligten zu kennen, am Ende den Kollegen das Leben gekostet. Der Prozess war dabei aber korrekt und hat schlussendlich dennoch genau das Gegenteil seines Zwecks erreicht. Das kommt aber auch von der Prozessbewirtschaftung, welche die geltenden Prozesse stets zur Disposition stellt. Die

Angestellten wissen oftmals nicht, welcher Prozess gerade für welche Situation massgebend ist. Dies erfordert situativ kognitives Handeln unter Anwendung vernetzten Fach-Know-hows, also genau das, was sich durch die Prozesse eigentlich erübrigen sollte. Im sicherheitsrelevanten Bereich, welcher geradezu prädestiniert ist, um mit einheitlichen schlüssigen und bekannten Prozessen sichere Situationen zu generieren, fällt es den Sicherheitsabteilungen immer schwerer, diesen Zustand zu erreichen oder zu erhalten.

Allerdings fällt im Falle eines sehr sicheren Betriebs, in welchem die Angestellte tiefgreifende Kenntnisse über alle vernetzten Tätigkeiten aller Beteiligten besitzen und dabei ergänzend schlüssige Prozesse korrekt anwenden können, die Möglichkeit zur Bewirtschaftung der Prozesse weg. Und somit fällt auch die Grundlage für etliche Stellen von Prozessmanagern und diversen Coaches in der Unternehmens- und Geschäftsentwicklung, in HR-Abteilungen, im Controlling, in den Fachführungen, in den Sicherheitsabteilungen und etlichen anderen Bereichen weg. Da dies ein unpopulärer und sozialunverträglicher Schnitt wäre, ist folglich an vagen, variablen und interpretierbaren Prozessen festzuhalten. Immer im Glauben daran, dass im Grossen und Ganzen ja jeweils wenig kaputtgehen kann. Und als Prozessmanager läuft man ohnehin selten Gefahr, einem eigenen fehlerhaften Prozess zum Opfer zu fallen.

Unterterzen, 17.07.2023

Um 23.09h fährt ein IR35 der SOB in den Bahnhof Unterterzen ein. Im letzten Moment erkennt der Lokführer in seiner Fahrstrasse einen Gleisbauzug. Dank seiner erhöhten Aufmerksamkeit (und mutmasslich einer grossen Portion Skepsis) konnte er seinen Zug rechtzeitig anhalten. Im Iltis-Fernsteuersystem wurde das Gleis frei und befahrbar angezeigt, weshalb die Signale für die Ein- und Ausfahrt auch Fahrt zeigten. Mutmasslich führte ein Verständigungsproblem zwischen Sicherheitspersonal und Zugverkehrsleiter zu diesem Umstand. Dass daraus die beschriebene Situation entstand, bedeutet höchstwahrscheinlich, dass rudimentärste fahrdienstliche Prozesse nicht eingehalten wurden. Genaue Details werden dem SUST-Schlussbericht zu entnehmen sein.



Vielfältige Massnahmen zur Bewältigung der Personalknappheit

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich schlagen einen spannenden und beinahe exklusiven Weg ein, um dem Fachkräftemangel entgegenzutreten: Sie wollen die Arbeitsbedingungen verbessern ...

Die VBZ benötigen immer mehr Fahrzeit und dadurch mehr Fahrzeugumläufe. Ursache dafür sind verkehrsberuhigende Massnahmen, Verlust von separaten Fahrspuren zugunsten von Velowegen und die flächendeckende Etablierung von «Tempo 30». Im Zusammenhang mit den allgemeinen Schwierigkeiten bei der Rekrutierung zum Erhalt des Ist-Personalbestands sehen sich die VBZ nun gezwungen, den Takt auszudünnen.

Da diese Massnahme allein nicht genügt, verfolgen die VBZ nun mit einem Pilotprojekt Ansätze, um die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu optimieren. Da man der Meinung ist, dass monetäre Verbesserungen im Widerspruch zu Effizienzsteigerungen stehen und in der minimalen Reduktion von 14-Stunden-Schichten betrieblich bereits genügend getan zu haben, verspricht man noch pauschal flexiblere und individuellere Arbeitsschichten.

Wobei man sich fragen kann, wie bei 14h Schichtdauer noch eine Freizeitgestaltung ermöglicht werden soll. Also eher ein theoretischer Ansatz.

Ganz praktisch und deshalb auch sehr interessant ist der Ansatz, welcher in einer Projektgruppe verfolgt wird: Den Tram- und Busschauffeuren soll es wieder erlaubt werden, Radio zu hören. Was vor einigen Jahren alltäglicher Usus war und dann als unfallträchtig verurteilt wurde, benötigt nun ein umfangreiches

Projekt zur Wiedereinführung. Es ist unglaublich, wie wenig es braucht (oder wie wenig das Management das Gefühl hat, dass es braucht), um seine Angestellten glücklich zu machen.

Blöd ist dabei derjenige, der versucht hat, mit einer Ausbildungs-offensive viel neues teures Personal anzustellen; Radios hätte es gebraucht! Und die sind heutzutage sogar digital, also in, also modern, also zeitgemäss. Anzuprangern ist eine Firma, welche noch mit echten Menschen zu vernünftigen Konditionen arbeiten möchte. Spass beiseite; ist es demzufolge nun auch bei der Bahn auf eigenem, relativ gut geschütztem Gleiskörper wieder legitim, die monotonen Tage mit etwas lüpfiger Musik erträglich zu halten, wenn die VBZ dies im quirligen Mischverkehr an der Bahnhofstrasse ermöglicht? Ich fänd's gut und vernünftig.



Bild unsplash Olena Bohovyk

Sicherheitsgedanke bei der SBB

Interessante Aussagen zum Thema Sicherheit von SBB CEO Vincent Ducrot
Technikgruppe VSLF

Im internen Informationsvideo «Vincent Ducrot aktuell» wendet sich der CEO der SBB mit aktuellen Neuigkeiten, Entwicklungen und Gedanken an die Angestellten der SBB.

In der Ausgabe vom 1. Juni 2023 widmet er sich dem Thema Sicherheit, unter anderem mit folgenden Aussagen:

Zur Sicherheit bei der SBB zeigt eine Second Opinion (Zweitmeinung) vier Handlungsfelder auf:

- Mehr Spielraum in den Prozessen zulassen und diese weniger stur umsetzen.
- Informationsflut muss reduziert werden. Es gibt zu viele Informationen und man ist etwas verloren darin.
- Die Führungskräfte müssen ihre Rolle noch besser wahrnehmen. Der Chef schaut, dass seine Mitarbeiter sicher handeln.
- Verbesserungsvorschläge müssen besser zurückgemeldet werden.

Zu den einzelnen Punkten ein paar Bemerkungen und Überlegungen.

«Mehr Spielraum in den Prozessen» bedeutet, dass die Ersteller der Prozesse an diesen festhalten, um ihre Sicherheitsnachweise zu erhalten und dabei selbst in keinem Fall Verantwortung übernehmen müssen.

Da immer mehr, sich allenfalls sogar widersprechende Prozesse je länger, je mehr den Betrieb in der Praxis an der Basis behindern, sollen diese möglichst umgangen werden. Die Verantwortung trägt natürlich der Anwender selbst. Sollen die Prozesse nicht stur eingehalten werden, sind sie so zu formulieren. Dem Personal sind entsprechende Kompetenzen zu gewähren und es ist auch angemessen auszubilden und zu bezahlen.

«Informationsflut muss reduziert werden» deutet darauf hin, dass man beginnt, die Übersicht zu verlieren, und die Bewirtschaftung immer aufwendiger wird. Interessant wäre die Frage, wer so viel Zeit hat, so viele Vorschriften zu erstellen, dienen sie doch nur der Weitergabe der Verantwortung.

Im Zeichen der wachsenden Vorschriften-Flut offenbart sich, dass eine ver-

mehrte Interoperabilität bei der Bahn laufend schwieriger wird.

Sicheres Handeln ist absolut richtig und wichtig. Dass auch Vorgesetzte dies als Priorität behandeln sollen, bedeutet aber auch, dass sie ihren Angestellten im Interesse der Sicherheit vermehrt Rückendeckung bieten müssen und die alleinige Verantwortung von deren Handeln mittragen.



Personal

- Akkreditierter Personaldienstleister
- Berufserfahrene Lokführer für Personal, Bau-, Rangier- und Streckendienst
- Visiteure und Rangierpersonal für Güterverkehr
- Begleiter aller Kategorien

Ausbildung

- Interne-, und externe Lokführerausbildung Kat. A(i), A(i)40, B100, B nach VTE
- Personen- und Güterverkehr, sowie Strassenbahn
- Nationale und internationale Baureihenschulungen
- Einzel- und Gruppenschulungen
- RFU, PP, AV Module DE & IT
- Modernste e-Learning- und simulatorbasierte Ausbildungen

EVU & Consulting

- Aufbau und Übernahme der Baustellenlogistik inkl. Baustellenverkehr mit eigener EVU-Lizenz
- Überführung von Fahrzeugen
- Ressourcenplanung-, Disposition, Ereignis- und Notfallmanagement
- Lösungskonzepte für Werksverkehre, Gleisanschlüsse

Logistik & Services

- Eigene EVU-Lizenz für Baustellenlogistik
- Schichten und Dienstplan-Optimierungen in grenzüberschreitenden Verkehren
- Mobile Instandhaltung
- Support zum Erlangen der KTU Lizenz

Komplexität – muss das sein?

Versuchen wir, die Komplexitäts-Auswirkungen zu umschreiben, zeigt sich, wie vielschichtig das Thema ist. Ob Herausforderung, Problem, Konflikt, Ärger, Interaktion, Kosten, Verwicklung, Zwangslage, Bedenklichkeit, Dilemma, Betriebsstörungen oder Unzulänglichkeit und vieles mehr ... alles ist Teil davon. *Peider Trippi, Prozess-Berater*

In diesem Beitrag wird versucht, in Kürze und anhand von Beispielen einige Zusammenhänge aufzuzeichnen und Lösungsansätze zu skizzieren. Komplexität hängt immer mit Systemen zusammen, wie sie nach Wikipedia wie folgt umschrieben werden: «Als System (altgriechisch *sýstēma* «aus mehreren Einzelteilen zusammengesetztes Ganzes») wird etwas bezeichnet, dessen Struktur aus verschiedenen Komponenten mit unterschiedlichen Eigenschaften besteht, die aufgrund bestimmter geordneter und funktionaler Beziehungen untereinander als gemeinsames Ganzes betrachtet werden (können) und so von anderem abgrenzbar sind.»

Und schon sind wir mittendrin im Schienenverkehr, wo Politiker, Verwalter (neudeutsch Manager), Aufsichtsbehörden, Juristen, Ingenieure, Klimasachverständige, Fahrdienstplaner und -leiter, Personalverantwortliche, digitalisierende Informatiker, Lokführer usw. und dazu viel Technik, Software, Fahrzeuge, Energie, Schienen und bald Künstliche Intelligenz Teil des Ganzen sind. Und wofür das Ganze? Ach ja, der Kunde gehört auch noch dazu (was oft leider fast vergessen geht). Letztlich bezahlt dieser, neben dem Steuerzahler, ja auch allen Beteiligten die Löhne. Komplexität im Unternehmen zeigt sich auf verschiedene Arten. Die Auswirkungen steigender Komplexität machen sich als negative Effekte bemerkbar: zunehmende Ineffizienz, steigender Verwaltungsaufwand, Qualitätsprobleme, Kostensteigerungen, ungenügende Ertragskraft.

Von Komplexität zur Einfachheit

Um der Komplexität Herr zu werden respektive diese auf ein verträgliches Mass zu reduzieren, sind folgende Schritte zu prüfen:

1. Komplexität vermeiden

Durch die Einführung von ETCS wurde ein neues System aufgebaut, das zwar Nutzen bringen kann, aber nicht die Lösung aller bestehenden Probleme darstellt respektive zu neuen Einschränkungen führte. Mit der fokussierten Einführung von ETCS Level 1 und Verzicht auf den weiteren Ausbau auf ETCS Level 2

(abgesehen von Neubaustrecken) wurden nicht noch mehr Betriebs-, Technik- und Kosten-Probleme geschaffen. Der technisch richtige Entscheid, die WAKO bei den FV-Dosto 502 nicht einzusetzen, ist letztlich dem Eingeständnis einer falschen Beschaffungsstrategie (Ziel: «Eierlegende Wollmilchsau») geschuldet. Letzteres zeigt aber auch, dass Abhängigkeiten in Systemen zu neuen Problemen führen können (Infrastrukturausbauten mit Kostenfolgen).

Mit dem Ausbau des Bahnknotens Olten wird am «Herz» des schweizerischen Eisenbahnnetzes noch mehr Komplexität und Anfälligkeit geschaffen, d.h. die Resilienz des Gesamtnetzes geschwächt. Eine Neubaustrecke Zürich-Roggwil (Bahn 2000 plus) würde den Intercity-Verkehr beschleunigen und dringend notwendige Kapazitäten für den Güter- und Regionalverkehr schaffen.

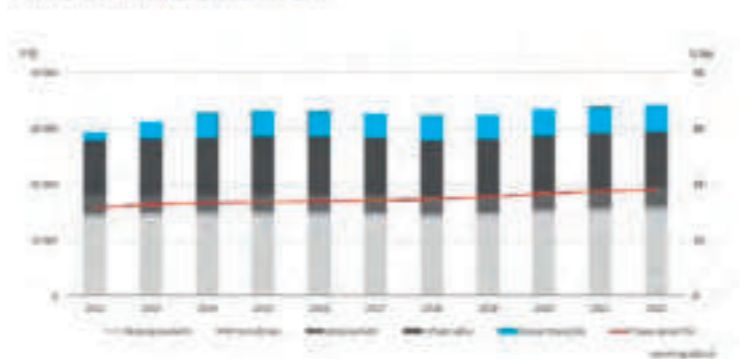
2. Komplexität reduzieren

Der Fahrzeugpark des SBB-Personenverkehrs umfasste 2020 noch rund 20 Haupt- und Unterfahrzeugtypen. Diese Vielfalt soll über die nächsten zehn Jahre schrittweise halbiert werden. Längerfristig, das heisst in rund 30 Jahren, werden vier Fahrzeugtypen anvisiert. Dies, um die Komplexität und die Betriebs-, Instandhaltungs- und Ausbildungskosten zu reduzieren und die Qualität zu steigern. Der Konzernbereichs-Personalbestand (umgangssprachlich Wasserkopf genannt) hat sich in den letzten zehn Jahren gut verdreifacht, der Gesamt-Personalbestand wuchs dabei nur um etwa 15%. Letzteres ein klares Anzeichen, dass die Komplexität überproportional gewachsen ist. Da wäre zu hinterfragen, warum die SBB rund 30 Tochtergesellschaften, Beteiligungen und Minder-

heitsbeteiligungen besitzt, führt und zu verwalten hat. Insgesamt sind dabei über 7500 Personen (FTE) bei den Tochtergesellschaften, inklusive SBB Cargo, beschäftigt. Dies entspricht über 20% des Gesamtbestandes. Da muss man sich ernsthaft fragen, ob die SBB eigene Kraftwerke, Bahnbetriebe wie die RegionAlps, Turbo, SBB Cargo und

Personalbestand.

Verhältnisschrittweise des Personal SBB im Jahr



Zentralbahn oder Immobilien und Parkings betreiben kann oder muss. Die innovative Schmalspurszene, eigenständige SOB/BLS und Immobilienfirmen zeigen, dass es auch anders gehen könnte. Und als Nebeneffekt würde ein Immobilienverkauf die SBB-Schulden von 11 Milliarden Franken um einige Milliarden entlasten.

3. Komplexität beherrschen

Wenn einmal durch die Massnahmen 1 und 2 einfachere Strukturen geschaffen sind, kann man sich auf das Kerngeschäft fokussieren und dort wieder mit höherer (Kosten-)Effizienz und Effektivität die Aufgaben angehen, verstehen, führen und beherrschen. Damit würden die Bemühungen des SBB-CEO Vincent Ducrot, mehr als Leader denn Verwalter zu arbeiten, noch mehr Früchte tragen. Als Kunde und Steuerzahler muss man sich fragen: Wollen wir zunehmend mit der SBB solche Zustände wie im Gesundheitswesen haben oder doch eher eine Fokussierung anstreben, wie es Novartis mit der Verselbständigung der Augenheilsparte und der Generikasparte vormacht? ➔

Diskriminierungsfreie Ansätze für die Tourenplanung des Lokpersonals

Die Tourenplanung des Lokpersonals sollte nicht nur Planvorgaben und hohe Produktivitätskennzahlen zu erfüllen versuchen, sondern auch die Robustheit des Betriebs und die Abwechslung der Tätigkeiten des Lokpersonals berücksichtigen. Die gegenseitige Beeinflussung dieser drei Dimensionen (EVU, Kunden, Lokpersonal) war Gegenstand eines Forschungsprojekts zwischen SBB und ZHAW, um zu verstehen, wo und wie der Einsatz des Lokpersonals diskriminierungsfrei optimiert werden kann.

Die Studie wurde aus dem Forschungsfonds finanziert.

Autoren vom Institut für Datenanalyse und Prozessdesign (IDP), ZHAW, Winterthur: Valerio De Martinis, Marius Huber, Thomas Herrmann, Raimond M. Wüst

Autoren von SBB Personenverkehr Bahnproduktion: Gabrio Caimi, Michael Kaelin

1. Einleitung

Die Produktivität des Lokpersonals wird in der Regel pro Person gemessen, als Verhältnis zwischen der Fahrzeit und der Arbeitszeit, und richtet sich nach den vertraglichen Bestimmungen. Diese Messung gibt jedoch nur Aufschluss über die Produktivität des Bahnbetreibers und die Güte der Tourenplanung. Für eine vollständige Transparenz der erbrachten Leistungen müssen für die Produktivitätsindikatoren auch andere Aspekte wie die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Leistungen (d.h. die Robustheit des Betriebs) einbezogen werden, die sich direkt auf die Kundenzufriedenheit auswirken. Ausserdem hängt die Arbeitszufriedenheit des Lokpersonals eng mit den für die Erledigung aller Aufgaben zur Verfügung stehenden Zeiten und der Art der Tätigkeiten zusammen. Daher ist eine durchdachte Unterscheidung zwischen kommerziellen, kundenbezogenen Aufgaben, erforderlichen Aufgaben zur Abwicklung von Zugfahrten und Bereitschaftsaufgaben (Reservezeit) zur Bewältigung von Abweichungen erforderlich. Dieses umfassende Bild bei der Planung der Einsätze des Lokpersonals fehlt zurzeit.

Die meisten früheren und aktuellen Studien konzentrieren sich darauf, eine mathematische Lösung für das Problem der Personaleinsatzplanung zu finden. Die Betrachtung der Produktivität und ihrer Beziehungen zur Robustheit des Betriebs und zur Arbeitszufriedenheit wurde meist in Umgebungen untersucht, in denen bereits spezifische Anwendungen aus der Industrie entwickelt und umgesetzt wurden. Dies ist der Fall bei den Niederlanden und der NS, die spezifische Forschungsarbeiten zu die-

sem Thema finanziert haben (Abbink et al., 2004-2011; Doellevoet, 2013; Hartog et al., 2009; Kroon et al. 2001-2009). Die Studien in diesem Bereich waren zumeist qualitativ, und in den entsprechenden Berichten werden weder Key Performance Indicators (KPI) noch Benchmarks für die drei Dimensionen angegeben.

Dennoch ist die Identifizierung der Beziehungen zwischen diesen drei Dimensionen (Produktivität, Robustheit, Arbeitszufriedenheit) für die Bahnbetreiber eine Voraussetzung. Die Beziehungen zwischen Robustheit und Produktivität in Bezug auf Lokpersonal, die sich auf den gesamten Bahnbetrieb auswirken, müssen vertieft werden, ebenso wie die Rolle der persönlichen Motivation und der Arbeitszufriedenheit im Rahmen der Strategien zur Steigerung der Produktivität selbst.

2. Die drei Dimensionen der Tourenplanung

Es gibt nur sehr wenige Referenzen, die diese drei Dimensionen miteinander in Beziehung setzen (siehe z.B. Erwin Abbink [2014], «Crew Management in Passenger Rail Transport», Dissertation). Darüber hinaus haben diese Dimensionen je nach der spezifischen Planungsebene unterschiedliche Bedeutungen (und Gewicht): Planung der verfügbaren Anzahl von Lokpersonal für die Menge der auszuführenden Arbeiten im strategischen Planungshorizont, Planung der Fahrpläne des Lokpersonals im taktischen Planungshorizont und Echtzeit-Disposition des Lokpersonals im Falle eines unvorhergesehenen Ereignisses.

Die wichtigsten Ressourcen, die während eines Eisenbahnplanungsprozesses festgelegt werden müssen, sind die Schieneninfrastruktur (Fahrpläne), das Rollmaterial und das Lokpersonal (zusammen mit dem Wagenpersonal). Im Allgemeinen werden diese Ressourcen aufgrund der Komplexität des gesamten Eisenbahnplanungsproblems nicht in einem einzigen Schritt geplant. Ein gängiger Ansatz ist die Aufteilung des Problems nach Personalkategorie und die sequenzielle Lösung der Teilprobleme. Das bedeutet, dass die Lokperso-

nalplanung zeitlich nach dem Fahrplan und der Fahrzeugplanung behandelt werden muss. Schliesslich ist es gut, die Ziele der drei Dimensionen zu erwähnen:

Produktivität.

Hauptziel ist, dass die Gesamtkosten so gering wie möglich sind. Diese Kosten stehen in direktem Zusammenhang mit der Anzahl der Teammitglieder, die für die Durchführung der Dienstpläne benötigt werden.

Robustheit.

Eine robuste Planung der Lokpersonaleinsätze zielt darauf ab, die Ausbreitung von Verspätungen zu verhindern. Ursachen solcher Verspätungen beim Lokpersonal sind beispielsweise zu knapp bemessene Umsteigevorgänge. Die Robustheit eines Fahrplans hängt nun u.a. direkt von diesen Umsteigezeiten ab.

Arbeitszufriedenheit.

Die Arbeitszufriedenheit ist die von dem Lokpersonal subjektiv wahrgenommene Empfindung der Aufgaben und beinhaltet u.a. Aspekte zu den übertragenen Aufgaben, der Kollegialität, der Führung und natürlich auch das Gehalt. Elemente wie z.B. das Gehalt, das Arbeitsumfeld, die Sicherheit sind alles kontextbezogene Elemente, die zwar die Arbeitszufriedenheit, aber nicht immer die Motivation beeinflussen können. Die motivierenden Faktoren des Arbeitsumfelds hängen mit den Massnahmen zusammen, die der Einzelne ergreift, um seinen Status zu verändern, z.B. die Möglichkeit, auf der Karriereleiter aufzusteigen, Anerkennung zu erlangen und ein immer höheres Mass an Verantwortung und Autonomie zu erreichen.

3. Produktivität des Lokpersonals vs. Robustheit der Dienste für die Kunden

Ziel der Produktivitätskennzahlen ist es, die Produktivität des Lokpersonals mit der Fahrleistung bzw. Fahrbereitschaft zu messen.

Bild 2 zeigt den Trend der monatlichen Abweichungen zwischen realisierter (IST) und geplanter (PLAN) Tourenproduktivität. Im Einzelnen wurden die Fahrzeit, die Zeit für die Arbeitsvorbereitung in direktem Zusammenhang mit der Fahrzeit (AVOR1) und die Zeit für die Arbeitsvorbereitung in nicht direktem Zusammenhang mit der Fahrzeit (AVOR2) betrachtet. Typische Beispiele für AVOR2-Zeiten sind Zeiten für: Abholung/Rückgabe der Ausrüstung, Einweisung, Fahrtzeit zum Arbeitsplatz, An-/Abkuppeln. Analog dazu sind Beispiele für AVOR1-Zeiten: Rüst-/Rückstellzeiten, Wendezeiten.

Aus Sicht der Produktivität reduzieren Zugausfälle und Verspätungen jedoch die Fahrzeit und damit die Produktivität selbst. Der Anstieg der AVOR2 im Vergleich zum Planfall ist auf die zusätzlichen Ersatzfahrten (Einsatz in einem anderen Depot) zurückzuführen, die nach einem Zugausfall wahrscheinlicher sind, was zu mehr Dienstfahrten und Fahrzeiten führt. In Bild 3 ist ein Beispiel für die Auswirkungen von Zugausfällen dargestellt. Die Lenkzeiten sind grün hervorgehoben, und es ist zu erkennen, dass die geplante Zeit 213 Minuten betrug und die resultierende Zeit mit dem Zugausfall 142,97 Minuten beträgt.

In Blau sind die nicht mit dem Zug direkt verbundenen Vorbereitungszeiten (AVOR2) angegeben, und zwar hat sich die Wegzeit von 24 geplanten Minuten auf 87 erhöht. Die Dispofahrten (Dienstfahrt) haben folglich die Zeit auf 64 Minuten erhöht. Die AVOR1-Wendezeiten (Orange), die direkt mit der Zugvorbereitung verbunden sind, haben sich verringert, da der Zug ausgefallen ist. Ausserdem steigen die blauen Füllzeiten, die nicht mit der Leistungserstellung zusammenhängen und daher als unproduktiv gelten, aufgrund der Dienstplanungszeiten an.

1: Monatliche Abweichung zwischen realisierter (IST) und geplanter (PLAN) Tourenproduktivität, mit besonderem Schwerpunkt auf der Lenkzeit, der Zeit zur Arbeitsvorbereitung in direktem Zusammenhang mit der Lenkzeit (AVOR1) und der Zeit zur Arbeitsvorbereitung ohne direkten Zusammenhang mit der Lenkzeit (AVOR2)

ZF-Produktivitätskategorie	Tourenbestandteil	Geplante Dauern	Reporting
AVO	Briefing	8.00	8.00
AVO	Fahrt	3.00	84.00
AVO	IBN	63.00	63.00
AVO	Kuppeln/Entkuppeln	-	1.00
AVO	Wegzeit	24.00	87.06
AVO	Wenden	67.00	39.27
AVO	Übergabe	12.00	15.00
AVO	Übernahme	-	13.77
LNK	Zug	213.00	142.97
PBT	AU	29.00	11.00
PBT	Pausenzuschlag	-40.00	6.30
PUB	Pause unbezahlt	-	42.00
UPO	Fahrt	26.00	75.00
ZUS	ND1	-	30.60
ZUS	NDZ-10%	-11.50	18.20
ZF Gesamtdauer der Tour		516.50	615.10

3: Vergleich zwischen geplanten (unten) und realisierten (oben) Zeiten für eine ausgefallene Tour mit besonderem Augenmerk auf Lenkzeiten (Grün), Wegzeiten (AVOR2, in Blau), Wenderzeiten (AVOR1, in Orange)

2: Monatliche Abweichung zwischen realisierter (IST) und geplanter (PLAN) Tourenproduktivität, mit besonderem Schwerpunkt auf der Lenkzeit, der Zeit zur Arbeitsvorbereitung in direktem Zusammenhang mit der Lenkzeit (AVOR1) und der Zeit zur Arbeitsvorbereitung ohne direkten Zusammenhang mit der Lenkzeit (AVOR2)

Dieses Beispiel wurde entwickelt, indem die EFA-Berichte (EFA = Erfassung Fahrplanabweichung) mit den für die einzelnen Depots gesammelten Details zur Tourenproduktivität in Beziehung gesetzt wurden. Ähnliche Bedingungen finden sich auch bei verspäteten Zügen, obwohl die Auswirkungen nicht so

sichtbar sind wie bei den ausgefallenen Zügen. EFA ist das SBB-System, das unter anderem Daten über Abweichungen von den geplanten Bedingungen (Zugausfälle, Verspätungen) zusammen mit der Motivation, der Zeit, der Ursache der Verspätung (falls vorhanden) sowie der primären und sekundären Verspätung (falls vorhanden) sammelt.

Informationen über die Kundenzufriedenheitsereignisse (z.B. Anzahl, Typologie, Zeitintervall zwischen zwei Ereignissen), für die das Lokpersonal verantwortlich ist, geben Aufschluss darüber, wie robust die Planung der Lokpersonalaktivitäten ist. Die üblichen «Unzufriedenheitsereignisse», die bei Kunden auftreten können, sind Zugverspätungen und Zugausfälle. Für die anstehenden Überlegungen kann davon ausgegangen werden, dass der Grund aus Sicht des Kunden nicht relevant ist. Es gibt derzeit keine Referenz in ähnlichen Projekten oder in der Literatur, die die Kundenperspektive anhand von Daten über einen Teil der Leistungserstellung (hier speziell über den Service des Lokpersonals) auswertet.

Was die Kundenperspektive betrifft, so zeigen die EFA-Daten für die Monate Juni bis Oktober 2021, dass die Ereignisse, die den normalen Betrieb beeinträchtigen, sehr wahrscheinlich nur zufälliger Natur sind und nicht von systemischen Fehlern abhängen, z.B. können systematisch falsche Tourenplanungen ausgeschlossen werden. Aus dem 5-Monats-Datensatz beziehen sich 74% der Ereignisse auf verschiedene Touren, d.h., die Verspätung / der Ausfall tritt nur einmal für eine bestimmte Tour im Bezugszeitraum auf, 15% der Datensätze beziehen sich auf Ereignisse, die inner-

halb des Betrachtungszeitraums zweimal für eine bestimmte Tour auftreten (siehe Bild 4). Es verbleiben 10–11% der Ereignisse, die mehr als zweimal auf derselben Tour, am selben Tag und mit derselben zugewiesenen Gruppe stattgefunden haben. Diese Fälle verdienen eine eingehende Analyse der Ursachen.

4. Tourenplanung und Arbeitszufriedenheit – Die Perspektive des Lokpersonals

Die Arbeitszufriedenheit wurde mittels einer spezifischen Umfrage für die gesamte Kategorie des Lokpersonals in der Schweiz evaluiert.

Innerhalb der verschiedenen Methoden zur Bewertung der Arbeitszufriedenheit (Lepold et al., 2018; Gambacorta et al., 2012) wurde der Prozentsatz der wahrgenommenen Zufriedenheit als KPI gewählt. Dieser KPI wird auch in Fragebögen zur Arbeitszufriedenheit und Kundenzufriedenheit vorgeschlagen, um anzugeben, wie weit das aktuelle Zufriedenheitsniveau vom maximalen Zufriedenheitsniveau entfernt ist (Hohmann, 2017).

Die Antwortquote lag bei hohen 20%, was diese Umfrage zu einem Best Case in diesem Bereich macht. Die Zufriedenheit wurde als Prozentsatz der erreichten Zufriedenheit bewertet, wobei die Extreme völlige Unzufriedenheit (0%) und völlige Zufriedenheit (d.h. 100%) angaben.

Eines der wichtigsten Ergebnisse der Umfrage ist die Ermittlung der Aspekte, die sich auf die Arbeitszufriedenheit auswirken. Dieser Aspekt wurde bei der Definition möglicher Hebel zur Steigerung der Arbeitszufriedenheit berücksichtigt. Die Ergebnisse sind in Bild 5 dargestellt.

Im Einzelnen (in Klammern das Gewicht jedes Makrothemas, das zur allgemeinen Zufriedenheit beiträgt):

Tourenaufbau

(z.B. Aktivitäten innerhalb einer Tour an einem allgemei-

nen Tag, Gewicht: 0,293). Eine potenzielle Steigerung der Arbeitszufriedenheit kann sich ergeben aus 1) der Erhöhung der Variabilität der Routen und Zugtypen innerhalb der Fahraufgaben und 2) der Tageszeit der Tour (frühe oder späte Tour).

Tourenabfolge

(z.B. Tourenplanung auf Wochenbasis, freie Tage, Work-Life-Balance; Gewicht: 0,264). Dieses Thema kann zur Steigerung der Arbeitszufriedenheit beitragen, indem 1) die Vereinbarkeit der Aufgaben mit dem Privatleben und 2) die tatsächliche Pause zwischen zwei Tourenfolgen erhöht wird.

Einteilung

(z.B. Kommunikation der Aufgaben,

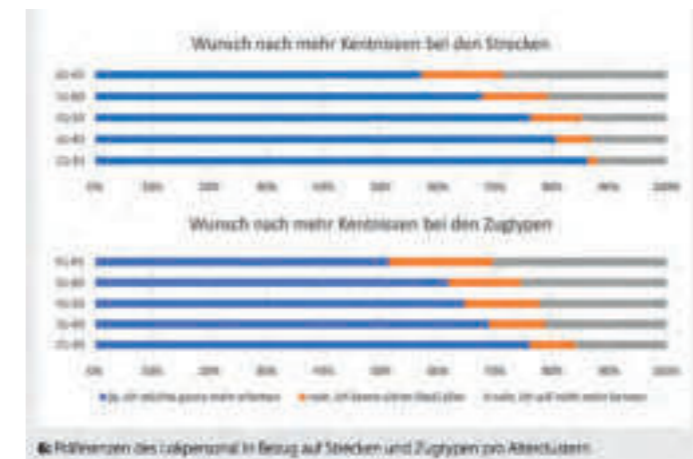
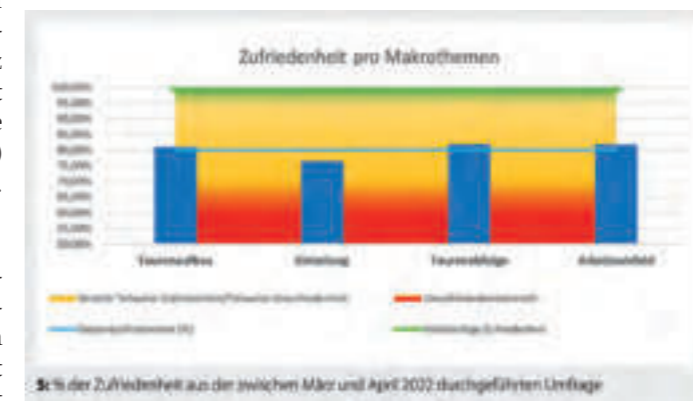
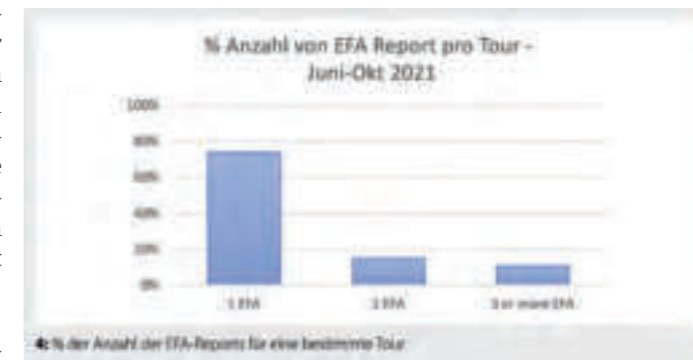
der Änderungen der geplanten Leistungen, Gewicht: 0,277). Der Hauptaspekt bezieht sich auf die Kommunikationssysteme. Verbesserungen der Arbeitszufriedenheitswerte sind verbunden mit einer Erhöhung 1) der Kommunikationsgeschwindigkeit bezüglich der Änderungen innerhalb einer Tour (Aufgaben) oder in einer Tourenabfolge und 2) den Möglichkeiten zum Austausch von Aufgaben auch bezüglich spezifischer Wünsche von Lokführerinnen und Lokführern.

Arbeitsumfeld

(z.B. Arbeitsbelastung, Stress, Gewicht: 0,161). Aspekte, die die Arbeitszufriedenheit potenziell erhöhen können, sind 1) eine ausgewogene Arbeitsbelastung und 2) die Gestaltung des Arbeitsplatzes.

Die Ergebnisse der Umfrage wurden einer tiefgehenden Clusteranalyse unterzogen. Wie erwartet, lassen sich aufgrund der Heterogenität der Arbeitsbedingungen und der privaten Lebensumstände/Präferenzen der einzelnen Lokführerinnen und Lokführer keine eindeutigen Cluster erkennen. Unter allen in Betracht gezogenen Clusteroptionen zeigten altersbasierte Cluster jedoch unterschiedliche Präferenzen zwischen jungen und älteren bzw. erfahrenen Lokführern. Ein Beispiel hierfür ist in Bild 6 dargestellt, in der die Präferenzen der Lokführerinnen und Lokführer in Bezug auf Strecken und Zugtypen nach Clustern aufgeführt sind.

Insbesondere beim Tourenaufbau und bei der Tourenabfolge sind die jungen Leute zufriedener mit dem Ist-Zustand, was die Zeitdimensionierung betrifft (insbesondere die korrekte Dimensionierung der Zeiten für die Zugvorbereitung). Sie sind eher bereit, Abweichungen zu akzeptieren, und sind weniger gestresst als ältere Lokführerinnen/Lokführer. Sie sind motiviert, neue Strecken zu lernen und neue Züge zu fahren. Aus diesen Ergebnissen lässt sich schliessen, dass es sinnvoll ist, die Massnahmen zum Wissenstransfer zu verbessern, um die Lernphase junger Lokführer in Bezug auf verschiedene Stre-



cken/Zugtypen zu beschleunigen. Dies hat nicht nur einen positiven Effekt auf die Mitarbeitendenzufriedenheit, sondern grundsätzlich auch auf die Flexibilität bei der Einteilung und Disposition der Lokführerinnen und Lokführer. Wie gross der Effekt der erhöhten Flexibilität beispielsweise für die Disposition im Ereignisfall wäre, muss in weiteren, detaillierten Analysen untersucht werden.

5. Identifizierung der potenziellen Verbesserungsbereiche

Nach dem Leitbegriff der Produktivität ist sie das Verhältnis zwischen dem erzielten Output und den eingesetzten Ressourcen. Der Output kann nicht gesteigert werden, da die Anzahl der Zugfahrten durch den Fahrplan festgelegt ist und als nicht verhandelbar gilt. In diesem Zusammenhang sind die verfügbaren Inputs die Ressourcen der Lokführer, d.h. ihre verfügbare Zeit für die Arbeit. Wie bereits erwähnt, wird die verfügbare Zeit jedoch unterteilt in die Lenkzeit und alle anderen Zeiten, die für die Durchführung einer Fahrt direkt/indirekt verbunden sind. Hinsichtlich der Produktivitätsaspekte können zwei Haupttypen von Verbesserungen in Betracht gezogen werden:

1. Erhöhung der Produktivität auf strategischer Ebene innerhalb der Planungsphase, d.h. Erhöhung des Anteils der geplanten Fahrzeit an der insgesamt verfügbaren Zeit.
2. Minimierung der Unterschiede zwischen geplanter und realisierter Produktivität auf taktischer Ebene, d.h. Erhöhung der Fahrzeit während des Betriebs, um die erwarteten (geplanten) Leistungen zu erreichen.

Was die zweite Art der Verbesserung betrifft, so hat sich gezeigt, dass der Unterschied zwischen geplanter und realisierter Produktivität hauptsächlich auf Störungen zurückzuführen ist, die während des Betriebs auftreten (stark verspätete Züge, ausgefallene Züge), die den Fahrzeitwert senken und den AVOR2-Wert aufgrund von Lokpersonalwechseln ansteigen lassen. Die Gründe für Störungen können unterschiedlich sein und hängen nicht unbedingt von den Aktivitäten der Lokführer ab. Die Verbesserung der Produktivität bedeutet daher, dass grosse Zugverspätungen und Zugausfälle so weit wie möglich vermieden werden müssen, um Umplanungen und Umdispositionen zu

verhindern. Kommt es jedoch zu einem Ereignis, das notwendigerweise Umplanung nach sich zieht, sollte die Umplanbarkeit und Umdisponierbarkeit hoch sein, was bedeutet, dass die Ressourcen geografisch und zeitlich möglichst flexibel sind. Aus Sicht der Tourenplanung müssen die Touren und die Tourenabfolgen so gestaltet werden, dass Zeitpuffer und Flexibilitäten überschaubar und bei Bedarf nutzbar sind.

Die Robustheit wurde anhand von MTBF (Mean Time Between Failures) bewertet – ein bekannter und weit verbreiteter Wert im Management von Produktions- und Versorgungsunternehmen. Im Zusammenhang mit Zugfahrten ist die MTBF ein Mass für die Zeit zwischen zwei Ereignissen, die zu einer Verspätung (einer bestimmten Grössenordnung) oder einem Ausfall führen, und kann sich auf Depots und/oder Touren beziehen. In beiden Fällen zeigt eine niedrige MTBF, dass mehr Flexibilität für das Lokpersonal vorgesehen werden muss. Die Variabilität in der Ausführung des Fahrplans, d.h. vor allem die Variabilität in den verspäteten Zugankünften, muss aufgefangen werden. Da Variabilität nicht wie in der Industrie durch Lager gepuffert werden kann, stehen grundsätzlich nur zwei Alternativen zur Verfügung: Entweder muss der Variabilität mit erhöhten Kapazitäten (also mehr Personal) begegnet werden oder mit zusätzlicher Pufferzeit. Andernfalls könnte jede Primärverspätung zu mehr Sekundärverspätungen führen – ein Effekt, der in der Schweiz absolut unerwünscht ist. Es versteht sich deshalb von selbst, dass häufige Umplanungen bedeuten, dass mehr Personalressourcen, also grössere Mitarbeitenden-Pools, zur Verfügung stehen müssten. Eine weitere Alternative stünde bei einer grösseren Flexibilität bei den Mitarbeitenden zur Verfügung, was ebenfalls grössere Mitarbeitenden-Pools erfordern würde. Allgemein können also zwei Massnahmen zur Erhöhung der Robustheit in Betracht gezogen werden:

- Die Flexibilität des Lokpersonals muss erhöht werden, damit ein einziger Vorfall, je nach Situation, mit verschiedenen Mitteln bewältigt werden kann.
- Die Variabilität der Planabweichungen, die direkt mit der Art und der Anzahl der während eines Dienstes zu erledigenden Aufgaben zusammenhängen, muss abnehmen. Diese zweite Massnahme bezieht sich auf die taktische Ebene, ist komplizierter umzusetzen und muss auch Fahrplanänderungen und Rollmaterialregelungen umfassen. Die Arbeitszufriedenheits-KPI zeigen

eine teilweise zufriedenstellende Arbeitsbedingung, die durch spezifische Hebel in jeder Komponente (d.h. Makrothema) verbessert werden kann. Entsprechend den Ergebnissen der Umfrage zur Arbeitszufriedenheit werden daher zwei Hauptbereiche für Verbesserungen in Betracht gezogen. Der erste betrifft die Variabilität der Aufgaben, aus denen sich die Tour zusammensetzt (auf strategischer Ebene), was eine Priorität für die Ausbildung von Lokführerinnen und -führern ist, und der zweite bezieht sich auf die Aspekte im Zusammenhang mit der Kommunikation der Aufgaben im Rahmen der Disposition (d.h. zeitgerechte, korrekte, detailgenaue Informationen usw.). Der Umgang mit der Kommunikation von Änderungen des Einsatzes ist ein wichtiger Aspekt bei der Arbeitszufriedenheit, da dadurch z.B. Stress und Zeitdruck verringert werden können. Es muss erwähnt werden, dass die technologischen Komponenten, also die Mittel der Kommunikation, eine wichtige Rolle spielen, und zwar auf allen Planungsstufen. Es muss auch festgehalten werden, dass die Diskrepanz zwischen Plan-Produktivität auf strategischer Ebene und Ist-Produktivität grösser ausfallen wird, falls die Pläne und Massnahmen auf der taktischen und auf der Dispositionsebene nicht umsetzbar sind.

5.1 Eine diskriminierungsfreie Tourenplanung durch Depotgruppen

Die Arbeitszufriedenheit zu erhöhen, ohne die geplante Produktivität und Robustheit zu verringern, ist eine sehr schwierige Aufgabe, wenn die zu erfüllenden Bedingungen nicht gelockert werden können. Im gegenwärtigen System, d.h. innerhalb der gegenwärtigen, nicht gelockerten Bedingungen, wird davon ausgegangen, dass neue strategische Verbesserungen in allen drei Dimensionen nur begrenzten Nutzen bringen. Um zusätzliche Vorteile zu erzielen, müssen Faktoren gefunden werden, die über die derzeitigen Grenzen hinausgehen. Die Identifizierung von Faktoren zur Verbesserung einer der drei Dimensionen ist daher gleichbedeutend mit der Identifizierung von Lockerungspotenzialen, d.h. von Bedingungen, die nicht hart, sondern in gewisser Weise verhandelbar sind.

Der Kerngedanke hinter der Idee von «Depotgruppen» besteht darin, dass alle oder zumindest eine grosse Gruppe von Lokführerinnen und -führern nicht mehr einem einzelnen Depot, sondern einer Gruppe von wenigen Depots zugeordnet ist. Diese Massnahme soll die Flexi-

bilität erhöhen und damit die Robustheit steigern. Zugleich wird aber auch die Arbeitszufriedenheit gesteigert, da der zu fahrende Streckenpool durch eine flexible Depotzugehörigkeit vergrössert wird.

Eine Depotgruppe besteht aus zwei oder mehr Depots, die Strecken und Zugtypen gemeinsam haben und bei denen die Fahrzeit zwischen ihnen klein genug ist. Derzeit wird auf der Planungsebene davon ausgegangen, dass das Lokpersonal innerhalb eines Depots eine allgemeine Kenntnis aller Strecken und Zugarten hat, die in diesem Depot beginnen und enden. Die Erhöhung der Flexibilität bei der Depotzuweisung für Lokpersonal eröffnet jedoch einen Pool grösserer Ressourcen auf der Planungsebene, um alle Aufgaben einer breiteren Gruppe von Lokführerinnen und -führern zuzuweisen. Voraussetzung ist allerdings, dass das Lokpersonal nicht nur ein einziges Depot hat, wie es heute meist der Fall ist. Einige rechtliche Fragen müssen im Vorfeld geklärt werden – die Umfrage hat jedoch gezeigt, dass die feste Zuordnung eines Lokführers zu einem einzigen Depot das zweitniedrigste Gewicht (von acht) hat. Daraus lässt sich schliessen, dass der Widerstand gegen eine Lockerung der heutigen festen Depotzuweisung gering ist.

Insbesondere müsste definiert werden, ob eine Tour für einen Lokführer im selben Depot beginnen und enden muss und ob eine Abfolge von Touren (z.B. eine 5-Tage-Schicht) demselben Depot zugeordnet werden muss oder ob Start- und Enddepot innerhalb der Depotgruppe für jede einzelne Tour völlig frei sind. Dennoch wird davon ausgegangen, dass diese Erhöhung der Flexibilität die Robustheit direkt erhöht, solange die Puffer gleich bleiben. Da die meisten gerne Abwechslung in ihren Touren und Aufgaben haben, trägt diese Massnahme ausserdem dazu bei, die Arbeitszufriedenheit zu erhöhen. Es wird angenommen (aber noch nicht bewiesen), dass die Vielfalt der Fahrten für das Lokpersonal zunimmt.

Angesichts der Strecken- und Lokomotivkenntnisse der Lokführer zielt diese Flexibilisierung darauf ab, zwei der drei Dimensionen zu erhöhen: Arbeitszufriedenheit und Robustheit. Um zu entscheiden, ob die Produktivität steigt oder sinkt, müssen noch tiefer gehende Analysen durchgeführt werden. Eine zentrale Frage ist, wie die Produktivität in Zukunft definiert wird. Auf individueller Ebene kann die Produktivität sin-

ken, wenn Umsteigezeiten innerhalb der Betriebshofgruppe von der SBB bezahlt werden müssen. Sowohl die geplante als auch die realisierte Produktivität des Depots kann jedoch steigen, da die gleiche Menge an Arbeit (Output) mit wahrscheinlich weniger Input-Ressourcen erreicht wird. Dies bedeutet auch, dass die Reserven erhöht werden können und somit die Robustheit verbessert werden kann.

6. Schlussfolgerung

Die Verbesserung der Produktivität von Lokpersonal aus Unternehmenssicht unter Einbeziehung der Perspektiven des Lokpersonals und der Kunden, wie z.B. Arbeitszufriedenheit und Pünktlichkeit, ist ein komplexes Problem, das verschiedene Managementaspekte umfasst, von technischen bis hin zu regulatorischen. Das Ziel kann jedoch nur sein, eine Lösung zu finden, die keine der beteiligten Parteien (d.h. das Unternehmen, die Kunden und das Lokpersonal) diskriminiert.

Die Steigerung der Produktivität unter Berücksichtigung der Robustheit und der Arbeitszufriedenheit ist daher eine schwierige Aufgabe, vor allem, weil die Ziele der Betreiber, der Kunden und des Lokpersonals unter den derzeitigen Systembedingungen in entgegengesetzte Richtungen gehen: So könnte beispielsweise eine Verringerung der Reservezeit der Triebfahrzeugführer einen leistungsfähigeren Schichtplan ermöglichen, andererseits könnten mehr Verspätungen oder Zugausfälle aufgrund knapper Zeitpläne zwischen den Triebfahrzeugführertätigkeiten auftreten, und die Triebfahrzeugführer (vor allem die älte-

ren) könnten unter erhöhtem Stress am Arbeitsplatz leiden. Oder die Verringerung der Variabilität der Routen innerhalb einer Schicht könnte die Leistung und die Robustheit des Betriebs erhöhen (d.h. weniger Verspätungen aufgrund von weniger Fahrerwechseln), aber die Zufriedenheit der Fahrer würde erheblich sinken, da einer der am meisten geschätzten Aspekte ihrer Arbeit die Möglichkeit ist, ihr Ziel jeden Tag zu wechseln.

Gerade um Informationen über die Arbeitszufriedenheit zu erhalten, wurde im Rahmen der von ZHAW und SBB geförderten Forschungsaktivitäten eine spezifische Umfrage zur Arbeitszufriedenheit entwickelt und wurden Informationen zur Auswertung der aktuellen Planung der Tätigkeit des Lokpersonals sowie ideale Bedingungen und Prioritäten erhoben. Die Umfrage erfolgte über einen Online-Fragebogen, der an alle SBB-Lokführer aller Depots in der Schweiz verschickt wurde. Die sehr hohe Rückmeldequote von 20% bezeugt das grosse Interesse des Lokpersonals.

Die Lockerung der Depotzugehörigkeit wurde als potenzieller Bereich für Verbesserungen identifiziert, der zu diskriminierungsfreien Lösungen führt. Viele Strecken werden teilweise oder vollständig von zwei oder mehr nahe beieinander liegenden Depots bedient.

Daher können die Ressourcen dieser Depots mit vertretbarem Aufwand optimiert werden (z.B. Trainingsprozesse), was auch die Robustheit der Übung verbessert. Die zunehmende Variation der Arbeitsaufgaben wird auch die Zufriedenheit des Lokpersonals erhöhen. ➔



Bild Daniel Schärer

Züge sichern im Bahnhof Buchs SG

Im Bahnhof Buchs muss bei Güterzügen nach Einfahrt die Lok durch den Lokführer abgehängt und der Zug nach den lokalen Bestimmungen gesichert werden. Nach einer Unregelmässigkeit wurde die bestehende Vorschrift ab 01. Sept 2023 durch eine weitere Vorschrift in den örtlichen Besonderheiten Buchs ergänzt. Nun überschneiden sich die beiden Vorschriften und führen zu Unklarheiten, wie es nicht sein darf.

Beda Breu, Vorstand VSLF a.i.

Dazu habe ich ein Quiz erstellt:

Wie sichere ich einen Güterzug im Bahnhof Buchs SG?

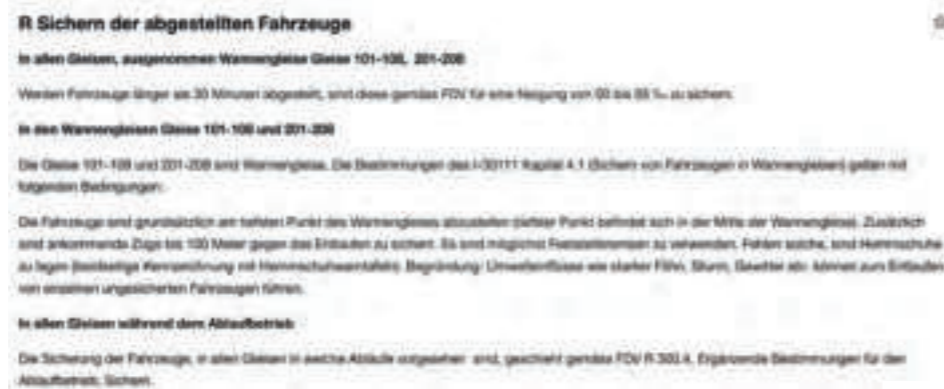
A. Ich sichere ihn nicht, da seit Bestehen des Bahnhofes Buchs vor 165 Jahren Wannengleise vorhanden sind. Ausnahme: Bei Föhnsturm (starker Wind, kann im Rheintal vorkommen) eine Handbremse anziehen, wenn Zug kürzer ist als 100 m.

B. Handbremsen anziehen und Hemmschuhe legen nach Reglement «Sichern stillstehender Züge».

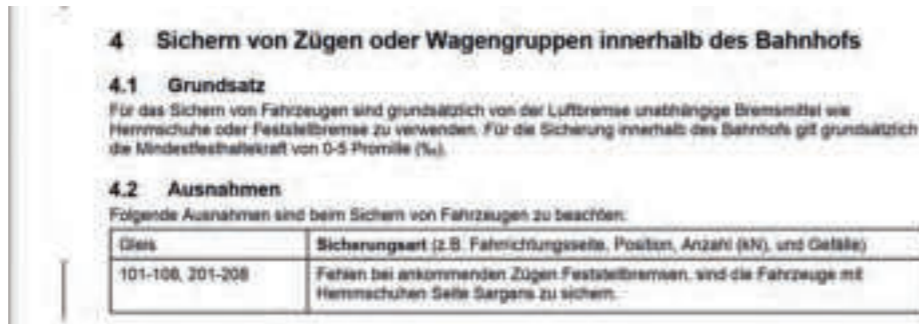
C. Ich laufe an den Zugschluss Seite Sargans und lege dort Hemmschuhe. Ist allerdings bei einem 700 m langen Zug sehr zeitaufwendig. Sargans liegt übrigens höher als Buchs, der Zug müsste also aufwärts davonrollen.

D. Nach der Trennstelle nur Handbremsen anziehen.

Nach der Trennstelle Seite Sargans Hemmschuhe legen. Seite Altstätten, rheinabwärts lasse ich es sein, also keine Hemmschuhe. Und nicht vergessen, die Hemmschuhwarntafel auf beiden Seiten aufhängen, auch wieder wegen des blöden Föhns.



Örtliche Besonderheiten Buchs SG



Richtige Antwort senden an: sbb.c_2@vslf.com

Es sind auch mehrere Antworten möglich.

Erster Preis: Ein Dürüm mit einem Uludag, vom Rheintal Kebab neben dem Bahnhof

Zweiter Preis: Ein Uludag vom Rheintal Kebab

Dritter Preis: Ein Espresso vom Rheintal Kebab

Viel Spass und Grüsse Beda Breu, Vorstand VSLF a.i.



Bild Georg Trub

Systembremsungen bei Richtungswechsel

Ausgangslage war eine Meldung eines Lokführers an den Vorgesetzten.

Die ungünstige Platzierung einer Balise führt regelmässig zu unnötigen Zwangsbremsungen. Eine Verbesserung wurde versprochen.

In Genf Flughafen ist die Halteorttafel 4 (400-Meter-Züge) am Perron so montiert, dass bei einem exakten Anhalten vor der Tafel der Zug für die Rückfahrt in die Gegenrichtung so steht, dass die Spitze auf einer Gleis-Balise der Zugsicherungsanlage steht. Folglich gibt es bei der Abfahrt jedes Mal eine Zwangsbremse mit einhergehender Gefährdung für die Kunden, welche erst gerade eingestiegen sind. Das Rückstellen des Ansprechens der Sicherheitseinrichtung und die Abklärung mit dem Fahrdienstleiter benötigen Zeit und verursachen Verspätungsminuten. Das Problem wurde vom Lokpersonal gemeldet. Eine Verschiebung der Halteorttafel um ca. 10-15 m würde das Problem lösen. Möglich wäre auch eine Verschiebung der Gleis-Balisen, was aber ein sehr grosser Aufwand wäre, und die technische Möglichkeit müsste abgeklärt werden.

Interessant oder befremdlich ist der – wie bei jeder Meldung ausgelöste – E-Mail-Marathon. Ein paar Auszüge:

- *Deine Meldung wird mit dem verantwortlichen PEX/CLP in Genf abgeklärt.*
- *Gemäss den Prüfungsexperten PEX ist die Sache mit den Abfahrthalisen schon seit Längerem bekannt und bei der Infrastruktur gemeldet.*
- *Der Fahrzeug-PEX ist auch informiert worden, ob er dieses Problem angehen kann.*
- *Die Mühlen mahlen langsam.*
- *Ich habe noch keine Rückmeldung dazu erhalten.*

Es wird in Kauf genommen, dass bei der Abfahrt der Balisenfehler ausgelöst wird, da sonst bis knapp vor das Signal gefahren werden muss und die Gefahr für einen Signalfall besteht.

Rückantwort des Lokführers:

Gut. Wenn das eure Philosophie ist, dass die Zwangsbremse in Kauf genommen wird, werde ich in Zukunft KEINE Meldungen über Zwangsbremse mehr machen. Dies ist ein grosses Armutzeugnis. Und zeigt einfach die «Ist mir egal»-Haltung, was sehr unprofessionell ist. Es muss wohl erst was passieren, wie zum Beispiel der Sturz einer älteren Person im Zug, welche sich den Kopf anschlägt. Das scheint aber wohl egal zu sein. ...

Lokführer SBB Personenverkehr (Name der Redaktion bekannt.)

Später kam die Information, dass man veranlasst hat, die Balise von SBB Infrastruktur im Gleis zu verschieben.

Technikgruppe VSLF:

Eine Information an das Lokpersonal kann keine definitive Problemlösung sein, da die Halteorttafel als Signale für sich zu beachten sind und ihre Gültigkeit haben und keine zusätzliche PDF-Erklärung benötigen.

Dass PEX Personenverkehr und Infrastruktur zusammen keine Lösung fin-

den, ist nicht wirklich neu. Grundsätzlich erstellt Infra die Anlagen, und diese sollten für die EVU problemlos nutzbar sein. Ansonsten stimmen die Prozesse nicht.

Die Problematik im Zusammenspiel von nutzbarer Gleislänge, Zuglängen von 401 Metern, schlechter Sicht aus dem Führerstand, Halteorten wenige Meter vor Halt zeigenden Signalen, sicherheitsrelevanten Halteorttafeln und verstreuten Gleis-Balisen im Gleis ist bekannt. Diese wird nur bedingt beherrscht und führt zu langsamerem Fahren und somit Zeitverlust.

Wenn die Züge immer länger werden, das Anfahren eines Punktes immer schwieriger und immer näher an die Halt-Signale gefahren werden muss, dann benötigt das einfach immer mehr Zeit. Zudem schränkt ETCS Level 1 BL 3 die Fahrt auf Halt zeigende Signale zusätzlich ein. Diese Sekunden und Minuten fehlen für das Umsteigen der Reisenden.

Nicht zu unterschätzen ist der Faktor, dass das Lokpersonal dem Verhindern von Systembremsungen und der Schonung der Nerven eine immer höhere Priorität einräumt.



Vorschriften statt Verantwortung?

Oft werden unsichere Zustände nicht behoben. Stattdessen wird eine Info in den Vorschriftenschungel entsandt. Ein eleganter Weg, die Verantwortung auf andere abzuschieben.

Technikgruppe VSLF

Eine neue Vorschrift im Regelwerk der SBB: SBB I-FUB 06/23, gültig ab 16.10.2023. Empfänger: EVU Lokführer.

In Oberriet und Buchs SG bestehen Gefährdungssituationen aufgrund fehlenden Flankenschutzes in den Gleisen 22 – 2 – 52, 71 – 81, 72 – 82 und 61 – 71 – 81.

In diesen Gleisen sind im Regelfall Rangierbewegungen und Abstellungen von Fahrzeugen verboten. In folgenden Fällen sind in diesen Gleisen Rangierbewegungen und Abstellungen von Fahrzeugen zugelassen: bei Störungen und Ereignissen und in Zusammenhang mit Unterhaltsarbeiten.

Was bedeutet eine solche neue Vorschrift konkret?

Jeder Lokführer, der diese Linie befährt,

muss jederzeit auswendig wissen, dass er in den aufgeführten Gleisen nicht rangieren darf. Solche extrem spezifischen Vorschriften nehmen laufend zu und sind bereits vielerorts vorhanden. Ein laufendes Kontrollieren im Intranet der SBB während jeder einzelnen Fahrt ist ohnehin nicht möglich. Aber ob es sinnvoll ist, Vorschriften in dieser Art und Weise handzuhaben, sei dahingestellt.

Warum werden solche Vorschriften von SBB Infrastruktur herausgegeben?

Die Vorschriften dienen dazu, Mängel an den Anlagen durch PDF abzusichern. Den Erstellern ist es unwichtig, ob die Regelung so angewendet werden kann; die Verantwortung ist weitergereicht worden. Ob dem Lokpersonal oder den Kollegen im Fahrdienst, ist dabei sekundär.

Weshalb wird etwas nicht Händelbares im Interesse der Sicherheit nicht anders gelöst?

Der Absender hat grundsätzlich kein Interesse und die Empfänger können sich nicht dagegen wehren. Von Seite EVU werden die Vorschriften ebenfalls einfach weitergereicht an das Personal, es wird nicht geschult, jedoch im Rahmen der periodischen Prüfung dennoch abgefragt.

Wie kann man etwas verbessern?

Das ist vermutlich nicht möglich. Der VSLF wird ein Schreiben an SBB Infrastruktur und das BAV als Aufsichtsbehörde verfassen und auf die Problematik hinweisen. Sollte es je zu einem Vorkommnis kommen, werden wir das Personal so wirkungsvoll verteidigen können. Es setzt jedoch voraus, dass zuerst etwas vorgefallen muss. ➔

Krankheitstage

Martin Geiger, Vorstand VSLF

Auch bei der SBB sind die Krankheitstage, wie bei vielen anderen Unternehmungen in der Schweiz, angestiegen. Eine genauere Auswertung, wie sie bei der SBB erfreulicherweise gelebt wird, zeigt auf, dass die Gründe sehr vielseitig sind und im Moment noch nicht abschliessend erklärt werden können. Das Lokpersonal steht aber zur Freude des VSLF nach der Corona-Phase wieder sehr gut da. Ja sogar besser als noch vor der Pandemie. Die Zahlen variieren je nach Berufsgruppe sehr stark und sind von Berufsgruppe zu Berufsgruppe zum Teil über doppelt so hoch. Es scheint nachvollziehbar, dass bei Berufsgruppen, die stetig unter vielen Menschen arbeiten, die Zahl der Krankheitstage während der Corona-Phase höher ist als bei solchen, welche ihre Arbeit eher isoliert verrichten. Zusätzlich spielen auch noch viele andere Faktoren hinein.

Es ist auf die Auswertungen zu warten, ob auch ein Personalmangel und dessen Aufhebung durch Neueinstellungen in direktem Zusammenhang damit stehen. Es wäre zumindest beim Lokpersonal eine Erklärung, warum wir, Stand jetzt, weniger krank sind als vor der Pandemie. Die Ausbildungsoffensive scheint auch in diesem Bereich ihre Wirkung zu zeigen. ➔



Kundendienstliche Endkontrolle

Hubert Giger, Präsident VSLF

Ab Fahrplanwechsel 2023 ist die kundendienstliche Endkontrolle der Züge verbindlich geregelt. Grund dafür sind juristische Überlegungen. Noch offen ist das Vorgehen im Störfall.

Seit der Einführung von unbegleiteten Reisezügen vor über 30 Jahren war es nicht geregelt, wer am Ende von Zugsleistungen und vor dem Wegstellen der Züge in Abstellgleise eine Zugkontrolle durchführt, um festzustellen, ob sich noch Reisende in den Wagen befinden.

Dass damit Gefahren verbunden sind, erklärt Martin Binggeli, Leiter Zugpersonal Regionalverkehr, in einem Newsletter der SBB vom 18. Mai 2009: «Sitzt der oder die Schlafende in einem Zug, der am Endbahnhof abgeschlossen und allenfalls weggestellt wird, könnte es gefährlich werden: Im dümmsten Fall klettert unsere Kundschaft aus einem abgestellten Zug, spaziert auf der Suche nach dem Ausgang im Gleisfeld rum und riskiert dabei das Leben.»

Der VSLF hat sich seit 2009 dieser Problematik angenommen, da die fehlenden Vorgaben und Prozesse für das Lokpersonal und die Reisenden ein erhöhtes Risiko darstellen. Nach vielen Interventionen, kurzlebigen Vorschriften und unpräzisen Prozessen hat SBB Personenverkehr im letzten Mai eine konsequente Neuregelung präsentiert.

In der Fachdiskussion mit den Sozialpartnern am 19.05.2022 wurde der Auftrag erteilt, die strafrechtliche Verantwortung bei einem Unfall von Fahrgästen in einer Abstellanlage zu klären. In der Folge wurde ein Rechtsgutachten erstellt.

Aktuell wird in einer Weisung dem Personal eine Innenkontrolle vorgeschrieben: «Wenn genügend Zeit vorhanden ist, führt das Personal im Endbahnhof einen Kontrollgang durch.» Insbesondere die Formulierung «Wenn genügend Zeit vorhanden ist» gibt dem Personal einen zu grossen Interpretationsspielraum. Auch werden eini-

ge Züge davon ausgenommen, als Begründung dafür wird die fehlende Zeit genannt. Die Innenkontrolle sei dann an geeignetem Ort nachzuholen.

Aus der Präsentation: «Bei bekannten Risiken und einer Häufung von gleichgelagerten Vorfällen müssen notwendige und geeignete Massnahmen zwingend ergriffen und umgesetzt werden. Werden keine Massnahmen zur Minimierung von bekannten Gefahren ergriffen, so ist die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Vor-



gesetzten/Mitgliedern des Managements in deren Verantwortungsbereich möglich.»

Zur Lösung der Problemstellung wird vorgeschlagen, dass die Innenkontrolle von unbegleiteten Zügen ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 mit einem neuen Tourenbestandteil dem Lokführer oder Rangierer verbindlich eingeteilt wird. Mit dieser Lösung soll der Interpretationsspielraum für das Personal eingeschränkt und die Innenkontrolle bei allen Zügen vor dem Abstellen vorgeschrieben oder explizit ausgeschlossen werden. Zudem wird der Ort der Kontrolle konkret definiert.

Würdigung

Es ist sehr erfreulich, dass diese wichtige Frage nach über 30 Jahren kondukteurlosem Betrieb endlich ernst genommen und vollumfänglich geregelt wird. Wie meistens wird jedoch nur der Normalbetrieb geregelt und alle betrieblich ungeplanten Vorkommnisse werden dem Personal an der Front überlassen.

Was fehlt, ist ein ganz klare Anweisung, dass in jedem Fall der Schutz der Fahrgäste vorgeht und somit Verspätungen und Störungen des Betriebsablaufs in Kauf zu nehmen sind. Dies wird also situativ und individuell jedem Einzelnen überlassen. Grundsätzlich wäre aber die sicherste Handlungsweise empfehlenswert.

Interessant ist die Motivation, warum die SBB-Abteilungen das Problem überhaupt angegangen sind. «Werden keine Massnahmen zur Minimierung von bekannten Gefahren ergriffen, so ist die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Vorgesetzten/Mitgliedern des Managements in deren Verantwortungsbereich möglich.» Es geht also nicht um unsere Kunden, es geht auch nicht um das Personal, es geht darum, die Vorgesetzten und Mitglieder des Managements vor strafrechtlicher Verantwortung zu schützen. So schützen sich die Vorgesetzten und Mitglieder des Managements mit Rechtsabteilungen und vielen Ressourcen. Darum wohl auch der neue SBB-Wert «Verantwortung».

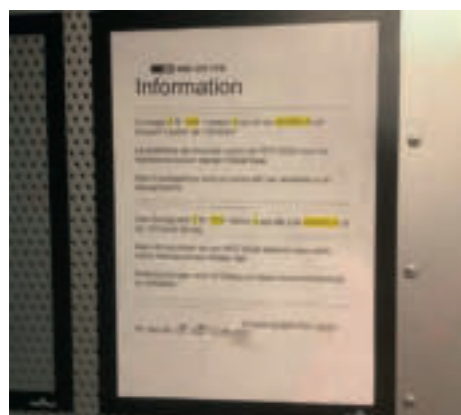
Umso wichtiger ist es, dass wir als Berufsverband das Personal zu schützen versuchen. Dank unseren vielen Meldungen und Interventionen bei den verschiedensten Stellen und Ämtern nehmen wir eben dieses Management in die Verantwortung. Dadurch können wir allfällig angeklagtes Personal entlasten, und über diesen Weg erreichen wir sogar Lösungen. Wir können niemandem vorschreiben, wie man zu arbeiten hat, allerdings geht aus dieser Argumentation hervor, wen der Einzelne in erster Linie zu schützen hat. ➔

Lärmpegel

Technikgruppe VSLF

Seit der Renovation der Re 460 hat der Lärmpegel auf den Loks deutlich zugenommen. Grundsätzlich ist die Lärmbelastung in den Führerständen hoch, die tägliche Belastung für das Gehör dauert über Stunden an.

Information in einer Re 460: «Das Lärmproblem ist PDT-DGS bekannt, aber stellt keine mechanische Gefahr dar.» Der Lärm macht der Lok nichts, aber der Gesundheit des Lokführers.



Lärmpegel auf einer Re 460:

Stillstand Hauptschalter aus:	41 dB
Stillstand Umrichter taktet:	52 dB
40 km/h	65 dB
100 km/h	75 dB
110 km/h	74 dB
120 km/h	74 dB
Warnton Warnung	81 dB

Flüstern	30 dB
Normale Konversation	60 dB
Verkehr	70 dB
Kantinenlärm, Grossraumbüro	75 dB
Streitgespräch, Klavierspiel	80 dB
Baustelle	85 dB

Lern- und Konzentrationsstörungen möglich ab	40 dB
Obergrenze für konzentriertes Arbeiten	55 dB
Hörschäden nach längerer Einwirkung möglich ab	60 dB
20% erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei längerer Einwirkung ab	65 dB
Mögliche Hörschäden bei Belastungen von 40 Stunden pro Woche ab	85 dB

Zweimal eine Nummer

Technikgruppe VSLF



Loks 11300 und 11172 im Juni 2023 vor dem Depot F in Zürich

Eine bestimmte Loknummer wird in der Regel nur für ein einzelnes Fahrzeug vergeben. Doch es gab auch wenige Ausnahmen.

In der Schweiz gibt es, zumindest seit der Elektrifizierung, nur zwei Loknummern, welche nach ihrem Abbruch der ursprünglichen Loks neu vergeben und folglich die Nummer von zwei verschiedenen Lokomotiven wurden. (Sollte die Aussage nicht zutreffen, bitte melden.) Es sind dies die Nummern 11172 und 11300. Also aktuell beides Re 4/4 II oder Bo'Bo's, wie sie die Alten nennen.

Die 11300

31.12.1964 und 1965 in der Hauptwerkstätte HW Zürich abgebrochen.

Die Ae 4/8 war eine Versuchslok der SBB, zur Erprobung des elektrischen Betriebs gedacht. Sie wurde am 30. März 1922 in Dienst gestellt mit den Fabriknummern SLM 2719/1920 und BBC 1422. Bei ihrer Indienststellung 1922 trug sie die Nummer 11000, welche 1929 in 11300 geändert wurde. (Die Nr. 11000 erhielt im Jahre 1934 eine Ae 4/7)

Die gelenkige Konstruktion als Rahmenlok

mit einem dreiteiligen Lokkasten erlaubte eine gute Kurvengängigkeit. Wegen ihrer Bauart erhielt die Lok die Spitznamen «Tatzelwurm» oder «Feldschlange». Angetrieben wurde die Ae 4/8 durch vier gleiche Fahrmotoren, jedoch mit unterschiedlichen Einzelachsantrieben. Der vordere Lokrahmen war mit Tschanz-Antrieben ausgerüstet, der zweite Rahmen mit BBC-(Buchli-)Antrieben.

Technisch hatte die Lok allerdings keine grosse Bedeutung mehr, da bei ihrer Ablieferung bereits die Ae 4/7 mit Westinghouse-Antrieb und die ersten Ae 3/6 I mit Buchli-Antrieb in Betrieb waren.

Eingesetzt wurde die Ae 4/8 im gemischten Dienst. Nachdem 1961 noch neue Zahnräder in den Tschanz-Antrieb eingebaut worden waren, wurde die Lok am 31.12.1964 schliesslich ausgemustert und 1965 in der Hauptwerkstätte HW Zürich abgebrochen.



Lokschild der Ae 4/8

Foto: Sammlung Sigi Liechti



Ae 4/8 11300 vor einem Schnellzug in den 1920er Jahren

(Text: Manfred Feiss)

Am 12.06.1974 wurde mit den Fabriknummern SLM 4946/1972 BBC 7853 SAAS eine Re 4/4 II in Betrieb genommen. Sie erhielt die Nr. 11300 (der Serie 11101 bis später 11396 mit Re 4/4 III) und war somit die erste Lok, welche die Nummer ihrer Vorgängerin erhielt.

Die 11172

Die Lok 11172 war eine Re 4/4 II, wurde am 13. August 1970 ausgeliefert und hatte die Fabriknummern SLM 4734/1968, BBC 7657



Zugsunglück bei Vauxmarcus 1978

Foto: Auteur Jean Vernet, Montreux

und MFO SAAS.

Am 8. Dezember 1978 fuhr die Lok bei Vauxmarcus mit einem Güterzug auf einen vor Signal stehenden anderen Güterzug auf. Der Lokführer verlor beim Unfall sein Leben. Es entstand grosser Sachschaden und aus zwei Wagen flossen rund 100 000 Liter flüssiges Bitumen aus und gelangten teilweise in den Neuenburgersee.

Die Lok wurde daraufhin noch im Dezember 1978 ausser Dienst gestellt und abgebrochen.

Die Lok 21 war ebenfalls eine Re 4/4 II und wurde am 11.9.1969 mit den Fabriknummern SLM 4797/1969, BBC 7715 und MFO SAAS an die Mittel-Thurgau-Bahn MThB ausgeliefert. Die Lok liegt fabrikmässig zwischen den SBB-Loks 11215 (29.12.1970, SLM 4777/1968, BC 7700, MFO SAAS)

und der 11216 (21.09.1971, SLM 4813/1970, BBC 7720, MFO SAAS).

Die Nummer 21 wurde durch die SBB von der MThB übernommen und am 1.11.2002 bei der SBB als Nr. 11172 in den Dienst gestellt (siehe Artikel zum 50-jährigen Jubiläum der MThB-Lok). Somit war sie die Maschine, welche als Zweite die Nummer einer ehemaligen Vorgängerin erhielt.

Vollständigkeitshalber muss erwähnt werden, dass von 1919 bis 1920 die Fb 2x2/3 die Nummern 11301 bis 11307 trugen und 1920 in Be 4/6 12301 bis 12307 umbenannt wurden (Serie bis Nr. 12342).

Auch wurden die ersten sechs Prototypen der Re 4/4 II von 1964 bis 1967 mit der Nummer 11201–11206 versehen. Die Be 3/5 12201 trug von 1919 bis 1920 ebenfalls die Nummer 11201. Die Be 2/5 11001 wurde von der Midi-Bahn in Frankreich 1919 als E 3301 in Betrieb genommen und kam 1918 zur SBB. Dort trug sie zuerst die Nr. 10001 und dann die Nr. 11001. Die Nr. 10001 erhielt 1946 eine Re 4/4 I, die Nr. 11001 erhielt im Jahre 1934 eine Ae 4/7.

Eine stille Thurgauer Jubilarin:

Die Re 4/4 Nr. 21 feiert ihren Fünfzigsten. 2019 «Weinfelder Anzeiger Online»,
2019 Text: Michael Mente, Weinfelden (Mit freundlicher Genehmigung)



Rückkehr eines Sonderzuges des Reisebüros Mittelthurgau aus Norddeutschland mit Re 4/4 II 21, zwei DB-Schlafwagen WLAbm und DB-Liegewagen Bcm als Zug 46314. Von Konstanz bis Weinfelden wurde dem Zug noch Güterlast mitgegeben.
Bei Siegershausen, 15.7.1986

Foto: Hans Thalmann

Die Lokomotiven mit der Bezeichnung Re 4/4 II gehören zu den bekanntesten in der Schweiz. Obwohl sie zeitlos erscheinen, kommen sie doch langsam in die Jahre und die ersten wurden verkauft, ausrangiert oder verschrottet. Auch die einstige Mittel- Thurgau-Bahn hatte eine Maschine dieses Typs in ihren Diensten. Und diese erfreut sich bester Gesundheit – eine Begegnung mit der Weinfelder Jubilarin.

Immer wieder wird sie fotografiert und von Kennerinnen und Kennern etwas bedauert: Die Rede ist von einer SBB-Lokomotive, einer vierachsigen Maschine vom Typ Re 4/4 II in Rot. Das Besondere? Die Elektrolok mit der Betriebsnummer 11172 hat im Gegensatz zu vielen ihrer Schwestern, die zusammen die grösste je in der Schweiz gebaute Lokomotivfamilie darstellen, nur aufgeklebte Wappen an den Stirnseiten und aufgeklebte Nummern. Bei den anderen sind diese Insignien aus Chromstahl.

Die verhüllte Thurgauer Maschine

Aber das ist nicht der Grund für die Aufmerksamkeit gegenüber dieser auf den ersten Blick unscheinbaren und eben etwas

stiefmütterlich ausgestatteten Maschine – im Inneren ist sie das nämlich überhaupt nicht: Es handelt sich dabei eigentlich um eine Thurgauerin, genauer gesagt um das Paradeferd der einstigen Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), welche die Maschine zwar wie die SBB als «Mädchen für alles», aber doch schwergewichtig für den Güterverkehr im Einsatz hatte.

Als die «Thurgauer Staatsbahn» mit Sitz in Weinfelden 2002 liquidiert worden war, kam die Maschine kurzzeitig zu Thurbo und ging 2005 in den Besitz der SBB (Personenverkehr) über.

Still und zuverlässig. So still, dass man hierzulande beinahe ihren 50. Geburtstag vergessen hätte: Sie wurde in Weinfelden am 12. September 1969 in Betrieb gesetzt, war bis 1971 vorläufig mietsweise im Einsatz, ging dann aber ganz ins Eigentum der Thurgauer Privatbahn über.

Ihre Dienste wurden dringend benötigt, denn mit der Elektrifizierung der Strecke Konstanz–Weinfelden–Wil, heute von Thurbo und SBB betrieben, im Jahr 1965 wuchsen das Verkehrsaufkommen und der Güterverkehr, insbesondere die Beförderung von Öl, rasant an.

Paradeferd für den einstigen Aufschwung

Mit ihrem Erscheinen wurde der letzte noch verbliebene Dieseltriebwagen – eine der vielen Besonderheiten der MThB – für seine verbliebenen Lebensjahre ins Montafon geschickt. Die neuen Triebwagen ABDe 4/4, von denen zwei (Nr. 12 und 16) unterdessen im Dienst des «Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn» stehen, konnten mit dem Einsatz der Bo'Bo', wie man diese Maschinen auch nennt, etwas entlastet werden.

Die Re 4/4 II, welche bei der MThB die Nummer 21 erhalten hatte, war zunächst im üblichen Grün gehalten, zugleich mit formschönen Thurgauer Wappen auf den Stirnseiten versehen. Nach einem Zusammenstoss am 8. Mai 1991 in Lengwil wurden ihr moderne Schweinwerfer und die neuen MThB-Hausfarben Grün-Crème verpasst, welche die Maschine bis zuletzt, bis nach ihrer Übertünchung durch die SBB, getragen hatte.

Sie hat die wechselvolle Geschichte der MThB seit der Elektrifizierung, insbesondere die beeindruckende Ausbauphase der 1990er Jahre, die ihren Einsatzradius weit über das Stammgebiet hinaus vergrössert hatte, geprägt. Die Lokomotiven dieses seit

1964 gebauten Typs werden heute als Re 420 bezeichnet und «unsere» Maschine hat als 11172 bzw. neu 91 85 4420172-9 einen neuen Heimatbahnhof erhalten: Bellinzona.

Gebaut wurde die formschöne Streckenlok (Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, 4650 kW Leistung) von den Grossen der damaligen Schweizer Eisenbahnindustrie (SLM, BBC, MFO, SAAS) und sie bewährt sich bis heute. So sehr, dass man sie in den Diensten der SBB laufend modernisiert, um sie für moderne Ansprüche in Schwung zu halten: Klimaanlage, das Zugsicherungssystem ETCS von Siemens, das ihr ein weites Einsatzgebiet ermöglicht; ein Energiemesssystem soll noch folgen.

Rüstig und auf der Höhe

Ihren 50. Geburtstag feiert sie in vollem Einsatz. Trotzdem ist in diesem Alter die Frage nach dem Ruhestand erlaubt. Besonders mit Blick darauf, dass viele ihrer Geschwister unterdessen bereits dem Schneidbrenner zugeführt worden sind. Natürlich stellt sich die Frage nicht dringend, angesichts der technischen Aufrüstungen. Auf Anfrage gibt die SBB aber an, dass die Lokomotive noch bis mindestens 31. Dezember 2026 in Betrieb bleiben werde.

Übrigens, dass die Lokomotive bei der SBB die Nummer 11172 trägt, ist eine Fügung der Geschichte und gehört etwas zu ihrem Bild, das sie mit den aufgeklebten Symbolen abgibt: 1978 wurde eine SBB-Maschine gleichen Typs mit dieser Nummer (Baujahr 1970) nach einem Unfall abgebrochen. Die MThB-Lok sprang hier also ein.

Perspektiven

«Unsere Lok», ebenfalls unfallerfahren, ist momentan technisch auf der Höhe – fit, möchte man sagen. Was mit der rüstigen Dame nach 2026 geschieht, wird sich zeigen und ist noch offen. Käme sie zurück in ihre Heimat, wäre der «Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn» sicher ein geeigneter Eigentümer, welcher der Lok nicht nur einen würdigen Ehrenplatz, sondern auch ebensolche Einsätze besorgen könnte. Dass sie dort auf den am besten erhaltenen Triebwagen Nr. 12 träfe, ausgerechnet jenen ABDe «Weinfelden», mit dem sie einst 1991 in jenen Unfall verwickelt war, ist nur eine ironische Fügung der Geschichte, aber eine, die zeigt, wie robust und zuverlässig diese Fahrzeuge trotz allem über die Jahre sind.

Zu wünschen wäre der Lokomotive auf alle Fälle das Kleid in Grün-Crème. Die Thurgauer Wappen sind jedenfalls sorgfältig gehütet und können ihrer einstigen Besitzerin jederzeit wieder montiert werden. ➔

Minihupe

Technikgruppe VSLF

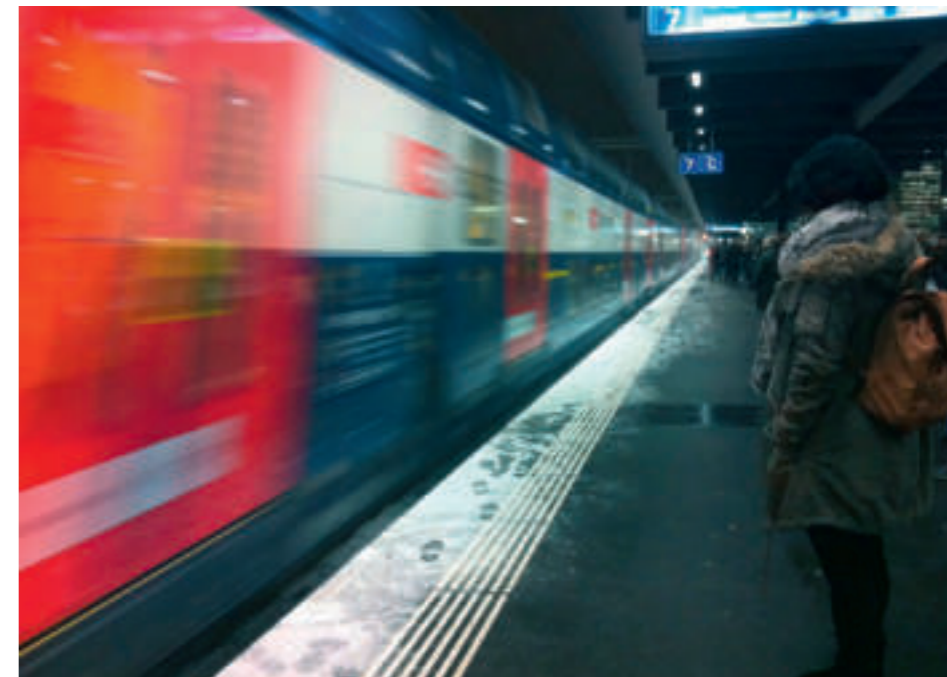


Bild: Rosmarie Hubmann

Eine Hupe mit geringerer Lautstärke als Pfeife oder Typhon könnte helfen, Unfälle zu verhindern.

«Bote der Urschweiz»
7. Sept. 2023

Rettungseinsatz im Bahnhof Zug

Eine Frau wurde von einem einfahrenden Zug gestreift und geriet unter ihn.

Der Unfall ereignete sich am Mittwochabend um 17.30 Uhr im Bahnhof Zug. Gemäss den bisherigen Ermittlungen lief eine Frau auf dem Bahnsteig und wurde dabei von einem einfahrenden Zug gestreift. Daraufhin stürzte die 63-Jährige und geriet unter den Interregio nach Zürich.

Nach der medizinischen Erstversorgung wurde die Frau mit lebensbedrohlichen Verletzungen ins Spital eingeliefert. Der genaue Unfallhergang wird nun untersucht.

Im Zuge von immer mehr Reisenden auf dem Perron nimmt die Gefahr für solche Unfälle zu. Dem Lokführer eines einfahrenden Zuges bleibt nur die Möglichkeit, Achtung-Signale zu geben. Dazu dient die Lokpfeife oder neu das Typhon oder Makrofon. «Ein Makrofon ist eine Einrichtung an Fahrzeugen, mit der ein lauter Warnton mit fester Frequenz erzeugt werden kann.»

Leider besteht für Personen direkt neben dem Makrofon die Gefahr, dass ihr Gehör geschädigt wird oder sie sich wegen des Schrecks in die Gefahrenzone begeben. Um sich selbst zu schützen, ist es empfehlenswert, vermehrt vom Achtung-Signal Gebrauch zu machen.

Eine vom VSLF vorgeschlagene «Hupe», um Aufmerksamkeit zu erregen, ohne die Reisenden zum Zusammenzucken zu bringen, gibt es auf den Fahrzeugen bis heute nicht.

Es ist schon erstaunlich, dass jede Einstiegstür aus Sicherheitsgründen laufend hupt und fiept, ein einfahrender Zug hingegen sich einfach geräuschlos ans Perron anschleicht. ➔

Auf den Re 460 wurde serienmässig programmiert, dass bei einer Schnellbremsung automatisch das Typhon mit maximaler Leistung zugeschaltet wird. Leider wurde dies auch beim Anfahren an Wagen, wenn notwendigerweise oder aus Versehen die Schnellbremsstellung betätigt wurde, ausgelöst.

Die bereitstehenden Rangierkollegen hatten teilweise Probleme mit dem Gehör bekommen. Die Idee erwies sich, wie zu erwarten war, als unbrauchbar und wurde wieder rückgängig gemacht. Schade, musste zuerst die Gesundheit unserer Kollegen geschädigt werden.

Ferienreise im Spitzenprodukt

Die Nachtzüge der ÖBB, die auch zwischen der Schweiz und Deutschland verkehren, haben derzeit mit einem knappen Bestand an Schlaf- und Liegewagen zu kämpfen. Die Fahrgäste werden kurzerhand in Sitzwagen untergebracht, doch dies erfahren sie erst im Zug.

Hubert Giger, Lokführer SBB Zürich

Die Welt wird wohl am Klimawandel untergehen. Eine Lösung dagegen ist, dass man das Reisen vom Flugzeug auf die Schiene verlagert. Bis sechs Stunden Reisezeit soll man die Hochgeschwindigkeitszüge benutzen, und für längere Distanzen versucht man aktuell, das Nachtzugsangebot, welches man innert 20 Jahren mutwillig zerschlagen hat, erneut aufzubauen.

Abteilwagen. Voller Angst begann ich Tage zuvor, die Wagenreihung zu beobachten. Und tatsächlich, unser Wagen 306 ist ein Liegewagen statt eines Ersatz-Sitzwagens.

Juppi!

Im August war es sogar so, dass an einem Abend im gesamten Zug 470 alle Liege- und Schlafwagen durch Sitzwagen unter-



In diesem Sinne wollten mein Bruder und ich mit unseren Partnerinnen, selbstverständlich im neuen Nightjet der Österreichischen Bundesbahn ÖBB, von der Schweiz nach Hamburg in die Ferien fahren. Wir freuten uns auf das Viererabteil im Liegewagen des NJ 470 und hatten als Einschlafhilfe eine Flasche Rotwein dabei.

Es ist bekannt, dass im Zug 470/471 vom 10. Juli bis 12. September 2023 der Wagen 305 nicht wie geplant ein Liegewagen ist, sondern mangels derselben ein 2.-Klasse-

schiedlicher Jahrgänge ersetzt wurden. Offenbar läuft die Ablieferung umgebauter und neuer Wagen nicht nach Plan, und die bisher eingesetzten Wagen verlieren ihre Fahrerlaubnis wegen mangelnden Unterhalts. Auch wurden schon ganze Wagenkompositionen beim Rangieren zusammenschachtelt. Als ganz origineller Ausfallgrund wurde im Spätsommer ein Wagen mit Wanzenbefall gemeldet.

Egal, unsere Reise sah sogar einen der neu umgebauten Liegewagen der ÖBB vor, mit Viererabteil im schönen Design.

Nightjet (470/471, 467/466): Ausfall Liegewagen 305 10.07.2023 bis voraussichtlich 12.09.2023

Die Nightjet nach Hamburg Hbf und Wien Hbf verkehren vom 10.07.2023 bis voraussichtlich 12.09.2023 mit weniger Liegewagen. Der fehlende Liegewagen 305 wird durch einen Sitzplatzwagen ersetzt.

Aufgrund dringend benötigter Wartungsarbeiten stehen während der Hochsaison nicht genügend Liegewagen für den gesamten Nightjet Verkehr zur Verfügung. Die im KI Tool hinterlegten und betroffenen Kunden werden direkt informiert. Alle nicht im Tool erfassten Kunden aus dem Buchungskanal (V Schweiz) können wegen fehlender Kontaktdaten nicht vor der Reise über die Änderung im Rollmaterial informiert werden.

Es sind folgende Ausfälle für den Zeitraum vom 10.07.2023 bis voraussichtlich 12.09.2023 bekannt:

- Zürich HB – Hamburg Hbf (NJ 470 / 471), Liegewagen 305 → Ersatz durch Sitzplatzwagen
- Zürich HB – Wien Hbf (NJ 467 / 466), Liegewagen 305 → Ersatz durch Sitzplatzwagen

Die Ersatzwagen (Sitzplatz) werden nicht zur Reservation geöffnet. Die betroffenen Kunden können die Platz im Ersatzwagen frei wählen.

Beim freudigen abendlichen Besteigen des Zuges wird uns mit unfreundlicher Gleichgültigkeit erklärt, dass unser Abteil «kaputt» sei und wir im nächsten Wagen Platz nehmen sollen. Das angeblich kaputt-

te Abteil diente als Materiallager und ein zweites Abteil wurde als Schlafabteil für das Reinigungspersonal (???) freigehalten. Und so sind wir sind unverhofft im «Verlierer-Wagen» Nr. 305 gelandet.

Im Zeitalter der Digitalisierung ist es offenbar nicht möglich, Tage oder Stunden vor der Reise über das Problem zu informieren, um allenfalls von der «Qual-Fahrt» Abstand nehmen zu können.

Immerhin erhielten wir zu viert ein Sechserabteil mit relativ komfortablen Sitzen zum Zusammenschieben und ein paar Woldecken mit ÖBB-Logo und kleinen Kissen. Ein zusätzliches Bier half, sich auf die kommende Nacht vorzubereiten.

Mir fiel auf, dass unser Abteil eines derjenigen war, bei denen der Vorhang zum Seitengang hin fehlte. Aber meine schlimmsten Befürchtungen für die nächsten elf Stunden wurden alle in den Schatten gestellt, als das Drehgestell direkt unter uns ab ca. 100 km/h zu schlingern begann. Massiv, mit ca. 8 Hertz, und bei Geschwindigkeiten gegen 160 km/h entwickelte es sich zum Highspeed-Presslufthammer. Der ganze Wagenkasten wurde die ganze Nacht ca. 1 cm hin und her geschlagen. Die Schlingerdämpfer und die Radprofile müssen komplett am gewesen sein; und sie sind es sicher auch heute noch. Realistisch wurde



einem vor Augen geführt, wie viel das System Rad-Schiene aushält. Unsere Nerven waren leider weniger belastbar. Das Schlafen oder Dösen zu viert auf sechs zusammengeklappten Sitzen ist nicht möglich. Um 3 Uhr öffnete uns der Wagen-Chef auf Anfrage freundlicherweise ein weiteres Abteil, um uns aufteilen und ausstrecken zu können. Eine Stunde vor Ankunft in Hamburg wurden in unfreundlichem Ton die Decken und Kissen eingesammelt, kombiniert mit der Information, dass es keinen Kaffee gebe.

Nach den ersten zwei Urlaubstagen im Norden haben wir die Tortur einigermaßen überstanden. Ich als alter Lokführer konnte natürlich am besten mit der körperlichen und geistigen Belastung der Wach- statt Schlafphasen unter Lärm und Vibrationen umgehen.

Dass uns bei der Heimfahrt von Hamburg nach Zürich dasselbe erwarten würde, wussten wir bis zum Besteigen des Zuges nicht ... Und so kamen wir dann auch zuhause erschlagen an.

In der zweiten schlaflosen Nacht musste ich an all die vielen Chefs der gesamten ÖV-Branche in der Schweiz denken. Welchen Slogan hätten sie wohl bereit, um dieses komplette Versagen zu rechtfertigen?

Es geht nicht um diese Fahrt. Es geht um allgemein inakzeptable Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr, nicht nur bei Nachtzügen. So werden wir gegen die Luftfahrt nicht gewinnen.

Dass ganze Schlafabteile und Schlafwagen über Monate verkauft werden im Wissen, dass diese nicht vorhanden sind, ist nichts anderes als gewerbsmässiger Betrug. Das Nicht-Informieren vor der Fahrt dient wohl der Umgehung einer kompletten Rückerstattung der Kosten oder die Übernahme der Hotelübernachtung.

Ein juristisches Vorgehen meinerseits habe ich in Erwägung gezogen. Ich glaube aber nicht, damit am Ende für die betrogenen Reisenden und das bedauernswerte Personal auf den Nachtzügen etwas erreichen zu können.

Nicht das schlechte Gewissen soll die Leute auf die Bahn bringen, sondern gute Qualität wie früher auch schon. Die City Night Line CNL der damaligen DACH Hotelzug AG in den 1990er Jahren hatten sogar einen Speisewagen und fuhren bis Kopenhagen. «Reisen statt fliegen» eben.

Bleibt die Frage, ob wir in Zukunft wohl das Flugzeug für die Ferienreisen nehmen werden. Dass die FIP-Vergünstigungen je länger, je weniger gewährt werden, ist ein Grund mehr dafür.

<https://mobimag.ch/nachtzug-probleme/>

<https://www.strohbonaut.de/reisen-im-nachtzug-1-2-im-sitzwagen-von-innsbruck-nach-hamburg/>

Schleichweg nach Umbau

Andreas Slemenjak

Der Umbau des Bahnhofs Pfungen führt zu tieferen Durchfahrtsgeschwindigkeiten. Wir leben in einer Zeit, wo in Bezug auf die Energiewende ein bewusster Umgang mit Energie bzw. Stromsparen angesagt ist und uns ein schlechtes Gewissen eingeredet wird, wenn wir irgendwo ein Licht brennen lassen. Auch mit AdL und anderen unterstützenden Systemen und Schulungen soll dem Lokführer beigebracht werden, wie er stromsparend fahren kann.

Und was macht unsere SBB Infrastruktur? Sie baut den Bahnhof Pfungen – wo mehrmals täglich beladene Kies- und Aushubzüge von bis zu 1900 t Gewicht durchfahren – so um, dass nun stets auf 60 km/h abgebremst und danach in der Steigung wieder beschleunigt werden muss. Statt wie vor-

her, wo der Zug im Leerlauf bis Töss weiterrollen konnte.

Wenn ich mir die Topografie anschau, frage ich mich, ob da nicht eine Weiche hätte eingebaut werden können, die auf Ablenkung mit mindestens 80 km/h, also der Höchstgeschwindigkeit der genannten Züge, befahren werden kann. So wird jedenfalls ein unnötig hoher Stromverbrauch erzwungen, der weit über Ersparnis einer Fahrt gemäss AdL hinausgeht.

Gelten die Energiesparziele nicht für alle?

Andreas hat diesen Text in «Viva Engage» (vormals «Jammer») gepostet.

Leserbrief

Umfrage beim Lokpersonal zum nächsten Weiterbildungs-Atelier ZFR
Mail eines Lokführers an die Vorgesetzten zur Umfrage

Wenn auf dem «anonymen» Fragebogen ein geheimer Identifikationscode versteckt ist ...

Zürich, Juni 2023

Geschätzte Eisenbahnfreunde

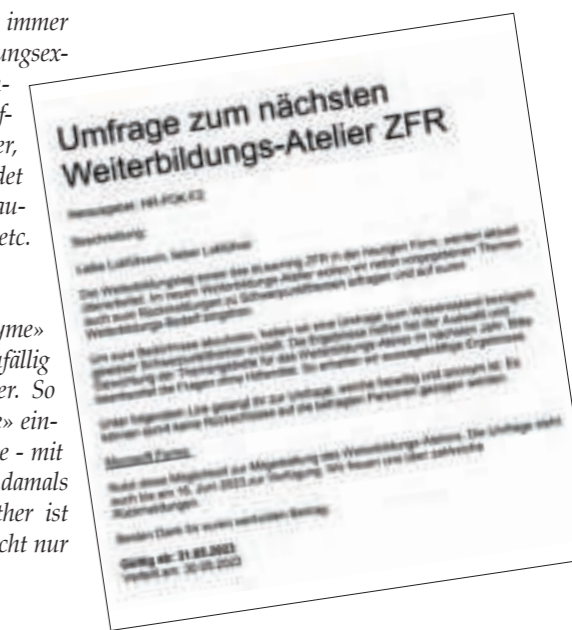
Dass der Weiterbildungstag verbessert werden kann, ist für mich völlig unbestritten. Aber das Vorgehen zu diesem Ziel hat mich erstaunt und zum Schreiben veranlasst. Soviel ich weiss, haben wir bei der SBB immer noch Fachkräfte. Das sind unsere Prüfungsexperten und Chef Lokpersonal CLP. Anhand der Prüfungen und täglich eintreffenden Meldungen weiss niemand besser, was nicht so rund läuft! Mein CLP sendet monatlich eine Statistik über krumm gelaufene Sachen, z.B. Zwangsbremssungen etc. Also es ist bekannt, wo es brennt.

Vor einigen Jahren kam auch eine «anonyme» Umfrage. Beim Beantworten schien zufällig die Sonne auf das Pult mit dem Papier. So war im richtigen Winkel eine «anonyme» eingepreßte Schrift - wie bei einer Banknote - mit meinen eigenen Daten und jenen meines damals zuständigen CLP zu erkennen ... Seither ist mein Vertrauen betreffend «anonym» nicht nur bei der SBB für immer zerstört worden!

Und gleich konnte man wieder lesen, wie viel Geld bis im Jahr 2030 bei der SBB gespart werden muss. Statt in Umfragen wäre es besser, dieses Geld in die Ausbildung zu investieren! Nun die richtige Lösung zu dieser Umfrage: Es gibt nur eine richtige Antwort: Die Taste X = löschen.

Und noch mein eigener Verbesserungsvorschlag: Am Weiterbildungstag die vielen geänderten Vorschriften vertiefter erklären inkl. Hintergrundinformationen. Dies wurde erfreulicherweise beim letzten Weiterbildungstag bereits wieder etwas verbessert.

Freundliche Grüsse
Engelbert ULRICH
Lokführer Gruppe 3 ZUE



Hoch lebe das Kirchlein von Wassen . . .

Daniel Wachter, Leiter Bildung VSLF und Lokführer SBB P in Zürich

Die Gotthard-Bergstrecke ist seit dem Unfall im Gotthard-Basistunnel aus dem Dornröschenschlaf erwacht. Während die Passagiere die Berglandschaft geniessen, ist die Prozesslandschaft am Anschlag.

Dem heiligen Gallus gewidmet, ist das Kirchlein von Wassen eines der berühmtesten Wahrzeichen des Kantons Uri. Das dreimalige Erblicken während der Bahnfahrt auf der Gotthard-Nordrampe war wohl schon so oft das Highlight einer Bahnreise mit Kindern oder Enkelkindern, dass sogar Emil Steinberger einen seiner legendären Sketches dem Bauwerk und insbesondere dem Brimborium während der Zugfahrt widmete: LUEG DA ISCH S CHILELI ...! Auch die streitbaren Mundartmusiker von Lo & Leduc verwendeten das Chileli vu Wasse im gleichnamigen Lied als Metapher für eine On-off-Beziehung, in der das dritte Wiedersehen jedoch nicht mehr erwünscht ist. Mit der Eröffnung des 57 Kilometer langen Basistunnels jedoch schien der Mythos von der Bildfläche zu verschwinden – und erlebt nun ein Comeback.

Etwas mehr als sieben Jahre ist es her, da gaben mit Angela Merkel, François Hollande, Matteo Renzi und Christian Kern die damals amtierenden Regierungschefs gleich von vier Nachbarstaaten im Rynächt zu Schattdorf anlässlich der Einweihung des Gotthard-Basistunnels dem damaligen Bundespräsidenten Johann Schneider-Ammann die Ehre, bei einer seiner ausschweifenden, synonymbehafteten Reden beizuwohnen. Ein neuer Meilenstein im Transit-Güterverkehr – hunderte Meter lange Güterzüge benötigen von Basel bis Luino nur noch eine Lokomotive – war geschaffen; im Personenverkehr stiegen die Passagierzahlen von 2016 bis 2019 um 28 Prozent an – im ersten Quartal 2023 reisten nochmals 44 Prozent mehr Reisende mit dem Zug ins Tessin als im vergleichbaren Quartal. 2019 und 2022 war die Gotthardlinie gar die einzige Hauptstrecke mit mehr Reisenden als noch vor der Pandemie. Die Erfolgsgeschichte schien kein Ende zu nehmen – bis sich am 10. August 2023 der grosse Knall zu Faido ereignete.

Seither sieht die Realität anders aus: entgleiste und demolierte Güterwaggons in der Multifunktionsstelle Faido, zerstörte

Schwellen und Unmengen von Scherben, Eistedosen, aufgebrochene Spaghetti-Packungen, zerstörte Tomatendosen, garniert mit ausgeflossenem Rotwein und bei einer Temperatur von 40 Grad Celsius wohl extrem temperiertem Bier, unter widrigen Arbeitsbedingungen schwer schuftende Räumungsarbeiter, Pressekonferenzen, ein SBB CEO in orangem Übergewand, beinahe schon unangebracht anmutende Forderungen von Politikern – und Lokpersonal bei SBB Personenverkehr, das nun statt der Nothaltestellen von Sedrun und Faido wieder vermehrt das Bahnwärterhaus beim Pfaffensprung oder die drei Kirchen von



Giornico erblickt – oder sich im Scheiteltunnel fragen darf, ob jetzt die Statue der heiligen Barbara immer noch vorhanden ist.

Damit verbunden: Tourenänderungen, mehr oder weniger spontan, mehr oder weniger mit Verständigung. Die Planung des Privatlebens ist schwieriger geworden, selbst wenn man auf einer Linie eingeteilt ist. Erschwerend kommt dazu, dass dienstjüngere Lokführer die Bergstrecke nunmehr mit Triebzügen befahren dürfen und man sich partout weigert, diesen die Qualitätssicherung für lokbespannte Züge zu ermöglichen. Auf der Lötschbergachse hingegen wird das Befahren des starken Gefälles der Kategorie A mit lokbespannten Zügen sogar Lokführern kurz nach Ausbildungsende zugetraut, am Gotthard offensichtlich nicht mal denjenigen mit mehreren Jahren Berufserfahrung. Im Gegenzug werden dafür

fragwürdiger Varianten mit viel grösserem Ausbildungsbedarf geprüft ...

Die Verantwortung, zu vermeiden, dass ein nicht geprüfter Lokführer auf einem lokbespannten Zug eingeteilt ist, liegt weder bei der Einteilung noch bei den für solche Entscheidungen verantwortlichen Gremien, sondern beim Lokführer selbst. Zusätzliche Telefonate und zusätzliche Arbeit für Einteilung und Lenkung sind die Folgen, welche ganz einfach zu vermeiden wären. Dazu kommen knapp geplante Arbeitsunterbrechungen, die in der Theorie am Computer perfekt aufgehen, in der Realität jedoch die Stabilität einer Spinnweben während eines Orkans aufweisen, was wiederum für eigentlich vermeidbare Verspätungen für die Kundschaft sorgt. Fahrzeugumläufe, die auch bei einer wochen- oder monatelangen Sperre nur im Tageshorizont geplant werden, Unterhalt oder WC-Entleerungen, die dadurch vernachlässigt werden – mit halber Traktion über den Berg stellt das wahrlich kein Vergnügen dar. Die Eisenbahn ist ein komplexes System, der Verkehr kann nicht einfach wie bei der gleichzeitig schadensbedingten Sperre des Gotthard-Strassentunnels beinahe ohne reglementarische Einschränkungen via Pass oder San Bernardino umgeleitet werden, da viel mehr Faktoren wie Profileinschränkungen, Anhängelasten, Kundigkeiten, Rollmaterialverfügbarkeiten oder – trotz aller Digitalisierungsbemühungen immer noch endliche – Streckenkapazitäten eine Rolle spielen.

Die Verkehrswelt ist komplexer, als es mancher Politiker oder Bürger sich vorstellen mag. Nicht nur in den Kommentarspalten einschlägiger Massenmedien spiegelt sich dies wider, sondern auch in den Aussagen gewisser Politiker. Wem die Aufräumarbeiten sowohl im Gotthard-Basis- als auch im -Strassentunnel zu lange dauern, der darf gerne bei diesen erschwerten Bedingungen unter Tage selbst mit anpacken. Dies gilt im Übrigen ebenso für gewisse parlamentarische Fuhrhalter, welche die aktuell schwierige Situation für ihren eigenen Wahlkampf nutzen, um die politische Gegenseite auf stilllose Weise in schlechtes Licht zu rücken ... Die ganzen Aufschreie von Politikern und Unternehmern zeigen einmal mehr die Schweizer Wohlstandsprobleme auf: Während wegen einer eingeschränkt nutzbaren Transitachse Katzenjammer herrscht, sorgen im Atlas-Gebirge Erdbeben und am libyschen Mittelmeeresufer gebrochene Dämme für Tod und Verzweiflung, was in hiesigen Medienberichten jedoch schnell wieder in Vergessenheit gerät.

Eingeschränkter Betrieb von Reisezügen im GBT – Fragen über Fragen

Eine V-App-Meldung zum Gotthard-Basistunnel GBT hat bei mir jede Menge Fragezeichen ausgelöst. Dieser Beitrag erschien auch im Viva Engage der SBB.

Martina Keller, Lokführerin SBB Luzern

Wie kann es sein, dass wir GBT-kundigen Lf eine besondere Ausbildung machen müssen, damit wir diesen Tunnel befahren dürfen und nun reicht offensichtlich eine rein informative - nicht einmal bestätigungspflichtige - Meldung aus, um über das angepasste Rettungskonzept Bescheid zu wissen? Meiner Meinung nach geht das so nicht. Heute 28. September eine Meldung rauschicken und am nächsten Tag ist sie gültig (in der V-App steht zwar ab 2. Oktober, aber wenn morgen 29. September der erste Zug durch den GBT fährt, gilt das Konzept effektiv schon ab morgen). Auch diese Taktik hinterfrage ich.

Wir reden als SBB ständig davon, dass die Sicherheit höchste Priorität habe. Wenn ich aber auch das heutige Update zum SBB-News-Beitrag noch mit einbeziehe, dann geht es doch einzig darum: «Hauptsache, wir fahren wieder.» Wurde dieses Rettungskonzept mit einem Reisezug getestet?

Oder hat man einfach gefunden, im Lötschberg-Basistunnel LBT funktioniert das ja auch so, also soll das Fahrpersonal nicht so kompliziert tun und es weiss dann im Notfall schon, in welchem Abschnitt es ist und wie das dann abläuft, und sowieso, wegen diesen paar Zügen - da wird schon nichts passieren, sodass wir dann dieses Konzept gar nie anwenden müssen.

Ich verstehe diesen Entscheid nicht und habe, seit in den Medien im August von diesem eingeschränkten Betrieb berichtet wurde, befürchtet, dass so etwas gewurstelt wird, und gehofft, dass die Sicherheit oberste Priorität hat - längere Reisezeit hin oder her, weniger Kapazität hin oder her. Die Hoffnung starb halt doch ...

Zu den Abschnitten: Mal angenommen, es tritt Situation «mit Lebensgefahr» im Abschnitt Multi-Funktionsstelle MFS Faido ein. Wie weit müssen die Reisenden im

dümmsten Fall zu Fuss gehen? Der beschädigte Abschnitt beträgt 8 km. Können auf den gesamten 8 beschädigten km in der Weströhre Evakuierungszüge fahren? Wenn nein, so beträgt die längste Marschzeit 2 Stunden. Und woher weiss ich, wenn ich einen Zug durch die Oströhre führe, in welchem Abschnitt VERDE/ROSSO oder BLU ich mich befinde? Wo sind die Übergänge? Sind sie gekennzeichnet?

Ein weiteres Fragezeichen: Hat man sich überlegt, was passiert mit der Auslastung von den GBT-Zügen und was mit den Bergstrecken-Zügen? Viele von uns wissen bestimmt, wie unsere Reisenden ticken: Lieber kürzer als länger reisen. Also wollen dann alle auf den GBT-Zug. Die Geprellten sind meine Kolleginnen und Kollegen vom Zugpersonal, die sich darum kümmern müssen, dass die Züge nicht überfüllt sind. Welche Art der Reisendenlenkung ist hier vorgesehen? Im News-Artikel steht, eine Reservation sei empfohlen.




VICTORINOX

**I.N.O.X. CHRONO
EXZELLENT
DURCHDACHT**

Die vielseitigen, in unserem eigenen Werk in der Schweiz gefertigten I.N.O.X. Uhren sind eine Referenz für Schweizer Präzision.



FROM THE MAKERS OF THE ORIGINAL SWISS ARMY KNIFE™ ESTABLISHED 1884

Mail an den obersten Chef

Mail von Manuel Kern an Vincent Ducrot, CEO der SBB AG (stellenweise gekürzt).
Es ändert sich ohnehin nichts. Aber die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt ...

Lieber Vincent

Ich habe jetzt lange gehadert, ob ich dir schreiben soll oder nicht, denn ändern tut sich vermutlich sowieso nichts. Aber meine Lokführerkollegen haben mich bestärkt und dein Video vom 11.12.2022 hat den endgültigen Ausschlag gegeben, dir diese Zeilen zu schreiben.

Bei uns Lokführern war dein Video vom Freitag, 11.12.2022, damals Gesprächsthema Nummer eins. Dass du kurz die Arbeitszeitverstösse ansprichst, darauf möchte ich unter anderem in diesem Mail eingehen. So möchte ich kurz ein paar Fragen stellen und gleich ein paar Beispiele zum Besten geben, wie es bei uns, dem Lokpersonal, läuft.

Du machst ja fast wöchentlich ein Video zur Lage der SBB. Nun würde ich diesen «Bericht der Woche» ja auch jedes Mal gerne sehen, um mitzureden. Aber wieso bekomme ich, wenn ich dies anschau, keine Arbeitszeit dafür? Jeder Büroangestellte kann dies während der Arbeitszeit schauen, kommentieren und mit anderen Arbeitskollegen besprechen, aber ich kann ja meinen Zug nicht einfach 15 Minuten stehen lassen, um das Video zu sehen und die Kommentare dazu zu lesen.

Sind wir Lokführer Mitarbeiter zweiter Klasse? Werden wir bewusst aus dem SBB-Alltag, der SBB-Familie ausgeschlossen? Und «Arbeitszeitmeldungen» werden auch nicht genehmigt. (Übrigens, auch dieses Mail schreibe ich dir in meiner Freizeit. Und falls ich doch mal Mehrzeit erfasse, dann wird es von meinem Vorgesetzten wieder gestrichen.)

Zu den Arbeitszeitgesetz-Verstössen, welche du im letzten Video ansprichst: Es sind nicht nur Arbeitszeitgesetz-Verstösse, die sich häufen, es häufen sich auch merklich die BAR-Verstösse (Bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen) und noch mehr, «bewusst» eingeteilte Fehler oder «bewusst» vergessene und verkürzte Zeiten, immer zu Lasten des Lokführers. Diese Verstösse und Fehler werden genügend gemeldet, nur fühlt sich niemand (so richtig) dafür verantwortlich, dass diese Regeln a) beim Einteilen der Touren und b) beim Abrechnen der Arbeitszeiten korrekt umgesetzt werden. Da muss ich ehrlicherweise sagen,

dass wir Lokführer nicht auf das Arbeitsgesetz inkl. BAR und PSN (Personal-Stunden-Nachweis) ausgebildet wurden und auch von Seiten SBB kein Bedarf besteht, dies zu ändern. Dieser Zustand oder, anders gesagt, dieses Unwissen wird richtiggehend ausgenutzt.

Ich habe meine Unwissenheit vor Jahren ändern wollen und bei meinem CLP nachgefragt, ob ich einen Kurs von der SBB erhalte, sodass ich mehr Wissen über das AZG, BAR inkl. PSN bekomme und die Touren und PSN-Abrechnung korrekt überprüfen kann. So verwies er mich an die Gewerkschaften. Und andererseits interessiert es meinen Chef nicht, ob meine Touren korrekt sind oder nicht.

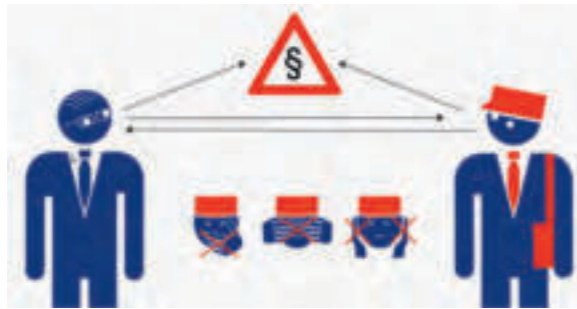


Bild aus Handbuch SBB Arbeitszeitgesetz AZG Art. 24, Abs 1

Und auf der anderen Seite besteht auch kein wirklicher Wille, weder von Seiten Einteilung oder von Seiten Führungskräfte, etwas zu ändern. Sodass die fehlerhaften Touren meist nicht korrigiert werden, oder wenn, dann nur bei meiner von mir gemeldeten Tour.

Oder wie das Beispiel bei einer Tour eindrücklich zeigt, gibt es noch eine andere Masche: Bei der Pause wurde die «4 min. Übernahmezeit» «vergessen», sodass die Pause über 30 min. dauert und nicht bezahlt werden muss.

Zu meinen Meldungen, welche ich in meiner 20-jährigen Zeit als Lokführer gemacht habe, habe ich auch schon einiges gehört. Aufzählung nicht vollständig: Ich sei ein «Pünktlischüssler», ein «Nörgler», ich solle «nicht so kleinlich tun», ich solle nicht «minüteln», ich solle «auf solche Meldungen verzichten, da jede Meldung 15 min. Arbeit verursacht», mein CLP könne da «auch nicht viel machen», ich sei «der Einzige, bei dem es nicht klappt» etc., etc.

Viele Lokführer trauen sich auch nicht mehr Meldungen zu schreiben. Da bekommt

man die gerade erwähnten Rückmeldungen, und die gemachten Meldungen landen dann z.T. auch in den «Arbeitsakten» beim Vorgesetzten und werden wieder hervorgeholt, wenn irgendwelche Unregelmässigkeiten stattgefunden haben.

Und wenn ein Lokführer zu viele Meldungen macht und vieles beanstandet bzw. für sein Recht auf Korrektheit kämpft, wird er irgendwann zu Gesprächen eingeladen.

Wir Lokführer werden auch richtig gegeneinander ausgespielt. Es gibt z.B. keine Bürositzungen, bei denen wir solche Touren/Probleme besprechen können, oder Lokführer von einer Gruppe haben unterschiedliche CLPs. Da ist der Spruch «Du bist der Einzige ...» gang und gäbe, obwohl ich sicher nicht der Einzige bin.

Bei deiner Kaderkonferenz hast du ja über Verantwortung gesprochen. Ich habe gelesen, dass so um die 4000 Mitarbeiter deinem Livestream gefolgt sind. Leider konnte ich nicht, da ich arbeiten musste.

Ich frage dich im Ernst: a) Wer ist verantwortlich, dass meine Tour von Anfang an, bei Veröffentlichung, stimmt? Und b) Wer ist verantwortlich, dass meine Tour am Schluss stimmt und richtig abgerechnet wurde? Da fühlt sich niemand verantwortlich. Mein Vorgesetzter sagt, die Einteilung sei verantwortlich, die Einteilung sagt, es sei der «Laufende Dienst», der Laufende Dienst sagt, es seien die Gruppenvertreter, diese sagen, es sei die APK und so weiter.

Lieber Vincent, wie im Titel geschrieben, interessiert es sowieso niemanden und ändern wird sich auch nichts. Das Ganze läuft ja auch unter dem Schirm derjenigen Vorgesetzten, die das angeordnet haben oder eben einfach stillschweigend bzw. ohne arbeitsrechtliche Massnahmen durchgehen lassen.

Aber ich hoffe, ich konnte dir aufzeigen, wie wir arbeiten. Und ich zitiere, da gehörst du auch dazu: «Dies betrifft die Verantwortung der Führungskräfte: Sie dürfen nicht wegschauen, wenn sie feststellen, dass Bestimmungen verletzt werden.»

Beste Grüsse

Manuel Kern
Lokführer vom Depot Zürich

Gehweg oder geh weg!

Lokführer Hans Jeppesen hat im Intranet (Viva Engage) der SBB auf einen unbenutzbaren Gehweg hingewiesen. Dazu hat er ein Dokument verlinkt, welches dieses Thema regelt. Die anschliessende Diskussion war ein präzises Abbild der Perspektiven innerhalb einer grossen Firma wie der SBB.

Ein paar Zitate resp. zusammengefasste Antworten:

«Ich will nichts beschönigen, aber das von dir angehängte Dokument ist veraltet.»

«Genau dieses Gleis habe ich schon mehrfach gemeldet (...) Passiert ist nichts.»

«In Bern ist seit Monaten ein Gehweg gesperrt. Soeben kam die Meldung. Dauert halt manchmal etwas länger ;-))»

«Mängel können per App gemeldet werden.»

«In Oberwinterthur haben wir das per App gemeldet. Antwort: Ist halt einfach so, damit muss man leben ...»

«Die auf den Bildern erkennbaren Hindernisse sind klar eine Gefahr. Aber in einem Kurs wurde mir beigebracht, dass Kabelkanäle keine Gehwege sind.»

«Auf den Bildern erkenne ich gar keine Gehwege. Es gibt eine klare Definition, wie der Gehweg auszusehen hat! So wie ich es gelernt habe, sind Kabelkanäle keine Gehwege!»

«... aber in Oberwinterthur ist man teilweise gezwungen, auf den Kabelkanälen zu laufen, da der Weg aufgrund des Platzes nicht weitergeführt wird. Und selbst da wurde uns erst vor kurzem der normale Gehweg unangekündigt mit Schienen und Weichen zugestellt ...»

«Es ist schon so, dass kein offizieller Gehweg vorhanden ist und der Kabelkanal nicht als Gehweg genutzt werden darf.»

«Also unten steht ja ein Auto und eine schöne Strasse sehe ich auch ...Wenn das alles nichts bringt, lässt man durch den FDL das Gleis sichern und läuft im Gleis ganz einfach zum Zug.»

«Gibt es das Anweisungsdokument «Standard Gehwege» auch auf Französisch?»
«Kabelkanäle sind keine Gehwege! Von daher ist alles in Ordnung auf deinen Bildern.»

«... überhaupt nicht in Ordnung. Das ist, wenn du dir die anderen Doks in den Kommentaren angesehen hättest, der offizielle Gehweg. Wir haben oftmals gar keine andere

Möglichkeit, draussen im Feld unsere Züge zu erreichen ...»

«Ich danke dir für deine Rückmeldung, wir sind bestrebt, die Qualität unserer Arbeit hoch zu halten und diese stetig zu verbessern.»

«Wir haben gestern Abend die Herausforderung angenommen und professionell behoben, leider kann ich aktuell das Bild nicht hochladen. (...) oneSBB!»

Hans Jeppesen konnte dann den Beitrag mit folgendem Satz schliessen:

«Danke an alle für die schnelle Behebung der Situation.»

Wir schliessen uns dem Dank an!
Schön, haben wir darüber geredet!



Unnötige Empfehlungen – Zwangsbremungen

Wie im letzten LocoFolio angekündigt, kann das Problem der Haftung bei Stürzen im Zug zukünftig noch belastend werden für den öffentlichen Verkehr. Und natürlich ist es immer ein Grund, nach Schuldigen zu suchen und unnötige Empfehlungen abzugeben. So wurden schon bald im SBB ZFR Portal Informationen aufgeschaltet

Vermutlich alle Lokführerinnen und Lokführer haben schon einmal eine Zwangsbremung erlebt. Sie bedeuten ein wichtiges und verlässliches Sicherheitssystem. Aber sie sind für alle Beteiligten unangenehm. Und je nach Situation bergen sie ein grosses Risiko: Fahrgäste können sich dabei verletzen. Für die SBB kann es gar weitreichende finanzielle Folgen haben, wie ein kürzlich rechtskräftig gewordenes Gerichtsurteil zeigt. Die SBB muss Schadenersatz leisten, weil eine Person in einem ruckelnden Zug gestürzt ist, als dieser über eine Weiche fuhr. Ein solcher Fall könnte auch nach einer Zwangsbremung eintreten.

Zudem beanspruchen Zwangsbremungen das Rollmaterial stark. Vor diesem Hintergrund ist es der Leitung ZFR wichtig,

diesem Thema mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Die Erkenntnisse aus der Analyse der Fallzahlen fliessen ein in die Gestaltung der Aus- und Weiterbildung. Zum Beispiel ermöglichen die neuen Simulatoren vertiefte Schulungen zu Zwangsbremungen. Davon wollen wir profitieren. [...]

Uns ist bewusst, dass die Gründe vielfältig sind und in Relation zu setzen sind zu den vielen Millionen gefahrenen Zugskilometern. Aber letztlich sind wir alle gefordert, unseren Teil dazu beizutragen, die Anzahl Fälle zu reduzieren. Vielen Dank für euren tagtäglichen Beitrag dazu. Für uns und für unsere Fahrgäste.

XX Produktionsleiter Zugführung

Die Information, dass eine Zwangsbremung nicht gut ist, muss als wertvoll gewürdigt werden. Die Analysen in die Ausbildung einfliessen zu lassen, ist wohl eher das Pferd von hinten aufgezäumt.

Dass aber «letztlich wir alle gefordert sind», lässt aufhorchen. Es ist einzig das Lokpersonal, welches die Zwangsbremungen verursacht und diese müssen als Selbstanzeige gemeldet werden. Die Konsequenzen aus den Zwangsbremungen trägt auch der Lokführer selbst, nicht ein Team. Dass die Leitung sich bei diesem Thema gefordert fühlt, liegt vielleicht daran, dass die Zahlen zu ihren Jahreszielen gehören.

Wolfgang Hobi, Lokführer Zürich ➔

Lokpersonal zu teuer – oder doch nicht?

Sei es beim autonomen Fahren, Optimieren von Diensten, Dienstfahrten etc.: Es wird immer argumentiert, das Lokpersonal sei zu teuer. Vorstand VSLF

Dass dies nicht sein muss, zeigt die Tagesdisposition von BLS Cargo. Dort werden täglich dem Lokpersonal ganze Dienste weggenommen, um dann in 9 Stunden eine Lok von z.B. Pratteln nach Muttenz an einen Zug zu stellen. Ebenso kommt es vor, dass die Crossrail in Deutschland keinen Lokführer zur Verfügung hat, welcher die Verbindungsbahn von Weil am Rhein nach Muttenz kennt. Dann wird ein Kollege aus der Schweiz vom Dienst ausgekehrt, welcher den Zug von Weil am Rhein nach Muttenz fährt, natürlich zum Schweizer Lohn. Die geplanten Leistungen werden sonst wohin verteilt, was wahrscheinlich bei anderen Lokführern Überzeit auslöst. Es ist noch anzumerken, dass BLS Cargo bewusst auf Reservetouren in Basel verzichtet, weil diese zu teuer seien und nicht bestellt seien.

Am Standort Basel sitzen durch diese Massnahmen, indem man ihnen alle geplanten Leistungen wegnimmt, mehrere Lokführer zum Teil über mehrere Tage rum oder verschieben Loks von einem Zug zum Abstellplatz oder umgekehrt oder zwischen den Abstellplätzen hin und her. Es kann sogar vorkommen, dass eine Fahrleistung zur Seltenheit wird. Dass dies nicht zu einer motivierten Einstellung beiträgt, ist selbsterklärend, wie auch die Fragen nach den Kosten. Bei einem Stelleninserat am Standort Basel wird geschrieben, man führe Güterzüge auf der Lötschberg- und Gotthardachse sowie Züge im Bimpex-Verkehr in der ganzen Schweiz. Die Realität sieht gerade an diesem Standort bei einigen Kollegen anders aus. Da fragt man sich zu Recht, ist dies nötig oder ist dies der Fall, weil die Disposition mehrere Lokführer in Basel braucht, um die eigenen Fehldisposi-

tionen zu korrigieren. Dies zeigt auch die Wertschätzung, welche das Lokpersonal von Seiten der Disposition erhält. Ebenso kommt es vor, dass man den eigenen geplanten Zug noch vorbereiten kann, fahren tut diesen aber ein anderer Kollege. Nachher bleibt man in Basel und hat nicht selten die ganze Schicht hindurch zwischen 15 und 20 Anrufe der Disposition. Auch dies zeigt die mangelnde Erfahrung der Disponenten.

Dass bei einem verspäteten Zug oder bei einem Zugsausfall nach Alternativen gesucht wird, ist klar und das versteht jeder. Auch dass man dadurch Reserve macht, ist kein Problem. Dasselbe bei Diensten, welche «um das Haus» geplant sind. Mit diesen hat auch niemand ein Problem. Dass aber bei pünktlich verkehrenden Zügen ebenfalls der ganze Dienst auseinandergenommen wird und die Züge auf andere Lokführer verteilt werden, nur damit immer eine Anzahl Lokführer am Depotstandort zur Verfügung steht, ist unverständlich. Hätte man doch gerade bei diesen Diensten mit dem Lokpersonal sehr wenig zu tun, weil sie eigentlich Selbstläufer sind. Nimmt man aber auch diese Dienste auseinander, ist das Chaos vorprogrammiert. Dasselbe gilt auch, wenn bei einem Dienst noch zusätzliche Leistungen wie ein Lokwechsel an einem anderen Zug eingebaut werden, für welchen die Zeit nicht vorhanden ist.

Je mehr Lokführer in der Schweiz zwischen zwei Destinationen unterwegs sind, desto flexibler kann die Disposition mit Verspätungen von Zügen umgehen. Da nützen 5 Lokführer an einem Standort am Rande der Schweiz wenig.

In den letzten Jahren wurde die Belegschaft von BLS Cargo Disposition mehrfach ausgewechselt. Die Fluktuation war sehr hoch. Somit ist auch die ganze Erfahrung verloren gegangen. Dass die Disposition in einem internationalen Eisenbahnunternehmen sehr komplex und umfangreich ist und nicht mit einem Lastwagenunternehmen vergleichbar ist, sollte jedem klar sein, der das Eisenbahnwesen kennt. Eine ausführliche Einschulung ist eigentlich Pflicht und ist nicht in drei bis vier Monaten möglich. Die Erfahrung ergibt sich dann über Jahre. Es ist zu hoffen, dass die Schulungen wieder zunehmen und nicht einfach immer infolge von Personalknappheit eine «kurze» Einführung geschieht. Sonst wird die hohe Fluktuation weitergehen. Viele Disponenten sind auch gewillt, mehr zu erfahren und ihr Wissen im Eisenbahnwesen auszubauen und besser geschult zu werden.

Ebenso ist zu hoffen, dass bei der Disposition von BLS Cargo etwas Ruhe einkehrt und auch verstanden wird, dass das Lokpersonal eigentlich zum Fahren von Zügen da ist und nicht nur als Zugvorbereiter angesehen wird.

Generell zeigt dieses Beispiel, dass der Lokführer nicht der grosse Kostenfaktor im Eisenbahnwesen ist. BLS Cargo hatte über Jahre gute Ergebnisse erzielt. Es zeigt, dass die Lokpersonalkosten keinen grossen Einfluss auf die Kosten des täglichen Eisenbahnverkehrs haben.

Da sind im Hintergrund immens höhere Kosten da, wie Trassengebühren, Kosten für teure Zugsicherungen wie Level 1 oder ETCS sowie der Unterhalt der hochkomplexen Fahrzeuge. ➔



On the right track !

Spezialist im Bereich des mechanischen Gleisunterhaltes seit 1917, wir entwickeln, konstruieren und betreiben Maschinen an der Spitze der Innovation, um den Bedarf von heute und morgen abzudecken. Erneuern, optimieren, sichern, eine ständige Notwendigkeit um das Beste anzubieten.

Spécialiste de l'entretien mécanisé des voies de chemin de fer depuis 1917, nous concevons, fabriquons et exploitons des machines à la pointe de l'innovation pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain. Innover, optimiser, sécuriser, une nécessité permanente d'offrir le meilleur.

SCHUCHZER


www.scheuchzer.ch



Bild Daniel Schärer

Erneuter Stellenabbau an den Standorten Chur und Sargans

Am 20.9.2023 wurde das Lokpersonal von Chur und Sargans an einer Infoveranstaltung zum ersten Mal von offizieller Seite über die Folgen des nächsten Schrittes der Kooperation zwischen der SBB und der SOB informiert. *Fabian Kessler, Raffael Bearth*

Wie die flinke SOB der trägt SBB das Wasser abgräbt.

Das Lokpersonal hatte im März 2023 über die lokalen und regionalen Medien erfahren, dass der ab 2025 eingeführte Halbstundentakt im St. Galler Rheintal (2. REX, Alpenrhein-Express) von der SOB produziert wird, notabene nachdem man seitens ZFR vor zwei Jahren beteuert hatte, dass dieser den ausgelösten Leistungswegfall durch die Übernahme des IR35 durch die SOB kompensieren wird. Alles leere Worte! Dass die Leitung ZFR auch nichts über diese Vergabe durch Markt Personenverkehr wusste und erst im Nachhinein respektive ebenfalls aus den Medien davon erfuhr, beweist, dass die Aufteilung der Division Personenverkehr in die Divisionen Markt Personenverkehr (MP) und Produktion Personenverkehr (PP) nichts gebracht hat, ausser mehr Schnittstellen zu schaffen.



Bild Daniel Schärer

Es ist davon auszugehen, dass man sich bei MP der Tragweite für die Standorte Chur und Sargans gar nicht bewusst war und man sich bei ZFR nicht dagegen gewehrt hat. Da der IR13 ab 2025 auf den Abschnitt Zürich HB–St. Gallen–Sargans eingekürzt wird, bedeutet dies für die Standorte Chur und Sargans nach 2021 bereits den zweiten Stellenabbau, diesmal 3–4 FTE. Innerhalb von 4 Jahren hat man den Lokführerbestand in der Südostschweiz also quasi halbiert. An der Informationsveranstaltung, an welcher der regionale Produktionsleiter durch seine Abwesenheit glänzte, wurde diese harte Tatsache jedoch sehr schön geredet. So war auf einer PowerPoint-Folie zu lesen, dass die «Entwicklung auf den Kooperationslinien [...] keinen direkten Einfluss auf die Leistungserbringung bei ZFR [haben]». Es bleibt also sozusagen alles beim Alten.

Weiter wird man bei der SBB nicht müde, die Schuld immer wieder der Politik und dem BAV in die Schuhe zu schieben. Dass die Umsetzung dieser politischen Vorgabe schlussendlich bei PP liegt und dass man es schlichtweg verschlafen hat, dass das Lokpersonal Chur/Sargans zumindest auf den IR35-Umläufen mit SBB-Rollmaterial Einsätze fahren kann, versucht man mit Argumenten wie den hohen Kosten für das Lokpersonal und somit auch mit subventionstechnischen Gründen zu rechtfertigen, welche in Anbetracht des gemischten Ein-

satzes beim Zugpersonal jedoch umgehend ihre Bedeutung verlieren. Zudem werden die IR35 unter der FV-Konzession geführt, weshalb die Züge so oder so nicht subventioniert sind. Wie die Finanzierung des ÖV-Systems in der Schweiz funktioniert, scheint noch nicht in allen Organisationseinheiten der SBB angekommen zu sein. Die SBB wolle sich auf ihren Zügen präsent zeigen, deshalb komme dort auch SBB-Zugpersonal zum Einsatz – anscheinend ist das Lokpersonal kein Gesicht der SBB. Überhaupt ist der Eindruck nicht von der Hand zu weisen, dass bei der SBB immer wieder der zu grosse Wasserkopf im Weg steht. Bis man dort weiss, wer überhaupt zuständig ist, hat die SOB bereits ein fixfertiges Konzept entwickelt und überrumpelt die SBB bei den Kooperationsverhandlungen jedes Mal von Neuem. Während man 2021 vermutlich noch froh war, so viele Leistungen wie möglich an die SOB abtreten zu können, um den zu knappen Personalbestand abfedern zu können, hat man diesmal den «Alpenrhein-Express» ohne Not an die SOB abgetreten, in Hinblick auf die Neuvergabe der Fernverkehrskonzession, bei welcher die Politik gefordert hat, weitere Leistungen den Kooperationspartnern abzugeben. Diese steht jedoch erst 2029 an. Auch punkto Information des betroffenen Personals scheint die SOB der SBB um einiges voraus. So erfuhr das SBB-Lokpersonal viele Entschiede zur Kooperation bereits Wochen

zuvor über die SOB-Kollegen. Aber gute Nachrichten lassen sich halt besser ans Personal übermitteln als schlechte.

Nun bleibt noch abzuwarten, was mit der halbstündlich verkehrenden S12 Sargans-Chur geschieht. Ab Dezember 2024 wird der zweite REX einen Halt in Maienfeld übernehmen. Ob der Kanton Graubünden dann noch einen Halbstundentakt auf der S12 bestellt, ist fraglich. Eine Reduktion auf einen Stundentakt würde für die Depots Sargans und Chur nochmals einen Verlust von 3 Touren oder etwa 5–6 Vollzeitstellen bedeuten. Falls der verbliebene Zug dann überhaupt noch durch das SBB-Personal gefahren wird. Denn ab Fahrplanwechsel 2024 wird die SOB einen neuen zusätzlichen Lokpersonal-Standort in Chur aufbauen (ab dann 4 Normalspur-Kleindpots im Raum Chur und Sargans) und vor allem der Satz im SOB Infozug Nr. 8 vom 4. September 2023 «Mit Blick auf [...] das künftige Entwicklungspotenzial des Standortes Chur [...]» lässt berechnete Spekulationen aufkommen.

Ab April 2024 will die SBB in einer Klasse je 4 Lokführer für Chur und Sargans ausbilden. Mit dem beschriebenen Szenario müssten bis Sommer 2025 mindestens 11 Lokführer in Pension gehen, um nicht einen zu grossen Überbestand auszulösen, was durch die Altersstruktur der beiden

Depots ziemlich klar widerlegt wird. Der Leiter ZFR hat an der Infoveranstaltung von einem kleinen Überbestand gesprochen, welcher durchaus gewollt sei, um die Zeitkonti abzubauen. Im Sommer 2025 wird man dann sehen, wie gross der Überbestand tatsächlich sein wird. Es ist davon auszugehen, dass die frisch ausgebildeten Kollegen dann unter dem Deckmantel von ZWALP/AVANTI – für diese nicht mehr freiwillig, sondern auf vertraglicher Basis beruhend – vorerst nach Ziegelbrücke versetzt werden.

Obwohl man seitens ZFR beteuert, dass man sich nicht vollumfänglich aus der Region zurückziehen und zumindest die IC3 und IR13 auch langfristig eigenhändig produzieren möchte, merkt man ihnen langsam, aber sicher die Angst an, die wenigen noch anfallenden Leistungen nicht mehr produktiv planen zu können. Anders lassen sich das fast zwanghafte Schmachtmachen von AVANTI und Autolisten, um beide Standorte abzudecken, kaum erklären. Ob die Bereitschaft zu noch mehr Flexibilität, als grundsätzlich schon verlangt wird, beim Lokpersonal noch vorhanden ist, wird sich zeigen. Was sich bereits gezeigt hat, ist die Loyalität der SBB gegenüber dem eigenen Personal.

Als nächste, aber auch letzte Hoffnung auf zusätzliche Touren wurde an der Infoveranstaltung der durchgehende Halbstundentakt auf dem IC3, welcher ab 2026 eingeführt werden soll, erwähnt. Dieser wird aber nur mehr Touren generieren, wenn eine zusätzliche Zugsübernachtung in Chur sein wird, was zum heutigen Stand nicht vorgesehen ist. Ansonsten wird es kaum mehr Arbeit für die Depots Chur und Sargans geben.

Für das Personal in Chur und Sargans bleibt einzig die Hoffnung, dass sich die SBB bei der nächsten Vergabe der Fernverkehrskonzession 2029 und den damit verbundenen Kooperationsverhandlungen für attraktive und produktive Lokpersonal-Standorte in der Peripherie einsetzt und nicht nahezu alles dem Erhalt der Konzessionen unterordnet. Denn dies scheinen die Kooperationspartner gemerkt zu haben und nutzen es bei den Vertragsverhandlungen entsprechend zu ihren Gunsten aus. Bereits auf die internen Stellenausschreibungen vom Februar 2023 haben sich weniger Lokführer als von der SBB erhofft beworben, oder man hat diese nicht zu 100 Prozent genommen, da sonst das Depot Ziegelbrücke personell zu stark ausgedünnt worden wäre. Dass all dies auch auf die monotone und abwechslungslose Arbeit in der Region zurückzuführen ist, kann kaum von der Hand gewiesen werden.

Signalfall – was nun?

Thurbo: Zeitschrift «Zugluft» Was passiert nach einem Signalfall oder einer Rangierunregelmässigkeit?

Ein Signalfall stellt ein einschneidendes Ereignis im Leben einer Lokführerin oder eines Lokführers dar. Thurbo hat das Thema in ihrer Zeitschrift aufgegriffen. Der VSLF bietet in einem solchen Fall Unterstützung an.

Nach Bekanntwerden eines entsprechenden Vorfalles wird der diensthabende Standortleiter im Piktettdienst über die Art und den Ort des Vorfalles verständigt. Dieser nimmt umgehend Kontakt mit dem betroffenen Lokführer oder der betroffenen Lokführerin auf und verschafft sich einen Überblick über die Situation. Je nach den Umständen und Möglichkeiten vereinbart er so schnell wie möglich ein erstes Treffen. Gleichzeitig ist der Standortleiter dafür besorgt, dass der betroffene Lokführer oder die betroffene Lokführerin zum eigenen Schutz so schnell wie möglich in Dienst ersetzt wird. Des Weiteren organisiert der Standortleiter die Sicherung der Fahrdaten und fordert falls nötig auch die Stellwerkdaten von der Betriebsleitzentrale an.

Am folgenden Tag findet, nach der Auswertung der Fahrdaten, eine protokollarische Einvernahme statt. Die Einvernahme findet immer erst nach der Fahrdatenauswertung statt, damit allfällige Diskrepanzen zwischen den Aussagen des Lokführers oder der Lokführerin und den ermittelten Werten aus der Datenauswertung geklärt werden können. Das Gespräch findet grundsätzlich unter Beizug des direkten Vorgesetzten oder dessen Stellvertreters und eines zweiten Standortleiters statt. Dies aus Gründen der Fairness und Wahrung des korrekten Vorgehens bei der Einvernahme. Das Einvernahmegespräch soll keine Strafe sein, sondern den Ablauf des Ereignisses aufzeigen, damit die zuständigen Stellen den Ablauf analysieren und allfällige Schlüsse daraus ziehen können. Das Ziel ist jeweils, mögliche Schwachstellen erkennen und daraus Massnahmen ableiten zu können, um zukünftig solche Ereignisse zu vermeiden. Das anschliessend zu unterschreibende Protokoll wird zusammen mit allen weite-

ren Unterlagen in der Datenbank der SBB hochgeladen, damit die für die Sicherheit zuständigen Stellen sowie das BAV Zugriff auf die Unterlagen erhalten.

Der Vorfall wird anschliessend mit einer zu unterschreibenden Aktennotiz, welche nur dokumentarischen Charakter und keine weiteren Folgen hat, abgeschlossen und der Lokführer oder die Lokführerin kann wieder im Fahrdienst eingesetzt werden. Dieses Verfahren steht im GAV Thurbo Anh. 6.2.

Passiert dem oder der gleichen Lokführer:in innerhalb eines Zeitraums von ca. 12 Monaten erneut ein sicherheitsrelevanter Verstoß, so wiederholt sich das ganze Prozedere bis auf den Fallabschluss. Dieser wird dann durch eine Zielvereinbarung statt durch eine Aktennotiz beendet. (GAV Thurbo Anh. 6.3.)



Des Weiteren sind wir als EVU verpflichtet, gemäss der Richtlinie «Überprüfung der fachlichen Eignung oder der Tauglichkeit für ausweispflichtige Personen nach VTE1 bei Widerhandlungen mit betriebsgefährdendem Charakter» dem BAV diejenigen Personen zu melden, welche im Zeitraum von 12 Monaten 2 oder im Zeit-

raum von 36 Monaten 3 sicherheitsrelevante Ereignisse mit betriebsgefährdendem Charakter verursacht haben. In solchen Fällen müssen wir dem BAV detailliert darlegen, welche Massnahmen wir treffen, um weiteren Vorfällen vorzubeugen. Dies kann z.B. eine theoretische Nachschulung inkl. Fahr-Simulator, eine ausserordentliche Begleitung durch einen Prüfungsexperten oder eine ausserordentliche eignungspsychologische Abklärung sein.

Fazit: Es wird niemand bestraft und es braucht auch niemand Angst zu haben, dass ihm nach einem Ereignis gekündigt wird! Jeder Fall wird einzeln beurteilt und es wird immer zuerst ein Weg gesucht, den oder die Mitarbeiter:in wo immer möglich bei der Arbeitsausführung zu unterstützen. Nur in schweren Wiederholungsfällen, die auf eine gewisse Lernresistenz oder

fehlende Einsicht hinweisen, steht das Thema Vertragsauflösung zur Diskussion.

Daniel Fust
Leiter Lokpersonal

(Abdruck mit freundlicher Genehmigung von Daniel Fust)

Bemerkungen VSLF:

Begleitung

Zu den Gesprächen mit dem Vorgesetzten kann man sich begleiten lassen. Die Vertreter der Personalverbände oder Personalkommissionen bieten sich dafür an. Im Falle des VSLF stellen wir bei den meisten Begleitungen und protokolларischen Einvernahmen nach Signalfällen fest, dass unsere Anwesenheit mehr als mentale Stütze für die zu begleitenden Personen war und keine wirklich notwendige rechtliche Begleitung.

Abgeleitete allgemeine Massnahmen

Das Ziel, Signalfälle und Unregelmässigkeiten einzuordnen und mögliche Schwachstellen zu erkennen, ist plausibel und legitim. Dass aus den gezogenen Schlüssen aber Massnahmen ergriffen werden, welche über allgemeine Belehrungen hinausgehen, dürfte leider Seltenheitswert haben. Dass die Daten der SBB und dem BAV zur Verfügung stehen, garantiert nicht wirkliche Massnahmen bei der Infrastruktur oder bezüglich der Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal bei den EVU. Zumindest sind uns keine solchen bekannt.

Angeordnete individuelle Massnahmen

Dass unter Umständen, besonders im Wiederholungsfall, individuelle Massnahmen ergriffen werden, liegt im Interesse aller Beteiligten. Spätestens bei ausserordentlichen eignungspsychologischen Abklärungen beginnen aber existenzielle Ängste aufzukommen. Und hier schliesst sich der Kreis bezüglich Wünschen zu Schichtlagen infolge von Schlaf- und Konzentrationsproblemen, langen Schichtdauern und Lenkzeiten und immer höheren Belastungen wegen höherer Beschleunigung und höherer Geschwindigkeiten. Ausser laufenden Projekten zur Produktivitätssteigerung durch Erhöhung der Lenkzeit ist seit Jahrzehnten keine entgegengesetzte Massnahme erfolgt. Als weitere Entwicklung ist die Verdichtung der Signalabstände zur Erhöhung der Zugfolgezeiten einflussnehmend. Die Übersicht und Logik leiden darunter. So sind Signalfälle auch immer

ein Politikum. Damit lassen sich einfach Kostengutsprachen erreichen, sofern sie nicht zu mehr Personalkosten führen. Und die Beschäftigung mit den Zahlen, EXCEL-Tabellen und Statistiken garantiert viele Arbeitsplätze zur Bewirtschaftung.

Was jedoch allen Lokführern nach einem Signalfall gemein ist, ist, dass es einen persönlich sehr belastet. Die Verarbeitung benötigt Zeit und kostet viel Selbstbewusstsein. Zumal ihr vielfach einer Verkettung unglücklicher Umstände zugrunde liegt. Die Verantwortlichkeit ist dabei so deutlich wie nirgends sonst einem Einzelnen zuzuordnen. Es lohnt sich deshalb kaum, einer einzelnen Minute Verspätung hektisch hinterherzurufen und dabei unnötige Risiken in Kauf zu nehmen. ➔



Bild Georg Trüb

Leserbrief Lohnsystem Thurbo

Geschätzter Vorstand VSLF

Auf Grund der Info-Veranstaltung aller Personalverbände vom 4. September 2023 in Weinfeldern zum neuen Lohnsystem bei der Thurbo werfen sich doch die ein oder anderen Sachen auf.

Die Lohnsystem-Verhandlung mit Thurbo wird meiner Meinung nach so oder so wieder in die Brüche gehen. Zumal werden sich die jungen Lokführer nicht mit dem langen Anstieg zufriedengeben, die älteren Führer werden das Maximum nicht herunternehmen wollen und die Geschäftsleitung der Thurbo wird grundsätzlich den Verwaltungsrat als Grund für nicht vorhandene finanzielle Mittel vorhalten.

Schade, dass seit dem 20-jährigen Bestehen der Firma Thurbo das Lohnsystem ständig Thema ist und man in dieser Zeit keine vernünftige Lösung für die Beseitigung der grossen Lohnunterschiede gefunden hat.

Auch das stetige Hin und Her unter den Gewerkschaften macht die ganze Situation nicht besser. Thurbo weiss so oder so, dass sich, egal welchen Vorschlag sie bringen werden, mindestens eine Gewerkschaft querstellen wird. Das kommt der Firma insofern zugute, als die Verhandlungen jedes Mal wieder verschoben oder gar sistiert werden. Ich appelliere an alle Gewerkschaften, an einem Strang zu ziehen.

Durch die jahrelange mangelnde Finanzierung der Lohnsysteme bei Thurbo seit der Firmengründung konnten die Probleme nie gelöst werden.

Ist sich der Verwaltungsrat im Klaren, dass sich diverse Lokführer bereits bei anderen Bahnen, gar wieder in der Privatwirtschaft umsehen? Die Personalsituation wird nur noch prekärer. Thurbo erzählt uns ständig von ausgeglichenen Personalbeständen. Tatsache sind dauernde Telefoniererei und das ewige Gebitt der Dispo.

Wir Thurbo Lf haben genug von der Billigbahn. Wir leisten täglich unser Bestes wie bei anderen Bahnen und es ist Zeit, die Mittel für einen zugesagten Lohnaufstieg bereitzustellen.

Lf Thurbo Depot Rorschach

Unattraktiv für Alleinverdiener

Zuschrift

Das Lohnsystem und die fehlenden Mittel bei Thurbo führen zu Unzufriedenheit.

Ich muss als Alleinverdiener eine mehrköpfige Familie ernähren. Sollte Thurbo kein attraktives Lohnsystem bieten können und falls sich die Gelegenheit bietet, werde ich zur SBB wechseln.

Dort habe ich meinen garantierten festen Lohnaufstieg. Ich finde es schade, dass Mitarbeiter gehen, nur weil Thurbo nicht imstande ist, ein gutes Lohnsystem zu bieten. Mit einem garantierten Lohnaufstieg wäre schon mal ein wichtiger Schritt getan. Über die Obergrenze kann man dann immer noch diskutieren.

Lf Thurbo

Fahrten über den Gotthard hinaus mit einer nur 20-minütigen Pause

Schreiben an den Leiter Filiale Zentralschweiz Tessin SBB PP-BP-ZFR-MSD



Guten Morgen!

Als APK von Chiasso fühle ich mich nach zahlreichen Berichten von Lokführern in Chiasso verpflichtet, Sie auf die Dienste hinzuweisen, die meiner Meinung nach (auch wenn sie «buchstabengetreu» den geltenden Gesetzen entsprechen) einen absoluten Mangel an Respekt gegenüber dem Lokpersonal darstellen. Finden Sie allen Ernstes, dass eine Schicht wie die beigefügte objektiv gesehen machbar und für Mitarbeitende akzeptabel ist?

Sie können sich, wenn Sie das möchten, den Luxus leisten, die Toiletten zu benutzen oder eine Zwischenverpflegung zu sich zu nehmen. Dies ohne Einschränkungen, wann oder wo Sie wollen, ohne dass dies Ihre «Produktivität» auch nur im Geringssten beeinträchtigt. Ich fordere Sie auf, mir zu sagen, wie oft in der Woche Sie Tage wie in der erwähnten Tour ertragen müssen. Ein Lokführer kann sich diesen «Luxus» während der Fahrt nicht leisten. Ihm werden minimalistische 20 Minuten zugestanden, sobald er an seinem Ziel ankommt. 20 Minuten für einen Toilettengang und möglicherweise eine (warme?) Mahlzeit.

Ich persönlich finde eine solche «Pause» ziemlich heuchlerisch und irritierend, vor allem nach den Ereignissen im GBT.

Wir Lokführer sind uns alle der aussergewöhnlichen Situation bewusst, die durch den Unfall im GBT entstanden ist, und wir zeigen Verständnis und bieten Flexibilität. Ein Teil des Problems mit diesen beiden Schichten ist die Folge von Unternehmensentscheidungen, welche zur Folge haben, dass der Bestand an kundigen Lokführern sehr knapp ist.

Infolge dieser Entscheidungen befinden wir uns leider in der Situation, dass die Zahl der für den Astoro-kundigen Führer geringer ist als die Zahl der tatsächlich verfügbaren Führer, da meines Wissens einige von ihnen aus gesundheitlichen Gründen ihre Arbeitszeiten einschränken müssen. Dies führt dazu, dass einige Führer sehr oft eingesetzt werden, sogar in der gleichen Woche.

Einerseits verlangt die SBB von den Lokführern Professionalität, Disziplin und eine tadellose, auf maximale Sicherheit ausgelegte Qualität ihrer Arbeit.

Im Gegenzug wird jedoch als gerechtfertigt angesehen (ohne die jeweilige Situation zu bewerten), dass derselbe Lokführer sich zu fügen hat, wenn er seine Schicht um 16:46 Uhr beginnt und um 01:25 Uhr beendet, mit «guten» 20 Minuten Pause.

Nochmals: Ich verstehe die Ausnahmesituation, aber ich akzeptiere nicht, dass diese Situation zur Regel wird.

Es fällt mir schwer zu glauben, dass es keine Möglichkeit gibt, zumindest bis zum 9. Dezember eine vorübergehende Lösung zu finden, damit zum Beispiel die Lokführerin oder der Lokführer eine Pause machen, die diesen Namen verdient.

Wir fordern nichts Unmögliches, sondern lediglich ein Mindestmass an Respekt.

Die Tatsache, dass eine 20-minütige Unterbrechung rechtlich zulässig ist, bedeutet nicht, dass sie ohne Rücksicht auf die Situation und den Kontext undifferenziert geplant werden sollte.

Leider scheint mir diese Situation das Ergebnis des neuen unternehmerischen Credo der Produktivitätsmaximierung zu sein. Und dies auf Kosten derjenigen, die tagtäglich auf äusserst professionelle und sichere Weise die Daseinsberechtigung dieses Unternehmens garantieren.

Mit freundlichen Grüssen
Aris Agustoni
APK Chiasso / Mitglied des LPV ➔

Brief der VSLF-Sektion Tessin an den Direktor der TILO und an Leopold Trovatori, Regionenleiter Mitte.

Betrifft: Verschlechterung der Situation

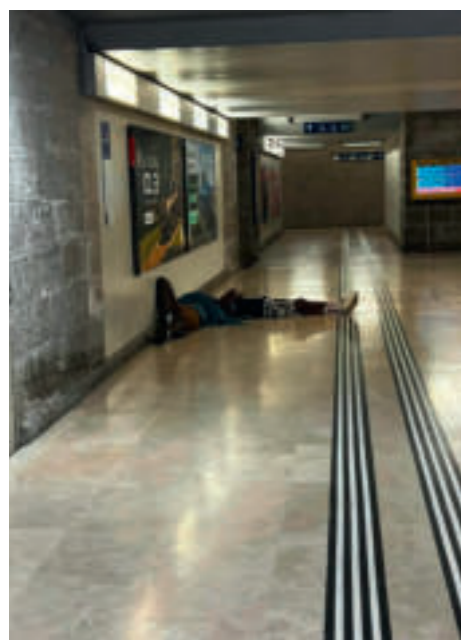
– Forderung nach verstärkter Überwachung Lugano, 16.09.2023



Sehr geehrter Herr Trovatori
Sehr geehrter Herr Rossi

Als Vertreter des VSLF der Tessiner Lokomotivführer (PP-BP-ZFR + TILO) wenden wir uns an Sie, um Ihnen unsere Besorgnis über die Situation in den Zügen, auf den Plätzen und Perrons in unseren Bahnhöfen mitzuteilen.

Zunächst möchten wir betonen, dass wir in keiner Weise die Absicht haben, Dis-



kriminierung oder Rassismus gegenüber denjenigen zu fördern, die in unserer Gesellschaft Asyl suchen oder durch unser Land reisen. Wir sehen die Notwendigkeit, das Wohlergehen und die Sicherheit aller Reisenden und unserer Lokführerkollegen zu gewährleisten, in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Gastfreundschaft und der Achtung der Menschenrechte.

In letzter Zeit haben wir festgestellt, dass am frühen Morgen oder am späten Abend einige Plätze auf unseren Bahnhöfen und Gehwegen von Nicht-EU-Flüchtlingsen besetzt sind. Diese Menschen schlafen oft auf dem Boden oder wandern auf der Suche nach einem geeigneten Platz über das Bahnhofsgelände. Erschwerend kommt hinzu, dass es keine zugänglichen Toi-



letten gibt, was für diese Menschen eine grosse Unannehmlichkeit darstellt, deren Folgen man sich leicht ausmalen kann. So zeigt sich der Bahnhof Chiasso in der Morgendämmerung in einem desolaten Zustand, sowohl Gelegenheitsreisende als auch Pendler, wahrscheinlich nicht gerade dazu ermutigt, den Zug als Transportmittel zu wählen. Dies insbesondere während der Schliessung des GBT, welche viele von ihnen dazu zwingt, frühmorgens zu fahren. Darüber hinaus haben wir festgestellt, dass in den ersten Zügen des Tages in Richtung Norden, die gerade erst am Perron aufge-

stellt wurden, alle Plätze (einschliesslich der WCs und der Wagen der ersten Klasse), auch die im Regionalverkehr, häufig von diesen Personen besetzt sind, was die Reise für die normalen Fahrgäste und das Personal an Bord unangenehm macht. Abends kommt es ausserdem häufig vor, dass abgestellte Züge ebenfalls zu provisorischen Aufenthaltsräumen werden, wahrscheinlich wird die vorübergehende Öffnung der Türen durch das Reinigungspersonal ausgenutzt.

Kürzlich kam es zu einer Situation, die die Komplexität dieses Themas noch deutlicher machte. Einer unserer geschätzten Lokführerkollegen hatte im Zug (ohne Begleitung) ein technisches Problem, das die Weiterfahrt verhinderte. Er musste den

vollbesetzten Zug räumen. Durch die vorhandenen Sprachprobleme wurde das zu einer richtig heiklen Situation. Unser Kollege bemühte sich nach Kräften, die Informationen klar und respektvoll zu vermitteln, aber die Sprachbarriere machte den Prozess für beide Parteien sehr schwierig.

Jede seiner Gesten und Entscheidungen hätte falsch interpretiert werden können oder sogar zu Feindseligkeiten führen können. Der Kollege stand im Dilemma, die Vorschriften und Vorgaben des Unternehmens durchsetzen zu müssen. Diese



Erfahrung soll als Anregung dienen, über die Bedingungen nachzudenken, unter denen unsere Kolleginnen und Kollegen in ähnlichen Situationen ihre Arbeit allein verrichten. So haben beispielsweise einige Kundenbetreuer in den Zügen der SOB Massnahmen ergriffen, um Personen ohne gültigen Fahrausweis den Zugang zu ihren ersten Zügen am Morgen zu verwehren (Massnahmen, die vermutlich aus eigener Initiative ergriffen wurden und über die man diskutieren könnte).

Im Zusammenhang mit den Herausforderungen, die mit der Ankunft von Gruppen von Nicht-EU-Bürgern verbunden sind, stellen wir auch das gelegentliche Überqueren von Gleisen, Baustellenabsperungen oder das Sitzen am Rande der Gleise durch diese Personen fest. Es ist wichtig, sich daran zu erinnern, wie wichtig die Sicherheit im Eisenbahnverkehr für alle ist, um Unfälle zu vermeiden und das Wohlergehen aller zu gewährleisten (auch der Kollegen, welche möglicherweise beteiligt sind). Leider müssen wir feststellen, dass es in unseren Bahnhöfen auch tagsüber kaum Personal gibt, das auf die strikte Einhaltung der Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnverkehr hinweist.

Wir sind nicht nur besorgt über die Unannehmlichkeiten, die unseren Kollegen und Reisenden entstehen, sondern auch über die Tatsache, dass wir uns der kalten Jahreszeit nähern. Die betroffenen Personen müssen aufgrund der niedrigen Temperaturen mit erheblichen Unannehmlichkeiten rechnen, da sie sich nicht in den abgestellten Zügen aufhalten können und die Bahnhofsräume nicht beheizt sind. Wir finden es kritisch, diese Verantwortung allein dem Lokomotivpersonal zu übertragen, da das

Sicherheitspersonal nicht immer anwesend sein kann.

In diesem Zusammenhang möchten wir vorschlagen, die öffentlich zugänglichen Räume stärker zu überwachen, insbesondere nachts, da der Bahnhof immer geöffnet ist. Wir sind der Meinung, dass eine angemessene Präsenz von Sicherheits- und Hilfspersonal (unter Einbeziehung der lokalen Behörden) dazu beitragen kann, Anstand und Sicherheit in diesen Gebieten zu gewährleisten, ohne die Rechte und die Würde der betroffenen Personen zu beeinträchtigen.

Wir stellen fest, dass einige grössere Bahnhöfe wie Zürich, wo die letzten Züge des Tages abgefahren sind, mit Absperrungen vollständig abgeschlossen werden. Wir sind uns zwar bewusst, dass Städte wie Chiasso, Bellinzona und Biasca nicht mit denselben Problemen konfrontiert sind wie grosse Metropolen, aber wir müssen auch bedenken, dass wir uns in einer Region befinden, die stark vom Migrationsverkehr betroffen ist. Natürlich handelt es sich dabei um Fragen, die nicht in unseren Zuständigkeitsbereich fallen, aber es sind politische Entscheidungen, die unsere berufliche Tätigkeit betreffen, und deshalb ist es richtig, sie unserem Management zu melden.

Wir sind der festen Überzeugung, dass es möglich ist, Lösungen zu finden, die die Menschenrechte achten und ein sicheres und einladendes Umfeld für alle schaffen. Wir sind offen für den Dialog und zur Zusammenarbeit bereit, um mit dieser Situation konstruktiv umzugehen, und bekräftigen, dass es nie unsere Absicht war, jemanden hinauszuerwerfen, zumal es nie einen gemeldeten Angriff auf unsere Kollegen gegeben hat. Wir wünschen uns Unterstützung im Bestreben, dass die betroffenen Personen die von den Behörden zu diesem Zweck bereitgestellten Räume nutzen.

Wir danken Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit für diesen Bericht und freuen uns auf Ihr Feedback.

Liebe Grüsse
VSLF Sektion Tessin

Der Präsident Pietro Pangallo
Der Vizepräsident Gianluca Romanini
Der Sekretar Andrea Mancuso

Kopie zur Information: CLP (PP_BP_ZFR + Tilo)

Das Schreiben wurde vom VSLF auch an den Präsidenten des Staatsrates des Kanton Tessin, Herrn Raffaele De Rosa gesendet. ➔

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Für meine Masterarbeit suche ich Teilnehmer für eine Studie zum Thema Fehlerkultur beim Lokpersonal. Ich bin selbst auch Lokführer und interessiere mich dafür, wie in verschiedenen Eisenbahnunternehmen mit Fehlern umgegangen wird. Die Studie umfasst einen Fragebogen, der vom Lokpersonal ausgefüllt wird, sowie Interviews von Fachverantwortlichen von verschiedenen EVU. Das Ziel der Studie ist, ein Bild der Fehlerkultur beim Lokpersonal zu erstellen und die Zusammenhänge mit gesundheitlichen Aspekten zu erforschen. Ich möchte dich herzlich einladen, an der Online-Umfrage teilzunehmen. Diese dauert ca. 15 Minuten, ist freiwillig und anonym. Deine Daten werden vertraulich behandelt und nur für wissenschaftliche Zwecke verwendet. Du hilfst mir damit nicht nur, meine Masterarbeit erfolgreich abzuschliessen, sondern leistest auch einen wichtigen Beitrag für das Verständnis der Fehlerkultur in unserem Berufsfeld. Um an der Umfrage teilzunehmen scanne den QR Code.

Teilnahmeschluss ist 31. Dezember 2023.

Vielen Dank,
Janos Jorosch



Bild: Jack B auf Unsplash

Des Phönix Auferstehung beim VSLF

Daniel Wachter, Leiter Bildung VSLF und Lokführer SBB P in Zürich

Das Lernprogramm «Phönix» wird neu vom VSLF bewirtschaftet.

In jahrelanger harter Arbeit hat René Engler dafür gesorgt, dass uns Lokführern der Weg durch die periodische Prüfung markant erleichtert wurde. Unter dem Namen Phönix war sein gigantischer und detaillierter Fragenkatalog quer durch alle Depots vor allem bei SBB Personenverkehr ein Begriff. Dem VSLF war es ein An-



liegen, dass diese Möglichkeit auch nach dem wohlverdienten Ruhestand von René weiterbesteht. Neu kümmert sich ein motiviertes Team unter dem Dach von Bildung VSLF um die Belange von Phönix.

Wir Lokführer wissen es alle: Alle fünf Jahre wartet der ungeliebte Pflichttermin bei den Prüfungsexperten und zwischendrin haben alle Vorschriften gut zweihundertfünfundsechzig Mal geändert, Widersprüche in sich oder gegenüber früheren Versionen inklusive. Um des gigantischen Chaos Herr zu werden, gibt es hervorragende Hilfsmittel, wie beispielsweise die Bildungskurse des VSLF in Sigriswil, Olten und Brunnen. Genug der lobenden Eigenwerbung, denn etliche Lokführer haben in Eigenregie interaktive Lernprogramme entwickelt, die sie ihren Kolleginnen und Kollegen zur Verfügung stellen. Dafür gebührt ihnen allen riesiger Dank.

Das wohl bekannteste dieser Werkzeuge ist Phönix, geschaffen von René Engler. In tausenden Arbeitsstunden hat René einen gigantischen Fragenkatalog entwickelt, welcher die Fahrdienstvorschriften, die Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiber SBB Infra, BLS Netz AG

und SOB sowie die Betriebsvorschriften Verkehr von SBB P/SOB/Thurbo in minutösester Weise behandelt und auseinandernimmt. Dafür gebührt René riesiger Dank. Diesen Frühling hat René nun seine wohlverdiente Pension angetreten und Bildung VSLF hat die Initiative ergriffen, sein Lebenswerk weiterzuführen.

Der umfangreiche Fragenkatalog wird neu von Thomas Waldis betreut. Thomas ist fünfunddreissig Jahre alt, wohnt in Malters LU und ist Lokführer bei SBB P in Luzern. Als Unterstützung in IT-Belangen steht ihm Sämi Gmür zur Seite. Sämi ist siebenunddreissig Jahre alt und arbeitet als Lokführer bei SBB P in Winterthur, wo er auch lebt. Ich bedanke mich herzlich bei den beiden für ihr Engagement und ihren Einsatz.

Uns ist es wichtig, uns bei René angemessen zu bedanken.

Danke für die vielen Stunden, die du für das Projekt Phönix aufgewendet hast. Der Aufwand ist immens und nicht zu unterschätzen. Vielen Dank auch für die angenehme Zusammenarbeit und deinen Einsatz für die reibungslose Übergabe und die Unterstützung.

Zu guter Letzt wendet sich auch René in ein paar Worten an die LocoFolio-Leser:

Geschätzte Kollegen,

Da das BAV weg von der konventionellen, zweitägigen periodischen Prüfung hin zu einem Multiple-Choice-Fragebogen wechselte, machte ich mir schon 2010 Gedanken, wie ich ein Fragen-Programm für den PC erstellen könnte. Die Suche war eine grosse Herausforderung, weil damals praktisch nichts Brauchbares zu finden war. Doch dann fand ich ein Programm, mit dem ich die Fahrdienstvorschriften in Multiple-Choice-Fragen umwandeln konnte. Schon bald war mir klar, dass wegen der dauernden Änderungen der Vorschriften keine Fragestellungen möglich waren wie: «Der Lokführer will aus dem Depot fahren und stellt fest, dass bei einem Zwergsignal nur die untere Lampe brennt. Wie ist das weitere Vorgehen?» Auch kamen immer wieder Verbesserungsvorschläge der Kollegen, wenn ich bei solchen Fragestellungen etwas übersehen hatte. Folglich entschloss ich

mich dazu, einen Satz aus den Vorschriften zu nehmen, und wandelte diesen in eine Frage um. Dazu musste ich mir noch ein paar falsche Antworten einfallen lassen - oftmals alte Vorschriften, die man noch im Kopf hatte. Zu Beginn half mir ein Lokführerkollege, die Verständlichkeit und Schreibfehler zu überarbeiten. Auch bei Programmier-Problemen zog ich meinen Sohn hinzu. Für ihn als Informatiker kein Problem. Wenn mich mein Chef «hässig» gemacht hatte, musste auch er herhalten und wurde in einer Frage zu einem Hemmschuh degradiert, um einen Wagen aufzuhalten. Mit der Zeit kamen die AB-I und BV hinzu. Alles in allem sitze ich bei Änderungen etwa 14 Tage vor dem PC. Dazu kommen vergessene Passwörter, Hilfestellungen, Verbesserungsvorschläge, Fehlerberichte, Anmeldungen, neue Software und vieles mehr. Schon bald wechselte das BAV zu den Multiple-Choice-Fragen am PC. Jetzt schlug die Stunde der Wahrheit für mein Programm. Viele ältere Lokführer waren nicht vertraut mit einem PC und standen unter einer zusätzlichen Belastung. In aller Ruhe und ohne Zeitdruck konnten sie sich mit Phönix auf die Prüfung vorbereiten. Die Angst vor dem PC verflog ein wenig und das Feedback nach der Prüfung war überwältigend. Mit meinem Kollegen diskutierten wir immer wieder: «Was meinst du, wie viele Anmeldungen bekommen wir?» Wir rechneten: 2500 Lokführer geteilt durch 5 Jahre und etwa die Hälfte spricht Deutsch. Nicht alle nahmen das Programm und doch verbreitete sich Phönix ganz ohne Werbung allmählich immer mehr. Die letzten Jahre hielt ich Phönix alleine aktuell. Doch mir war klar, wenn ich pensioniert werde, komme ich nicht mehr an die Vorschriften. Mein Gedanke war, ich stelle nur noch die Fahrdienstvorschriften zur Verfügung, weil diese öffentlich einsehbar sind. Doch es kam anders. Der VSLF wollte mein Programm weiterführen. So kamen wir zur Entscheidung, dass ab dem 01.01.2024 für mich Schluss ist und Daniel Wachter, Leiter Bildung VSLF, mit seinem Team Phönix weiterführt. Die neuen Bedingungen für eine Anmeldung stehen dann auf der Startseite www.periodische.ch.

Ich kann euch für die Zukunft sagen, so eine Pensionierung ist ganz schön anstrengend. Alle Freunde, Bekannte und Kollegen haben das Gefühl, man habe ja jetzt viel Zeit, und spannen einen ein bei ihren Arbeiten!

Somit wünsche ich allen immer gute Fahrt und Gesundheit!

Euer René Engler



Jahresberichte Sektion Luzern-Gotthard

Raoul Fassbind, Sektionspräsident Luzern-Gotthard



SBB Infrastruktur liess diesen Herbst verlauten, dass die Gotthard-Bergstrecke auf günstigem Niveau so erhalten werden soll, dass sie als Rückfallebene bei einer Sperrung des Gotthard-Basistunnels dienen kann. Dieser durchaus sinnvolle Schritt kommt dermassen überraschend, da bereits sieben Jahre nach der Eröffnung des Tunnels ein Unfall eintrat, der eigentlich nicht möglich war. Theoretisch; in etwa gleich unmöglich, wie die «Titanic» unsinkbar war. Also trotz der propagierten technischen Euphorie ist eine Röhre nun halt doch monatelang zu.

Einerseits führt dies zu immensem Umleitungsverkehr mit verlängerten Reisezeiten, andererseits zu permanenten Tourenänderungen. Diese nehmen wir bereitwillig gerne in Kauf und verzichten aufgrund der mittlerweile langen Planbarkeit der Situation auch gerne auf die Überzeit, die dadurch entstehen würde. Dank genug sind uns die diversen traditionellen Blickwinkel auf die Kirche von Wassen und die Fahrt durch einen langen, alten Tunnel, der Gott sei Dank nicht dasselbe Sicherheitsniveau wie der neue Tunnel einhalten muss. Ausser natürlich, man ist nicht mehr kundig auf dieser schönen Strecke; die Bahn hat sich seit der Eröffnung des GBT weiterentwickelt.

Die Sprachauflagen wurden verschärft, längst sind nur noch einzelne Gruppen ins Tessin kundig. Auch dem Engagement des VSLF ist es zu verdanken, dass wenigstens einzelne Leistungen noch über

die Bergstrecke erhalten bleiben konnten. Die aktuelle Lage zeigt, dass dies auch dringend notwendig wäre. Einen anderen Weg schlägt aktuell das Depot Goldau ein. Für einzelne Lokführer, die Bobo-kundig, berggeprüft, sprachgeprüft und Chiassokundig sind, besteht das Angebot, einige Extrazüge über die Bergstrecke zu führen. Also ausser für ein paar Routiniers keine «spannende» Arbeit.

Es zeigt, dass auch aus Fehlern der Vergangenheit nicht zwingend gelernt werden muss. Während also die Kollegen der Tessin-Gruppen kaum mehr anderer Arbeit nachgehen, erfreuen sich die Kollegen, die diese Kompetenzen nicht besitzen, darüber, dass sie noch mehr Arbeiten im gewohnten Rahmen erledigen dürfen. Nachdem ich also noch vor einem Jahr die sinnvollen Ergänzungen in der Fahrzeugkundigkeit und den Streckenrayons lobte, fällt mir aktuell auf, wie fest wir dann dennoch in den alten Mustern gefangen sind. Es ist erstaunlich, wie hoch die Bereitschaft des Lokpersonals immer wieder ist, als Lückenbüsser in Krisensituationen einzuspringen und bereitwillig den Betrieb am Laufen zu halten. Es ist grundsätzlich unser Job, aber dass sogenannte schöne Touren vorgehalten werden, um leichter an REs zu gelangen, leider auch nicht blosses Gerücht. Wir haben also den Drang, für schöne Arbeit unsere Zeitkonten zu optimieren oder Freitage zu tauschen. Immer im Gedanken daran, dass eine abgehängte Tauschtour dann ja jemand anderes machen muss, oder nicht?

Es waren vor allem zwischenmenschliche, harmonische und solidarische Themen, die dieses Jahr bei mir immer wieder Gedanken auslösten. Woher kommt die Diskrepanz zwischen den Gesprächen im Reservezimmer und der Bereitschaft, auf beinahe jedes SMS oder Mail der Einteilung zu reagieren? Weshalb ist das Bedürfnis nach einer konstanten Jahreseinteilung so gross, aber dennoch wird SOPRE permanent konsultiert und auf jede Änderung beinahe wohlwollend reagiert? Sind wir uns zu fein, für unsere Probleme einzustehen, oder trauen wir uns schon gar nicht, das Telefon in die Hand zu nehmen und für unser Recht einzustehen? Wissen wir gar nicht, was wir wollen, oder streben wir nur nach angenehmer Arbeit, ohne die Konsequenzen abzuwägen? Sind dies gar keine ernsthaften Themen und ich bin nur ein «Ewiggestriger»?

Es ist in der Tat eine sehr ruhige Zeit aktuell und ich tue mich ehrlich gesagt einigermassen schwer damit, da ich nicht einordnen kann oder will, ob man effektiv sehr zufrieden ist, ob man sich damit abgefunden hat oder ob man noch zu «neu» ist, um die Situation differenziert einordnen zu können. Fakt ist, ich erhalte kaum Rückmeldungen oder Meinungen. Im Grossen und Ganzen kategorisiere ich dies als Zufriedenheit und lebe damit. Die Problematiken, die ich erkenne, sind vielleicht auch nur meine persönlichen Differenzen und Diskrepanzen.

Meine persönliche Meinung, aber auch die des Vorstandes ist (und damit spannen wir den Bogen zurück zum Gotthard), dass trotz der aktuellen Hausse der Gotthard-Bergstrecke deren Relevanz auf unser Tagesgeschäft mittlerweile auf sehr tiefem Niveau angelangt ist. Wir vertreten (abgesehen von einer einzelnen Luzerner Gruppe) kein Depot mehr, welches das Bollwerk des Gotthards überwinden kann. (Auch dem Goldauer Strohfeuer rechne ich keine langfristige Lebenszeit ein.) Aus diesem Grund hat der Sektionsvorstand den Antrag formuliert, die «Sektion Luzern-Gotthard» auf den allgemeineren, repräsentativeren und aktuelleren Namen «Sektion Zentralschweiz» umzutauften.

Bericht Depot Luzern

Im Depot Luzern gibt es dieses Jahr relativ wenig zu berichten. Grössere Unruhe brachte nur die Sperrung des Gotthard-Basistunnels, welcher die unhandliche Verteilung von Kundigkeiten wieder einmal spürbar machte. Da auch auf der Tessin-Gruppe nur noch die älteren Lokführer die Erlaubnis besitzen, mit lokbespannten Zügen über den Berg zu fahren, machen diese im Moment kaum andere Arbeit und bringen viele REs. Die dienstjüngeren machen dafür andernorts ständig dieselbe Arbeit. Besser kann man einen Generationenkonflikt nicht bewirtschaften.

Bericht Depot Zug

Im Depot Zug ist es momentan sehr ruhig. Die Rayonerweiterung von letztem Jahr kam geteilt an. Es gibt Leute, welche sich sehr über mehr Abwechslung freuen, andere vermischen die entspannten Runden auf der S 5.

Bericht Depot Goldau P

Nachdem wir letztes Jahr mit einigem Erstaunen festgestellt hatten, dass Goldau auf dem ICN ausgebildet wird, stellten wir mit etwas weniger Erstaunen fest, dass dieser nun bereits nach einem Jahr wieder abgezogen wird. Aber da ehrlich gesagt nichts mehr so richtig erstaunlich ist, nehmen wir auch dies zur Kenntnis. Da das Depot Goldau ohnehin selten im Raum Goldau arbeitet, gehen wir halt andernorts ICN fahren. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sieht sich die SBB zu dieser Massnahme gezwungen. Ansonsten werden wohl die Domino-Fahrzeugumläufe im Freiamt geändert, was dazu führt, dass morgens statt Olten nun Zürich angefahren werden soll. Sehr erfreulich ist, dass nun endlich die Räumlichkeiten im Depot aufgewertet werden sollen. Nachdem ich bereits seit sechs Jahren daran bin, wird es bestenfalls diesmal sogar umgesetzt ... ➔

Rotkreuz Teil 3

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Nach einem Signalfall mit potenzieller Zuggefährdung hat der VSLF mit Nachdruck über die Gremien, Melde- und Ansprechstellen «ESQ», «Prüfungsexperten», «Koordinationsgruppe Sicherheit», «PP-SQU», «I-SQU» und über persönliche interne Kontakte eine Behebung der dortigen Gefahrensituation gefordert.

Obschon eine Ereignisanalyse ein niedriges Gefahrenpotenzial als Resultat zutage förderte, war der VSLF aufgrund der Vorkommnisse anderer Ansicht. Die Vorgehensweise wurde zudem weiterhin täglich angeordnet, was also täglich das Risiko einer Flankenfahrt oder wenigstens eines weiteren Signalfalls förderte.

Die ESQ-Meldungen blieben weitgehend unbeantwortet, die Prüfungsexperten verloren rasch das Interesse und meinten lapidar: «Wenn etwas passiert, muss man damit umgehen können».

Da zudem die Sicherheitsabteilungen abgesehen von der Ereignisanalyse keine weiteren Tätigkeiten mehr auswiesen, waren wir etwas überrascht, als im Frühling 2023 (nach vier Jahren Intervention!) im Gleis 645 in Rotkreuz eine Sektortafel zur Definition eines Halteortes installiert wurde.

Überrascht hat uns auch die Tatsache, dass der VSLF den genannten Gremien zwei «Gratislösungen» vorschlug, diese aber betrieblich oder prozessual offenbar nicht mehrheitsfähig waren.

Nun ist dankenswerterweise für eine Handvoll Geld eine Tafel installiert worden, welche den Halteort des Zuges so bestimmt, dass die kritische Weichenverbindung belegt wird und keine Fahrstrasse darüber eingestellt werden kann. Eine Flankenfahrt ist bei korrektem Einhalten des Halteortes an dieser Stelle also grundsätzlich nicht mehr möglich.

Unglücklicherweise wurde die Tafel im Vergleich zur früheren Situation jedoch nur relativ wenig verschoben, sodass zwar keine Flankenfahrt mehr möglich sein sollte; die Sichtbarkeit auf das Signal ist aber weiterhin schlecht bzw. die Verwechslungsgefahr mit einem anderen Signal sogar eher gestiegen, sodass die Gefahr eines Signalfalls nach wie vor gegeben ist. Beide «Gratislösungen» des VSLF hätten auch diese Gefahr zusätzlich noch stark reduziert. ➔



Neue Tafel



Zwerg kaum sichtbar nach Kuppeln



Halteort Signal Vorschlag VSLF



LESERBRIEF

Hans Baer, Gönner

Liebes Redaktionsteam des LocoFolios

Einmal mehr ist das neuste LocoFolio 2023/1 ein grosser Wurf.

Schon das Editorial unter dem Titel «Ohne Mensch steht die Bahn still» verlockt dazu, das Heft von vorn bis hinten durchzulesen: lauter interessante und spannende Artikel und Beiträge, leider teilweise auch mit betrüblichem Inhalt. Die Stimme des Präsidenten spricht da einmal mehr, offensichtlich zu Recht, deutliche Worte, aus der Sicht des Lf und praxisbezogen.

Als Leser wird man oft den Eindruck nicht los, dass gut begründete und entsprechend recherchierte Studien und Abklärungen aus der Basis im Sinne von wirtschaftlich sinnvollen Bahnprojekten «oben» kaum ankommen, offenbar nicht der Diskussion wert sind. Die abschlägige Antwort zur Studie «Mehrbahn-Kooperations-Modell» sei da als Beispiel genannt. Schade, da wäre möglicherweise wirtschaftlich sehr viel Potenzial drin. Ob wohl die Sache politisch nicht opportun ist? Jedenfalls wirkt die abschlägige Antwort in keiner Weise motivierend; Motivation (muss von oben kommen) der Mitarbeiter trägt doch in der Regel wesentlich zu einem optimalen und letztendlich kostengünstigen Bahnbetrieb bei.

Damit wären wir beim Thema «Management und Führung». Management, als Organisationsform verstanden, regelt im Wesentlichen Abläufe in einer Organisationseinheit. Da wird unter anderem auch von Kostenfaktoren gesprochen. So weit nachvollziehbar, sofern es sich bei diesen Kostenfaktoren um Geräte, Automaten, Computer, ja auch künstliche Intelligenz (KI) handelt. Diese Objekte sind sicher mehrheitlich mithilfe digitaler Technik anwendbar. Sie zeigen ja - im Gegensatz zum Menschen - auch keine Emotionen, haben keinen eigenen Willen und sind keine Persönlichkeiten. Und im Führerstand sind sie nach wie vor Fahrassistenten zur Unterstützung des Lf bei seiner verantwortungsvollen Tätigkeit.

Anders beim Menschen in der Unternehmung, der in der Regel als Mitarbeiter Untergebener in der Organisation ist. Diese Mitarbeiter reagieren auf Anordnungen allenfalls mit ihren Emotionen, sind aber auch in der Lage, konkrete, positive Feedbacks zu geben. Solche Rückmeldungen sind umso gehalt- und wertvoller, je motivierter ein Mitarbeiter ist. Ihn daher als Kostenfaktor zu bezeichnen, ist schlicht nicht korrekt.

Womit wir bei der Führungskultur sind. Führen heisst ja auch: den Mitarbeiter ernst nehmen, ihm zuhören, ihm sachlich auf gleichem Niveau begegnen, Vertrauen investieren.

Ich wünsche mir im Bahnbereich wieder mehr Führungskultur - vor allem solche, die diesen Namen verdient - im Sinne des Miteinander. Möglicherweise lassen sich allfällige Vorteile oder Gewinnsteigerungen nicht in Geld ausdrücken, aber mit Sicherheit bringt eine hohe Motivation der Mitarbeiter durch eine adäquate Führungskultur mehr Effizienz und damit weniger unnötige Kosten. Hoffen wir, dass es nicht nur beim Wunsch bleibt.

Die Resultate beim neuen ADL, wo offenbar im Sinne von oneSBB fachübergreifend gearbeitet und kommuniziert wurde, wecken Hoffnung.

Die Themen «Fahrplanentwicklung» und «ETCS» sind auch für mich als Passagier trübe Kapitel. Mit Schleichzügen zwecks Befriedigung des ETCS und ohne langfristige Weiterentwicklung der Neigetechne lässt sich wohl kaum ein vernünftiger Fahrplan gestalten.

Der VSLF mit all seinen Funktionären und Mitstreitern tut da sehr viel aus der Sicht der Basis, macht immer wieder sachdienliche Vorschläge und bietet Hand zu einvernehmlichen Lösungen. Einmal mehr ganz herzlichen Dank und Chapeau!

Bitte bleibt weiterhin so hart am Ball.

Freundliche Grüsse
Hans Baer

Lieber Hubi

Danke für deine «Stimme des Präsidenten» im LocoFolio 1/2023. Du sprichst mir sehr aus dem Herzen.

Was den Lokführermangel betrifft: Auch wenn es offiziell notabene natürlich keinen Mangel an Lokführern gibt: Selbst die RhB bekommt dies zu spüren und musste schon Züge, u.a. nach Arosa, ausfallen lassen. Die SOB freuts, sie kann Klassen füllen, ohne je gross Ausschreibungen zu machen, und bekommt schon ausgebildete Lokführer auf dem Silbertablett serviert. Was wünscht man sich als EVU mehr? Ich bin überzeugt, dass der Druck mit der Zeit zu gross wird und die EVU gezwungen werden, einen gemeinsamen Pool an Lokführern (oder grosse Standorte) zu schaffen, was betriebswirtschaftlich das einzig Richtige wäre und was ihr ja bereits 2011 im Rahmen der Schattenplanung klar und deutlich aufgezeigt habt. Nur wird von den damals Anwesenden ja kaum noch eine/r in derselben Funktion tätig sein. Bei uns im Osten wäre dies mehr als nur wünschenswert mit der zunehmenden Ausdehnung der SOB.

Abschliessend möchte ich noch etwas zum zweiten Standbein sagen: Ich arbeite seit Langem neben dem Lokführerberuf an einem zweiten Ort bei der SBB, schon damals war einer der Gründe die Gesundheit. Niemand weiss, wie lange er/sie gesund ist, und wir alle können nur froh sein, wenn wir unseren geliebten Job bis zur Pensionierung ausüben können. Natürlich kommt die mangelnde Abwechslung hinzu und die fehlende Möglichkeit, fixe Freiwünsche einzugeben, auf die man sich schon frühzeitig verlassen kann. Auf der anderen Seite sind wir auf den Lenkungen (Lokpersonal und Lokleitung RV/FV) auf Kolleginnen und Kollegen angewiesen, die den Betrieb und die Arbeit/Abläufe kennen. Mit bahnfremdem Personal ist dies einfach nicht möglich, zu komplex ist die Arbeit und zu gross der Druck und der Instruktionaufwand für Neu- bzw. Quereinsteiger.

Ich wünsche dir eine gute Zeit und heb dir Sorg! Beste Grüsse
Ein SBB-Lokführer aus der Ostschweiz
(Name der Redaktion bekannt.)

Weiss vor Rot, Form vor Farbe.

Die Entwicklung der Eisenbahnsignale im Spiegel der Zeit.

Benjamin Spielmann, Historiker und Lokführer SBB

Rot gleich «Halt», Grün gleich «Fahrt». Nichts ist eindeutiger als das. Heute weiss das Lokpersonal dank moderner Sicherungstechnik genau, wann und wo anzuhalten, weiterzufahren oder die Geschwindigkeit zu reduzieren ist. Aber wie konnten einem Lokführer in der Mitte des 19. Jahrhunderts diese Informationen rechtzeitig und unmissverständlich übermittelt werden? Nachrichten waren kaum schneller unterwegs als Läufer oder Pferde! Warum genau die Farben Grün und Rot?

Erste Jahre: Hand- und Scheibensignale

Die allerersten Eisenbahnen verkehrten noch ohne Signale. Betrieblicher Orientierungspunkt war lediglich der Fahrplan. Nachdem es zu Unfällen kam, musste die Möglichkeit geschaffen werden, die Lokführer zu informieren, falls ein Streckenabschnitt nicht befahren werden konnte. 1834 – neun Jahre nach der ersten Eisenbahnfahrt – waren in England vor Stationen, Abzweigungen und vor unübersichtlichen Geländeabschnitten Bahnwärter mit sogenannten Handsignalen stationiert. Dies waren kreisrunde Blechscheiben an vertikalen angebrachten Stöcken.

War der dahinterliegende Gleisabschnitt nicht befahrbar, drehten die Bahnwärter dem Lokführer die Scheibe zu, was Halt bedeutete. Konnte der Lokführer ungehindert passieren, drehte der Bahnwärter das Signal um 90 Grad, also parallel zum Gleis, sodass der Lokführer nur die Kante der Scheibe sah. Ein spezifisches Signal für Freie Fahrt gab es nicht.

Mit dem Aufkommen von Spät- und Nachtzügen kamen farbige Lichter zum Einsatz. Ein rotes Licht bedeutete Halt. Während im Tagbetrieb Freie Fahrt nicht speziell signalisiert wurde, verwendete man dafür nachts ein weisses Licht. Später kamen sogenannte Distanzsignale hinzu, die den Bahnwärter vor Ort überflüssig machten.

Distanzsignale konnten einerseits via Drahtzüge aus der Ferne oder andererseits direkt durch die vorbeifahrenden Züge über einen Pedalmehanismus bedient werden.



Problematisch war, dass die kreisrunden Scheiben- oder Klappsignale aus einer gewissen Distanz kaum mehr zu erkennen waren. Auch die aufgemalten Signalfarben konnten die Lokführer je nach Witterungsverhältnissen nicht rechtzeitig entziffern, selbst wenn diese beleuchtet waren. Abhilfe schufen Erkenntnisse aus der optischen Telegrafie. Mit dieser Technologie konnten ab Ende des 18. Jahrhunderts Informationen in kurzer Zeit über weite Distanzen übermittelt werden. Dafür wurden in bestimmten räumlichen Abständen hohe

Bild 2: Apparatur für die optische Telegrafie der preussischen Armee, 1894 (https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Semaphoren-Apparat_der_preussischen_Armee.jpg, 29.09.2023).

Masten aufgestellt, an denen schwenkbare Signalarms befestigt waren. Diese hatten eine längliche Form und wurden mit einem Kurbelmehanismus bedient. Dabei zeigte sich, dass längliche Formen aus grosser Distanz besser erkennbar waren als runde oder quadratische Formen. Versuche in Frankreich um 1800 hatten ergeben, dass ein gegen den Horizont projizierter Gegenstand mit den Abmessungen 1.75x0.40 Meter aus einer Distanz von 7.6 Kilometern mit blossen Auge erkennbar war. Eine solche Sichtbarkeit war bei den Scheibensignalen undenkbar!

Semaphore

Bald hielten deshalb Flügel signale oder Semaphore Einzug in das Bahnwesen und machten den Scheibensignalen den Platz streitig. 1886 standen sie sich in den Schweizer Signalvorschriften gleichberechtigt ge-

genüber. Während im Ausland Mehrflügler zum Einsatz kamen, waren in der Schweiz von Ausnahmen abgesehen zunächst einflügelige Semaphore im Einsatz: Schräg nach oben war die Fahrtstellung, waagrecht bedeutete Halt.

Nach der Verstaatlichung der ersten Privatbahnen und der Gründung der SBB im Jahr 1902 wurde neben Fahrt und Halt der Signalbegriff Fahrt mit Ablenkung in die Vorschriften aufgenommen. Dies wurde mit zwei schräg nach oben zeigenden Flügeln signalisiert. Vereinzelt wurden in Stationen dreiflügelige Semaphore aufgestellt. Deren Bedeutung war nicht einheitlich geregelt und konnte sich von Station zu Station unterscheiden. Dies erforderte vom Lokpersonal präzise Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse. Das letzte dreiflügelige Formsignal sollte 1967 in Stein-Säckingen stillgelegt werden. Später kamen Lichtsig-

nale auf (siehe unten), die einerseits mehr Signalbegriffe anzeigen konnten und andererseits wegen der fehlenden beweglichen Teile weniger Wartung erforderten. Der Ersatz der Form- durch Lichtsignale fand zu meist im Einklang mit der Elektrifizierung des Bahnnetzes statt, die in den 1930er Jahren ihren Höhepunkt hatte.

Vor-, Haupt- und Abschluss signale

Mit anfangs tiefen Fahrgeschwindigkeiten und verhältnismässig kurzen Bremswegen konnten die Lokführer beim Erblicken eines Halt zeigenden Signals den Zug vor diesem anhalten. Bei schlechter Sicht, Gefällen, maroden Schienenzuständen und sonstigen Erschwernissen waren sie aufgefordert, bei der Annäherung an die Stationen mit reduzierter Geschwindigkeit zu

fahren, sodass sie vor einem Halt zeigenden Signal anhalten konnten. Die Lokführer mussten also gewissermassen stets Halt erwarten. Dabei konnte es vorkommen, dass die Zugspitze das Halt zeigende Signal überfuhr. Dies war aber nichts Ungewöhnliches, handelte es sich doch noch nicht um absolute Haltsignale. Vielmehr deckten sie primär Hindernisse oder Gefahren, die sich auf dem darauffolgenden Gleisbereich befinden konnten.

Mit der Zunahme von Zugdichte und Geschwindigkeiten stiess dieses System an seine Grenzen. 1867 errichtete die Schweizerische Nordostbahn in Bremswegdistanz Vorsignale, rund 400 bis 600 Meter vor den Einfahrtsignalen. Zeigten die Vorsignale Warnung, konnte der Zug vor dem Halt zeigenden Abschluss signal zum Stehen gebracht werden. Das Vor- war dabei fest mit dem Haupt signal verbunden.

Einfahrtsignale wurden anfänglich Abschluss signale genannt. Denn diese wurden als eine Art Eingangstore verstanden, mit denen die Station bei Bedarf geschlossen wurde, sodass kein Zug mehr einfahren konnte. Die Vorstellung vom «Ab-schliessen» der Stationen ist durchaus wörtlich zu verstehen. Noch bis Anfang des 19. Jahrhunderts waren viele Städte von Stadtmauern umgeben, die im Mittelalter zum Schutz und zur Verteidigung gebaut wurden. Der Zugang zur Stadt wurde am Stadttor kontrolliert, welches abgeschlossen werden konnte.

Bezeichnenderweise wurde der erste Bahnhof auf Schweizer Grund, der den Anschluss an die französischen Bahnen gewährte, in Basel 1844 als Provisorium zwar noch ausserhalb, ein Jahr später aber als fester Bau innerhalb der städtischen Befestigungsmauern errichtet. Mit dem Bevölkerungszuwachs griffen die Städte zunehmend ins Umland aus, weshalb die Stadtmauern nach und nach abgebaut («geschliffen») wurden. Stationen entstanden ausserhalb der historischen Stadtbefestigungen. Die Vorstellung, die Stationen mit Signalen abzuschliessen, schien sich allerdings zu halten.

Offiziell Eingang erhielten Vorsignale in das Signalreglement für Normalbahnen im Jahr 1886. Sie waren im 19. Jahrhundert aber selten anzutreffen. Bei der Nordostbahn waren es 96, 1902 bei der Jura-Simplon-Bahn sieben, und die Vereinigten Schweizerbahnen verzeichneten 1899 gerade einmal drei Vorsignale auf ihrem jeweiligen Streckennetz. Bei der Gründung der SBB fehlten vor den damals über tausend Stationen noch immer etliche Vorsignale. Seitens Lokpersonal wurden Rufe laut, das Aufstellen der Vorsignale zu forcieren.



Bild 3: Dreiflügeliger Semaphor in Chiasso, 1930 (https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:SBB_Historic_-_F_103_00010_012_Stellwerk_Chiasso.tif, 29.09.2023)

Schweizer Eisenbahnkalender 2024

von Daniel Schärer

- 15 farbige Bilder aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland
- 12 verschiedene Bahnunternehmen
- 14 verschiedene Fahrzeugtypen
- Spiralbindung mit Wandaufhängung
- Offsetdruck mit bester Bildqualität
- Format XXL 50cm x 34cm
- Mit Kalenderreiter
- 3 Zusatzblätter

Preis inkl. Versand innerhalb der Schweiz 35 SFr
Versand in weitere Länder auf Anfrage möglich

Zu bestellen bei:
Daniel Schärer
079 800 67 33
dani_e189@sunrise.ch

Entspannung pur!

Hoch über
dem Thunersee

solbadhotel.ch



Die Vorsignale waren als Klappscheiben konzipiert und erhielten zur besseren Sichtbarkeit eine rechteckige Merktafel. Diese war mit einem schwarzen Rand und einem schwarzen Diagonalkreuz auf weissem Grund versehen. Als die besser sichtbaren Lichtsignale (heute als Signalsystem L bekannt) zunehmend Einzug hielten, wurden diese «Trauerbriefe» abgebaut.

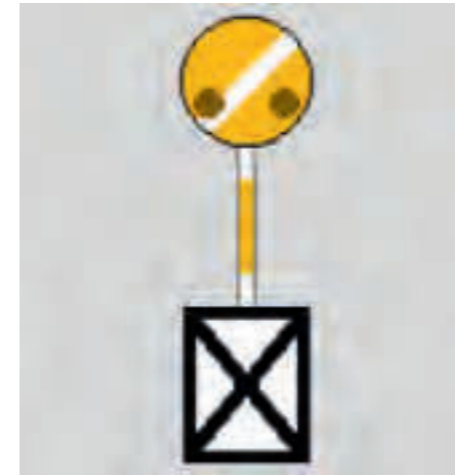


Bild 4: Warnung zeigendes Scheibenvorsignal mit «Trauerbrief». Bei Freier Fahrt wurde die Scheibe einfach umgeklappt, sodass für den Lokführer nur die Kante sichtbar war (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Scheibe_Vorsg_Tag_0.png, 29.9.2023).

Lichtsignale

Wie erwähnt mussten die Signale nachts mit Lichtern versehen sein, damit sie für die Lokführer sichtbar waren und diese den Zug nötigenfalls anhalten konnten. Doch welche Lichtfarben eigneten sich dafür? Es war bekannt, dass weisses Licht den Raum am besten durchdrang und dadurch die beste Sichtbarkeit aufwies. Ein weisses Lichtsignal wurde deshalb anfänglich als Freie Fahrt definiert, da es dem Lokführer schon von Weitem her ankündigte, dass alles in Ordnung war und er die Fahrt ungehindert fortsetzen konnte. Rot besass noch einen Drittel, Grün noch einen Fünftel der Intensität von Weiss. Grün sollte in Abgrenzung zu Weiss eine Unregelmässigkeit vermitteln, und der Lokführer sollte die Fahrt abbremsen beziehungsweise Halt erwarten. Rot sollte unbewusst mit Blut und Feuer assoziiert und damit mit Achtung, Gefahr und Schrecken in Verbindung gebracht werden. Entsprechend forderte Rot zum Halten auf. Obwohl die Signalbegriffe mit Lichtpunkten und nicht mehr mit schwenkbaren Flügeln angezeigt wurden, blieb die Form der Lichtsignale ein wesentliches Erkennungsmerkmal: So hat das Hauptsignal des Signalsystems L bis heute eine längliche Form, was an die alten Semaphore erinnert.

Die Signalfarben Weiss, Grün und Rot kamen zunächst in England zum Einsatz und wurden später von Bahngesellschaften anderer Länder übernommen, auch in der Schweiz. Bald ergaben sich bei Weiss betriebliche Probleme. Mit der zunehmenden Nutzung des elektrischen Stroms gegen Ende des 19. Jahrhunderts dehnte sich die künstliche Beleuchtung aus. Plätze, Strassen und Gebäude wurden nachts beleuchtet. Mit der künstlichen Beleuchtung sowie den aufkommenden Automobilen und ihren Scheinwerfern ergab sich für das Lokpersonal die Gefahr, dass es diese Lichter zum einen mit Zugsignalen verwechseln konnte.

Zum anderen überstrahlte das weisse Licht im Falle von Brüchen bei Signalgläsern die übrigen Farben Rot und Grün. Im schlimmsten Fall interpretierten Lokführer ein Halt zeigendes Signal (rot) mit einem gebrochenen Signalglas als Freie Fahrt (weiss).

1877 wies der im Jahr zuvor gegründete Verein schweizerischer Lokomotivführer den Bundesrat auf diesen Missstand hin und forderte in einer Eingabe, Weiss als Signalfarbe durch Grün zu ersetzen. Daraufhin wurde entschieden, dass offene Abschlusssignale ab 1886 nicht mehr Weiss, sondern Grün zeigen mussten. Damit erhielt das grüne Licht eine Doppelbedeutung: Am Vorsignal signalisierte es Warnung, am Abschlussignal Freie Fahrt. 1899 galt wenigstens die Bestimmung, dass ein Warnung zeigendes Vorsignal zwei grüne Lichtpunkte zeigen musste, womit sich der Signalbegriff am Vor- und Hauptsignal durch die Zahl der Lichtpunkte unterscheiden liess.

Auch andere Länder kannten diese unbefriedigende und sicherheitsgefährdende Situation. Um 1900 experimentierten italienische, amerikanische, deutsche und dänische Eisenbahngesellschaften mit gelben und orangen Signallichtern, um Warnung am Vorsignal zu zeigen. Die Schweiz hinkte nach – erst 1935 wurde die grünen Signallampen an den Vorsignalen durch brandgelbe ersetzt. Nach fast einem halben Jahrhundert wurde der Missstand behoben, dass Grün sowohl Warnung als auch Fahrt signalisieren konnte!

Bald waren die Umbauarbeiten abgeschlossen, sodass Grün auf dem ganzen SBB-Netz unmissverständlich Freie Fahrt bedeutete; Warnung wurde mit Brandgelb angezeigt. Mit dem Hinzukommen dieses dritten Signallichts (Brandgelb) waren weitere Lichtkombinationen und damit neue Signalbilder möglich: Ein grüner und brandgelber Lichtpunkt am Signal bedeutete Fahrt mit reduzierter Geschwindigkeit über ablen-

kende Weichen, am Vorsignal als Ankündigung und am Hauptsignal als Ausführung.

Die Züge erreichten immer höhere Geschwindigkeiten. In der 1980er Jahren besass die SBB Loks, die Spitzengeschwindigkeiten von 160 km/h fahren konnten. Signalisiert werden konnten allerdings höchstens 90 km/h, weshalb das Potenzial des Signalsystems L ausgeschöpft war. 1986 wurden auf der Strecke Visp–Leuk die ersten Signale des Signalsystems N aufgestellt. Diese hatten den Vorteil, dass sie Geschwindigkeiten einerseits in höheren Bereichen und andererseits in Zehnerschritten feiner abgestuft signalisieren konnten. Dadurch mussten Lokführer weniger stark abbremsen und beschleunigen, was den Zugverkehr effizienter machte. Ein grossflächiger Ersatz der Signale des Signalsystems L durch solche des Signalsystems N blieb aus Kostengründen allerdings aus.

Zum Schluss sollen sinngemäss die Grundsätze von Edwin Clarke, technischer Chef der London and North-Western Railway, aufgeführt werden, die dieser 1853 hinsichtlich Konstruktion und Handhabung von Eisenbahnsignalen aufstellte. Sie haben die Zeit überdauert und sind im Kern bis heute gültig. Auch in der künftigen Entwicklung der Eisenbahnsignale werden sie sicherlich eine zentrale Bedeutung einnehmen.

1. Die Konstruktion [der Signale] muss von einfachster und offensichtlichster Art sein. Sie muss störungsarm und leicht zu reparieren sein.
2. Die Signale müssen einfach, gering an der Zahl und so unverwechselbar sein, dass kein Fehler auftreten kann.
3. Die Signale sollten dauerhaft und nicht vorübergehend aufgestellt sein. Die Sicherheit muss auch bei fehlerhafter Konstruktion oder falscher beziehungsweise fehlender Bedienung gewährleistet sein.
4. Am wichtigsten: Eine Signalstörung darf höchstens zu einer Verspätung, aber niemals zu einem Unfall führen.

Literatur

Hans G. Wägli: *Hebel, Riegel und Signale. Eisenbahnsicherungstechnik in der Schweiz. Entwicklungen der mechanischen Einrichtungen*, Grafenried 2018.

Hans Pottgiesser: *Sicher auf den Schienen. Fragen zur Sicherheitsstrategie der Eisenbahn 1825 bis heute*, Basel 1988. ➔



IN MEMORIAM



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

Hermann Bebie

extern

+ 22.8.23

Stephan Gut

Sektionspräsident Ostschweiz

*1964

+ 30.7.23

François L'Epée

Sektion BLS

*1959

+ 18.9.23

Alfred Walker

Sektion Ostschweiz

*1950

+ 28.7.23

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen