

LocoFolio

2024/1 VERBANDSZEITSCHRIFT SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER VSLF



Exklusives Rechtsschutzangebot für Mitglieder des Verbandes Schweizer Lokomotivführer und Anwärtler (VSLF)

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

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

Verkehrs-Rechtsschutz privaLex® mit dem Multi Risk Rechtsschutz durch interessante Zusatzrisiken wie Cyber Risk, Inkasso-Rechts-schutz, Bauherren-Rechtsschutz, Schulrecht, Todesfall-Rechtsschutz, Kindes- und Erwach-senenschutzrecht. 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®

Einpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter	CHF 184.70 statt 369.50/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 165.50/Jahr	IHRE VORTEILE ✓ Günstige Prämien: bis 50% Spezialrabatt ✓ Geldleistungen bis CHF 750 000.– pro Schadenfall ✓ Weltweite Deckung
Eigentümer einer selbst-bewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 222.50 statt 416.80/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 203.30/Jahr	
Mehrpersonenversicherung			
<input type="checkbox"/> Mieter	CHF 220.60 statt 441.20/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 196.50/Jahr	
Eigentümer einer selbst-bewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 258.40 statt 488.50/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 234.30/Jahr	

***Sie sind Eigentümer weiterer Liegenschaften** (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung, nicht selbstbewohnte Liegenschaft)? Dann melden Sie sich bitte direkt bei der CAP Rechtsschutz (Telefon: 058 358 09 00, underwriting@cap.ch), damit wir Ihnen ein entsprechendes Angebot unterbreiten können.

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher, stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird
Zahlbar: Jährlich im Voraus 0000719

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 Anwärtler (VSLF) und habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmer, die Allgemeinen Bedingungen Immobilienrechtsschutz sowie die entsprechenden Kundeninformationen auf www.cap.ch gelesen

Es gelten die AB privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmer, Ausgabe 09.2023, sowie die AB Immobilien-rechtsschutz, Ausgabe 09.2021. 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.

Ort/Datum _____ Unterschrift _____

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Postfach, 8010 Zürich **Kontakt:** Tel. 058 358 09 00, underwriting@cap.ch

5	Editorial
7	Die Stimme des Präsidenten
8	66. Generalversammlung VSLF in Fribourg FR
24	Kurzinterview Albert Rösti
26	Leserbriefe
30	Ferrovita
34	Eine Reise zurück in elektromechanische Zeiten
40	Ungebrochener Trend zur Selbstbedienung
43	Rote Karte statt Parkkarte
43	Hilfe, wer stellt eine BoBo weg?
44	ETCS-Probleme im RBL
45	Verantwortung der Zugsicherungssysteme
47	Halbtafel im Gleis
48	Irrationales Verhalten bei Sicherheitsthemen?
49	Fehlende Sicherheitskultur bei der SBB
49	Signalbrücke Bern
50	Zu dick für den Führerstand?
51	Alles für die Katz Möwe?
52	Unfall mit einem Pferd
53	Verantwortung
54	Fehlende Daten für Zugsfahrten
55	Qualitätsmängel des Briefingtools TIP 2 bei der SBB
56	Führerausweis BAV & Abschluss BAV-Audit
57	Aktualisierte ERTMS-Strategie des Schweizer BAV
57	Bombi fährt jetzt unbefristet
58	Fachkräftemangel vs. Verwaltungspersonalüberschuss
60	Die Schweiz im Fadenkreuz?
62	Optimierung ETCS L1 LS
63	Internationaler Personenverkehr
64	Treffen im BAV zu ETCS- Themen
65	Besten Dank für die Leerläufe
67	Periodische Prüfung noch zeitgemäss?
68	Bahnpolitik, quo vadis?
69	Jahreseinteilung oder flexible Einteilung
70	Fahruntauglichkeit durch das BAV
71	Tour d’Horizon von RAILplus

72	Sicherheitsprobleme
73	Bunte Namen für schwierige Systemneugestaltung
74	Einhaltung der «Gestes métier»-Regeln in Chiasso
75	... und wenn es regnet?
76	VHBL-AFSM Berufsprüfung Lokpersonal
77	Automation: Berner Raum
79	Betrachtung der Mobilität als Gesamtsystem
81	Neue Alternative zum Totmannpedal
82	Besuch bei der Waldenburgerbahn
84	Geld und Bahnfahrten aus historischer Perspektive
88	IN MEMORIAM
89	Verschlafener Ausstieg!
90	Todesfälle Bellinzona



Markus Leutwyler
Redaktion



Stefan T. Gall
Layouter / Artdirector

Auflage: 3180 / Erscheint 2x jährlich / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck und Reproduktion nur mit Zustimmung der Redaktion

Loco Folio 24/1: 14.6.2024 | Redaktionsschluss Loco Folio 24/2: 1.10.2024

Redaktion LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com
Gestaltung & Produktion: Stefan T. Gall artdirector@vslf.com
Übersetzungen: (I) Anita Rutz (F) Matthieu Jotterand
Print: Feldner Druck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See

Liebe Kolleginnen und Kollegen Geschätzte Leserinnen und Leser

Es ist doch immer wieder erstaunlich, was in kurzer Zeit alles passiert. Im Führerstand erleben wir die Jahreszeiten mit ihrem stetigen Wechsel. Schneite es vor Kurzem noch, so brennt bereits wieder die Sonne vom Himmel. Waren die Nächte vor Kurzem noch schier unendlich lang, so beginnt die Morgendämmerung heute bereits wieder mit dem Beginn des Frühdiensts.

Diese Dichte an Eindrücken spiegelt sich auch in einem Heft wie dem LocoFolio wider, das halbjährlich erscheint. Es ist erfreulich, wie dieses Medium von unzähligen Kolleginnen und Kollegen und immer wieder auch von externen Personen genutzt wird, um Meinungen, Eindrücke und Fakten zu Themen zu präsentieren, die einen mehr oder weniger grossen Bezug zu unserem Beruf haben.

Vernetzung ist die grosse Gemeinsamkeit bei allem, was wir tun. Das fängt bei der eigentlichen Arbeit an, nämlich dem Führen von Zügen, und geht über die kleinen und grossen Gespräche mit Kolleginnen und Kollegen weiter zum Verband, der sich für unsere Anliegen einsetzt und uns untereinander und mit den jeweiligen Stellen vernetzt.

Diese Vernetzung spiegelt sich in all den Artikeln, die in dieser Ausgabe abgedruckt sind. Bei einigen Artikeln ist der gemeinsame Nenner das Geld. Andere Artikel befassen sich mit den täglichen Ungereimtheiten, mit denen wir uns auseinandersetzen müssen. Und mit Halteorttafeln. Vielen Halteorttafeln!

Die diesjährige GV in Fribourg war geprägt von spannenden Reden und dem Highlight, dem Besuch des Bundesrats Albert Rösti. Die Reden und Bilder findet ihr in dieser Ausgabe.

Daneben gibt es einen bunten Mix aus kurzen und langen Geschichten aus allen Ecken der Schweiz!

Vernetzte Grüsse,
Markus Leutwyler
Redaktor LocoFolio

PS: Wer von Langeweile geplagt wird, dem empfehlen wir unsere Bastelseite, wo eine wunderbare Halteorttafel selbst gebastelt werden kann.



Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Lieschätzle Kolleginnen und Kollegen

An unserer Generalversammlung im März 2024 in Fribourg durften wir UVEK-Chef Herrn Bundesrat Albert Rösti als Gast begrüßen. Eine Ehre für den VSLF und auch eine grosse Freude. Es war ein bereicherndes Zusammentreffen und wir konnten uns als das präsentieren, was wir sind: effizient, fachkompetent und unabhängig. Die Stimmung an der GV war ausgezeichnet.

Beeindruckt hat Bundesrat Rösti insbesondere, dass immer jeweils etwa 31% des Lokpersonals frei hat, der restliche Teil am Arbeiten oder am Schlafen ist. Immer, das ganze Jahr, Tag und Nacht, und auch an Wochenenden und Feiertagen.

Was Herr Bundesrat Rösti mit der als Präsent überreichten originalen ETCS-Balise gemacht hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Konflikte infolge einer unbekannten Ex-Halt-Balise sind bisher nicht aufgetreten, jedenfalls hatte Bundesrat Rösti offensichtlich Freude daran. Für den VSLF war es an der GV ein wichtiger Moment gewesen zu verkünden, dass bei den Normalspurbahnen in der Schweiz die Mehrheit des Lokpersonals bei uns organisiert ist und vertreten wird. Es ist das Ergebnis jahrelanger konsequenter Verbandsarbeit im Dienste des Lokpersonals und aller unregelmässig arbeitenden Eisenbahner. Danke euch allen für euer Vertrauen und eure Treue.

Allgemein hatten wir in letzter Zeit im VSLF viele spannende Kontakte. Sei es mit der Industrie wie Stadler-Signaling und Siemens, mit dem BAV Bereich Sicherheitstechnik oder railPlus, dem Zusammenschluss der Schmalspurbahnen. Thema war immer die Digitalisierung und die Zugbeeinflussung wie ETCS. Besonders drehte es sich vermehrt auch um das Lokpersonal in Verbindung mit digitalen Errungenschaften. Doch zu Lösungen neuer Problemstellungen wird das Lokpersonal immer weniger beitragen können. Normen, Vorgaben und isolierte Projekte werden laufend umgesetzt und eröffnen neues Konfliktpotenzial.

Es zeigt sich, dass in vielen Punkten das eintritt, was wir angekündigt und befürchtet hatten. Und darunter leiden die betriebliche Stabilität und die Personalfriedenheit. Dass die Kosten parallel unausweichlich steigen, ist mittlerweile allen bewusst.

Eines ist klar, alle neuen digitalen Systeme sind im besten Fall Unterstützer oder Ratgeber im Führerstand. Die Verantwortung für die Fahrt steigt laufend und bleibt noch lange beim Lokführer und der Lokführerin. Und somit auch die Kompetenz, ob und wie ein Zug fährt oder nicht.

Wenn sogar die grössten Befürworter einer automatischen und möglichst personalfreien Eisenbahn mittlerweile öffentlich davor warnen, dass «die neusten ETCS-Versionen zu grossen Fahrzeitverlusten führen und unser Eisenbahnsystem torpedieren», dann danken wir für die Bestätigung (Thomas Küchler, CEO SOBAG / NZZ 8.3.24). So werden aktuell die Fahrzeiten nicht nur in der Schweiz, sondern auch im Verkehr nach München und Italien merklich verlängert. Eine beschämende Bilanz. Angebotsplanungen des BAV zeugen auch in der Schweiz von solchen Tendenzen. Trotz moderner Infrastruktur und neuem Rollmaterial ist es nicht mehr möglich, die bisherigen Fahrzeiten einzuhalten.

Und wenn der scheidende BAV-Direktor die SBB öffentlich bezichtigt, immer nur eine hohle Hand zu machen, zeugt das von ungesunden Tendenzen. Wohl gemerkt ist es das BAV, welches die Aufsichtspflicht hat und die finanziellen Mittel spricht. Möglicherweise geht es vielleicht auch darum, die mögliche Verantwortung vorzeitig abzuschieben. Die Kosten für immer mehr Normen und Personal werden wohl steigen.

Wenn man einschlägigen Medienmitteilungen Glauben schenken kann, sind die Züge voll wie nie zuvor. Dies sollte auch die Lohntüten der dafür Arbeitenden füllen. Gerade das Personal mit Nacht- und

Wochenendarbeiten wartet seit Langem auf eine spürbare Entschädigung für die Belastung durch diese unattraktiven Arbeitszeiten. Digitale Lösungen sind in dieser Thematik unausgereift und lösen die Probleme nur oberflächlich. Die erbrachten Leistungen im Führerstand, die immer höhere Verantwortung und die laufend steigende Flexibilität des Personals stellt niemand in Frage, und diese sind somit auszugleichen. Und da wir an den Früchten der schönen neuen Arbeitswelt nicht teilhaben können, bleibt nur Geld. Das sagen nicht nur wir, sondern auch der Markt und die Realität.

Parallel dazu stossen neue Generationen mit neuen Vorstellungen von Arbeit und Freizeit zu uns. Mit starren Dienstplänen, vermehrter Nacht- und Wochenendarbeit und immer monotoneren Touren haben die Bahnen denkbar schlechte Karten.

Wie sagte mir ein hoher Verantwortlicher einer Schweizer Bahn: Wir brauchen keine digitalen Lösungen in zehn Jahren, sondern in fünf Jahren genügend Lokpersonal für den täglichen Betrieb. Da waren wir uns einig.

Ein für mich immer wichtiges Anliegen sind Verbesserungen am Arbeitsplatz des Lokpersonals. Leider bringen die Führerstände auf neuen Fahrzeugen nicht nur Verbesserungen. Aber bei SBB Personenverkehr haben wir es geschafft, dass zukünftig eine ergonomische Alternative zum Drücken des Totmannpedals eingebaut wird. Der Einsatz für das Lokpersonal lohnt sich eben doch.

Allzeit gute Fahrt.

Ihrer Präsident
Hubert Giger

66. Generalversammlung VSLF in Fribourg FR

Die 66. Generalversammlung des VSLF zum Geschäftsjahr 2023 fand am 16. März 2024 in Fribourg statt. Es konnten 208 Personen begrüsst werden, davon 158 Verbandsmitglieder. Als Vertreter der gastgebenden Sektion Romandie begrüsst Alain Nydegger vom Organisationskomitee die Anwesenden.

Am Vormittag, während des offiziellen Teils der Versammlung, sprachen fünf Referenten zur Versammlung.

Mit Alexander Muhm, Leiter SBB Güterverkehr, wurde diese Position nach einigen Jahren wieder neu besetzt. Eines der Hauptziele sei eine Überarbeitung der Strategien. Der gesamtheitliche Markt des schweizerischen Güterverkehrs werde in den nächsten Jahren exorbitant steigen. Die Defizite seien nach wie vor gross, doch der Bund setze auf das System Gütertransport und stärke es bewusst. Nicht nur SBB Cargo selbst, sondern auch Verwaltung, Politik und Kunden seien wichtige Entscheidungsträger und mitverantwortlich für das Weiterbestehen dieser Dienstleistung. Die Vorteile des Güterverkehrs auf der Schiene gegenüber jenem auf der Strasse seien vielfältig und nachhaltig. «Wir müssen investieren» - langfristige Partnerschaften seien jetzt gefragt und würden aufgebaut. Das System Bahnproduktion müsse hinterfragt und gewohnte Strukturen müssten überdacht und aufgearbeitet werden.

Raoul Fassbind, Mitglied im Vorstand VSLF, befasste sich in seiner Rede mit der Frage, wie mit Angst umzugehen sei und was Mut in der heutigen Gesellschaft und konkret in der Eisenbahn bedeute oder bewirken könnte. Sich gegen Konventionen und Normen zu stellen und Alternativen aufzuzeigen, sei ein wichtiger Ansatz. Irrationalitäten im Berufsalltag seien vielfältig, wie beispielsweise beim Thema Sicherheit: «Das BAV überwacht die Überwachung.» Doch seien überdies Fachkenntnis und -kompetenzen gefragt. Wie kann es sein, dass sich der einstmalige Traumberuf innert weniger Jahre dermassen vom Begriff «Traumberuf» distanziert hat? Optimierungsdrang und Controlling – man generiere Kosten, um Kosten zu sparen, doch irgendwann sei die Zitrone ausgepresst. Missstände wie fehlende Wertschätzung und sinkende Attraktivität des Berufes gelte es zu beheben. Dabei sollte man sich mit gegenseitigem Respekt begegnen, anstatt in der Geschlechterdebatte verloren zu gehen.

Matthieu Jotterand, Sektionspräsident Genf, zeigte auf, dass die Westschweiz

die letzten Jahre verschlafen habe und nun aufwache. Der Schienenverkehr wachse, das Angebot solle erweitert werden, doch im Kern bleibe der Beruf derselbe; am meisten sei das Personal an der Basis von diesen Entwicklungen betroffen. Der gravierende Personal-mangel erfordere Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen. «Anpassungen in der Nacharbeit sind möglich und nötig.» Die Planung der Dienste werde ohne Rücksicht auf die physiologischen Bedürfnisse vorgenommen, der Schutz der Gesundheit müsse in Zukunft höhere Priorität haben. Es sei Zeit, dass auch die Beschäftigten einen Teil der Früchte der Digitalisierung ernten könnten.

Hubert Giger, Präsident VSLF, verwies auf das baldige 150-jährige Jubiläum des VSLF. Der Verband habe innert 16 Jahren die Mitgliederzahl mehr als verdoppelt. Die Bahnen träumten von einem flexiblen Fahrplan, welcher ebenso flexibles Personal voraussetzen würde. Falls etwaige 12h-Zeitfenster dann auch zu 12h Arbeitszeit führten, unterstütze der VSLF diese Bestrebungen gerne. «Den Letzten beißen die Hunde» - dies gelte in diesem Fall für die Unternehmungen selbst, wenn sie nicht imstande sind, genügend Nachwuchs zu rekrutieren. Die Digitalisierung biete unterschiedliche Herausforderungen und Chancen, sodass beispielsweise ETCS das Lokpersonal ausbremse, wohingegen das pragmatische Programm vPRO unterstütze und helfe. Während des Referats wurde die aktuelle Fahrordnung eines Zuges aufgeschaltet und es konnten live die vPRO-Informationen verfolgt werden. Die Bahnen bräuchten zwingend motiviertes Personal, logische Vorschriften und eine solide Technik. Für eine funktionierende Sozialpartnerschaft sei Austausch die Grundlage, weshalb die Anwesenheit der vielen Gäste an der GV sehr geschätzt werde.

Albert Rösti, Bundesrat und Vorsteher des UVEK, brachte mit seiner Anwesenheit seine Wertschätzung gegenüber dem Lokpersonal zum Ausdruck. Dieses trage in seiner täglichen Arbeit eine enorme Verantwortung. Die Schweizer Bahn funktioniere, die Nachbarländer müssten nachziehen. Der Fachkräftemangel sei eine der grössten Heraus-

forderungen der nächsten Jahre, diesem wolle man unter anderem mit der vermehrten Rekrutierung von Frauen begegnen. Die Digitalisierung mache in der Tat einige Probleme, nicht nur bei der Bahn – doch sei sie auch die Zukunft. Das bedeute aber nicht, dass der Beruf des Lokführers bald gefährdet sei. Weitere Herausforderungen seien die Energieverfügbarkeit und die Öffnung des internationalen Schienenverkehrs. Eine Teilöffnung werde angestrebt; die Unterstützung des VSLF werde in dieser Hinsicht gewünscht.

Als Geschenk erhielt Albert Rösti vom VSLF eine ETCS-Balise. Dazu hat ihm der Verband ein umfassendes ETCS-Dossier erstellt und übergeben – dieses ist auch als elektronische Version unter www.vslf.com (VSLF - GV 2023 Fribourg) verfügbar.

Die Stimmung war über die gesamte Versammlung hinweg aufgeschlossen und positiv.

Der verbandsinterne Teil der Versammlung wurde vom Tagespräsidenten Patrik Fux, Sektion Zentralschweiz, souverän geführt. Die Jahresberichte der Geschäftsleitung und des Kassiers wurden genehmigt und dem Vorstand des VSLF wurde einstimmig Decharge erteilt.

Als neue Funktionäre im VSLF wurden der Versammlung vorgestellt:

- Stefan T. Gall, Artdirector VSLF, Sektion Ostschweiz
- Rahel Wyss, Kommunikations-Koordinatorin KoKo, Sektion Ostschweiz
- Manuel Bär, Kommunikations-Koordinator KoKo 2, Sektion Ostschweiz
- Eric Guex, Koordinator GV, Sektion Bern

Die an der GV 2022 (25. März 2023, Burgdorf) angenommenen Anträge wurden zusammengefasst und der aktuelle Stand der Umsetzung aufgezeigt.

Es wurden vier Anträge behandelt:

Antrag 1: Für Vorbereitungsstage auf die periodische Überprüfung

Der Antrag wurde nahezu einstimmig angenommen.

Antrag 2: Antrag zur Optimierung der Koordination und Kommunikation zwischen den Einteilungsbüros von SBB P (PP-BP-ZFR) und dem Lokomotivpersonal
Der Antrag wurde grossmehrheitlich angenommen.

Antrag 3: Regionalzulagen, Auslandszulagen und Nacht- und Sonntagszulagen in Lohnverhandlungen aufnehmen
Der Antrag wurde nahezu einstimmig angenommen.

Antrag 4: Für einen Dienstschluss um 20 Uhr vor Freitagen
Der Antrag wurde nach umfassender Diskussion zurückgezogen und kam nicht zur Abstimmung.

Beda Breu, Sektion Ostschweiz, wurde als Vertreter Cargo 2 einstimmig in den Vorstand gewählt.

Raoul Fassbind und Tobias Früh wurden als Vorstandsmitglieder bestätigt, ebenso Jürg Meier als Mitglied der GRPK.

Anita Rutz aus dem Tessin wurde für 40 Jahre Übersetzung für den VSLF geehrt.

Ebenfalls wurde Gaby Fischer, Sektion Ostschweiz, für ihr Engagement in der Bildung VSLF während vier Jahren und als mehrjährige Seminarreferentin geehrt.

Zu Ehrenmitgliedern nach Statuten VSLF Art. 10.4 (45 Jahre Mitgliedschaft im VSLF) wurden ernannt:

- Urs Aeschlimann, Sektion Basel, Eintritt VSLF 1.9.1978
- Kurt Hoppe, Sektion Basel, Eintritt VSLF 1.1.1979
- Walter Küng, Sektion Ostschweiz, Eintritt VSLF 1.5.1978
- Heinz Keller, Sektion Ostschweiz, Eintritt VSLF 1.8.1978
- Jean-Paul Brasey, Sektion Romandie, Eintritt VSLF 1.7.1978
- Eros Risi, Sezione Ticino, Eintritt VSLF 1.8.1978

Die nächste GV VSLF wird von der Sektion Ostschweiz organisiert. Sie findet am 15.3.2025 in Zürich statt.

Am Abendprogramm nahmen ungefähr 120 Mitglieder und deren Partner:innen teil. In heiterer Stimmung wurde gut gegessen und über Themen nah und fern der Eisenbahn diskutiert. ➡



Rede Alexander Muhm

Leiter Güterverkehr seit 2023

Liebe Anwesende
Geschätzte Lokführerinnen
und Lokführer

Im Jahr 2023 habe ich die Leitung des Güterverkehrs bei der SBB übernommen. Eine Stelle, die nach vielen Jahren endlich wieder besetzt werden konnte. Dabei erlebte ich bereits zu Beginn einige an Turbulenzen.

Zuallererst schockierte uns der Unfall im Gotthard-Basistunnel. Trotz allem hatten wir Glück im Unglück, da keine Personen zu Schaden kamen. Dem Lokführer ist nichts passiert und alle haben sich engagiert, um diese Krise so schnell wie möglich in den Griff zu bekommen. Und das ging auch, wir haben sie im Griff.

Leider haben wir jedoch auch drei ganz schwere Unfälle innerhalb kurzer Zeit gehabt, einer davon mit Todesfolge. Dieser ereignete sich um den Jahreswechsel, eine Zeit, wo wir auf etwas Ruhe gehofft hatten. Mit so tragischen Vorfällen wird einem bewusst, welche Gefahren in einem Eisenbahnsystem lauern. Wenn Geschwindigkeit und Gewicht zusammenkommen, ist das Potenzial für Unfälle sehr hoch und umso mehr die Sicherheit

an oberster Stelle, die Basis unseres Handelns. Deshalb müssen und werden wir in diesem Bereich in den nächsten Monaten einige Schwerpunkte setzen. Wenn solche Fälle passieren – und das tun sie, wir können das nie ganz vermeiden –, dann müssen wir dafür sorgen, dass es möglichst geringe Folgeschäden gibt.

Gehen wir aber nochmals einen Schritt zurück. Was ist regulatorisch gelaufen? Es ist viel gelaufen! Es braucht einiges, dass die Konzernleitung der SBB erweitert wird und einen Chef Güterverkehr einsetzen konnte. Das geschah nicht ohne Grund. Denn 2024 sind die neuen Ziele des Bundesrats bekannt gegeben worden. Dabei werden für die Division Güterverkehr zwei Geschäftsfelder unterschieden. Das Schweizer Geschäft: Hier ist vor allem der Einzelwagenladungsverkehr (WLV) mit seinen hohen Verlusten in aller Munde. Das andere ist der internationale Verkehr bzw. der Transitverkehr durch die Schweiz. Der – auch wenn derzeit konjunkturell bedingt etwas in Schieflage – gut funktioniert. Hier verzeichnen wir üblicherweise engmaschige Gewinne. Im Moment zugegebenermassen nicht sehr viel.

Beim WLV, welcher 60% des Schweizer Geschäfts ausmacht, ist viel in Bewegung. Wir teilen die Prognose des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, dass der Markt bis 2050 zunehmen wird. Dies auf Grund von zwei Faktoren: dem Bevölkerungswachstum, welches auf zwei Millionen weitere Personen



geschätzt wird, und dem damit einhergehenden Wirtschaftswachstum. Die Annahme geht davon aus, dass der Konsum gesteigert wird und somit auch der Verkehr anwächst. Man geht von ca. 30% Mehrverkehr aus.

Was bedeutet das für den Güterverkehr? Die SBB Cargo AG, die sich vor allem im Binnenmarkt bewegt, ist mit ca. 1,3 Milliarden Franken schulden belastet. Sie hat es die letzten zehn Jahre nicht geschafft, die für den Unterhalt des Rollmaterials benötigten ca. zwei Milliarden Franken zu investieren. Man hat die letzten fünf Jahre zwei Mal impaired (eine Abschreibung getätigt) mit jeweils ca. zweihundert Millionen und hat ein strukturelles Defizit von 80 Millionen, das sich, wenn nichts geschieht, auf ca. 120 Millionen aufbauen wird. Als mir das der Finanzchef vor ein paar Monaten sagte, sagte ich: «Somit hinterlegen wir die Bilanz.» Er erwiderte: «Richtig! Gut aufgepasst in Betriebswirtschaftslehre!» Doch in diesem Fall ist es anders: Es gibt derzeit eine politische Diskussion bzw. einen Vorstoss des Bundesrates, der darauf setzt, das System zu transformieren und den WLV in der Schweiz zu erhalten.

Der WLV transportiert jeden Tag ca. 95'000 Tonnen Güter durch die Schweiz. Und würde man dieses System einfach aussetzen, dann wäre die Landesversorgung gefährdet bzw. würde ganz anders aussehen. Wir bräuchten 8500

LKW-Fahrten mehr pro Tag. Der Ersatz ist somit kaum realistisch und deshalb braucht es eine Transformation zu einem System, das seinen Transportauftrag erfüllt, jedoch keine Verluste anhäuft. Und da sind wir im Spannungsfeld mit der Politik, mit der Verwaltung und mit unseren Kunden.

Das Hauptproblem liegt bei uns selbst. Wir müssen uns verändern und neu denken, wie wir in Zukunft produzieren wollen. Die Verwaltung, die Kunden und die Politik können das nicht für uns klären, wir müssen damit anfangen. Jedoch benötigen wir die Politik und unsere Kunden, damit der Prozess begleitet wird und auch gelingt. Haben die Leute bis heute denn schlecht gearbeitet? Nein, überhaupt nicht! Sie konnten in den letzten zehn Jahren 20% an Kosten einsparen. Aber leider haben wir auch 30% der Mengen verloren, was schwerer wiegt als die Kosteneinsparung.

Welche Vorteile bringt das Transportsystem Schiene auch perspektivisch mit sich? Da wäre der CO2-Vorteil. Möglicherweise wird dieser Vorteil dereinst etwas schwinden, wenn wir Elektro-LKWs haben, doch die Energieeffizienz bleibt. Stahl auf Stahl rollt wesentlich besser als Gummi auf Asphalt. Ein nächster Vorteil ist die Kapazität. Ein Zug ersetzt bis zu 50 LKWs. Denn LKW-Chauffeure fallen auch nicht vom Himmel und der Personalmangel ist hier genauso evident wie in vielen anderen Bereichen. Er ist in Europa eines der grössten Probleme. Ein weiterer Pluspunkt ist die Sicherheit. Klar, wenn etwas passiert, so wie im Gotthard, dann sind die Auswirkungen entsprechend hoch. Doch es passiert Gott sei Dank relativ wenig, und schauen wir, dass das auch so bleibt.

Was sind nun also die konkreten Schritte der Transformation? Sehr relevant ist die politische Diskussion zur Veränderung des Gütertransportgesetzes, die ab dem

April im Parlament behandelt wird. Dabei geht es unter anderem um eine Finanzierung des WLV, die – sofern sie durchkommt, was ich hoffe – einen gewissen Teil des Defizits deckt und es uns ermöglicht, das Kosten/Preis-Verhältnis moderat in Einklang zu bringen und wieder zu investieren. Denn daran führt nichts vorbei: Wir müssen investieren, um wieder effizient und verlässlich produzieren zu können.

Die Transformation erfolgt anhand von drei Elementen: erstens die Partnerschaften mit unseren Kunden. Wir brauchen Kunden, die in unser System investieren wollen und sich langfristig an uns



binden. D.h. nicht nur über einen Zeitrahmen von einem Jahr, sondern über mindestens zehn Jahre. Wir wollen in die Logistikströme unserer Hauptkunden integriert werden. Die SBB Cargo AG hat im WLV etwa fünfzehn Kunden, mit welchen 75% des Umsatzes gemacht werden. Diese Kunden designen mehr oder weniger das Netz. Das heisst aber auch, dass wir nicht jede Tonne mit der Bahn fahren. Unter einer gewissen Menge macht der Transport auf der Strasse

mehr Sinn. Wir werden uns auf die Teile des Transportes konzentrieren, wo die Schiene ihre Vorteile ausspielen kann. Die Kundengespräche haben bereits begonnen und wir werden parallel zur politischen Diskussion in eine zweite Gesprächsrunde einsteigen.

Zweitens: Die Bahnproduktion muss hinterfragt werden. So wie wir aktuell produzieren, gibt es viele Ineffizienzen. Dabei dürfen keine Überlegungen verboten sein, sondern wir müssen komplett querdenken, um die Effizienz in der Produktion zu steigern. Das heisst zum Beispiel, Lokumläufe zu verbessern, Arbeiten besser zu bündeln, Bedienfenster anzupassen etc. Wir versuchen auch zu kontrollieren, wie viele Rangierbahnhöfe und Formationsbahnhöfe es braucht und wo die richtigen Annahmehöfe liegen. Das heisst nicht, dass wir kurzfristig die Infrastruktur verändern können, dies erfolgt langfristig und beinhaltet vor allem Erneuerungen, vorerst arbeiten wir mit dem, was wir haben.

Drittens der technologische Aspekt. In erster Linie muss hier das Investitionsdefizit aufgeholt werden. Mir ist durchaus bewusst, dass es hier im Saal sicher viele grosse Fans der Re 420 gibt. Doch leider hat diese Lok eine technische Verfügbarkeit, bei welcher sie zu einem Viertel der Zeit in Reparatur ist. Wenn sie fahren, dann fahren sie, aber der Anteil der nicht verfügbaren Zeit ist mit 25% einfach zu hoch. Zum Vergleich: Eine moderne Lok benötigt nur 4% der Zeit für den Unterhalt. Wir müssen den Tatsachen ins Auge sehen, dass die 420er irgendwann abgelöst werden. Darauf aufbauend gibt es natürlich noch andere Möglichkeiten, z.B. mit (a) Einsatz der Automatischen Bremsprobe im Nachtnetz, (b) Ausrollung der Digitalen Prüflogik zur Rollmaterialkontrolle, (c) betriebliche Zugsvorbereitung, (d) Einsatz ferngesteuerter Rangierlokomotiven in den Rangierbahnhöfen und (e) verbreteter Einsatz der Funkfernsteuerung bei Rangierbewegungen in der Fläche.

Doch bis all das implementiert ist, wird es noch eine Weile dauern. Der Fokus liegt dabei auf Technologien, die wir schnell, das heisst bis 2030, ins System bringen können.

Das war von meiner Seite ein kurzer Einblick. Ich bin sehr dankbar für jede Unterstützung und möchte mich für die super Zusammenarbeit mit den Lokführerinnen und Lokführern bedanken und freue mich auf den einen oder andern Austausch beim Mittagessen! ➡



Rede Raoul Fassbind

Vorstand VSLF

Sehr geehrte Gäste, geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Auch ich möchte euch alle sehr herzlich an unserer Generalversammlung hier im pittoresken Fribourg begrüßen.

Die einen erinnern sich vielleicht, meine letztjährige Rede drehte sich im Kern um das Thema Angst und welche irrationalen Verhaltensmuster daraus hervorgehen können. Ich versuche nun, diesen Faden wieder aufzunehmen und einen möglichen Lösungsansatz daraus herzuleiten.

Um der Digitalisierung den notwendigen Raum zu geben, erkundigte ich mich also bei ChatGPT, wie mit Angst umzugehen wäre. ChatGPT nennt Antworten wie Gelassenheit, Selbstvertrauen, Akzeptanz, Flexibilität. Interessanterweise alles Kernkompetenzen des Lokpersonals.

Ich persönlich – und aufgepasst, das wird der heutige rote Faden – versuche, mit mutigem Auftreten mich dem zu stellen. Was ist also Mut? Mut ist die Eigenschaft, über sich selbst hinauszuwachsen, Herausforderungen zu bewältigen und aus gewohnten Denkmustern auszubrechen. Es erfordert Mut, sich seinen Ängsten zu stellen und trotz der Unsicherheiten voranzuschreiten, eingeschlagene Wege zu hinterfragen und gewohnte Situationen neu einzuordnen, sich gegen Konventionen und Normen zu erheben, aber auch Alternativen aufzuzeigen und für diese einzustehen.

Im Alltag und im Berufsleben begegnen wir ständig Irrationalitäten, Unlogiken und Widersprüchen. Gerade im komplexen Umfeld eines Bahnbetriebs wird man laufend damit konfrontiert. Einerseits sind die betrieblichen Situationen und fachspezifischen Themen herausfordernd, andererseits ist der Anspruch an das Sicherheitsniveau einer der höchsten. Während wir also versuchen, den wohl komplexesten und zuverlässigsten Eisenbahnverkehr der Welt zu produzieren, zucken wir doch bei jedem Zwischenfall mit rehgleicher Schreckhaftigkeit zusammen und betreiben enorme



Aufwände, um diese mit Vehemenz zu verhindern. Die daraus resultierenden Normen, Prozesse und Vorgaben lassen die betriebliche Qualität allerdings immer stärker leiden.

Erlaubt mir einen kleinen, möglicherweise obsoleten Exkurs zur Darstellung der Sicherheitsabteilungen und deren vermeintlicher Denkmuster im Bahnbetrieb. Die staatliche Untersuchungsbehörde SUST hat sich im Rahmen der letztjährigen GV präsentieren können, sie untersteht indirekt dem Bundesrat und ist administrativ dem UVEK angegliedert. Sie gilt als unabhängig, klärt in erster Linie Zwischenfälle auf und erarbeitet daraus Handlungsempfehlungen.

Gesamtheitlich übergreifend gibt das Bundesamt für Verkehr die Spielregeln heraus, sieht sich aber als Aufsichtsbehörde gleichermassen stark mit der daraus resultierenden Verantwortung konfrontiert. Es ist deshalb ein beliebter Mechanismus geworden, die Bahnen selbst mit der Erstellung von Prozessen und Vorgaben zu beauftragen, aber auch die Überwachung an diese zu delegieren. Das BAV überwacht also nur noch die Überwachung, kann diese aber offen kritisieren und fast beliebig Schuld- und Verantwortungsfragen zuweisen. Die Bahnen haben deshalb diverse Sicherheitsstellen eingerichtet. Bei der SBB beispielsweise auf Stufe Konzern, aber auch die zahlreichen Divisionen betreiben eigene semiunabhängige Sicherheitsapparate. Sie dienen der Analyse von Ereignissen und deren Gewichtung, bestenfalls geben sie sogar in Zusammenar-

beit mit den Fachführungen Handlungsanweisungen heraus. Natürlich immer im Kontext der resultierenden Verantwortlichkeit und des erwartbaren Konfliktpotenzials. Die schwierigen Fälle werden dem mit Know-how gesegneten Betriebspersonal zur situativ adäquaten Lösungsfindung angeboten.

Was mich dazu bringt, mich zu fragen, was denn dem Betriebspersonal fehlt, damit es nicht auch die konfliktfreien oder die einfacheren Lösungsansätze adäquat selbst erkennt. Das Know-how kann es nicht sein, die Selbstständigkeit auch nicht. Ist es die fehlende hierarchische Kompetenz, die fehlende Zeit, sich langfristig mit Problemen beschäftigen zu können, oder etwa die zu niedrige Einordnung seiner Funktionsstufe im Lohnsystem?

Wenigstens die höhere Funktionsstufe könnte man geben, die Kosten spart man ja bei den dann überflüssig gewordenen Sicherheitsabteilungen wieder ein. Die anderen beiden Punkte machen vermutlich personalpolitisch allzu schwerwiegende Eingriffe notwendig. Und am Ende soll ja dann immer noch jemand den Zug fahren.

Genug der Polemik, wo war ich? Ah ja, genau, bei Mut.

Der SBB CEO Vincent Ducrot hat letzte Woche beispielsweise Mut bewiesen, als er offen die Entwicklung und Finanzierung neuer Bahnprojekte und die Rolle der Politik dahinter kritisierte. Ob er vor seinem mutigen Handeln zuerst Angst hatte? Ich bin mir nicht sicher, lassen wir das im Raum stehen. Aber immerhin versucht er, sich gegen einen eingelebten Mechanismus aus Lobbyarbeit und gesellschaftlichem Konsens zu wehren. Chapeau.

Ganz richtig erkannte er den Zusammenhang zwischen einem grösseren Bahnnetz und steigendem Unterhaltsaufwand. Er unterstützte in seiner Argumentation aber auch einen dichteren Taktverkehr mit vielen zusätzlichen Zügen.

Aber auch Züge gehen hin und wieder kaputt und belasten bei der Fahrt die Infrastruktur. Es gibt also auch dort eine Korrelation zwischen Mehrverkehr und mehr Unterhalt, die ging aber anscheinend vergessen. Kann passieren. Das zeigt exemplarisch, dass Mut allein keine Probleme lösen kann. Gerade das komplexe Umfeld der Eisenbahn benötigt sehr viel Fachkenntnis und Weitsicht.

Halbspontane Lösungen wie teure neue Bahnstrecken sollen wohl eher den umweltpolitischen Faktor der Verkehrsverlagerung bedienen. Neue Konzepte wie der von Vincent Ducrot vorgeschlagene schweizweite Viertelstundentakt hören sich zwar verlockend an, es geht dabei aber leider auch vergessen, dass die Bahninfrastruktur in den letzten dreissig Jahren auf das Konzept Bahn2000 ausgelegt wurde.

Die gesamte Infrastruktur mit neuen Strecken, mit neuen Weichen, mit neuen Spurwechseln, mit neuen Signalisierungen und neuen Bahnhofsanlagen wurde explizit auf das Knotensystem ausgelegt. Dieses soll nun über den Haufen ge-

ziemlich gut funktionierendes Konzept öffentlich anzuzweifeln und ein neues vorzuschlagen, welches vergleichbare Mängel und Schwerpunkte aufweisen wird und dabei nicht mal günstiger ist? Wäre es mutiger, für das jetzige Konzept einzustehen und die Grenzen des Systems zu akzeptieren? Oder wäre es sogar am mutigsten, die gesamte Bewirtschaftungs- und Beschäftigungsmentalität über den Haufen zu werfen und wieder einfacher und aufs Kerngeschäft fokussierter zu werden? Also aus der aktuellen Ausgangslage das Optimum herauszuholen?

Ich weiss es nicht, ich denke nur laut, aber es spielt auch keine allzu grosse Rolle, was ich hier äussere, in Bern habe ich

fällt. Sobald eventuell eine partizipierende Partei kompromittiert werden könnte; nur aus Angst davor, sich rechtfertigen zu müssen. Es darf doch nicht zu viel verlangt sein, unkonventionell zu denken und bestehende Dinge zu hinterfragen?

Vor gerade mal 20 Jahren war es noch die Regel, dass man Lokführer beinahe dazu zwingen musste, in die Pension zu gehen. Heutzutage sehnen sich die Älteren nach der Pensionierung, je früher, desto besser. Viele Jüngere bauen sich zweite Standbeine mit mehr Abwechslung, mehr Freiheiten und mehr freien Wochenenden auf. Bei der internen Bildung, bei der Infrastruktur, bei den Planungen



worfen werden. Für den flächendeckenden Viertelstundentakt sind also wieder neue Strecken, neue Weichen, neue Spurwechsel, neue Signalisierungen und neue Bahnhofsanlagen notwendig. Ganz nebenbei werden wohl die «alten» neuen Infrastrukturen weiterbetrieben, was wiederum die Unterhaltsaufwände erhöht.

Es zeigt sich also allein an dieser kurzen oberflächlichen Betrachtung, dass ein Bahnverkehrssystem halt doch etwas komplexer ist als irrtümlich gedacht. Ist es also mutig, ein bestehendes und

noch weniger Einfluss als der SBB CEO. Aber ich rechne ihm hoch an, dass er wenigstens versucht, die aktuellen Irrwege zu hinterfragen.

Mir fällt auch auf, dass diverse weitere Lösungsansätze nicht oder nicht konsequent verfolgt werden. Mir fällt auf, dass es sehr leichtfällt, sich mit Problematiken zu beschäftigen und, falls sich diese unangenehm entwickeln, es noch leichter fällt, diese zwischen Tisch und Bank fallen zu lassen. Mir fällt auf, dass Mut schnell verfliegt, sobald Position bezogen werden muss. Sobald Verantwortung an-

für Personal und Lokomotiven, auf der Einteilung, auf der Lenkung oder sonst irgendwo. Hinzu kommt eine verstärkte Fluktuation weg vom Beruf, weg von der Bahn.

Woran liegt es, dass ein Traumberuf sich innerhalb weniger Jahre dermassen stark vom Begriff Traumberuf distanziert? Es fällt auf, dass nicht nur das Lokpersonal von diesem Wandel betroffen ist. Das Problem stellt sich ebenso beim Lehrpersonal, bei Ärztinnen und Ärzten, beim Pflegepersonal und vielen anderen traditionell einst wertgeschätz-

ten Berufen. Es sind grundsätzlich noch immer grossartige Berufe an der Front und im direkten Austausch mit Menschen. Sie sind sinnvoll, systemrelevant und erfüllend.

Zwischenzeitlich haben sich jedoch überall Symptome wie neue Prozessstrukturen, strengere Normierungen, engere Spielräume, steigender Kostendruck, konstruierter Wettbewerbsdruck und sinkende gesellschaftliche Wertschätzung breitgemacht. Dies zeigt sich durch Zunahme von Bürokratie, Apps, Hilfsmitteln, Effizienzsteigerungen, Scheinergonomie, fehlendem Respekt und dem Optimierungsdrang auf jegliche Art und Weise. Und natürlich stets überwacht von einem vollumfassenden Controlling. Eingeführt und betrieben mit spezifisch dafür geschaffenen Angestellten in den daraus entstandenen Berufsfeldern mit wenig Nähe zu den eigentlichen ursprünglichen Jobs. Man generiert also Kosten, um Kosten zu sparen, irgendwann ist die Zitrone aber ausgepresst.

Und schlussendlich fällt nun überraschenderweise dann doch noch auf, dass es immer schwerer wird, für die ursprünglichen wichtigen Verschleiss-Berufe motiviertes Personal zu gewinnen, während bräsige Verwaltungs- und Beratungsberufe davon überrannt werden. An dieser Stelle nochmals kurz ein Dankeschön für den zehnjährigen Aufstieg, aber ist da nicht noch Luft nach oben?

Die Unternehmungen scheinen zu wissen, dass es dem Lokpersonal im Gegensatz zu Büroangestellten nicht möglich ist, frei unter diversen Arbeitgebern auszuwählen. Auf diese Karte der Wettbewerbslosigkeit wurde lange gesetzt, doch sie wird nutzlos, wenn sich nur noch die wenigsten langfristig für diesen Beruf entscheiden. Der VSLF ist in seiner Rolle als Sozialpartner gerne dabei behilflich, diesen Missstand zu beheben.

Gerade in Anbetracht dessen, dass das in absoluter Perfektion arbeitende Lokpersonal besonders im Fokus steht. Und das ist nicht als Übertreibung gedacht. Jede Minute oder sogar jede Sekunde unserer täglichen Arbeit wird erfasst, registriert, zugeteilt, bewertet und hochgerechnet. Jede Handlung wird überwacht und die mangelhafte Fehlerkultur setzt voraus, dass man sogar beim kleinsten Fehltritt sich selbst anzeigen und rechtfertigen muss. Die Angst vor Repressalien ist dabei grösser als die Freude auf Unterstützung und Aufarbeitung.

Wenn man also permanent nur als mögliches Optimierungs- und Flexibilisierungsobjekt in Excel-Tabellen erscheint, wenn jede Minute Wegzeit zu berechenbaren Produktivitätsverlusten führt und man nur noch als Kostenfaktor und Sicherheitsrisiko betrachtet wird, dann zeugt dies von fehlender Wertschätzung, sinkender Attraktivität und tieferer Motivation.

Diese negativen Faktoren gilt es auszugleichen. Probierts doch mal mit mehr Geld oder weniger Arbeitszeit, dann gibt



es auch wieder mehr Spielraum für Sparübungen des Controllings. Und das generiert dann auch die Arbeitsplatzsicherheit fürs Controlling. Win-win.

Im Übrigen ist die Lohnsumme des Lokpersonals im Gesamtkontext aller Lohnsummen und der gesamten Betriebsaufwände effektiv eher marginal. Eine deutliche Optimierung würde rasch dafür sorgen, dass das Ungleichgewicht zwischen Verwaltungspersonalüberschuss und Fachkräftemangel ausgeglichen wird, seid mutig, ich bin zuversichtlich, dass das klappt. Apropos mutig, es gibt unzählige weitere Bereiche, in denen mutiges, unkon-

ventionelles und nicht prozesskonformes Handeln Erfolge bringen kann.

Beispielsweise sah sich der VSLF letzten Herbst mit einem unverschämten anonymen Drohbrief gegen eine einzelne Kollegin konfrontiert. Sie wurde in ihrer Fachkompetenz, ihren privaten Verhaltensmustern, ihrer Familienplanung, ihrer Gesundheit und ihren Karriereplänen kompromittiert.

Grundsätzlich bietet diesbezüglich der Arbeitgeber zwar Massnahmen wie das vertrauliche Meldewesen oder die Eskalation über Vorgesetzte oder über HR an. Wir haben uns aber entschieden, die Situation im Rahmen eines grossen Gremiums mit dem Einverständnis der Betroffenen in ihrer Anwesenheit offen anzusprechen. Vermutlich war der Verfasser des feigen Briefes, der sich bis heute nicht zu erkennen gab, zwar nicht anwesend, aber die Unterstützung und die grosse Empörung zeugten davon, dass der mutige Entscheid der öffentlichen Thematisierung der richtige Weg war. Die Unterstützung für die Kollegin war überwältigend, die Empörung authentisch und gerechtfertigt.

Ich persönlich war anfangs dafür, die Situation zu verschweigen und dem offensichtlich komplexbehafteten Misogyn keine Plattform zu bieten. Zu gross war mir das Risiko, dass die Situation ausser Kontrolle geraten könnte. Ich war nicht mutig, ich wurde eines Besseren belehrt. Eine andere Situation stellte sich vor einiger Zeit in der Zentralschweiz dar, als sich eine Kollegin von einem hierarchisch überlegenen Kollegen wohl aufgrund seiner intimen Gespräche und Fragen sowie seinem Hang zu latenten Berührungen an der Schulter belästigt fühlte. Sie wählte den Dienstweg. Stand heute sind noch immer beide bei der SBB angestellt, jedoch beide nicht mehr an ihrem angestammten Arbeitsort.

Was war da der Lösungsansatz? Kompromiss, Leugnung, Verschleierung, Klärung? Hätte Mut in dieser Situation weitergeholfen? Wenn ja, in welcher Art und Weise?

Ich kann es nicht genau sagen. Vielleicht der Mut, eine unangenehme Begebenheit bilateral anzusprechen, oder vielleicht der Mut, sich allein einer hierarchisch überlegenen Person zu stellen? Ich denke nicht. Ich gehe davon aus, dass die Situation eskalierte, da es für eine Frau sehr schwierig sein kann, sich aus dieser Situation überhaupt korrekt herauszulösen. Zu stark sind die historischen Prägun-

gen. Als Frau hat man das traditionell nun mal hinzunehmen, alles andere wäre überreagiert. Zu stark verwurzelt sind die Haltungen, dass man eine Frau berührt und dies als kollegiale Geste oder als Kompliment verkauft. Und bei gleichem Verhaltensmuster gegenüber einem männlichen Kollegen sieht man sich stattdessen beinahe mit seiner eigenen theoretischen Homosexualität konfrontiert.

Ihr seht, dies ist ein breites Betätigungsfeld, um durch mutige Ansätze aufzufallen. Oder auch nicht. Gehen wir nicht in dieser Geschlechterdebatte unglaublich verloren? Wie chauvinistisch muss man sein, um zu glauben, dass eine Frauenquote die Vernachlässigung und Unterdrückung über Jahrhunderte kompensiert?

Wie naiv zu glauben, dass eine Quote den Fachkräftemangel behebt? Zumal die Quote nicht mal zwingend dazu führt, dass für offene Stellen adäquates Personal generiert wird. Sofern dieser Luxus in Anbetracht des unglaublichen Fachkräftemangels oder eben des Verwaltungspersonalüberschusses überhaupt anwendbar wäre.

Es ermöglicht aber auch zusätzliches Konfliktpotenzial zwischen vermeintlich privilegierten und vermeintlich übergangenen Menschen. Wer bereits einmal eine generische HR-Antwort auf eine abgelehnte Bewerbung erhalten hat, kann sich in etwa vorstellen, wie gross der Interpretationsspielraum ist.

Wäre es nicht erstrebenswert, ein harmonisches, gesellschaftliches, gleichberechtigtes, kontemplatives, gewinnbringendes, synergetisches Gesamtbild zu erschaffen?

Nennen wir es gegenseitigen Respekt. Nennen wir es Chancengleichheit.

Übrigens: Wer heute Nachmittag dem internen Teil der GV beiwohnt, wird feststellen, dass der Vorstand des VSLF ausschliesslich aus Männern besteht. Ist das ein Problem? Nein. Einerseits rekrutieren wir unser Personal aus dem Pool, den die Arbeitgeber zur Verfügung stellen, andererseits brauchen wir keine Frauenquote, weil wir keine Quotenfrauen haben oder haben wollen.

Wer bei uns mitwirkt, tut dies aufgrund von Fachkompetenz und Charakterstärke.

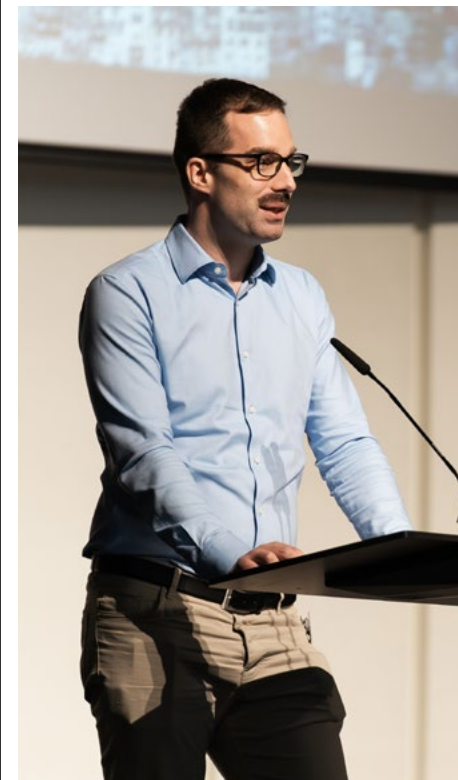
Vielen Dank. ➡

Rede Matthieu Jotterand

Präsident Sektion Genf

Sehr geehrte Gäste
Sehr geehrte Mitglieder

Ich werde ein paar Worte als Präsident der Sektion Genf des VSLF an Sie richten, eines Kantons, in dem der Bahnverkehr in den letzten Jahren einen immensen Aufschwung erlebt hat. Schuld ist hauptsächlich ein Projekt, von dem wahrscheinlich jeder hier in irgendeiner Form gehört hat, die «CEVA», die sich zum Léman Express gemausert hat.



In der Romandie haben wir die Entwicklungen im Eisenbahnbereich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verschlafen und wachen nun mit einem Ruck auf. Ein unangenehmes Erwachen, wenn man den Berg betrachtet, den es in Bezug auf den Nachholbedarf im Bahnverkehr zu erklimmen gilt!

Die Strecke Genf–Lausanne – 60 km lang – braucht zwingend eine Verdoppelung der Kapazität. Wir werden ein Jahrhundert benötigen, dies abschnittsweise zu tun, obwohl die Länge mit der Bahn 2000-Strecke Bern–Olten vergleichbar ist! Der Ausbau der regionalen Infrastrukturen für den Güterverkehr und die notwendige Verkürzung bestimmter Fahrzeiten, ganz zu schweigen von der

heiklen Modernisierung der Eisenbahnknotenpunkte, werden das Schienennetz in eine Dauerbaustelle verwandeln.

Eines ist also sicher: Der Schienenverkehr wächst und dieser Trend steht zweifellos erst am Anfang, wenn man die notwendige Verlagerung von der Strasse auf die Schiene in Betracht zieht, die in den nächsten Jahrzehnten stattfinden muss. Und in der Mitte befindet sich der Eisenbahner! Auch wenn einige Politiker glauben, dass die Automatisierung alle Probleme lösen wird, sind wir davon überzeugt, dass alle hier anwesenden Lokführer die AHV vor den autonomen Zügen erleben werden!

Wir Eisenbahner haben also das Glück, in einem Wachstumsbereich tätig zu sein, in dem es auch in den nächsten Jahrzehnten noch reichlich Arbeit geben wird. Eine Chance jedoch, die trägt, da sie mit einem ständigen Druck auf die Arbeitsbedingungen verbunden ist. Daher möchte ich in einigen Worten auf die Arbeitsbedingungen eingehen (insbesondere die Arbeitszeit), welche einerseits nötig sind, um die Mitarbeiter im Unternehmen zu halten – und zwar bei guter Gesundheit! –, und andererseits für die Rekrutierung von Nachwuchskräften.

Generell herrscht im Bereich öffentlicher Verkehr in der Schweiz ein gravierender und lang anhaltender Personalmangel. Viele Verkehrsunternehmen können seit mehreren Jahren nicht mehr alle Leistungen und Fahrten abdecken oder es werden sogar ganze Linien aus Personalmangel eingestellt.

Bei der Eisenbahn ist die angespannte Personalsituation spürbar, auch wenn sie sich in den letzten Monaten etwas entspannt hat. Denn die Arbeitsbedingungen «auf eigener Strecke», die etwas höheren Löhne und die für einen Teil der Beschäftigten leidenschaftliche Seite des Berufs ermöglichen eine etwas leichtere Rekrutierung als im Strassenverkehr. Trotzdem mussten in den letzten Jahren Züge gestrichen und Angebotserweiterungen verschoben werden, weil es nicht genügend Personal gibt. Bemerkenswert ist auch, dass die Löhne während der Ausbildung stark gestiegen sind, was

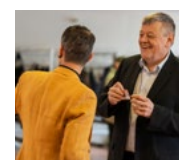
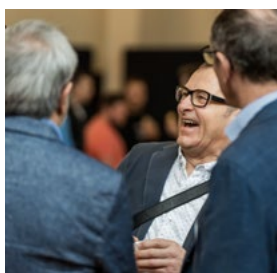
beweist, dass sich der Nachwuchs nicht (nur) von Eisenbahnträumen ernährt. Wie war das mit den Angebotserweiterungen? Kommen wir noch einmal kurz darauf zurück. Im Regionalverkehr üben die Besteller nämlich einen starken Druck aus, die Taktzeiten zu erhöhen und die Zeitfenster auszudehnen, insbesondere in städtischen Gebieten. Ich nehme das Beispiel Genf, aber diese Tendenzen sind auch anderswo zu beobachten. Der 2019 eröffnete Léman Express hatte als mittelfristiges Fahrgastziel 50 000 Passagiere/Tag. Anfang 2024, nach nur fünf Betriebsjahren, sind es 80 000.

Die Züge quellen über und die Nachfrage in der Umgebung von Genf, aber auch in Annemasse und Annecy, verteilt sich auf alle Wochentage und Tageszeiten.

Der Kanton Genf möchte das Angebot durch den Einsatz von Viertelstundenzügen auch auf weniger zentral gelegenen Streckenabschnitten erweitern – die ganze Woche einschliesslich Sonntagabend, Tag und Nacht!

Und in der Mitte steht der Eisenbahner! Um es klar zu sagen: Nachtarbeit hat es bei der Eisenbahn schon immer gegeben und sie ist ein fester Bestandteil unseres Jobs. Es gibt jedoch verschiedene Arten der Nachtarbeit und Anpassungen sind möglich und sogar notwendig. Doch insbesondere seit Beginn dieses Jahrhunderts hat der Verkehr in der Nacht zugenommen. Vor allem Regionalzüge fahren spätabends und frühmorgens oder sogar die ganze Nacht hindurch. Die entsprechenden Dienstschichten werden sehr theoretisch und ohne Rücksicht auf die Belastung des menschlichen Körpers durch diese Nachtstunden gezeichnet. Teilzeitarbeit ist heute fast schon zur Norm geworden, manchmal selbst gewählt, oft aber auch gezwungenermassen, was jedenfalls eine deutliche Gehaltseinbusse bedeutet. Die Arbeitsmodelle bleiben insgesamt extrem starr und es liegt am Lokführer, sich anzupassen.

Die Digitalisierung wurde nur zum Vorteil des Arbeitgebers eingeführt: unendliche Möglichkeiten, die Touren abzuändern, und Optimieren der Arbeitszeit (und der damit verbundene tatsächliche oder erhoffte Produktivitätsgewinn). Die digitalen Hilfsmittel, welche den Arbeitnehmern zugutegekommen wären, um Schichten zu ermöglichen, die besser zu ihnen passen, wurden von Anfang an



aufgegeben oder vergessen. Wenn man bedenkt, dass diese Software-Entwicklungen parallel zum wissenschaftlichen Nachweis stattfanden, dass Nachtarbeit wahrscheinlich krebserregend ist, genauso wie z.B. Blei, handelt es sich sogar um eine Pflicht zum Schutz der Gesundheit der Beschäftigten, der die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nachkommen.

Kurzfristig ist dies ein Problem der Angestellten, langfristig stellt sich das Problem aber auch für das gesamte System des öffentlichen Verkehrs und damit natürlich auch für die Nutzerinnen und Nutzer. Es liegt also im Interesse der Öffentlichkeit, die Schicht-berufe auch für die Arbeitnehmer sinnvoll zu gestalten. Und zwar heute. Weil wir es sonst in der Schweiz nicht schaffen, das in vielen Städten gewünschte Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zu 100% zu produzieren. Mit dem Ausscheiden der Babyboomer ist es wahrscheinlich, dass dieses Problem auch die wichtigsten Bahngesellschaften betreffen wird. Einige Regionalgesellschaften sind bereits betroffen. Auch die Zugausfälle aufgrund von Personalmangel während Covid, selbst bei den grössten Bahngesellschaften, sind unentschuldig, auch wenn der Kontext sehr speziell war.

Es ist höchste Zeit, dass auch die Arbeiter, die in der Produktion tätig sind, ihren Anteil an den Früchten der «Digitalisierung» erhalten. Nehmen wir als Beispiel die unregelmässigen Arbeitszeiten, die einen grossen Teil der Arbeitsbedingungen ausmachen.

Die Arbeitgeber haben die Dienstpläne «digitalisiert», um sie nach Belieben ändern zu können. Um die Arbeitszeit minutengenau berechnen zu können. Um die Produktivität zu steigern. Dies hätte auch genutzt werden können, um bestimmte Arbeitszeiten gesünder zu machen, um Rotationen zu ermöglichen, die besser auf die Bedürfnisse jedes Einzelnen abgestimmt sind. Bis heute ist daraus nichts geworden. Auch wenn unregelmässige Arbeitszeiten hart sind und einen höheren Zeitausgleich als heute verdienen, haben sie auch Vorteile. Ich bin nach wie vor fest davon überzeugt, dass es durchaus möglich ist, dass EVU für ihre derzeitigen und künftigen Mitarbeiter attraktive Arbeitgeber werden oder wieder werden. Eine Verkehrsverlagerung, die den sehr starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs bedingt, wird nur mit Anpassungen der Arbeitszeiten und Touren möglich sein.

Im Hinblick auf die Verlagerung müssen wir ein robustes System haben, in dem die Beschäftigten einen Mehrwert und keine Belastung bedeuten, das scheint logisch zu sein. Wird dies auch gelebt? Nicht wirklich, gelinde gesagt. Während der Lokführer auf die Minute genau geplant wird, in jedem Moment und mit präziser Geolokalisierung, profitiert ein anderer Teil der Angestellten in vollem Umfang von den Auswirkungen der Digitalisierung. Telearbeit, neue «digitale» Projekte, deren einzige Grundlage dieser Aspekt und die heilige Innovation sind und nicht wirkliche Bedürfnisse. Es sind Menschen, die von den Nutzern und Steuerzahlern bezahlt werden, ohne dass wirklich bewertet wird, ob sie dazu beitragen, die Züge im wahrsten Sinne des Wortes oder im übertragenen Sinne direkt oder indirekt voranzubringen. Jedes Unternehmen entwickelt Dienstleistungen, die nur dem Marketing dienen, «Innovationen», die sich selbst genügen, oder auch ständige Neuerfindungen des Rades.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hat die Schweiz ihre Eisenbahnen verstaatlicht, um ein robustes System zu schaffen, um das uns viele beneidet haben. Nun sind wir zu Beginn des 21. Jahrhunderts dabei, das Ganze wieder aufzuschnüren. Da das Geld aber immer noch nicht vom Himmel fällt, muss man das irgendwie kompensieren. Und das macht man gerne beim Lokführer, dessen Leistungen auf die Minute genau abgerechnet werden: Was wäre, wenn er noch ein bisschen schneller fahren würde? Denn ja, wir haben ein Problem: Es wird immer mehr Geld in den öffentlichen Verkehr investiert und der Anteil des Modal Split stagniert.

Lassen Sie uns einen Moment bei der Verzettlung der Eisenbahnverkehrsunternehmen verweilen. Wer profitiert davon? Die Fahrgäste? Nein. Die Eisenbahner? Im Gegenteil. Die verschiedenen oben genannten Abteilungen, die dadurch umso mehr Programme aller Art, Marketing und andere Konzepte zu erfinden haben? Ja, da diese vervielfacht werden. Ebenso gibt es statt einer Hierarchie nun jede Menge Hierarchien, in denen jeder eine Chance hat, seinen Platz zu finden! Zu den Verlierern zählen die Mitarbeiter vor Ort und die Nutzer. Denn der Betrieb wird zum Vergnügen der Digitalisierer und Chefs aller Art zerstückelt, und ein zerstückelter Betrieb verliert unweigerlich an Effizienz und Zuverlässigkeit. Dennoch wird das Ganze politisch – vielleicht unfreiwillig – durch den Wunsch

unterstützt, künstlich Konkurrenz zu schaffen. Künstlich warum? Weil die Eisenbahn grundsätzlich wirtschaftlich nicht sehr attraktiv ist, erst recht nicht, wenn es sich um einen öffentlichen Dienst handelt, der getaktet und in allen Regionen unseres Landes angeboten werden soll.

Betrachten wir die Westschweiz: Die SBB hat sehr grosse Teile des Regionalverkehrs vor allem in den Kantonen Wallis, Neuenburg und Freiburg aufgegeben. Dies wirkt sich auf die Produktivität aus, die trotz der zahlreichen Anstrengungen des Personals nicht in Schwung kommt. Und in kleinen Personalgruppen kann sich die Unterbesetzung noch viel schneller verschlimmern. Ein paar Unregelmässigkeiten in der Belegschaft, und schon ist ein Unternehmen nicht mehr in der Lage, seine Leistungen zu erbringen – es sei denn, ein Pseudo-«Konkurrent» springt als Retter in der Not ein. Ein Beispiel dafür ist die BLS, die Personal an RegionAlps verleiht. Die Eisenbahn wurde von unseren Vorfahren nicht aus politischer Ideologie verstaatlicht. Es war aus wirtschaftlicher Notwendigkeit und auf sehr pragmatische Weise. Wie lange wollen wir die Fehler aus der Anfangszeit der Eisenbahn wiederholen? Wie lange wollen wir es uns noch leisten, Geld aus dem Fenster zu werfen, indem wir die Zahl der Verwaltungsstellen vervielfachen? Die Steuerzahler verdienen eine bessere Verwendung ihrer Gelder!

Die Eisenbahn kann ein wunderbares System sein, wenn sie einfach, zuverlässig, effizient und robust ist, wie es die Schweiz im letzten Jahrhundert bewiesen hat. Wir haben die Möglichkeiten, zu diesen Qualitätsstandards zurückzukehren, sodass die Bevölkerung wieder stolz auf ihre Eisenbahnen sein kann. Dies wird durch einen radikalen Wandel und eine Neuausrichtung auf die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner geschehen, nicht auf diejenigen, die dies in Artikeln im Intranet behaupten, sondern auf diejenigen, die täglich vor Ort sind. Dies wird auch durch eine Aufwertung dieser Personen geschehen, in Form von Gehältern und Zulagen, z.B. für ihre Nachtarbeit, wie oben erwähnt, aber auch durch die Fokussierung des gesamten Systems auf die Bedeutung ihrer Leistungen.

Um den Slogan «oneCFF» zu paraphrasieren, sollte es tatsächlich nur eine Eisenbahn geben: die der Eisenbahner vor Ort, zum alleinigen Nutzen der Bevölkerung, die sie nutzt. ➡

Rede Hubert Giger

Präsident VSLF

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Herzlich willkommen an unserer Generalversammlung hier in Fribourg und vielen Dank für Ihr Interesse am Lokpersonal und dem VSLF.

Wir haben uns überlegt, wo wir Gemeinsamkeiten und Parallelen haben.

- Sie haben in Ihrer Funktion oft politisch Erdbeben – wir haben das Schütteln der Bombi-Züge.
- Sie sind an der Spitze des Departements – wir an der Spitze des Zuges.
- Wo wir Lokführer sind, da ist vorne.
- Sie führen staatsmännisch – wir elektrisch.
- Sie haben die Verwaltung unter sich – wir haben diese Verwaltung über uns.

Der VSLF wurde 1876 in Herzogenbuchsee als Berufsverband des Lokomotivpersonals gegründet. Das war vor fast 150 Jahren. So feiern wir in zwei Jahren unser 150-jähriges Jubiläum. Das Bewerbungsverfahren für interessierte und motivierte Sponsoren wurde soeben eröffnet, wir freuen uns über Offerten und Ideen. Lokomotivführerin und Lokomotivführer ist ein Beruf mit Geschichte. Unser ehrenwerter Beruf hat schon viele Wandlungen mitgemacht. Vom Zweimann- zum Einmanndienst, über die Einführung von Zugsicherungen, die Entwicklung von Dampflokomotiven zur elektrischen Traktion bis hin zu voll digitalen Maschinen. Uns erschreckt eine Neuerung nicht mehr so schnell. Auch ist es heute absolut normal, dass wir auf Güterzügen mit 2000 Tonnen und auf Reisezügen mit bis zu 1000 Personen mutterseelenallein unterwegs sind. Und daran ändert sich vorläufig auch nicht so schnell etwas.

Und doch ist die Arbeit des Lokführers im Grundsatz noch immer dieselbe wie vor 150 Jahren. Geblieben sind der unregelmässige Dienst, die grosse Verantwortung, das Arbeiten ohne Vorgesetzte und eine sinnvolle und erfüllende Tätigkeit. Auch der Blick auf die Landschaft, die Natur und das Land zu allen Tages- und Jahreszeiten ist geblieben. Ausser man fährt immer häufiger durch die vielen langen und teuren Tunnel ... Heute an diesem Samstag haben 31%

der Lokführer frei, wovon ein Teil gestern noch bis spät in die Nacht gearbeitet hat. Somit wäre es maximal etwa 20% unserer Mitglieder überhaupt möglich, heute an dieser Generalversammlung teilzunehmen. Das wären ca. 500 Lokführer. Heute ist ungefähr ein Drittel davon anwesend. Und dies an einem freien Samstag, welcher für uns und unsere Familien und Freunde sehr wertvoll ist. Danke allen Kollegen für euer Interesse an unserem ehrwürdigen und fitten Berufsverband.

Der VSLF ist politisch neutral. Wir vertreten unseren Beruf, zu den politischen Rahmenbedingungen kann jedes Mitglied seine eigene Meinung haben und kundtun. So wären wir als Lokführer grundsätzlich für den öffentlichen Verkehr eingestellt. Und gleichzeitig benö-



tigen wir für den Arbeitsweg nur allzu oft unser Auto und die Zeit im Stau ist unsere Freizeit. Dies kommt besonders dann zum Tragen, wenn die Bahnen die jungen Lokführer dazu verpflichten, mit ihrem privaten Auto auf eigene Kosten verschiedene Depotstandorte abzudecken. Folglich würden wir natürlich auch den Strassenausbau unterstützen. Dieses Beispiel zeigt den Grund für unsere politische Neutralität exemplarisch.

In unserem Berufsverband gibt es unterschiedlichste Meinungen und Einstellungen. Das ist richtig und gut so. Dies hindert uns nicht daran, uns gemeinsam für bessere Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal und alle unregelmässig arbeitenden Eisenbahner einzusetzen. Wir sind basisdemokratisch organisiert und bieten Verbindlichkeit.

Der VSLF hat sich als verlässlicher, fundierter und kompetenter Sozialpartner etabliert. Wir sind insofern nicht berechenbar, als wir unsere eigenen Meinun-

gen und Überzeugungen abbilden und uns nicht in ein Schema zwingen lassen. Unsere Unabhängigkeit bietet uns diese wichtige Grundlage.

Wir verhandeln über unsere eigenen Arbeitsbedingungen selbst und sind somit Arbeitnehmervertreter im wahrsten Sinne des Wortes.

Geschäftsjahr 2023

Zum Bericht des vergangenen Geschäftsjahres des VSLF, welches wir im Detail heute Nachmittag würdigen, ein paar Auszüge.

Wir haben innert 16 Jahren die Mitgliederzahl von 1165 auf aktuell über 2500 Mitglieder mehr als verdoppelt.

Konkret hat sich beispielsweise bei der Thurbo AG die Mitgliederzahl im Jahr 2023 um 32% erhöht. In der Sektion Ticino haben sich die Mitgliederzahlen um 23% erhöht und über die letzten vier Jahre sogar verdoppelt. Den Erfolg in der Sektion Ticino und bei der TILO SA verdanken wir unserem jungen Sektionspräsidenten Pietro Pangallo und seinen Kollegen. Diese Leistung verdient einen Applaus. Grazie Pietro.

Der Vorstand des VSLF arbeitet ausgezeichnet und die Zusammenarbeit im Team funktioniert. Sämtliche Funktionen sind gut besetzt und alle Bereiche agieren problemlos. Es ist eine wahre Freude. Und wohlverstanden, bis auf die Mutationsstelle sind alles aktive Lokführer. Ein Milizsystem par excellence mit Unterstützung unserer externen Partner. Ein Dankeschön für ihre Unterstützung. Der VSLF vertritt bei den Normalspurbahnen in der Schweiz mittlerweile gut die Hälfte des Lokomotivpersonals, wobei ungefähr ein Viertel nicht in einer

Gewerkschaft organisiert sein dürfte. Dieser hohe Organisationsgrad gibt uns die Legimitation, für das Lokpersonal und somit für uns selbst zu sprechen und zu verhandeln. Diese verantwortungsvolle Aufgabe werden wir auch bei den angedachten GAV-Verhandlungen bei der SBB AG wahrnehmen.

GAV / Verhandlungen

Der VSLF ist Sozialpartner bei sieben grossen Normalspurbahnen in der Schweiz und verhandelt über die Gesamtarbeitsverträge GAV mit. Interessant ist, dass wir wohl über die jährlichen Lohnerhöhungen der gesamten Unternehmungen verhandeln können, über das effektive Gehalt des Lokpersonals jedoch nicht. Das Lohnniveau der einzelnen Funktionen bestimmen, zumindest bei der SBB und BLS, einzig die Unternehmungen. Das bedeutet, dass die Firmen bestimmen, wem sie wie viel Lohn für welche Arbeit geben. Für die bahnspezifischen Berufe gibt es keinen Branchendurchschnitt, an dem man sich orientieren kann, denn die wenigen Unternehmungen sind die Branche selbst.

Vielleicht erklärt dieser Umstand auch, warum der Lokführer aus unserer Sicht nicht die ihm zustehende Entlohnung erhält. Wir bieten immerhin total gut sechs Jahre Ausbildung, tragen grosse Verantwortung und haben weitreichendes Fachwissen, arbeiten im unregelmässigen Dienst, erlernen Fremdsprachen und tragen immer das Risiko, aus gesundheitlichen Gründen die Arbeit zu verlieren. Die Höhe des Lohnes des Lokpersonals fällt bei den gesamtheitlichen Kosten eines Zuges praktisch nicht ins Gewicht. Denken Sie an die Kosten für Rollmaterial, Infrastruktur, Unterhalt, Verwaltung und Innovation.

Arbeitsbedingungen

Nur weil wir kein Homeoffice machen können, nur weil wir auf dem Arbeitsweg nicht arbeiten können, nur weil wir exakt auf die Minute im Geschäft erscheinen müssen und nur weil wir uns unsere Arbeit nicht selbst zuteilen können, verzichten wir nicht auf zeitgemässe und attraktive Arbeitsbedingungen. Oder auf eine Kompensation dafür. Was hat der Bundesrat in den strategischen Zielen an die SBB AG unter Punkt 3.1 vorgegeben?

«Die SBB verfolgt eine fortschrittliche und sozialverantwortliche Personalpolitik, bietet attraktive Anstellungsbedingungen, die

ihre Konkurrenzfähigkeit sicherstellen, und engagiert sich mit geeigneten Massnahmen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Sie erhöht den Frauenanteil im Unternehmen und insbesondere in Kaderpositionen.»

Wenn man die Attraktivität eines Berufes mit dem Frauenanteil gleichsetzt, geht es dem Lokpersonal mit rund 6% Frauen effektiv miserabel. Da stellt sich die Frage, warum insbesondere die Frauen besonders in Kaderpositionen gefördert werden sollen, gleich doppelt.

Wichtiger ist die Vorgabe «Massnahmen für Vereinbarkeit von Familie und Beruf». Diese Forderung des Bundesrates an die SBB begrüssen wir ausdrücklich. Obwohl solche Vorgaben für attraktive Unternehmen eigentlich selbstverständlich sein sollten und ein wichtiger Schlüssel zur Gewinnung von brauchbarem und treuem Personal sind.

Der Traum der Bahnen und der Infrastrukturen nach absolut flexiblen Zügen, welche nicht mehr nach fixem Fahrplan verkehren, ist noch lange nicht ausgeträumt. Die Digitalisierung soll es möglich machen. Die Folge daraus ist der Wunsch nach ebenso flexiblem Personal, spricht Lokpersonal. Wenn die Züge flexibel fahren, kann dem Personal auch kein Dienstplan mehr abgegeben werden.

Digitale Einteilungsprogramme sollen zukünftig dem Personal die Arbeit zuteilen. Die Abkürzungen für diese Programme lauten SOPRE, CAROS, RailCORE und IPP. Wie bei allen Bundesbetrieben sind das riskante Kostengräber. Es zeichnet sich ab, dass das System IPP bei der SBB am Schluss dazu zwingen wird, dass dem Personal ein Zeitfenster statt einer verbindlichen Arbeitszeit zugewiesen werden muss. Hier sehen wir grosse Konfliktpotenziale. Denn wir sehen es nicht als unsere Aufgabe, für fehlendes Fachwissen und digitale Zwänge uns unser eigenes soziales Grab zu schaufeln. Wenn ein Zwölf-Stunden-Zeitfenster auch zwölf Stunden Arbeitszeit ergibt, haben wir uns gefunden.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die meisten Einteilungssysteme auf dem Prinzip beruhen: Den Letzten beissen die Hunde. So sehen keine wirtschaftlichen und sozialen Lösungen aus, welche die Zweiklassengesellschaft in den Unternehmungen minimieren sollen. Wenn der Betrieb und die Finanzen die Parameter dominieren, erreichen wir keine wirklichen Fortschritte.

Zusätzlich dazu vernehmen wir, dass

das Arbeitszeitgesetz AZG, welches im Grossen und Ganzen noch den Stand von 1971 hat, verschlechtert werden soll. Zur Erinnerung: Das Gesetz gibt immer noch eine Sechstageswoche vor und pro Ferienwoche sind fünf arbeitsfreie Tage vorgesehen.

Im AZG und der entsprechenden Verordnung dazu sind zeitgemässe Anpassungen überfällig. Die massive Zunahme des Verkehrs in der Nacht, die höheren Belastungen im Dienst, die höheren Geschwindigkeiten und die längeren Arbeitswege sind legitime Gründe dafür. Und vielleicht sollte das Gesetz auch schlicht den gesellschaftlichen Gegebenheiten angepasst werden. Auch wenn ein paar touristische Seilbahnbetriebe an manchen saisonalen Tagen ein paar kleine Probleme damit haben könnten ... Der VSLF hat anlässlich des Treffens mit dem UVEK über den internationalen Personenverkehr IPV Anpassungen beim AZG vorgeschlagen, auch um gleich lange Spiesse für ausländische und Schweizer EVU zu erreichen. Der VSLF ist leider nicht in der AZG-Kommission vertreten.

Nachwuchs

«Den Letzten beissen die Hunde» gilt auch zusehends bei der Rekrutierung neuer Lokführerinnen und Lokführer. Wir sehen uns aktuell mit einer grossen Pensionierungswelle konfrontiert. Die Rekrutierung für diesen harten und schönen Beruf ist nicht einfach und das Zeitalter der 100-Prozent-Anstellungen über Jahrzehnte ist ebenfalls vorbei. Ein neuer Trend ist, dass immer mehr Lokführer sich weg vom Führerstand in die immer zahlreicheren Schreibtischstellen retten. Sie bauen sich ein zweites Standbein auf und kommen weg von der immer monotoneren und belastenderen Schichtarbeit. Und dies oftmals noch zum höheren Lohn. Wenn dazu die Personalressourcen durch die Unfähigkeit der Planungsabteilungen nicht richtig auf die Züge verteilt werden, kann es schnell kippen.

Die Rhätische Bahn RhB erlebt aktuell ihr Lokführer-Waterloo, wie die SBB 2019. Aktuell werden Lokführer von der BLS und anderen Bahnen an die RhB verliehen. Lokführer sind offensichtlich neu auch Leiharbeiter.

Drei Faktoren machen den Beruf attraktiv und zukunftsfähig: der Lohn, die Abwechslung und die Arbeitszeiten. Bei der Abwechslung und den Arbeitszeiten sind intelligente Lösungen gefragt. Die-



se müssen aber nicht zwingend digitaler Natur sein.

Warum können Lokführer von der BLS zur RhB gehen, SOB-Lokführer aber nicht auf SBB-Zügen fahren und umgekehrt?

Warum können Turbo-Lokführer nicht SBB-Züge fahren und umgekehrt?

Und warum können TILO-Lokführer nicht SBB-Züge fahren und umgekehrt? Bei einzelnen Zügen geht eine vermischte Besetzung mit Lokpersonal anscheinend jeden Tag ohne Probleme. Bei den meisten Zügen ist es jedoch nicht möglich. Aus Prinzip. Die Antwort, warum es nicht geht, ist einfach: Man will nicht. Es würden Stellen aufgehoben werden und



man würde die eigene Macht schwächen. Wenn wir den jungen Kolleginnen und Kollegen nicht mehr Abwechslung mit mehr Strecken und mehr Fahrzeugen ermöglichen, weil man bei der Ausbildung ein paar Rappen einsparen will, dann bezahlt man mit zunehmender Fluktuation. Durch mehr Strecken- und Fahrzeug-

kenntnisse hat man automatisch mehr Flexibilität bei der Einteilung der Arbeit und für das Personal mehr Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Und nebenbei hat man mehr Stabilität und Flexibilität beim Personaleinsatz bei Störungen, Streckensperrungen und Bauarbeiten.

Bis heute werden diese Zusammenhänge nicht verstanden. Und man hat auch kein Interesse, es zu verstehen. Schade, aber solange die finanziellen Mittel für diese Doppelspurigkeiten da sind, wird es hier leider keine Fortschritte geben.

ETCS / Digitalisierung Eisenbahn / Automatische Kupplung

Ebenfalls grosse finanzielle Mittel erlauben es der Bahnbranche, an verschiedenen digitalen Projekten zu arbeiten. Alles durch das BAV bewilligt und meist auch finanziert.

Wir ersparen es uns heute, auf selbstfahrende Züge, automatisches Rangieren und weitere Visionen einzugehen. Die ganze Branche hat sich verrannt. Die vielen digitalen Systeme haben die Probleme nicht gelöst, sondern neue Schnittstellen geschaffen und grosse Kosten verursacht. ETCS beginnt, den Betrieb ganz konkret zu behindern, und löst Kosten im zweistelligen Milliardenbereich aus. Beides können wir uns eigentlich nicht leisten.

Wir haben für Sie, Herr Bundesrat Rösli, ein ETCS-Dossier erstellt mit der gesamten Problemstellung von ETCS in der Schweiz und Europa. Bei so hohen Beträgen, welche wir hier ausgeben, ist das sicher eine interessante Lektüre für Sie.

An dieser Stelle noch der Hinweis, dass man mit der automatischen Kupplung, welche mit grossen finanziellen Mitteln

gefördert wird, wohl die Wagen direkt verbinden kann.

Die Bremsprobe muss aber trotzdem gemacht werden. Dazu soll ein digitales System zur Anwendung kommen. Ob alle Wagen bei der Bremsprobe mitmachen, soll mit der digitalen Wagenliste garantiert werden. Und ebendiese digitale Wagenliste hat SBB Cargo vor grosse und substanzielle Probleme bei der Sicherheit gestellt. Dies ist mit ein Grund, warum das BAV SBB Cargo die Fahrlizenz entziehen wollte. Dasselbe Bundesamt, welches selbst auch die Aufsichtsbehörde ist.

Bei den Bahnen und auch bei SBB Cargo gibt es gut ausgebaute Bereiche, welche einzig für Sicherheit, Qualität und Umwelt verantwortlich sind. Exakt diese Abteilungen wären dafür verantwortlich, dass es nicht so weit kommt.

Wir schrauben einerseits das Sicherheitslevel beim ETCS ins Unendliche hoch und gleichzeitig relativieren wir zum Beispiel bei den mechanischen Bremsen. Einzelne Systeme sind auf dem Sicherheitsniveau von Atomkraftwerken und gleichzeitig hängt alles davon ab, ob der Lokführer die korrekten Daten eingibt. Und diese Daten kommen aus unzuverlässigen Systemen, welche in etwa den Wetterprognosen von übermorgen entsprechen.

Wenn dazu noch der Sicherheitsanspruch beim Personal durch gedankenlose Prozesse aufgeweicht wird, wird es gefährlich. Die Boeing-Werke können davon erzählen.

Wenn man, wie vor einem Monat in Zürich, um drei Uhr morgens mit einem leeren Extrazug nach Luzern an die Fasnacht fährt, weil die Passagiere nicht in den abgeschlossenen Bahnhof kamen, ist dies das Ergebnis von Prozessstreuung und des Ausschaltens des gesunden Menschenverstandes. Das ist nicht gut.

Innovation

Es gibt aber auch geniale digitale Lösungen. Eines ist das Programm vPRO auf den Fahrplänen des Lokpersonals. Initiiert von einem Lokführer in Zusammenarbeit mit Profis vom Betrieb, der Infrastruktur und des Fahrplans. Ein oneSBB-Projekt. Vermutlich das einzige bis jetzt.

Der Grundgedanke ist nicht, dass man die Züge mit Signalen, ETCS, TMS und anderen Systemen wie bei einer Modell-

eisenbahn von aussen zu steuern versucht. Auch soll nicht die Flexibilität des Fahrplans angestrebt werden. Im Gegenteil.

Dank Perfektion und genauem Einhalten des Fahrplans durch den Lokführer fahren die Züge exakter. Dies garantiert mehr Stabilität, mehr Vorhersehbarkeit, mehr Züge und somit mehr Kapazität. Wenn alle Züge exakt auf einen Knoten zufahren, können diese logischerweise besser und fliessend eingefädelt werden. Grundlage ist, dass der Lokführer bisher nach Erfahrung und aufgrund von Rundungsverlusten in der Bandbreite von Minuten gefahren ist.

Der Lokführer kann viel besser fahren, braucht dazu aber die nötigen Live-Informationen. Dies hat bisher gefehlt. Mit der Pünktlichkeitsanzeige mit + und – Sekunden kann mit maximaler Präzision auf die Sekunde gefahren werden. Die vPRO-Geschwindigkeitsspalte erlaubt es dem Lokführer, bei pünktlicher Fahrt die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit zu fahren. Nach Erfahrung, Streckenprofil und externen Faktoren.

Das spart grosse Energiemengen ein, ergibt eine flüssigere und angenehmere Fahrt. Dem Lokführer gibt es die Gewähr, dass sein Zug nicht zu früh oder zu spät unterwegs ist und einen anderen Zug dadurch behindert.

Damit werden der Mensch und seine Erfahrung ins Zentrum gesetzt und sinnvoll genutzt. Und nebenbei wird der natürliche Spieltrieb genutzt.

Das System hat leider zwei ganz grosse und nicht korrigierbare Nachteile: Zum

einen funktioniert das System perfekt und es bedarf keiner jahrelangen Bewirtung. Zum andern hat es fast nichts gekostet. Es ist sozusagen gratis.

Kapazitäten schaffen, Präzision erreichen und effektiv Energie sparen in einem. Und das ohne Millionen- und Milliardeninvestitionen. Und wohlgemerkt, wir fahren jetzt dank vPRO genauer als die Japaner. Dies im Mischverkehr von Güter-, S-Bahn- und Fernverkehr. Das ist Schweizer Innovation.

Schluss

Wir bedanken uns bei Ihnen, Herr Bundesrat Rösli, für Ihr Interesse am Lokpersonal und am VSLF. Es kommt jedes Jahr auch eine stattliche Anzahl von Gästen aller Hierarchiestufen von allen Bahnen, der Industrie und weiteren Partnern an unsere Generalversammlung. Das ist nicht selbstverständlich und wir erachten es als eine grosse Wertschätzung gegenüber dem Lokomotivpersonal.

Mit Wertschätzung allein sind keine Probleme gelöst. Aber Respekt und Anstand ist immer ein guter Grundstock, auf dem man konstruktiv aufbauen kann. Das ist in etwa die schweizerische Sozialpartnerschaft, welche wir pflegen.

Vor zwei Jahren haben wir bei SBB Cargo International erlebt, dass ohne Einigung für einen neuen GAV die Arbeitgeberseite einfach mit den anderen Sozialpartnern einen neuen GAV unterzeichnet hat. Juristisch ist dies vielleicht möglich, aber sozialpartnerschaftlich und unternehmerisch eine Bankrotterklärung. Das Personal wird es nicht als Wertschätzung seiner Arbeit verstehen.



Hier stellt sich die Frage, was wir für Wünsche und Forderungen an unseren Departementschef des UVEK haben. Eine gute Frage. Wir sehen viele Leerläufe, wir sehen viel Gärtchen-Denken, wir sehen viele unnötige Parallelen. Wir haben immer mehr Vorschriften, Normen, Reglemente und Empfehlungen. Und wir haben einen immer grösseren Finanzbedarf für nur bedingt gestiegene Leistungen.

Die Automatisierungen und Digitalisierungen haben ihre Versprechen nicht gehalten und noch heute sind keine weltbewegenden Neuerungen zu sehen. Aber riesige, wiederkehrende und unnötige Kosten.

Die Eisenbahn kostet etwas und bringt volkswirtschaftlich viel. Doch das System ist weitgehend fertig erfunden. Guten und soliden Eisenbahnverkehr zu produzieren, ist nicht spektakulär und auch langweilig. Aber sinnvoll.

Leider ist die Eisenbahn auch ein Tummelplatz von dem geworden, was sich ein KMU niemals leisten könnte. Wir erkennen zu wenig Unternehmerteil bei den Bahnen. Alle Entscheidungsträger sind nun mal keine Eigentümer, sondern Angestellte.

Vom Bundesamt für Verkehr über die Verwaltungsräte und Geschäftsleitungen bis weit in die Hierarchie hinunter muss sich wieder die Frage gestellt werden:

- Bringt es etwas,
- brauchen wir es
- und würde es auch ohne gehen?

Was wir brauchen, ist motiviertes Personal, einfache und logische Vorschriften und eine einfache, solide und sichere Technik. Den Rest kann man getrost abbauen.

Aktuell sehe ich keine Chance, diese Ziele zu erreichen. Im Gegenteil. Vielleicht in fünf Jahren, wenn alle Konzepte und Visionen ihre wahren Kosten und Probleme zur vollen Entfaltung bringen, könnte es für den VSLF interessant werden, mit seinem unabhängigen Fachwissen Lösungen einzubringen. Wir bieten uns an.

Unser Ziel als Lokomotivführer ist es, auf einem anständigen Niveau produktiv zu sein. Jede Unterstützung ist willkommen.

Danke für Ihr Interesse. ➡

Rede von Bundesrat Albert Rösti

An der Spitze des öffentlichen Verkehrs

Bern, 16.03.2024 - Rede von Bundesrat Albert Rösti an der Generalversammlung des Verbands Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF),

Fribourg, 16.03.2024 - *Es gilt das gesprochene Wort*

Sehr geehrter Herr Präsident
sehr geehrte Lokführerinnen und Lokführer
sehr geehrte Anwärterinnen und Anwärter
geschätzte Damen und Herren

Es ist mir eine grosse Freude, heute hier in Fribourg an Ihrer Generalversammlung teilzunehmen. Seit über einem Jahr leite ich das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Es ist für mich zentral, dass ich mich mit

tème ferroviaire fonctionne, il faut que le personnel soit présent à toute heure du jour et de la nuit. Ce samedi également, de nombreux membres de votre syndicat travaillent.

In Ihrem Beruf herrscht seit längerem ein Fachkräftemangel, und viele Lokführer werden in den nächsten Jahren pensioniert. Das ist eine grosse Herausforderung. Denn ohne genügend Lokführer droht der Stillstand einzelner Züge. Sie kennen die Beispiele, die in letzter Zeit auch in der Öffentlichkeit genannt wurden. Damit der Lokführer-Beruf attraktiv

attraktiv zu halten und genügend Personal zu finden.

In seinen strategischen Zielen fordert der Bundesrat von der SBB, dass sie eine fortschrittliche und sozialverantwortliche Personalpolitik verfolgt, attraktive Anstellungsbedingungen bietet und sich mit geeigneten Massnahmen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf engagiert. Er überprüft auch jährlich die Erreichung dieser Ziele. Es ist Aufgabe der Sozialpartner, sich im Rahmen der Gesamtarbeitsverträge auf die Einzelheiten zu einigen.

Cette thématique m'occupe également et, avec le président de l'EPFZ, le professeur Joël Mesot, nous en avons discuté l'automne dernier. Les EPF et le DETEC souhaitent renforcer leur collaboration afin qu'il y ait suffisamment de personnel qualifié dans les professions techniques.

Die Bahnunternehmen, der Bund und Sie als Sozialpartner müssen beim Berufsbild, der Personalpolitik und den Anstellungsbedingungen weiter gut zusammenarbeiten.

Eine weitere grosse Herausforderung ist - wie in vielen anderen Berufen - die technische Veränderung und Digitalisierung. Jeder Wandel ist anspruchsvoll, bringt Chancen und Risiken. Es muss Ihnen und uns gelingen, die Chancen sichtbar zu machen.

Der Bund bekennt sich zur Weiterentwicklung und Digitalisierung der Bahn. Diese wird unsere Eisenbahn leistungsfähiger machen. Nur so kann die Bahn ihren Platz in der modernen Transportwelt halten und ausbauen. Dass Projekte zum autonomen Fahren und weitere Tools bei Ihnen Ängste auslösen können, kann ich gut nachvollziehen.

Wir wollen aber mit der Förderung solcher Tools die Lokführer nicht überflüssig machen, sondern unterstützen. Lokführer wird es immer brauchen, ausser vielleicht auf einzelnen, klar abgegrenzten Metro-Strecken. Wir können nicht Züge im Mischverkehr unbegleitet durchs Land fahren lassen.

Es bleibt weiterhin wichtig, dass das Lokpersonal bei unvorhersehbaren Ereignissen reagieren und eingreifen kann. Das Personal muss konsequent und schnell Mängel und Störungen an die zuständigen Stellen melden. Fachspezialisten der Bahnunternehmen sind auf Sie, geschätzte Lokführerinnen und Lokführer, mit Ihrer Erfahrung und Ihrem Fachwissen angewiesen.



Eine weitere Herausforderung für unser Land, die für mich als UVEK-Vorsteher sehr wichtig ist, betrifft auch den Zugverkehr: die Sicherung der Energieversorgung. Für den Schienenverkehr in der ganzen Schweiz beispielsweise sind 6,822 Millionen Kilowattstunden Strom pro Tag nötig - dieser Strom muss 24 Stunden mal sieben Tage und absolut verlässlich vorhanden sein. Die Schweiz wird die fossilen Energien

schrittweise reduzieren. Deshalb brauchen wir als Ersatz rasch mehr Strom, und zwar aus erneuerbaren Energien. Das Bundesgesetz für eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien unterstützt dieses Ziel. Wir stimmen im Juni darüber ab, und ich engagiere mich mit voller Überzeugung für diese Vorlage.

Ich komme zu einer weiteren Herausforderung: Europa. Die Schweizer Bahnwelt ist keine Insel. Wir sind (wie auch im Strassenverkehr) ein Transitland, insbesondere für den Güterverkehr. Internationale Bahnverbindungen sind für den Schweizer Tourismus und den Wirtschaftsstandort wichtig. Grenzüberschreitende S-Bahnen ermöglichen die Mobilität der Pendlerinnen und Pendler über Landesgrenzen hinaus. Das Schweizer Bahnsystem ist Teil des europäischen Bahnsystems und muss mit diesem so kompatibel wie möglich sein. Europäisch standardisierte Zugbeeinflussungs-, Sicherheits- und Signalsysteme (ERTMS bzw. ETCS) sind in Europa Realität. Es geht nicht darum, ob wir diese Systeme auch bei uns wollen oder nicht, sondern wie wir die Umsetzung am besten gestalten. Dafür sollten alle Beteiligten am gleichen Strick ziehen.

Die vom VSLF favorisierten Nachfolgesysteme früherer nationaler Zugbeeinflussungssysteme (ZUB, SIGNALM) sind mit den europäischen Systemen und deren Weiterentwicklung nicht kompatibel. Bei der Einführung von ETCS hat Ihr Verband aber zahlreiche wichtige Inputs eingebracht, vielen Dank! Ihre Eingaben ermöglichten es unter anderem, die Zugbeeinflussung so zu justieren, dass der Betrieb möglichst optimal ablaufen kann.

Die konsequente Harmonisierung von Technik und Vorschriften im europäischen Rahmen reduziert auch die Komplexität im Berufsalltag der Lokführer. Man muss sich bei Fahrten über die Landesgrenzen hinaus dann nicht mit zwei verschiedenen Systemen herumschlagen. Im Rahmen der aktuellen Verhandlungen mit der EU sprechen wir mit der EU-Kommission auch über eine kontrollierte Öffnung des internationalen Bahnverkehrs.

Zu dieser Öffnung hat sich unser Land gegenüber der EU eigentlich schon mit dem Abschluss des Landverkehrsabkommens vor über 20 Jahren bekannt. Der Bundesrat hat mit der EU bereits in den Vorgesprächen zu den Verhandlungen vereinbart, dass bei einer kontrollierten Marköffnung das schweizerische Lohn- und Sozialleistungs-Niveau für die Lokführer und weiteres Bahnpersonal geschützt würde.

Die Sozialpartner inkl. VSLF wurden und werden in die Vorbereitung der Verhandlungen eng einbezogen. Für die konstruktive Mitarbeit des VSLF in der Konsultation möchte ich mich recht herzlich bedanken!

Die Schweiz hat ein dichtes Schienennetz und einen noch dichteren Fahrplan. Die Lokführerinnen und Lokführer spielen in diesem komplexen Transportsystem eine zentrale Rolle; sie sind systemrelevant. Der Bund will dem Berufsstand Sorge tragen und ihn in seiner Entwicklung unterstützen.

Vielen Dank für alles, was Sie jeden Tag leisten! ➡



Berufsgruppen, die für mein Departement so wichtig sind wie Sie, austauschen kann. Ich stehe wohl an der Spitze des UVEK, Sie aber sitzen an der Spitze der Züge, was für die Passagierinnen und Passagiere viel wichtiger ist.

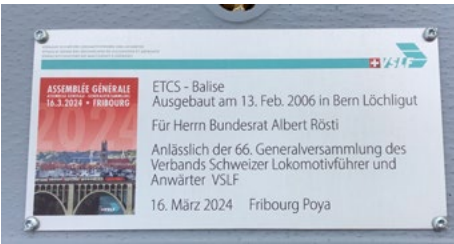
In dieser herausfordernden und verantwortungsvollen Position sind Sie zudem ein wichtiger Sensor dafür, wie es im Bahnbetrieb läuft, was gut ist und wo es harzt. Von diesen Erfahrungen und Ihren Inputs möchte ich heute profitieren! Gleichzeitig lege ich Ihnen gerne die Themen dar, welche den VSLF betreffen und uns in Bundesbern beschäftigen.

Et je voudrais aussi vous remercier pour tout ce que vous faites 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Pour que le sys-

tiv bleibt, braucht es in erster Linie gute Arbeitsbedingungen.

Es braucht flexible Arbeitsmodelle und Teilzeitpensen, damit Schicht- und Wochenendarbeit kompensiert werden können. Gleichzeitig können damit auch noch mehr Frauen für den Lokführerberuf rekrutiert werden. Ihr Anteil ist zwar in den letzten Jahren gestiegen (bei der SBB zum Beispiel von 3,3 auf 7,3 Prozent innerhalb der letzten zehn Jahre), liegt aber immer noch unter 10 Prozent. Hier besteht noch ein grosses Potenzial!

Neben Teilzeitmodellen können auch attraktive Ausbildungsmodelle, die Erhöhung der Altersgrenzen, das Potenzial von Wiedereinsteigern, aber auch ganz einfach der Einsatz von modernem Rollmaterial dazu beitragen, den Beruf



Kurzinterview Albert Rösti für LocoFolio

Das Gespräch führte Markus Leutwyler anlässlich der VSLF-GV am 16. März 2024

LocoFolio: Herr Bundesrat, vielen Dank, dass Sie uns mit Ihrer Präsenz die Ehre erweisen. Was sind Ihre Eindrücke von unserer Versammlung?

Albert Rösti: Meine positive Erwartung wurde bestätigt. Dass bei einer Verbandsversammlung an einem Samstag so viele Leute kommen, zeigt das gute Zusammengehörigkeitsgefühl. Die Stimmung ist gut, gelöst und aufmerksam. Es werden aber auch Probleme angesprochen, für welche der Verband Lösungen sucht.

LocoFolio: Schauen Sie ab heute anders in die Führerstände?

Albert Rösti: Zuerst muss ich die Reglemente lesen ... (lacht). Ich habe schon immer mit Respekt in die Führerstände geschaut. Lokführerinnen und Lokführer sind allein im Führerstand und haben trotz technischer Sicherheitseinrichtungen immer noch eine riesengrosse Verantwortung. Das ist sehr beeindruckend.

LocoFolio: Wir werden da zum Glück unterstützt von unseren Kolleginnen und Kollegen im Hintergrund, wie zum Beispiel in den Betriebszentralen, beim Support oder bei den Baudienstleistungen. Haben Sie aktuell noch Zeit fürs Bahnfahren?

Albert Rösti: Ja, ich spare Zeit, indem ich Bahn fahre. Bei offiziellen Terminen schaue ich immer, welches das schnellste Verkehrsmittel ist. Wenn ich in einer grossen Stadt sein muss, ist der Zug am schnellsten und zuverlässigsten. Weit abseits der Hauptverkehrsachsen ist es eher das Auto. Beruflich fahre ich viel Zug, in der Freizeit kommt das momentan weniger vor.

LocoFolio: Welche Bedeutung hat die Bahn für die Schweiz?

Albert Rösti: Sie ist unverzichtbar für unser Verkehrssystem. Die rund 12% des Personenverkehrs auf der Schiene mögen nach wenig klingen, doch ohne diesen hätten wir ein riesiges Problem. Nicht nur im Berufsverkehr, auch für den Tourismus. Das Bahnland Schweiz erzeugt eine enorme Wertschöpfungskette.



LocoFolio: Welches sind Ihre Schwerpunkte in der Verkehrspolitik?

Albert Rösti: Das Ziel ist der ideale Mix aller Verkehrsmittel. Das beginnt beim Langsamverkehr über den motorisierten Individualverkehr (MIV) bis zur Bahn. Sowohl bei den Strassen als auch bei der Bahn haben wir grosse Investitionsprogramme. Wir möchten den Anteil Bahn noch etwas vergrössern. Einige Kreise monieren, dies geschehe zu wenig schnell. Mit den Ausbauschritten gehen wir in Richtung mehr Kapazitäten. Was uns nicht weiterbringt, ist, die verschiedenen Mobilitätsträger gegeneinander auszuspielen.

LocoFolio: Wollten Sie selber einmal Lokführer werden?

Albert Rösti: Nein, interessanterweise nicht. Ich habe gerne Menschen um mich herum. Im Führerstand wäre es

mir, glaube ich, zu einsam.

LocoFolio: Das hat etwas, viele Lokführer sind einsame Wölfe. Doch genau das schätzen sie am Beruf. Aber eine Modelleisenbahn hatten Sie?

Albert Rösti: Ja, eine grosse von Faller. Die habe ich immer noch.

LocoFolio: Was möchten Sie uns Lokführern sonst noch sagen?

Albert Rösti: Fürchtet euch nicht vor der Digitalisierung! In den letzten Jahrzehnten gab es in vielen Bereichen die Befürchtung, es benötige aufgrund der technologischen Entwicklung weniger Personal. Doch das traf meist nicht ein. Ich möchte an dieser Stelle auch nochmals meinen Respekt und Dank Ihnen gegenüber ausdrücken.

LocoFolio: Vielen herzlichen Dank! ➡



Fotos Seite 8 bis 25: Christoph Ziltener / Stefan Gall / Daniel Wachter



LESERBRIEFE

Konkurrenz

Liebe Lokführende und LocoFolio-Lesende,

Es ist bekannt: Das BAV möchte mehr Wettbewerb. Es schlägt die Öffnung des Bahnmarktes für Personenverkehr vor und wird es auch durchsetzen, da es ja die EU will. Wir sind zwar nicht Mitglied der EU, aber wir haben sowieso nichts zu melden.

Konkurrenz zwischen den staatlichen Staatsbahnen SBB plus ihren Töchtern BLS, SOB etc. ist entstanden, um der Politik zu gefallen. Super, seither fahren wir vermehrt unproduktiv mit dem Taxi hin und her und alle fragen sich, warum es so teuer ist. Die Kosteneinsparung soll auch das Lokpersonal wieder tragen, warum wir? Sollten wir nicht bei denen vielen Stellen sparen, die sowieso am Montag und Freitag im Homeoffice sind und keinen Leistungsausweis haben?

Was noch alles auf uns zukommt, wird die Gewerkschaften noch sehr beschäftigen.

Auf Grund der Ideen des BAV und seiner Schergen müssten wir jetzt «Allgemein verbindlich erklärte Gesamtarbeitsver-



Foto: Martin Altmann

träge» verlangen. Also einen Branchen-GAV, der für die ganze Schweiz gilt. Also einen Lokführer-GAV Schweiz, lasst uns mal diese Idee prüfen. ➔

Zensur im Intranet?

Wir haben verschiedene Meldungen erhalten, dass sich einige Führungskräfte im unteren Kader damit beschäftigen, Kommentare im internen sozialen Medium «Viva engage» nach kritischen Stellen zu durchsuchen und die Verfasser zu «informieren». Man fragt sich, ob es sich bei diesen während der Arbeitszeit stattfindenden Tätigkeiten um einen Auftrag des Arbeitsgebers oder vielmehr um eine selbst auferlegte Mission handelt. Ob der Aufwand dazu betriebswirtschaftlich zu rechtfertigen ist?

Beispielhaft für ein solches Engagement wird hier ein Mailverkehr zwischen Führungskraft A und Lokführer B zitiert:

Geschätzter Lokführer B

Es ist immer schön zu sehen, dass die Mitarbeitenden an den Diskussionen (Kommentare) bei ZRF-Infos teilnehmen. Leider gibt es auch gelegentlich Kommentare die sehr fragwürdig, provokativ und die Fachliche Kompetenz in Frage stellen. Da mir eine gute Zusammenarbeit mit dir sehr wichtig ist und ich fest davon überzeugt bin, dass wir gemeinsam vieles bewegen können, möchte ich offen kommunizieren und dir mitteilen, dass es mich enttäuscht hat, dass du folgenden Kommentar mit Daumen hoch ver setzt hast.

Als LF werde ich hieraus nicht ganz schlau: «Mit [...] einer bewussten Bremsung muss das Zwergsignal mit dem Fahrbegriff «Fahrt mit Vorsicht» quittiert werden». (1) Ist dies als Vorschrift gemeint? Dann wäre eher die V-App der Ort dafür. (2) Zeigt das erste Signal einer Rangierfahrstrasse «Fahrt mit Vorsicht», bremsen im Stillstand? Wohl kaum. (3) Zeigen mehrere Zwerge hintereinander «Fahrt mit Vorsicht», soll ich dazwischen beschleunigen, nur damit ich am nächs-

ten wieder «bewusst» bremsen kann, ohne stehenzubleiben? Wohl auch nicht (Stellbereichsübergänge mit langem, eindeutig überblickbarem Gleis zum nächsten Zwerg mal ausgenommen). Es gibt leider kein Patentrezept für Aufmerksamkeit und angepasste Geschwindigkeit. Was ich in punkto «Melden» anregen würde, ist, sich den Signalbegriff tatsächlich als «Vorsicht!» zu merken und nicht als «Fahrt mit Vorsicht». Für mich jedenfalls hat das einen anderen Charakter, welcher der tatsächlichen Bedeutung näherkommt.

Als Gewerkschaftsvertreter ist es wichtig, die Vorteile von neuen Vorschriften zu erkennen und bei Unklarheiten nachzufragen. Die neue Vorschrift bringt für das Lokpersonal Schutz vor Missverständnissen, denn wenn man bewusst eine Bremsung nach einer Fahrt mit Vorsicht zeigendem Signal einleitet, ist diese bei den Auswertungen bei einem Vorfall ersichtlich. Der Satz «Geschwindigkeit der Situation und den Verhältnissen anzupassen» gibt dem Lokpersonal zudem die nötige Freiheit, um Situationen selbst einschätzen zu dürfen. Mir ist es wichtig, gemeinsam mit der Gewerkschaft für das Lokpersonal Erfolge zu erzielen und die Zusammenarbeit zu fördern. Ich würde mich über einen Austausch bezüglich dieses Themas sehr freuen. Komm doch bei Gelegenheit für einen Kaffee vorbei und wir können dies besprechen (freiwillig). Ich möchte in diesem Mail noch deutlich erwähnen, dass Meinungsäusserungen erlaubt sind. Freundlich grüsst A.

Guten Tag A.

Danke für dein Mail, auch wenn ich auf Grund des Inhaltes etwas irritiert bin... Grundsätzlich like ich Beiträge und Kommentare als Lokführer und nicht als Gewerkschafter.

Im Weiteren halte ich mich zurück, selbst Kommentare zu verfassen, werde aber weiterhin auch SBB-kritische liken! Besagter Kommentar von C. war weder provokativ, noch stellt er eure fachliche Kompetenz in Frage, er war einfach allenfalls etwas sarkastisch. Ich weiss, das ist manchmal schwierig zu erkennen, aber die Lokführer sind halt ein spe-

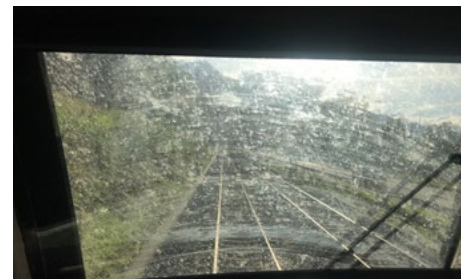
zielles Völkchen. Wie du, hoffe auch ich, dass diese neue Vorschrift Zwergsignalfälle verhindern mag. Leider basiert aber auch sie auf der Symptombekämpfung und es wird nicht die Ursache erforscht. Ein weiteres Mal wird der Lokführer bei einer allfälligen Unregelmässigkeit mit einer zusätzlichen Vorschrift belastet! Weshalb fragt man sich nicht, WARUM die Lokführer nicht (mehr) so konzentriert arbeiten? Wenn man dem endlich nachgehen würde, wären viele «Pflasterlivorschritten» gar nicht mehr nötig (die Lösung ist sehr einfach). Ich wünsche Dir frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins 2024. Bis bald bei einem Kaffee in Deinem Büro, beste Grüsse B.

Der erwähnte Beitrag im «ZFR aktuell» vom 13. Dezember 2023 hat zu insgesamt 15 Kommentaren geführt. Mittlerweile wurde die Bewusste Bremsung vor einem «Fahrt mit Vorsicht» zeigenden Zwerg in der «Geste métier Rangierbewegung» fest verankert. ➔

Gutes Werkzeug

Salü liebes LocoFolio-Team,

eine Anmerkung zum «Sonnenschutz» im Heft 2/2023 auf Seite 50. Wieso ist der Lokführer in Buchs SG mit so einer schmutzigen Scheibe abgefahren? So eine Lok (oder Steuerwagen) bleibt stehen, bis eine sichere Fahrt mit sauberer Scheibe gewährleistet ist. Falls etwas passiert, sagt niemand danke ...



Wenn es die Zentrale in Olten nicht fertigbringt, bei einem Zug RBL-Lausanne Triage die Wagenliste bis Biel richtigzustellen, bleibt der Zug halt in Biel stehen (Lokzug retour in den RBL). Wenn der Scheibenwischer auf der Gäubahn bei Schneefall nicht mehr will, bleibt der Zug halt in Dänikon stehen (Dienstfahrt in den RBL). Wenn der Führersitz seit drei Tagen defekt ist, wird die Lok ausgetauscht. Dasselbe mit defekter Tischheizung, defekter V-Bandanzeige. Alles mit entsprechender Zugverspätung. Punkt.

Das soll keine Massregelung gegenüber

Kolleginnen und Kollegen sein, der Lokführer ist allein für «seinen Zug» verantwortlich. Übernimmt ein anderer Lokführer den defekten Zug, übernimmt er auch die Verantwortung.

Für gute Arbeit braucht's gutes Werkzeug! Leider ist gutes Werkzeug immer schwer erhältlich ... In diesem Sinne stets profifreie Fahrt und Grüsse vom RBL

Simon Ackermann ➔

Feedback LocoFolio 2023/2

Leserbrief von Hans Baer

Auch diese Ausgabe ist einmal mehr ein wahres Bijou in seiner Vielfalt an Beiträgen, begonnen bei der Stimme des Präsidenten über die Betrachtungen zur «Zeit» bis hin zur letzten Seite. Die Beiträge strahlen fachliche Kompetenz und schriftstellerisches Flair aus: Chapeau! In den Ausführungen werden brennende Themen angesprochen und – ganz VSLF-like – sachliche Lösungsansätze formuliert; die angestrebte gegenseitige Sozialpartnerschaft ist manifest.



Die Würdigung von Stephan Gut mitendrin ist nicht nur grossartig und beeindruckend, nein, sie lässt auch so viele Erinnerungen an gemeinsame Erlebnisse wieder aufleben. Die spürbare grosse Anteilnahme zeugt auch von der sozialen Ader im VSLF. Es ist aber auch beruhigend zu vernehmen, dass sich all der Trauer über den Verlust zum Trotz die Reihen offenbar zu schliessen beginnen; als Beispiel sei Stefan Gall erwähnt, der sich als neuer Layouter zur Verfügung gestellt hat.

Auch wenn so mancher Beitrag es verdienen würde, speziell erwähnt zu werden, möchte ich lediglich zu zwei Berichten Stellung nehmen, als Quasi-Insider mit einer etwas anderen Optik. Es sei klar festgehalten, dass ich an den Beiträgen der Autoren keine Kritik anbringen will, dazu wäre ich auch nicht befugt; es geht mir lediglich darum, die Themen aus ei-

nem anderen Blickwinkel zu beleuchten und damit zu einer allfälligen Horizont-erweiterung beizutragen.

Krebs durch Nacharbeit (Matthieu Jotterand)

Mit wachsendem Interesse habe ich diesen Artikel gelesen, und man kann den Schlüssen des Autors aus seiner Optik durchaus folgen. Meine ganze berufliche Tätigkeit als Verkehrspilot bei Swissair (bis 1999) bestand auch aus Schichtarbeit, auf der Kurzstrecke meist von morgens früh bis abends spät (ähnlich etwa dem Einsatzspektrum des Depot Rw in früheren Jahren), auf der Langstrecke mit Einsatzspektrum rund um die Uhr, oftmals beginnend am Abend mit langen Nachtflügen oder Ankunft morgens früh nach mehrstündigen Nachtflügen. Diese Vielfalt gehörte einfach dazu. Die Faszination und das entsprechende Umfeld in diesem Beruf haben mich stets motiviert. Diese Motivation wurde denn auch seitens des Arbeitgebers mit einer vernünftigen Einsatzplanung und dem nötigen Respekt unterstützt. Entlohnung und Spesenregelung waren fortschrittlich, nicht zu knapp und in der Anwendung mit minimalem Aufwand verbunden. Ich hätte es nicht anders gewollt.

Wohl waren wir uns bewusst, dass Nacharbeit nicht unbedingt die gesündeste Lebensform ist und allfällige gesundheitliche Probleme resultieren könnten, aber wir hatten ebenso diesen Beruf gewählt, waren «angefressen» davon, wie so viele Lokführer auch.

Ich kann der Argumentation des Autors sehr wohl folgen. Es sei aber die Frage gestellt, ob da der Hase nicht woanders im Pfeffer liegt. Wo ist die Motivation geblieben, die eigentlich «von oben» gestützt und gefördert werden müsste? Der ehemalige Lokführer ubV wurde zum Spezialisten auf wenigen Fahrzeugtypen mit entsprechend «abwechslungsreichen» Einsatzplänen umfunktioniert; und das selbe gilt ja offenbar auch für eine umfassende Streckenkenntnis, auch wenn da vor nicht allzu langer Zeit Besserung versprochen wurde. Die schweizweite Aufteilung des Kuchens unter verschiedenen EVU (SBB, BLS, SOB, Turbo etc.) trägt da auch nicht zur Flexibilität bei. Ein ubV-Einsatz, idealerweise quer über möglichst alle EVU, tönt verlockend und wäre vermutlich auch machbar, wenn man nur wollte. Jedes adäquate Buchhaltungssystem wäre da in der Lage, die nötigen Zuweisungen zu tätigen. Aktuell werden allfällige Missstände an der Front, bei euch im Führerstand, ausge-

fressen. Dass da gelegentlich mit streik-ähnlichen Massnahmen geliebäugelt wird, ist mehr als verständlich. Solche Aktionen bringen aber in der Regel per Saldo auf allen Seiten nur Verlierer, sind wirtschaftlich kontraproduktiv und aus meiner persönlichen Sicht als einer eurer vielen Passagiere völlig unerwünscht.

Ich bin der festen Überzeugung, dass der VSLF, nicht zuletzt dank seiner vielseitigen Fachkompetenz, durchaus in der Lage ist, machbare Lösungen aufzuzeigen. Allenfalls reicht es schon, in einer Stressphase bestehende Einsatzrichtlinien konsequent einzuhalten.

Gefährliche Parallelen (Raoul Fassbind) Nebst meinem Beruf als Verkehrspilot war ich im Militär auch als Milizpilot in der Flugwaffe, Sparte Erdkampf, eingeteilt. Unsere Arbeitsmittel waren Kampfpjets wie DH-112 Venom und Hawker Hunter. Vom Einsatzprofil her war das oft mit Tief- und Tiefstflug bei grosser Geschwindigkeit verbunden.

Natürlich habe ich auch mit wachsender Besorgnis den umfangreichen Untersuchungsbericht zum tragischen Unfall der JU-52 in den Bündner Bergen gelesen. Zur minutiösen Abklärung der Fakten ist nichts beizufügen, sie ist ja im Auftrag begründet. Sorgen machen eher die Rückschlüsse. Ich habe die beiden Piloten nicht persönlich gekannt, gehe aber davon aus, dass die beiden über 60-Jährigen ihre fliegerische «Sturm- und Drang-Phase» hinter sich gelassen hatten und dass sie abends auch wieder nach Hause wollten. Was genau in diesem Cockpit abgelaufen ist, basiert allen minutiösen Abklärungen zum Trotz letztendlich auf Vermutungen und ist wohl kaum je im Detail eruierbar, gerade auch, weil sich die Betroffenen nicht mehr äussern können. Die Piloten, schon gar weil sie eine militärische Ausbildung durchlaufen hatten, quasi als «Rambos» zu brandmarken, entbehrt in dieser Pauschalität einer seriösen Grundlage und ist schlicht schlechter Stil. Dass im Unfallbericht – immerhin einem offiziellen Dokument – pauschal vermerkt wird, dass eine Ausbildung zum Militärpiloten dazu verleiten könne, anerkannte Regeln der Luftfahrt nicht einzuhalten und hohe Risiken einzugehen, ist doch mehr als erstaunlich, betrifft mich auch persönlich und stellt letztendlich ernsthafte Fragen zu dieser Publikation.

Wenn hier jemand in die Pflicht zu nehmen ist, dann sind es die Behörden, deren Kontrollen am alternden Flugzeug offenbar nicht adäquat waren und die

offenbar auch nicht in der Lage waren, Mängel in der Führung des Flugzeuges durch die Piloten zu korrigieren.

Fokus Bahn im Zusammenhang: Frontalkollision zweier Züge in Granges-Marnand. Frage: Was und wie hat der Unfallverursacher das erlebt, warum ist er losgefahren? Waren da allenfalls Mängel im administrativen, im sicherheitstechnischen Bereich? Vermutlich wollte auch er seine Arbeit gut verrichten, dabei ist ihm ein Fehler unterlaufen, der schliesslich zum tragischen Ende geführt hat. ... Gefährliche Parallelen!

Ich wünsche dem ganzen VSLF weiterhin viel Erfolg in allen Bereichen. Einmal mehr präsentiert sich dieses LocoFolio als super Visitenkarte des VSLF, eines Lokführerverbandes, mit dem zu rechnen ist. CHAPEAU!

Bitte macht weiter so, auch wenn es oft hart sein mag und aufreibend ist.

Uerikon, 30.1.2024
Hans Baer



Leserbrief

Von Ruedi Renggli, Lokführer im Ruhestand

Sehr (!) geschätzte Kollegen

Im letzten LocoFolio habt ihr den leider verstorbenen Stephan Gut in einigen Beiträgen gewürdigt. Dies trifft uns alle sehr stark. «Wir haben einen aufgestellten und sehr engagierten Lokführer-Kollegen verloren.» (Stimme des Präsidenten); «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.» (Nachruf auf Stephan Gut von Hubi); «Hans Baer ist dipl. Ing. ETH, war Pilot bei der Swissair und Militärpilot und leitete die damalige Arbeitsgruppe «Zersplitterung Lokpersonal.»» (Nachsatz der Redaktion zum Abschiedsbrief von Hans Baer) Beim Lesen dieser Beiträge im LocoFolio 2/23 bzw. bei den vorgängig erwähnten Schwerpunkt-Themen wie z. B. «Arbeitsgruppe Zersplitterung Lokpersonal», «IG Loc» etc. haben mich sehr viele schöne und dankbare Erinnerungen, aber auch einige Enttäuschungen nachhaltig beschäftigt. Nachdem ich mich nach über 20 Jahren im LPV engagiert hatte und mich dann nach meinem LPV-Verbandsaustritt zum VSLF-Gönner-Beitritt entschieden hatte, habe ich mir massivste Kritik wie beispielsweise «Nestbeschmutzer» eingehandelt.

Diese Kritik hat mich hart getroffen, und dies umso mehr, weil die wahren Gründe von meinem Entschluss gar nicht bekannt waren. Den Denkanstoss, euch geschätzten Kollegen einige präzise und auch vertrauliche Informationen in einem Rückblick auf meine langjährige Berufslaufbahn bekanntzugeben, hat mir der Hinweis im Editorial geliefert: «Rückblick auf vergangene Zeiten». Diesen Rückblick werde ich euch nachliefern, denn vorerst/vordringlich möchte ich euch zum Jahreswechsel noch eine verspätete Glückwunschsbotschaft schicken und aber auch der Redaktion vom LocoFolio für die Aufnahme von meinem Beitrag im LoFo 2/23, «Ein letzter Gruss und schmerzhafter Abschied vor seiner allerletzten Fahrt», herzlich danken; dies hat mich sehr gefreut und auch geehrt! So durfte auch ich in Stephans LocoFolio mit ein paar anteilnehmenden Worten von Stephan Abschied nehmen.

Ihr habt im LocoFolio 2/23 «Nachruf auf Stephan Gut» seinen uneigennütigen und unermüdlichen Einsatz zum Wohle des Lokpersonals sowie sein herausragendes Wirken mit allergrösstem Respekt gewürdigt. Bei diesem schmerzhaften Abschied vor Stephans letzter Reise habt ihr auch eine sehr persönliche, gefühlsvolle Anteilnahme gezeigt. Mit dieser ehrlichen (!) Offenlegung von so persönlichen Gefühlen habt ihr beeindruckend starke Führungsqualitäten unter Beweis gestellt und damit zur Basis viel Vertrauen gekittet. Stephan hat mit seinem tragischen und viel zu frühen Ableben im VSLF nachhaltige und unauslöschliche Spuren hinterlassen; Offenheit und Ehrlichkeit! Der VSLF möge diesen Werten nachleben und das wird

auch geschehen, da bin ich mir sicher.

Jetzt werde ich mich wegen meiner gegenwärtigen Sehbehinderung notgedrungen statt mit Leselektüren mit meinem PC und meinem Rückblick in vergangene Zeiten beschäftigen. Da gibt es doch so viele schöne Erinnerungen/Erlebnisse festzuhalten.

So wünsche ich euch mit etwas Verspätung fürs bereits angefangene Jahr 2024 alles Gute und beste Gesundheit. Ich bin fest überzeugt, dass ihr den VSLF dank eurem starken Zusammenhalt in der Verbandsführung, euren grossen Erfahrungen und eurem erarbeiteten Vertrauenskapital zur Basis weiterhin auf Erfolgskurs halten werdet. Herzlich grüsst euch vom frostigen Oberland

Euer treuer VSLF-Gönner Ruedi

Schönen guten Tag

Ich arbeite als Disponent Kundeninformation in der Betriebszentrale Mitte in Olten und war bis vor zwei Jahren noch als Fahrdienstleiter tätig. In meiner heutigen Pause – 20 Minuten kurz – habe ich das LocoFolio bei uns im Sammelurium der Zeitungen und Zeitschriften gefunden, wo in regelmässiger Unregelmässigkeit alles Mögliche zu finden ist. Euer Magazin habe ich jetzt das erste Mal gesehen und kann nur sagen: sehr gut gemacht. Der Zufall wollte es, dass beim Aufblättern einer zufälligen Seite ausgerechnet ein mir persönlich bekannter Lokführer Verfasser eines Beitrags war. Ich habe das nun zum Anlass genommen, Gönnermitglied beim VSLF zu werden. Antragsformular ist abgeschickt.

Liebe Grüsse aus der BZ Mitte
Andreas Kraneis

Faire Einteilung?

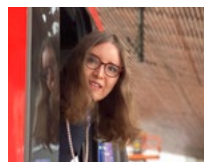
Im Depot Zürich wird der GAV zunehmend systematisch umgangen. Lf mit Früh-Wunsch bestärkt man immer öfter darin, eine entsprechende Vereinbarung zu unterzeichnen. Diese garantiert dem Betroffenen Frühdienste bis auf Widerruf, im Gegenzug verpflichtet sich diese Person, vollumfänglich selber für das Erreichen der nötigen AZ besorgt zu sein (entgegen GAV). Die Steuerung ist angehalten, besagte Lf bei der Arbeitsverteilung prioritär zu behandeln, da der ehe-

malige Wunsch ja nun verpflichtend ist. Selbstverständlich gibt es auch hier Gewinner und Verlierer. Sieger sind die CLP einerseits (Lf schaut nun selber für genügend AZ, trotz vielen Kurz-Touren am Morgen) und der Lf andererseits (Frühdienste wie gewünscht). Verlierer sind einerseits die Einteiler, welche in ihrem Arbeitsumfeld noch mehr eingeschränkt sind, andererseits die lokführenden Normalos, deren einfache Wünsche (z. B. Arbeitsende) nun immer weniger berücksichtigt werden können. Ist das fair ...?

Ein betroffener Normalo, Dep. Zue

In der Nacht sind alle Katzen grau ...

Diana Schirmaier, Lokführerin SBB Zürich-Altstetten



Aber ich will mal etwas Licht ins Dunkel bringen, bezugnehmend auf den Bericht im letzten LocoFolio 2/2023 zum Thema

Nacharbeit. Dieser Artikel hat mir, und sicher auch vielen Kollegen und Kolleginnen, aus dem Herzen gesprochen.

Ich bin seit acht Jahren im Depot Altstetten als Lokführerin bei der SBB tätig. Der Job macht mir sehr viel Spass und ich bin mit Freude und Herzblut bei der Arbeit. Doch eine Sache brennt mir schon lange unter den Nägeln: das Thema Nachzuschlag. Wir bekommen an Werktagen nach 20 Uhr und an Samstagen nach 18 Uhr 6 Fr. die Stunde. Meiner Meinung nach werden wir damit – verzeiht bitte den Ausdruck – deutlich zu billig abgespeist. Ich lese die letzten Jahre immer wieder von «Work-Life-Balance», von «Work Smart» und von Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Aber wo, bitte, bleibt einmal mehr als ein «Danke schön» für diejenigen, die nicht in diesen Genuss kommen, keine freien Wochenenden haben und nicht nach Feierabend mit Familie oder Freunden etwas unternehmen können?

Ich will hier jetzt niemanden gegeneinander ausspielen oder spalten – wie es unserem Präsidenten teilweise auch vorgeworfen wird, wenn er den Finger in die Wunde legt. Aber wir leben in einer sozialen Marktwirtschaft, und hier gehört eine Mehr-Leistung auch ordentlich bezahlt. Und das wird sie, so wie es jetzt und schon lange ist, eben leider nicht! Ich verweise auf den Artikel im letzten

LocoFolio, welcher deutlich machte, dass der Nachzuschlag inflationsbereinigt längst über 10 Fr. stehen müsste. Er ist aber seit langer Zeit, und nicht erst seit gestern, unverändert geblieben. Von den zusätzlichen Belastungen der Nacharbeit möchte ich jetzt gar nicht anfangen zu sprechen ... Ich hoffe deswegen sehr, dass der VSLF hier bei den nächsten Gesprächen zum GAV etwas für uns erreichen kann. Ich stehe hinter dem VSLF. SBB Cargo International erhält z.B. immerhin 8 Fr., was immer noch bescheiden ist. Auch sollte mal angesprochen werden, ob an Samstagen nicht schon ab 16 Uhr der Zuschlag gerechtfertigt wäre, oder grundsätzlich Samstagszulagen für den gesamten Tag. Eine Sechstageswoche ist wohl vom letzten Jahrhundert übriggeblieben.

In diesem Sinne, liebe Kollegen und Kolleginnen, bleibt zuversichtlich – und allzeit gute Fahrt!

Leserbrief

(anonym, Name der Redaktion bekannt)

Einige Führungskräfte haben meines Erachtens ein eigenartiges Verständnis von Meinungsäusserungsfreiheit. Warum? Wer es wagt, im «Zugführung Aktuell» seine Meinung kundzutun – es reicht bereits ein «Like» –, wird mit Druck von seiner Führungskraft auf Drängen von höheren Kadern dazu genötigt, sich vom Like zu distanzieren. Das gilt auch für unliebsame Kommentare, die man sofort löschen soll. In der Vergangenheit gab es Fälle, wo nach einem kritischen Kommentar die Fahreignung angezweifelt und ein Psychologe beigezogen wurde. Das Ganze wurde auch vom Psychologen selbst als reine Einschüchterungsmassnahme erkannt. Auch bei allfälligen Bewerbungen auf Spezialgruppen können solche Massnahmen ergriffen werden. Gestandene Lokführer mit Erfahrung und breitem Wissen und Kundigkeiten erhalten eine Absage aus unklaren und nicht nachvollziehbaren Gründen. Dafür bekommen andere die Stellen, die mit der Führungskraft auf Du und Du stehen, obwohl sie eine teure Ausbildung brauchen. Einige nennen das «Netzwerken», ich sage «Vetterliwirtschaft». Ich bin von dem Ganzen nicht betroffen, aber meine Arbeitskolleginnen und -kollegen, die mir ihre Sorgen anvertrauen, können und wollen nicht mit dem Namen hinstehen. Auch ich nicht, da ich keinen neuen Psycho-Test machen möchte und auch keine Existenzängste haben will.

Las Vegas – oder: Ein Leitfaden, wie man am schnellsten sein Geld verpulvert

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



Las Vegas – Sin City – wohl für jeglichen Lesenden keine Unbekannte. Zwar verdankt die US-amerikanische Metropole ihre Gründung den artesischen Quellen mitten in der Wüste Nevadas, die fortwährende Existenz und als deren Folge die heutige globale Berühmtheit jedoch der Eisenbahn, um doch noch ein wenig Bezug zum uns stets beschäftigenden Schienenverkehr zu haben. Die Mormonen ihrerseits hatten ihre Besiedlung damals noch aufgegeben. Genau genommen liegen ja nur die Fremont Street und die Nordspitze des Las Vegas Strip auf der Gemarkung der Stadt Las Vegas, die berühmtesten Hotels am Strip gehören zu Winchester und Paradise, trotzdem hat sich nur Vegas einen Namen gemacht. Ähnliche Beispiele gibt es ja auch in der Schweiz, wo beispielsweise das Brugglifeld zu Aarau gehört wie die grosse Bahnhofsuhr, wenngleich sich das Heimstadion des FC Aarau auf Suhrer Gebiet befindet. Oder die St. Jakobshalle, Heimstadion des Eishockeyvereins EHC Basel und Austragungsort eines bekannten Tennisturniers, liegt auf Münchensteiner Boden. Aber Swiss Indoors Basel lässt

sich halt besser vermarkten als Swiss Indoors Münchenstein. So ist es wohl auch in der Wüste Nevadas. Denn wer erzählt seinen Bekannten schon von seinem Urlaub in Winchester?

Genug der geografischen Haarspalterei, nebst Hochzeitskapellen und einschlägigen Lokalen mit gedimmter Beleuchtung sowie vertikalen Stangen auf einer Bühne steht Las Vegas als Synonym vor allem für Glücksspiel. Die grossen Hotels verfügen allesamt über hauseigene Casinos, selbst am Flughafen stehen Glücksspielautomaten, in denen man sein erstes oder letztes Geld noch verpulvern kann. Mit Düften und visuellen Reizüberflutungen wird der Gast wie in den besagten einschlägi-

gen Lokalen zu Sünden verführt, wenn auch zu solchen einer etwas anderen Art. Martin Scorseses Meisterwerk «Casino» ist zeitlos wie eh und je und auch der inzwischen bereits – wie man mit Schrecken feststellen musste – fünfzehnjährige Komödienhit The Hangover spielt mit Vegas' Image, wenngleich die Wahrscheinlichkeit geringer ist, auf Mike Tyson zu treffen als auf die Faust eines Türstehers.

Auch der hier Schreibende hat schon seine Spuren in Las Vegas hinterlassen – oder vielmehr Sin City in ihm. Nach dem Besuch eines Eishockeyspiels (man möge es ihm verzeihen, ausgerechnet sein Geld für die Vegas Golden Knights ausgegeben zu haben) wedelte er mit einer Zwanzig-Dollar-Note vor der Nase seines Kumpels und teilte diesem mit, sich noch an einen Glücksspielautomaten zu setzen.

Mit Erfolg, denn irgendwann begann das Ungetüm, laute Geräusche von sich zu geben, und gross begann golden die Buchstabenfolge WIN, auf dem Monitor zu tanzen. Leider war es nicht der grosse Jackpot, so muss sich der Schreiberling

auch weiterhin noch mit Wegzeiten, am falschen Ort stehenden Zügen, unerwarteten Tourenänderungen und ESQ-Meldungen herumschlagen, statt seine Zeilen von der Terrasse eines monegassischen Penthouses aus der LocoFolio-Redaktion zuzusenden. Aber immerhin war der Gewinn genügend. Genügend, um Blut zu lecken. Was sich als fatal erweisen sollte.

Der erste Fehler des folgenden Tages, Frozen Margaritas für über dreissig Dollar, sollte nur eine Randnotiz darstellen, genauso wenig wie die vergoldeten Gin Tonics oder Cuba Libres mit ihren viel zu kleinen Portionen an der Hotelbar. Denn entgegen allen Beteuerungen war der Schreiberling dem Reiz des Glücksspiels erlegen. Limiten setzen? Nur leere Worthülsen. Gierig wie ein Löwe vor einer Herde Antilopen starrte der gern in der dritten Person von sich schreibende Autor dieser Zeilen auf die Monitore und wartete auf den grossen Gewinn. Vergebens. Aber am Vorabend hat es doch auch geklappt?

Trotzdem wurden die Dollars auf der Gut habenseite immer weniger.

Wie brüllte es doch der nebenberufliche Tight End des NFL-Teams Kansas City Chiefs und hauptberufliche Klatschpres senfüller, Travis Kelce, anlässlich des gewonnenen diesjährigen Super Bowls im Allegiant Stadium im Stile eines Neander talers ins Mikrofon? Genau, Viva Las Vegas!

Ein Motto, das sich der Schreiberling be dauernswerterweise zu Herzen nahm ...

Übrigens: Schienen liegen in Las Vegas, Winchester und Paradise immer noch, parallel zum Las Vegas Strip. Doch ver kehren auf diesen seit der Einstellung des Amtrak-Fernzuges Desert Wind vor fast drei Jahrzehnten nur noch Güterzüge. Doch bald sollen wieder Personenzüge die Metropolregion Las Vegas erreichen, die Bahngesellschaft Brightline baut da für eine komplett neue Hochgeschwin digkeitsstrecke entlang der Interstate I-15 mit einem leider fernab des Geschehens gelegenen Endbahnhof. In der Schweiz Gott sei Dank noch unvorstellbar, dass der EuroCity nach Mailand neu ab Kilchberg statt Zürich HB verkehren würde oder der TGV nach Paris ab Glanzenberg. In den USA leider Realität.

Geplanter Eröffnungszeitpunkt: 2027. Tatsächlicher Eröffnungszeitpunkt: Wir werden sehen.Ach ja, zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Artikels befand sich der Schreiberling bereits zum zweiten Mal innert sechs Monaten in der Sündenme tropole. Ein Schelm, wer Böses denkt ...

Wir sind halteorttafelsüchtig!

Wer von diesen wunderbaren Tafeln auch nach einer Tagestour mit ausschliesslich S-Bahnen noch nicht genug hat, für den ha ben wir etwas: die Halteorttafel zum Selberbasteln!



Wenn die bunten Tafeln wehen ...

Wahrscheinlichste Erklärung:

Es handelt sich um einen SBB-Bahnhof, aber in den Hauptverkehrszeiten wird die BLS-Linie S5 von Murten bis nach Payerne verlängert.

Vor langer Zeit wurden 50-m-Tafeln in stalliert, vermutlich durch die BLS für ihre NINA-Züge.

Später hat die SBB ihre eigenen Halteortta feln 0.5, 1 und 1.5 installiert. Die 50-m-Ta fel wurde belassen, weil sie nicht der SBB gehört. Nun haben wir seit einigen Mona ten eine ziemlich unlogische Situation!

Bahnhof: Corcelles-Nord
(Broyelinie Kerzers–Payerne)

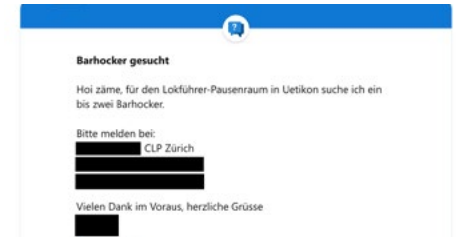
Lass deiner Kreativität freien Lauf und stell die Tafel an einen Ort deiner Wahl! Halt vor der Küche, Halt im Bett, Halt in der Garage, Halt vor dem Fernseher oder vor dem Handyladegerät!

Anleitung: Halttafel ausschneiden, Halttafel um einen Zahnstocher falten, Zahnstocher in einen abgeschnittenen Korkzapfen stecken und fertig.

Barhocker aus zweiter Hand

Autor: Sitzgruppe VSLF

Im Winter 2023 fanden wir folgenden Beitrag im Bazar der Diskussionsplattform Viva Engage.



Barhocker-Spende

Es ist wirklich sehr erfreulich, wie sich die Sparvorgaben der SBB-Führung in die Fläche ausbreiten. Auch im reichen Zürich wird erbittert für die Einsparung von Kleinbeträgen gekämpft. Wer es noch genauer wissen möchte, der frage einen gewissen Philipp Frommenwiler, wie der neue Fernseher im Reservezimmer Zürich bezahlt wurde. Und dann gibt es da noch Uetikon. Wir sind froh, dass der Aufenthaltsraum in Uetikon weiterhin existieren darf und nun wieder über zwei Barhocker verfügt.



TV im Reservezimmer

Philipp Frommenwiler hat Initiative gezeigt und auf eigene Kosten einen TV für das Reservezimmer in Zürich organisiert.

Er versucht nun, das Geld bei der SBB und den Verbänden einzuholen. Bei der abendlichen Installation halfen die Kollegen Ueli Bühler und Werner Mattmann mit technischem Wissen und guten Ratschlägen. Die Stimmung war super.



Frühling in Neuhausen

Es wächst und spriesst überall. Die Bahn wird immer grüner.

Neuhausen am Rheinfl. (ESQ-Meldungen sind erstellt worden.)



Halteorttafeln für die Füchse

Überall werden zusätzliche Halteorttafeln gestellt, damit die Züge an den Bahnhöfen möglichst genau anhalten. Da jedoch die Formation der Züge häufig ändert und es keine standardisierten Türabstände gibt, hält sich der Nutzen in Grenzen. Für das Lokpersonal wird es so nur unübersichtlicher.

Von Simon Steinmann, Co-Präsident VSLF Sektion Ostschweiz

Wer seit Sommer 2023 öfter im Führerstand auf dem Schienennetz der SBB unterwegs war, wird es mit Sicherheit bemerkt haben: Es gibt auf vielen Perrons nagelneue Halteorttafeln. Die neuen, feuerverzinkten Pfosten und Halterungen glänzen in der Sonne, in der Nacht stechen die Signale dank der noch unverschmutzten Reflektorbeschichtung aus der Dunkelheit heraus. Auf den Tafeln finden sich keine ganzen Zahlen, es dominieren 0.5, 1.5 und 2.5. Nun fragt man sich in den Personalräumen des Lokpersonals schweizweit: Warum packt sie ausgerechnet jetzt die Bauwut für solche Tafeln? Wo wir doch angeblich unbedingt sparen müssen.

Was für Tafeln? Warum unnötig? Damit Laien das Problem verstehen, muss ich ein bisschen ausholen. Im Bahnbetrieb kann es notwendig sein, Zügen abhängig von ihrer Länge einen Halteort vorzuschreiben. Ursprünglich geschah dies mit Achszahltafeln, die dem Zug den Halteort entsprechend der Achszahl der Anhängelast vorschrieben. Beim Goldküstenexpress, einem Vorläufer der S-Bahn Zürich am rechten Zürichseeufer, wurden die Halteorte mittels Strichen am Perronrand vorgegeben.

Die Halteorttafel (das Signal heisst gemäss FDV tatsächlich so), wie wir sie heute kennen, hat ihren Ursprung in der Eröffnung der S-Bahn Zürich. Es ging darum, für die damals neuen DPZ mit ihrer Standardlänge von 100 m und einer Mehrfachtraktion von bis zu drei Fahrzeugen an allen Perrons Halteorte zu definieren. Die Zahl auf dem Schild mit 100 multipliziert zeigt Zügen der entsprechenden Länge den Halteort an. Dieses System ist heute schweizweit anzutreffen und funktioniert zuverlässig. Interessant ist dabei, dass die Funktion dieser Signale nur Eingeweihten bekannt ist und gegenüber den Reisenden nicht kommuniziert wird. Zur Orientierung auf dem

Perron gibt es nur die blauen Sektoren, Vielfahrende merken sich den Halteort anhand anderer Landmarken.

In den frühen 2010er Jahren gab es im Laufental einen Versuch mit PEKABA (steht für Personenkapazitäten Bahnhöfe). Die Idee war im Grundsatz alter Wein in neuen Schläuchen, die Halteorte sollten aber neu mittels LED an der Bahnsteigkante an die Fahrgäste kommuniziert werden. Für das Lokpersonal war der genaue Halteort im LEA ersichtlich und musste für jeden Bahnhof und Zug neu ausklamüsert werden. Das System wurde vielseitig, auch vom VSLF, als zu ablenkend kritisiert und nie flächendeckend eingeführt.

Mit der Auslieferung der RABe 511 gab es erneut Probleme. Diese Züge sind 150 m lang. Das Lokpersonal musste nun genau zwischen Halteort 1 und 2 anhalten, was eigentlich ganz gut gelang. Einigen Tatkräftigen war das nicht genau genug und so wurden die Lf im Rahmen des Projektes Halteortsignalisierung (HaSi) mit einem Versuchsbetrieb für Tafeln mit der Aufschrift 1.5 beglückt. Dies wurde als durchschlagender Erfolg gefeiert. Dann passierte, bis auf die Umrüstung einzelner Bahnhöfe, erstmal nicht viel. Darum überrascht es umso mehr, dass seit 2023 nun ein ganzer Schilderwald wie Pilze aus dem Boden schiesst.

Es gibt bei der SBB anscheinend eine ganz spezielle Art von Eisenbahnfetischisten, denen ausgesprochen wichtig ist, dass der Zug IMMER an genau der «richtigen» Stelle anhält oder sich die Türen immer genau mit dem Zeigersprung schliessen. Auch bei der schweizerisch-malaysischen Firma Rail Systems Engineering (RSE), auf deren ATO-Versuchszug ich letzten Herbst ins Toggenburg mitfahren durfte, ist die Fähigkeit des Systems, am gleichen Bahnhof verlässlich auf einem Fünfliber anzuhalten, ein erhebliches Verkaufsargument. O-Ton: «DAS könnt ihr Lokführer nicht.»

Nein, können wir nicht. Jetzt gibt es hier nur ein klitzekleines Problem.

Man hat in der SBB-Nomenklatura keine Ahnung, was man mit dieser präzisen Anhalterei eigentlich anfangen will. Klar, man könnte versuchen, die Halteorte besser an die Fahrgäste zu kommunizieren, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen. Ich

komme noch dazu, warum das nicht funktionieren wird.

Der beste Zweck genauer Halteorte wären Bahnsteigtüren, wie sie in modernen U- und S-Bahn-Systemen weltweit anzutreffen sind. Sie werden auf der Perronkante installiert und öffnen sich, wie bei einem Fahrstuhl, synchron mit den Einstiegtüren. So verhindern sie, dass Fahrgäste und Objekte sich im Gleisbereich aufhalten, was einem flüssigen Bahnbetrieb ausgesprochen zuträglich ist. Man hatte sich unter anderem für das Projekt PEKABA auch von Japan inspirieren lassen. Dabei hatte man aber vergessen, dass die dazu notwendigen einheitlichen Türabstände in der Schweiz weder diskutiert werden noch vorgesehen sind. Ihre einseitige Einführung durch die SBB würde vermutlich sogar gegen das Wettbewerbsgesetz verstossen, da andere EVU auf solchen Strecken einen Wettbewerbsnachteil hätten.

Bei einer (fast) 1-Fahrzeug-Eisenbahn wie der SOB mit einheitlichen Türabständen (Flirt 1-3 in 75 oder 150 m Länge) könnte sich für die Fahrgäste tatsächlich ein Gewöhnungseffekt einstellen. Bei einem so diversen Fahrzeugsortiment wie bei der SBB kann ein solches Unterfangen nur scheitern. Dass an zwei aufeinanderfolgenden Tagen am selben Bahnhof zur gleichen Zeit ein Zug in gleicher Formation einfährt, ist ein seltenes Ereignis. Seltenheits-Beispiel: Das «Premiumprodukt» IC 1. Mal steht die vordere Einheit verkehrt, mal die hintere. Die Reihenfolge wechselt regelmässig. Manchmal fehlen Restaurant und Familienwagen, manchmal sind sie doppelt vorhanden. Stimmt für einmal alles, ist gerne die Türe, vor der man wartet, abgetrennt. Aber auch bei der S-Bahn sieht es nicht besser aus. Verkürzungen, Ersatzfahrzeuge und abgetrennte Türen häufen sich.

Pendelnde können sich nun also jeden Tag an derselben Stelle postieren, nur selten wird die erwünschte Tür vor ihrer Nase halten. Auf der neusten Generation Abfahrtsanzeiger wird den Reisenden zwar ihr Standort relativ zum Zug angezeigt. Die Erfahrung lehrt das Frontpersonal aber: Die Infos werden von den Fahrgästen kaum gelesen. Und wenn doch, dann nur, wenn sie mal wieder falsch sind. Die Kommunikation müsste so dermassen plakativ sein, dass die Kosten für die vielen dazu benötigten Infobildschirme völlig aus dem Ruder liefen.

Erfahrenes Lokpersonal im Personenverkehr weiss ausserdem sowieso: Die Zusammensetzung des Zuges spielt oft überhaupt keine Rolle. Wenn es regnet oder schneit, stehen die Reisenden mehrheitlich unter dem Perrondach, egal wie lang der Zug ist. Bei Minustemperaturen und Bise zwingen sie sich in die Warteräume oder warten windgeschützt auf der Rampe zur Unterführung. Bei warmen Temperaturen und Sonnenschein verteilen sie sich besser, sobald es aber sommerlich heiss wird, stehen sie wieder unter den Perrondächern im Schatten. Unabhängig von Wetter und Zugformation gilt ausserdem das Adventskalenderprinzip: «Nur ein Türchen auf einmal.» Dabei zwingen sich alle Fahrgäste zum Ein- und Ausstieg vor ein und dieselbe Türe, obwohl alle anderen Türen frei sind. Ob das Lokpersonal unter diesen Voraussetzungen mal zehn Meter zu lang oder zu kurz anhält, spielt für die Dauer des Fahrgastwechsels überhaupt keine Rolle. Die bis jetzt eingesetzten Halteorte bei den Tafeln 1, 2, 3 und 4 sind dazu mehr als ausreichend.

Ich will nicht zu viele Worte darüber verlieren, dass die neuen Halteorttafeln zum Teil schlecht positioniert und darum schlecht sichtbar sind. Ausserdem ist es mittlerweile auch ziemlich schwierig, unter all den Tafeln die richtige auszumachen, schliesslich fahren unsere Züge bei offenem Ausfahrtsignal gut und gerne mit 80 km/h in einen Haltebahnhof ein. Ausserdem geraten meine Berufskolleginnen und -kollegen und ich hier in eine Zwickmühle: Entweder wir lernen, mit schlecht platzierten Halteorttafeln zu leben. Oder wir verhelfen via ESQ-Meldungen jenen zu mehr Arbeit, die Probleme lieber bewirtschaften als lösen.

Der eigentliche Kern des Problems offenbart sich nun, wenn man einmal grob überschlägt, was dieser ganze Schilderwald etwa kostet. Das eigentliche Signal aus Blech, mit Farbe und Reflektorbeschichtung. Die Halterungen, Pfosten und Fundamente. Die obligate Erddung. Die Arbeitskosten für Planung und Bau. Das Ganze hundertfach in der ganzen Schweiz aufgestellt, mit einem dicken Preisaufschlag, «weil Staatsbetrieb». Ein Millionenbetrag kommt sicher dabei rum. Die wenigen Fälle, bei denen die Halteorttafeln für die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) verschoben oder ergänzt werden mussten, fallen mengenmässig nicht ins Gewicht. Es wird

auf jeden Fall eine Menge Geld ausgegeben.

Wer für dieses Projekt am Ende bezahlt, spielt da nicht wirklich eine Rolle. Egal ob Bund, Kantone oder SBB, am Schluss kommt das Geld sowieso aus den Taschen der Bevölkerung, egal ob Steuern, Mieten oder Ticketkauf. Für solche Aktionen nach dem Motto «Nützte nüt, so schads nüt» ist jetzt definitiv der falsche Zeitpunkt, wenn denn ein richtiger Zeitpunkt überhaupt existiert. Das mag sich für manche jetzt kurios anhören, aber manchmal ist Geld einfach nicht auszugeben eine valable Option. Bei akuter Finanzknappheit kann das Lokpersonal auch gut ohne. Die Reisenden übrigens auch.

Dass dann, nur so nebenbei erwähnt, die SBB-Führung für einen vollen Teuerungsausgleich und allgemeine Lohnerhöhungen kein Geld haben will, hinterlässt beim Personal definitiv einen schalen Beigeschmack. Für alles andere ist seltsamerweise immer irgendwie genug Geld vorhanden. Es ist höchste Eisenbahn, dass die SBB höhere Löhne für das Frontpersonal nicht mehr als notwendiges Übel, sondern als dringende Investition in die Zukunft eines funktionierenden Eisenbahnverkehrs betrachtet. Was bei VBZ und RhB heute schon Realität ist, blüht sonst in wenigen Jahren auch der SBB.

Als besonderes Schmankerl sei zum Schluss noch erwähnt, dass die Tafel 0.5 auch an Bahnsteigen angebracht wurde, an denen Fahrzeuge der Länge 50 m nicht anhalten und höchstwahrscheinlich nie anhalten werden! Es bleibt zu hoffen, dass die Halteorttop- und -optimierer bei nicht bemerken, in der Schweiz weiteten Flirt-Triebzügen meistens 75 Meter lang sind. Sonst dürfen wir uns in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre über eine Unzahl neuer Halteorttafeln wie 0.75, 2.25 und 3.75 und zusätzlichen Ausgaben in Millionenhöhe freuen.

Aktion zum Mitmachen: Bitte schickt eure Fotos vom Schilderwald mit Bahnstationsname an ostschweiz.p@vslf.com. Bei genügend Einsendungen können wir dann im nächsten LocoFolio eine schöne Collage veröffentlichen. Eure Anonymität wird natürlich gewahrt. Dazu sind wir aber darauf angewiesen, dass für die Bilderjagd private Geräte und E-Mail-Accounts verwendet werden.

Billettautomaten, Telefone, Briefmarkenautomaten und Telex . . .

Eine Reise zurück in elektromechanische Zeiten

Hoch oberhalb des Stadtzentrums von Affoltern am Albis wohnt Thomas Neukom mit seiner Familie. Sein Haus gleicht einem Museum: Überall finden sich alte analoge Telefone, Billettautomaten und sogar funktionierende Telexgeräte. Im Kellerraum steht ein ZVV-Automat, welcher über 300 kg wiegt. Wie wurde der bloss da raufgebracht?

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Hoch oberhalb des Stadtzentrums von Affoltern am Albis wohnt Thomas Neukom mit seiner Familie. Sein Haus gleicht einem Museum: Überall finden sich alte analoge Telefone, Billettautomaten und sogar funktionierende Telexgeräte. Im Kellerraum steht ein ZVV-Automat, welcher über 300 kg wiegt. Wie wurde der bloss da raufgebracht?

Als ich auf den Klingelknopf drücke, bin ich ausser Atem. Das liegt nicht nur an meiner mangelnden Kondition. Der Fussweg zum Haus von Thomas und seiner Frau Susanne ist so steil, dass extra eine kleine Standseilbahn installiert wurde. Aber genau heute ist diese ausser Betrieb.

Ich setze mich mit Thomas an den Tisch. Hinter mir sind in einem Gestell alte Telefonapparate aufgestellt. Vorne sehe ich einen blauen VBZ-Billettautomaten. (VBZ = Verkehrsbetriebe Zürich)

LocoFolio: Erzähl mal etwas über dich selber.

Thomas: Mein Jahrgang ist 1968, ich bin in Birmensdorf aufgewachsen und zur Schule gegangen. 1984–88 ging ich bei der VBZ in die Lehre als Elektromechaniker, doch das Berufsziel Lokführer war für mich immer klar.

Elektromechaniker heissen heute Automateniker. Es hat sich hier vieles in Richtung Elektronik verschoben. Wir haben Drehen, Schweissen, Fräsen gelernt. Ich habe z.B. hunderte von Bolzen für das Bremsgestänge der Trams gedreht. Noch auf einer manuellen Drehbank, nicht CNC! Das war immer nur ein Arbeitsgang pro Mal. Die Beige mit den Rohlingen wurde kleiner, die andere grösser und sobald alle durch waren, fing es mit dem nächsten Arbeitsschritt von vorne an.

«Meine Lehre habe ich wirklich nur gemacht, damit ich Lokführer werden konnte!»

Im Dezember 88 startete ich mit der



Ausbildung bei der SBB in Zürich. Die S-Bahn Zürich hatte da gerade gestartet und wurde noch hauptsächlich mit RBe 540 betrieben. Wir machten viele Manöver und auch Güterzüge, z.B. Kieszüge.

LocoFolio: Du hast eine spezielle Sammlerleidenschaft. Wenn ich mich so umschaue, ist die VBZ trotz der vielen Bolzen, die du drehen musstest, immer noch präsent.

Thomas: Ja, das hat etwas. Als ich dort arbeitete, wurden teilweise ganze Serien von Trams abgebrochen. Wenn ich davon Wind bekam, ging ich nach der Arbeit auf den Abbruchplatz und habe dies und das demontiert. Aber immer mit Erlaubnis! Nur die Eltern bekamen fast die Krise, wenn ich wieder schwer beladen nach Hause kam. Das habe ich jetzt aber alles weitergegeben.

Einmal war ich in Zürich-Affoltern unterwegs. Das war wohl so um 2006 rum. Da stand in einem Garten ein alter VBZ-Billettautomat aus der Zeit meiner Lehre. Als ich den Automaten gründlich betrachtete, öffnete sich eine Tür beim Haus und ein Mann kam heraus. Ich dachte, der hat keine Freude an mir, doch er sagte:

«Den können Sie gleich mitnehmen!»

Ich war natürlich baff und ich wollte auch zuerst mit Susanne sprechen. Doch schon am nächsten Tag holte ich ihn ab und ich bekam bei der VBZ einen Schlüsselbund, um ihn zu öffnen. Heute haben die Automaten andere Schlösser, deshalb war das kein Problem für die VBZ.



Ich putzte den Automaten und konnte ihn – oh Wunder! – wieder in Betrieb nehmen. Ich schloss ihn einfach an den Strom an, etwas, das ich heute nicht mehr machen würde. Man sollte eher die Spannung langsam hochfahren, denn manchmal sind Bauteile defekt und es kommt zu Kurzschlüssen.

LocoFolio: Was ist denn üblicherweise defekt?

Thomas: Ein Gerät, das lange nicht mehr gelaufen ist, hat meist vertrocknete Elektrolytkondensatoren. Das kann dann zu Kurzschlüssen führen und trotz Sicherungen Schäden verursachen. Das ist



effektiv bei diesem Automaten etwas später passiert. Ein Trafo, der die Zahlenanzeige-Röhren speist (Nixie-Röhren), ging dabei kaputt. Das war dann ziemlich schwierig, einen Ersatz zu bekommen. Zusammen mit einem ehemaligen Lokführer-Kollegen konnten wir das wieder flicken mit einer Bastellösung. Aber es hat funktioniert. Wichtig ist einfach, das alles aufzuschreiben, denn die Steckkarten sind jetzt nicht mehr mit anderen Automaten kompatibel.

«Viel schwieriger ist aber ein anderes Thema: Software!»

In vielen etwas neueren Geräten sorgt Software für das Funktionieren. Stützbatterien sorgen dafür, dass die Software gespeichert bleibt. Da muss man immer aufschreiben, wann die Batterien gewechselt wurden. Beim Wechsel muss eine Ersatzbatterie parallel angeschlossen sein, sonst ist die Software für immer weg.

LocoFolio: Könntest du nicht illegal mit einem deiner Automaten ein Billett drucken?

Thomas: Diese Angst war am Anfang von der VBZ schon spürbar. Doch die Automaten sind jetzt schon lange nicht mehr in Betrieb. Ich habe sogar auch noch das alte Papier und musste unterschreiben, dass ich damit keinen Missbrauch treibe.

Bei der VBZ kennt man mich mittlerweile gut und ich bekomme immer wieder Hilfe, wenn es nötig ist.

LocoFolio: Wie bist du denn zu allen anderen Automaten gekommen?

Thomas: Aus betriebswirtschaftlichen Gründen ergibt es keinen Sinn für VBZ, SBB oder Post, alte Automaten aufzubewahren. Deshalb wird das alles der Verwertung zugeführt. Für meinen Automaten hatte ich keinerlei Ersatzteile. Auf Ricardo konnte ich einen anderen Automaten kaufen. Doch leider war das eine leicht andere Serie. Der war mir als Ersatzteillieferer einfach zu schade, aber Ersatzteile hatte ich immer noch nicht ... Kollege Martin Köppel hat mir dann zu einem weiteren Automaten verholfen, der bei einem seiner Nachbarn im Garten stand und nicht mehr gebraucht wurde. Und ich dachte wieder: «Oh, Ersatzteile!» Aber diesmal stimmte die Serie gar nicht, es war der Vorgänger. Und so bekam auch der ein zweites Leben geschenkt, womit die ganze Generationsfolge vollständig war. Doch Ersatzteile hatte ich immer noch nicht ...

Bei der VBZ war ich mittlerweile so bekannt, dass die Leute aktiv auf mich zukamen, als die grossen Automaten wegkamen, welche mit der Ziel-Postleitzahl bedient wurden. Ob ich so einen wollte, fragten sie. Jaja, klar doch! Und wieder half mir ein Lokführerkollege, Andy Syz, beim Transport. Er hatte einen Pferdeanhänger. Als wir bei der VBZ waren, kam der Schock! Das Teil wiegt 350 kg!

«Jetzt habe ich Mist gebaut»

, dachte ich! Wir demontierten, was sich auseinanderbauen liess, und hatten dann Teile, die «nur» noch zwischen 100 und 200 kg schwer waren. Völlig auf dem Zahnfleisch schleppten wir die Teile in die Standseilbahn. Bei mir im Keller merkten wir, dass wir den Automaten nicht zusammenbauen konnten, also organisierte Andy noch einen weiteren



Kollegen, nämlich Hanspeter Moser. Zu dritt schafften wir es dann. Frag mich jetzt einfach nicht, wie der Automat je-



mals wieder von hier wegkommt. Das ist dann das Problem meiner Kinder! Die Knacknuss bei diesem Automaten ist genau wieder die Software. Die ist nicht in einem Dauerspeicher, sondern flüchtig abgespeichert. Ist die Batterie leer, ist die Software weg. Früher hatte die VBZ ein Programmiergerät, das mit einer Infrarotschnittstelle arbeitet. So ein Gerät habe ich zwar, doch auch das Gerät hat wiederum eine Software, und die benö-



tigt Berechtigungen. Auch diese Geräte haben eine Stützbatterie. Wir haben da viel rumprobiert und extra Windows 3.11 organisiert. Doch da waren wir am Ende mit unserem Latein.

LocoFolio: Eine spannende Entwicklung! Elektromechanik arbeitet sichtbar, doch sobald Software ins Spiel kommt, wird es schwierig.

Thomas: Ich bin natürlich wirklich nicht Elektroniker. Der Wechsel in Richtung Programmierung und Erhalt des Programms mittels Stützbatterien ist in fast allen Bereichen sichtbar. Auch bei meinen Fernschreibern. Die neueren Geräte können heute wegen der Software kaum noch zum Laufen gebracht werden. Die wurden aber auch nicht für einen jahrzehntelangen Betrieb konzipiert. Die rein mechanischen Fernschreiber, und seien sie aus den 1930er Jahren, laufen auch heute noch.

«Das war Qualität für die Ewigkeit.»

Ein anderes Thema sind übrigens Kunststoffe. Sobald Kunststoffzahnäder oder Zahnriemen zum Einsatz kommen, haben wir einen Verschleiss. Da zerbröseln alles oder wird klebrig.

LocoFolio: Was machst du da?

Thomas: Das ist sehr schwierig. Da muss so vieles stimmen. Es gab schon Leute, die liessen Teile extra nachbauen, doch das kostet enorm viel.

LocoFolio: Wie ist es mit 3D-Druck?

Thomas: Ein Kollege hat das mal bei einem Telefonautomaten probiert bei der Gabel. Doch die Stabilität war nicht genügend. Auch Zahnäder würden nicht lange halten.



LocoFolio: Warum sind alte Geräte für dich nicht einfach Elektroschrott? Warum siehst du darin mehr?

Thomas: Wenn etwas für mich mit einer Erinnerung verbunden ist, beispielsweise weil ich in der Lehre daran gearbeitet habe, so bekommt es diesen Wert. Schau mal das rote Telefon dort hinten, das stand bei meinen Eltern. Damit habe ich als Kind selber telefoniert. Mich fasziniert auch die unglaubliche Qualität dieser Sachen. Klar war das alles sehr teuer und man hat sich auch darüber aufgeregt. Aber so etwas gibt es gar nicht mehr.



LocoFolio: Wo würde sich denn heute noch eine solche Qualität lohnen?

Thomas: Wenn man mit einem heutigen

Mixer den fünften Zopf Teig geknetet hat, zerbricht im Innern ein Zahnrad. Aufmachen geht auch nicht, weil das Gehäuse verschweisst ist. Selbst wenn das ginge und man das Zahnrad ersetzen könnte, würde es nach weiteren fünf Teigen wieder zerbrechen.

LocoFolio: Würdest du denn teurere, qualitativ hochstehende Geräte kaufen?

Thomas: In diese Richtung muss es doch unbedingt gehen! Wenn ich beim Recycling sehe, was da alles weggeworfen wird! Teilweise noch originalverpackt! Mitnehmen darf man da auch nichts, das gilt als Diebstahl. Oder im Büro gibt es einfach nach einer bestimmten Zeit generell neue Bildschirme, egal ob die alten noch laufen.

«Für meine Nerven ist es besser, nicht in den Recyclinghof zu gehen!»

Eigentlich weiss man ja ganz genau, wie man ein Gerät bauen müsste, damit es langlebig ist. Aber das ist wohl nicht im Interesse der Hersteller. Ein Röhrenradio hat zwar ein Vermögen gekostet. Doch wenn das mal einen Schaden hatte, konnte man den reparieren. Schauen wir aber z.B. ein heutiges Handy an: Da kann nicht mal der Akku selber getauscht werden. Oder ein Fernseher, der nach zweieinhalb Jahren plopp macht und nicht mehr läuft, das ist doch daneben.

LocoFolio: Mich ärgern Kunststoffe, die nach einem Jahr schon klebrig sind.

Thomas: Früher wusste man wohl auch noch nicht, dass gewisse Kunststoffe mit der Zeit degradieren und brüchig oder klebrig werden. Das betrifft auch Kabel. Weisse Kunststoffe vergilben oft. Ich hatte schon fabrikneue, originalverpackte Telefone, die gelb waren.

LocoFolio: Das ist das Flammenschutzmittel, welches Brom enthält, welches dann herausdiffundiert.

Thomas: Das bringt man fast gar nicht weg. Die Tritel-Telefone, welche in Schwanden GL produziert wurden, sind auch heute noch wie neu. Die Qualität ist einfach genial. Doch wer braucht heute noch ein Festnetztelefon?

LocoFolio: Wir sehen hier nur die funktionierenden Geräte. Wann ist für dich etwas Ausschuss?

Thomas: Ich hatte Telefone, Modell 50,

die völlig vergilbt waren. Von denen gibt es noch so viele auf dem Markt, die haben so gesehen keinen besonderen Wert. Überhaupt ist der Geldwert aller Geräte hier nicht besonders hoch. Vielleicht 20–30 Franken, aber nichts, was einen hohen Sammlerwert hätte. Sogar das Telefon dort aus den 1920er Jahren gibt es noch in grossen Mengen. Ich muss manchmal schmunzeln, wenn jemand so etwas auf dem Estrich findet und denkt, da könne man 300 Franken verlangen. Die nimmt nicht mal mehr ein Museum.

LocoFolio: Was sagt eigentlich dein Umfeld zu deiner Sammlerleidenschaft?

Thomas: Die leben damit. (Fragt Susanne) Susanne: (sarkastisch) Freude herrscht ... Thomas: Ich gebe auch einiges weiter.

«Ich will einfach nichts entsorgen, denn nachkaufen kann man das ja nicht mehr.»

Neulich hat mich eine Frau kontaktiert, weil ihr Mann gestorben war. Er war



Telefoninstallateur und hatte eine grosse Menge an Telefonen und Ersatzteilen. Ich holte alles ab, das Telefonmuseum nahm, was es brauchte, und den Rest verschenkte ich grösstenteils weiter. Das war eine tolle Sache und machte mich glücklich. Ich habe da ein grosses Netzwerk.

Ich hatte einen Parkticketautomaten der SBB, der zum Billettautomaten umfunktioniert wurde. Der passte nicht in meine Sammlung. Ich hatte ihn restauriert und konnte ihn an SBB Historic weitergeben. Die haben eine schöne Sammlung mit ganzen Billettschaltern und uralten Automaten oder auch die Bildschirm-Touchscreen-Automaten. Auf Anmeldung ist das öffentlich zugänglich. Tolle Sache!



LocoFolio: Wie entwickelt sich der Lokführerberuf für dich? Heute wird da ja auch immer alles elektronischer.

Thomas: Das ist für mich o.k. Aber gerade diese Woche hatte ich eine Doppeltraktion BoBo mit dem City Night Liner. Das war schon ein Highlight. Von den neuen Zügen gefällt mir der 512er sehr gut. Ausgereift, läuft wunderschön und auch die Bedienelemente sind nicht überladen. Für mich ist das halt einfach kein Zug mehr, sondern eher ein Hochgeschwindigkeitstram. Die BoBos mit ihren Chrombuchstaben – wenn ich die in Kaiseraugst zum Abbruch stehen sehe, kann ich kaum hinschauen. Klar kann man die nicht alle behalten. Ich habe Susanne gesagt: «Zum Glück sind die Dinger so gross und schwer, sonst wüsste ich auch nicht ...» Die BoBo ist für mich der Inbegriff einer perfekten Lok. Das waren ja keine Designer, das waren Ingenieure, die da am Werk waren. Aber auch nach über fünfzig Jahren sieht eine BoBo für mich nicht alt aus. Da geht mir das Herz auf. Und wenn die mal weg sind, dann muss ich auch gehen. Das sollte jetzt grad in etwa aufgehen.



«Es gibt auch keine ausländische Lok aus dieser Zeit, die nur annähernd so gut aussieht.»



LocoFolio: Für mich ist es die 460er. Die

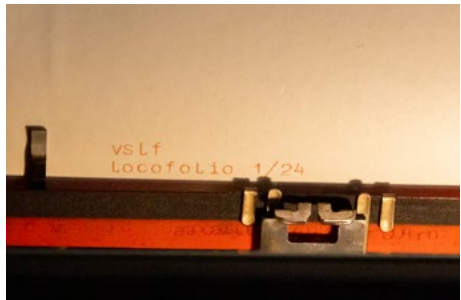
hat mich in meiner Jugend oft durch die Schweiz gezogen und mir das grosse Gefühl der Freiheit gegeben. Danke, Thomas, für diesen Gedankenaustausch!



Nach diesem Gespräch führte mich Thomas noch durch das Haus. Die Telefonsammlung wurde ja bereits erwähnt. Die meisten Telefone sind ans Festnetz angeschlossen. Leider hat niemand angerufen. Es hätte mich interessiert, wie das klingt.



Ein Zimmer ist ganz dem Thema Fernschreiber/Telegraf (Telex) gewidmet. Vier Geräte sind betriebsbereit und erlauben es, Telexe in die grosse weite Welt zu senden oder zu empfangen. Es gibt hierzu ein eigens von Enthusiasten auf-



gebautes Netzwerk (iTelex), das als Signalträger das Internet verwendet. Auf Bestellung erstellt Thomas auch Replikas von ehemaligen PTT-Telegrammen für Geburtstage oder sonstige Mitteilungen.

Am Imposantesten ist sicher der Keller, der sich lustigerweise aber im Obergeschoss befindet. Hier ist es ziemlich eng und hier steht auch der riesige Bil-



lettautomat, welcher vor langer Zeit am «Sternen Oerlikon» tausende von Billets ausgespuckt hat. Die Briefmarkenautomaten sind immer noch in der Lage, Briefmarken zu drucken. Allerdings wurde die Druckplatte so modifiziert, dass keine gültigen Marken mehr ausgedruckt werden können. Als Thomas



Münzen in einen Münztelefonapparat einwirft und ich das Klackgeräusch höre, fühle ich mich gleich in die Zeit der Skilager versetzt, als das Heimweh überhandnahm und ein solcher Automat die einzige Möglichkeit war, nach Hause zu telefonieren ... Dem Thema Telefonie widmet sich das Telefonmuseum in Islikon, eine alte PTT-Telefonzentrale kann in Rifferswil besichtigt werden, das erwähnte Schaulager von SBB Historic befindet sich in Windisch, weitere Billettautomaten sind im Tram-Museum Zürich zu sehen und in Bern ist das Museum für Kommunikation empfehlenswert. ➡



Impressionen aus der VBZ Zentralwerkstatt 2021

Fotos: C. Riedi, VBZ, P. Kamm, T. Neukom 08.21



Ungebrochener Trend zur Selbstbedienung

Wie die Billetteuse vom Ticketautomaten abgelöst wurde.
Von Thomas Neukom

1963 – die Lage war prekär. Zwar nahmen die Fahrgastfrequenzen erfreulich zu, aber andererseits war die personelle Lage katastrophal. Durch die Hochkonjunktur war der Personalmarkt komplett ausgetrocknet. Eine Pensionierungswelle stand an, und vor allem jüngere Trämmer sagten dem nun als unattraktiv empfundenen Dienst adieu. Fahrplaneinschränkungen drohten und mussten zeitweise sogar eingeführt werden. Die Sistierung von Ruhetagen beim Personal war an der Tagesordnung. Der Betrieb war personalintensiv, denn in jedem Bus, in jedem Tramwagen war ein



Foto aus VBZ Mitarbeiterzeitung

Kondukteur. Auf manchen Tramlinien waren in Stosszeiten Dreiwagenzüge unterwegs und somit vier Mann Fahrpersonal. Studenten wurden für den Konduktordienst engagiert, gegen viel Widerstand auch Frauen – Billetteusen. Das war jedoch nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Da zunehmend auch finanzielle Probleme auftraten, standen die VBZ unter Zugzwang. Das Rationalisierungsprogramm umfasste drei Phasen:



Foto aus VBZ Mitarbeiterzeitung

1. Kondukteurlose Anhänger beim Tram
2. Einführung der Selbstbedienung beim Bus
3. Selbstbedienung auf allen Tramlinien

Für den Vertrieb der neugeschaffenen Abonnements wurden auf den grösseren Plätzen mobile Verkaufskioske aufgestellt. Ab Oktober 1963 verkehrten die Linien 13 und 14 mit unbedienten Anhängern. Weitere Linien folgten.

Um zu vermeiden, dass die Motorwagen zum Bersten voll, die unbedienten Anhänger jedoch halb leer herumfuhren, wurden ab Juni 1965 auf den wichtigsten Haltestellen Entwerter aufgestellt – über 100 Stück auf dem ganzen Netz. Nun konnten die Fahrgäste mit Mehrfahrtenkarten die unbedienten «Sichtwagen» benutzen. Für die vorgesehene vollständige Selbstbedienung mussten Automaten beschafft



Werbung VBZ.

werden. Es stellte sich die Grundsatzfrage, ob die Automaten im Wageninnern oder an der Haltestelle platziert werden sollten.



Werbefroschüre der Firma Xamax AG aus Zürich

Im Innern hätte man nicht wettertaugliche Automaten konstruieren können, aber wie reagieren die Geräte auf Erschütterungen? In Gelenktramwagen hätten mehrere Automaten platziert werden müssen. Der Entscheid war letztlich eindeutig: Automaten auf den Haltestellen bieten mehr Vorteile.

Erster Bus ohne Kondukteur

Die Buslinie 63 mit ihren elf Haltestellen war für einen Versuch wie geschaffen. In den klimatischen Verhältnissen im Glattal mit relativ viel Nebel/Feuchtigkeit sollten die Automaten ihre Tauglichkeit beweisen. Am 31.1.1966 wurde umgestellt. Gespannt



war man nun auf die Reaktionen der Fahrgäste. Betrieblich war der Versuch ein voller Erfolg. Aber was die Automaten betraf, war die Sache ein Desaster. Das Produkt aus Deutschland erwies sich als komplett unausgereift und ausgesprochen störungsanfällig. Man hätte den Versuch abbrechen müssen, wären da nicht die findigen VBZ-Techniker gewesen, die die Geräte doch noch zum Funktionieren brachten. Die ernüchternden Erfahrungen zwangen zum Handeln.

Die Grossen der Branche winkten allesamt ab, denn es herrschte Hochkonjunktur. Niemand wollte einen Entwicklungsauftrag übernehmen. Man fand nach langem Suchen das kleine Zürcher Ingenieur-Un-



ternehmen Elax/Elaax. In Rekordzeit entstand ein funktionstüchtiges Gerät. Der Prototyp wurde im September 1966 an der Bushaltestelle Bahnhofquai aufgestellt. Dieser Automat musste durch einen Secu-

ritasmann bewacht werden, da Mitarbeiter des unterlegenen deutschen Konkurrenten den Automaten zu manipulieren versuchten. Die Produktion der grossen Geräteserie übernahm dann die Firma Xamax aus Zürich. Für eine Lebensdauer von 10 Jahren konzipiert, liefen sie dank grossem Aufwand seitens VBZ gegen 20 Jahre! Stückpreis 1966: ca. Fr. 11 000.

Ab Juli 1972 war die Umstellung komplett, alle Fahrzeuge verkehrten ohne Kondukteur.

1988 beschloss das Zürcher Stimmvolk mit grossem Mehr die Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV. Das brachte eine Neuerung des Billettsortiments mit sich. Es brauchte überall neue, grössere Automaten. Eine Arbeitsgruppe suchte vor Ort für jeden Automaten den geeigneten Standort. Kriterien wie Wetterschutz, Platzverhältnisse für die Fahrgäste wie auch Zugänglichkeit für Bedienung und Unterhalt wurden berücksichtigt. Ausserdem wurden Ablageflächen, reparaturfreundlichere Konstruktionen für die Techniker, bessere Beleuchtung, grosses Billettsortiment, Rückgeldausgabe usw. verwirklicht. Die Aufstellung der 890 Geräte musste bis zur Einführung des ZVV im Mai 1990 abgeschlossen sein. Lieferant der Billettautomaten war diesmal die Firma ascom/Autelca aus Gümligen. Da viele Eigenleistungen durch die VBZ erbracht wurden, konnten die Automaten günstiger bezogen werden. Stückpreis 1989: ca. Fr. 20 000.

Quantensprung im Jahr 2010

Mit den neusten VBZ-Geräten ist fast das gesamte lokale und nationale Billettsortiment an 365 Tagen im Jahr vor Ort erhältlich. Die fehlende Akzeptanz von Banknoten löste anfangs Kritik bei den Fahrgästen aus. Doch wären die Anschaffung und der Unterhalt der Notenleser für die vielen Automaten sehr teuer gewesen, zudem hätten die vielen Banknoten im Automaten das Risiko für Einbruchversuche erhöht. Anstelle der Banknotenverarbeitung wurde das elektronische Kartenzahlungssystem eingeführt. Aus Kostengründen wurden ausserdem nicht mehr auf allen Haltestellen zwei Automaten aufgestellt. Die neuen Automaten sind alle mit einem Leitsystem verbunden.

Damit können Abrechnungsdaten, Tarifänderungen, Wartungen und Störungsüberwachungen online ausgeführt werden. Nach grossen anfänglichen Problemen laufen sie nun zuverlässig und stabil. Diese Automaten wurden von der Firma ACS Solutions/Xerox (ehemals ascom/Autelca) hergestellt. Stückpreis 2010: ca. Fr. 35 000.

An den heutigen VBZ-Automaten können auch verschiedene Abonnements auf den SwissPass geladen werden. Im Gebiet des ZVV kann auch mit der Handy-App «Check-in-Ticket» gereist werden. Start



Alter Automat wird mit Kran abgebaut 2010

und Ziel der Reise werden vom Benutzer auf dem Handy per GPS/Ortungsdienste erfasst, anschliessend wird die gefahrene Strecke abgerechnet.



In naher Zukunft werden die aktuellen Automaten umfassend modifiziert. Es werden unter anderem Monitor/Bildschirm,



Rechner, Router, elektronisches Zahlungssystem sowie das Powermanagement ausgewechselt. Somit ist er dann wieder fit bis mindestens 2030. Parallel dazu werden weiterhin die elektronischen Vertriebswege gefördert. Die Tendenz geht in Richtung papierlose Fahrscheine. ➡

Quellen: Auszug aus der VBZ Mitarbeiterzeitung 5/ 10, Text Bruno Gisler, Daniel Graf, Vertriebssysteme VBZ und Bilder VBZ/ Xamax, Gekürzte Fassung von Familie Neukom, Affoltern aJ A 30.08.2021

Thurbo wünscht allen eine sichere Fahrt.

thturbo.ch/lokfuehrer

SBB CFF FFS



Foto: Georg Trüb

Rote Karte statt Parkkarte

Wie ich zum Falschparker wurde. Wie konnte ich es nur wagen, mein Auto zu benutzen?!
Marc Hintermann Ausbilder TFF / Lokführer Kat. B eidg. FA

Vor nicht allzu langer Zeit hatte ich die Ehre, in einem auswärtigen Depot auszuwachen. Dorthin gelangte ich mit meinem Privatauto.

Nach vollendeter Schicht kehrte ich zu meinem Auto zurück und entdeckte eine kryptische Botschaft unter meinem Scheibenwischer in Form eines A6-Zettels mit einem aufgedruckten QR-Code. Es handelte sich hierbei um eine sogenannte Gebührensachforderung, da ich angeblich unerlaubt parkiert hatte.

Etwas irritiert fuhr ich nach Hause und überprüfte den Sachverhalt. Ich hatte doch gerade erst über dieses komplizierte neue Bestelltool im Intranet meine benötigten Parkplätze bestellen müssen (woraufhin wenige Stunden nach der getätigten Bestellung das Dementi kam, dass wir Lokführer dies nicht zu tun hätten)?

Bei meiner Überprüfung der Berechtigungen hatte ich unter den vielen Vorschlägen, die mir in diesem Bestelltool angezeigt wurden, vorsichtshalber einmal alle Vorschläge ausgewählt und dies wurde flugs von meinem Vorgesetzten auch so bewilligt.

Ich wandte mich sogleich an die auf der Nachforderung angegebene Mailadresse mit meiner SBB-Mailadresse, um zu signalisieren, dass ich dies als Mitarbeiter im Schichtdienst unternehmensintern klären möchte. Eine Telefonnummer oder dergleichen war auf dem Zettel nicht vermerkt, vermutlich hatte dies bei dieser Grösse keinen Platz mehr.

Meine Mail gelangte danach in einen Sammelbriefkasten mit automatisierter Antwort und

«Ich wähnte mich bereits in einer Episode aus Asterix und Obelix»»,

um einen Passierschein A38 zu erhalten. Nach einiger Zeit erhielt ich dann auch

eine persönliche Rückmeldung eines Büromitarbeiters von Transsica, der mir sogleich unmissverständlich zu verstehen gab, dass meine Berechtigung nicht ausreiche, um auf besagtem Parkplatz zu parkieren. Es gebe eine klare Unterscheidung zwischen Dienstparkplätzen und P&R-Parkplätzen (Die Berechtigung lautete auf «Parking»). Weiter war ebenfalls noch eine etwas passiv-aggressive Zeichnung mit dem Titel «Wir zeigen Falschparkern die rote Karte» angehängt. Die Nachforderung belief sich auf Fr. 40.–.



Eine genaue Schilderung, wo denn genau meine bestellte Berechtigung nun gültig sei, konnte er mir jedoch auch nicht liefern und hielt bis zuletzt an der Forderung fest.

«Zu guter Letzt wurde ich danach noch beschuldigt, die eigene Unternehmung zu bestehlen.»

Was lerne ich aus der ganzen Geschichte? Ich werde mich künftig vor Einsätzen in auswärtigen Depots hüten, in ständiger Angst vor den Parkplatzwächtern, welche ungeachtet der Berechtigungen gnadenlos Gebührensachforderungen verteilen.

Verloren hat dann die SBB, welche somit Taxispesen bezahlen muss oder die jungen Kollegen dazu zwingt, mehrere Depotstandorte abzudecken. Beides negativ.

Und leider auch das Wissen, dass die viel gepriesene «oneSBB» mit ihrer positiven Fehlerkultur leider nur ein weiterer Papiertiger zu sein scheint. ➡



Hilfe, wer stellt eine BoBo weg?

Da die Re 420 im Normalfall nicht mehr als Fahrzeug geschult wird, sind immer weniger Lokführer darauf kundig. Dies führt immer wieder zu Problemen.
Von Raoul Fassbind, Depotobmann Goldau P

Zweifelhaftes Ausbildungs- und Kündigungsmodell führt zu kuriosen betrieblichen Situationen

Wer kennt sie nicht, die gute alte BoBo oder Re 420? Kürzlich widmete der SWR ihr zum 60-jährigen Jubiläum eine Sondersendung. Selten sind sie denn auch geworden, die Leistungen im SBB-Personenverkehr.

511	460	420	514
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x

Vor Kurzem wurde ich dennoch überrascht, als ich unverhofft in den Genuss kam, eine dieser klassischen Maschinen bedienen zu dürfen. Eine normale Goldauer Linientour im Frühdienst mit Leistungen auf der Stadtbahn Zug, im Seetal und im Raum Luzern war mir an diesem Tag ursprünglich eingeteilt.

Spontan klingelte mein Telefon und die Lenkung kommandierte mich mit fünf Minuten Vorlaufzeit per Dienstfahrt nach Zürich ab. Den Rest meiner Tour machte irgendwer.

Was war geschehen? Der Nachtzug aus Wien hatte zwei Stunden Verspätung und in der gesamten Ostschweiz und in Zürich war kein Lokpersonal mehr vorhanden, welches die Maschine dieses Zuges vom HB dann ins Depot hätte stellen können.

Ich wendete also etwa fünf Stunden Arbeitszeit auf, um die Distanz von einem guten Kilometer mit einer altherwürdigen Maschine zurückzulegen. Die Rechnung geht sicherlich auf. ➡

Im September 2022 haben wir von der Sektion Hauenstein-Bözberg einen Aus-
hang erstellt, um bezüglich des schlech-
ten Schienenzustands im Gleis 80 zu in-
formieren, der in der folgenden Ausgabe
des LocoFolios 2/2022 abgedruckt und
somit schweizweit gelesen wurde.

An Weihnachten hat schliesslich sogar
«ArgoviaToday» einen Artikel dazu mit
dem Titel «Wir sind nicht zufrieden –
Lokführer rüffeln die SBB» verfasst. Da-
rin wurde auch von der SBB kommuni-
ziert, dass in diesem Gleis im Jahr 2023
eine Fahrbahnerneuerung stattfinden
werde.

Dies hat sich zwischenzeitlich bewahr-
heitet und wir können vermelden, dass
sich das Gleis endlich in einem guten
Zustand befindet.



ETCS-Probleme im RBL

Einsatz mit deaktiviertem ETCS bei Aem 940 im Rangierbahnhof Limmattal RBL.
Technikgruppe VSLF

Die ETCS-Software der Aem 940 wurde 2020 bezüglich der Pro-
bleme mit den Big Metal Masses (BMM) im RBL optimiert. Trotz-
dem traten Probleme auf, welche den Betrieb massiv stören.

Aus diesem Grund wurde von I-NAT überprüft, ob ein Betrieb
mit isoliertem ETCS-System möglich ist.

Von I-NAT wurde eine Risiko-
analyse erstellt, welche den
Betrieb mit isoliertem ETCS-
System im RBL bewertet.
Nach einer Risikoanalyse
wird ein Betrieb mit isolier-
tem ETCS-System im RBL
als akzeptabel eingestuft.

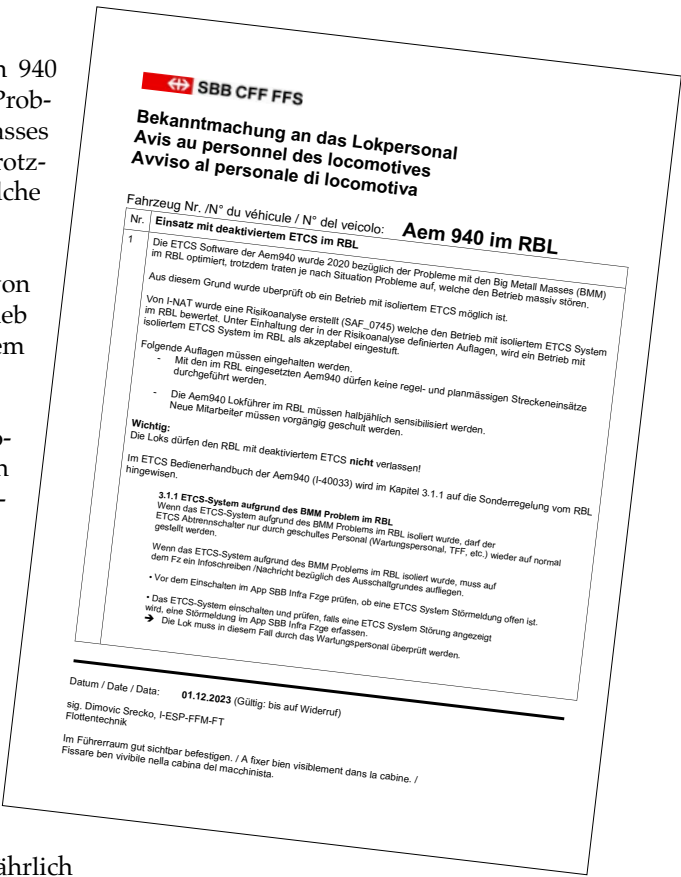
Die Auflagen sind, dass mit
den Loks keine regel- und
planmässigen Streckenein-
sätze durchgeführt wer-
den dürfen und die Aem-
940-Lokführer im RBL halbjährlich
sensibilisiert werden müssen. Neue Mit-
arbeiter müssen vorgängig geschult wer-
den, ohne ETCS im RBL zu fahren.

Einmal mehr zeigt sich die Betriebsun-
tauglichkeit des Systems, welche immer

Fahrende Kläranlage mit Duftnote

Neulich wartete ich in Zug auf den Tra-
verso der SOB nach Goldau. Als er ein-
fuhr, hatte er offenbar eine volle Blase
resp. einen vollen Bioreaktor und seine
Software fand es angemessen, diesen ins
Gleis 2 zu entleeren.
Der Gestank war einfach nur bestialisch.
Selbst nach einem Tag und trotz Regen
war das noch deutlich zu riechen. Das
Phänomen der stinkenden Grauwasser-
entleerung kennen wir ja auch bei ande-
ren Zügen.

Gibt es da wirklich keine technische Lö-
sung, die funktioniert? Z.B. Sperrgebie-
te, die durch GPS überwacht werden?



neue Prozesse, Vor-
schriften, Ausnahmen und Sonder-
regelungen benötigt. Und somit Kosten
auslöst. Die «halbjährliche Sensibilisie-
rung» für Lokführer wird ein Vorschrif-
ten-App-Hinweis sein.



Quelle: Wikimedia

Verantwortung der Zugsicherungssysteme

Mit ETCS soll ein Höchstmass an Sicherheit erreicht werden. Das Ganze steht und fällt aber mit der korrekten Eingabe der Zugdaten durch das Lokpersonal. Werden dem Lokpersonal falsche Angaben übermittelt – und das ist in der Vergangenheit wiederholt vorgekommen – so kann dies schwerwiegende Folgen haben. Technikgruppe VSLF

Die Auszüge aus den Fahrzeugregle-
menten zeigen, dass die gesamte Sicher-
heit der ETCS-Systeme primär davon ab-
hängt, dass vom Lokführer die richtigen
Daten eingegeben werden.

Dies ist einer der Gründe, warum ein
Mensch die Daten eingeben muss, da die
Systeme und deren Hersteller keinerlei
Verantwortung übernehmen können.
Dasselbe Prinzip gilt bei der Bestätigung,
wie viele Lokomotiven oder Zugslein-
heiten zusammengekuppelt sind.
SBB Cargo hatte grosse Probleme mit den
Zugdaten an das Lokpersonal. Gemäss
Aussagen von SBB Cargo sind nicht nur
ORCA bzw. die daraus abgeleitete Willy-
App dafür verantwortlich, ursächlich sei
ein Zusammenspiel der verschiedenen
alten und neuen Programme, die zur
Ablösung der veralteten CIS-Systemwelt
(CIS-Cargo, CIS-Infra, ZIS, Lok-sys etc.)
eingespielt werden.

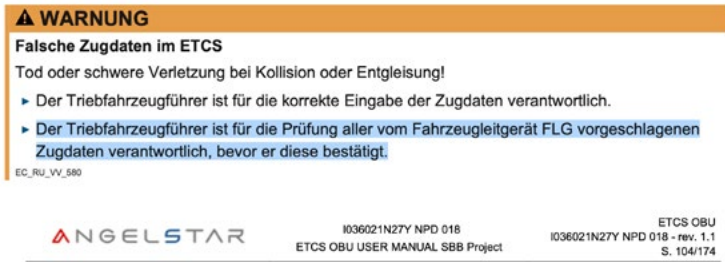
Bei SBB Personenverkehr verlässt man
sich auf das IT-Programm TIP 2, welches
den Zustand der Züge wiedergeben soll.
Die meisten Fahrzeuge haben Anzeigen
über den Zustand der Bremsen im Füh-
rerstand.
Bereits mehrfach hatte man grosse Pro-
bleme mit den Systemen, welche dem
Lokpersonal die richtigen Zugdaten für
die Dateneingabe vorgeben. Damit ist
die gesamte Sicherheitskette unterbro-
chen. Diese Zusammenhänge scheinen
nicht mehr verstanden zu werden. Ir-
gendwann wird das geschehen, was das
Schweizer-Käse-Modell beschreibt. Die
Risikoanalysen tragen nicht die Verant-
wortung, sondern das Personal. Und wir
schlagen auch zuerst den Kopf an.

Zerstörung von Eigentum des Arbeitgebers - Leserbrief

Nachts um 2 Uhr war Wäsche mit einer
S-Bahn-Einheit eingeteilt. Es war –6 C°,
also kalt. Auf die Anfrage beim TCC Per-
sonenverkehr und beim Fahrdienstleiter
der Infra, ob es wirklich sinnvoll ist, bei
strengem Frost auf die Wäsche zu gehen,
erhielt ich die Antwort, dass die Anlage
selbst entscheidet, ob gewaschen wird
oder nicht. Und die Anlage lud mich ein,
den Zug mit viel Wasser zu waschen.

Auszug aus Fahrzeugreglementen:

6.3.2 ETCS konfigurieren



8.1.5 Eingabe der Zugdaten

Bei Auswahl der Option „Train data“ sind vom Anwender folgende Daten einzugeben:

- Zuglänge
- Bremsverhältnis (berechnet vom Zugbremssystem)
- Maximale Zuggeschwindigkeit

Die Werte, die dem Anwender für die Zuglänge, dem Bremsverhältnis und die Höchstgeschwindigkeit angezeigt werden, werden von der VCU berechnet und über das TCMS an die OBU gesendet.

ACHTUNG: Der Anwender ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass die vorgeschlagenen Werte richtig sind, bevor er sie validiert. Das ATP-System prüft nur, ob die eingegebenen Werte innerhalb der für den Zug definierten Grenzen (Zugparameter) liegen.

SIEMENS

Mobility Schweiz

5.8.13 Affichage des données valides

Description



Falsche Anzeige von Zugdaten!

Es ist möglich, dass die angezeigten Zugdaten nicht mit den in der ETCS-Fahrzeugausrüs-
tung gespeicherten Zugdaten übereinstimmen. Unfallgefahr bei Verwendung falscher Zug-
daten in der ETCS-Fahrzeugausrüstung.
Nach einer Änderung der Fahrzeugkonfiguration müssen Sie die Zugdaten immer erneut ein-
geben und bestätigen, auch wenn die Zugdaten bereits korrekt angezeigt werden.

GAV SBB AG:

B. Verhalten und Verantwortlichkeit.
Sorgfalts- und Treuepflicht

1 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
haben die Interessen und das An-
sehen der SBB zu wahren, die ihnen
übertragenen Arbeiten fachgerecht
und in guter Qualität auszuführen
und die ihnen zur Verfügung ge-
stellten Arbeitsmittel sorgfältig zu
behandeln.

Quelle «20 Minuten»

Fasnächtler gestrandet: SBB ver-gass, Bahnhofzugänge zu öffnen

Von Zürich wollten Dutzende Feierfreudige an die Luzerner Fasnacht. Doch der Start in den Tag war frustrierend.

Für die Fasnächtler stand auch ein Extrazug auf Gleis 8 im Zürcher Hauptbahnhof bereit, der sie um 3.46 Uhr nach Luzern hätte bringen sollen. Daraus wurde aber nichts - trotz bereits gekauftem Billett. Denn: Der Bahnhof ist über Nacht geschlossen. «Die Gitter waren zu», sagt eine gefrustete Fasnächtlerin zum «Blick».

Als sich um 3.50 Uhr die Gitter öffneten, war der Zug schon weg. Rund 50 Personen wurden am Hauptbahnhof stehen gelassen. Doch die Gestrandeten wussten sich zu helfen. Sie bildeten Fahrgemeinschaften und gelangten per Taxi und Uber nach Luzern. 129 Franken kostet eine Fahrt. Von der SBB wollen sie nun eine Entschädigung fordern.

Zum Vorfall stellen sich drei Fragen:

- Hat das Personal nicht mitbekommen, dass der Extrazug leer war und keine Reisenden eingestiegen sind?
- Ist das Personal bewusst ohne Reisende abgefahren, weil es nach Prozess gehandelt hat?
- Ist das Personal bewusst ohne Reisende abgefahren, weil es ihm egal war?

Jede Antwort wäre blamabel für die Unternehmung. ➤



Von Markus Leutwyler

Ein Ausflug mit dem Schiff ist nie falsch. Gerade auch bei Kindern kommt man damit immer gut an. Spätestens dann, wenn eine heisse Schoggi auf dem Tisch steht. Aus diesem Grund besuchte ich diesen Frühling mit meinem Nachwuchs die Giessbachfälle. Per Schiff ging's von Interlaken Ost zur Station «Giessbach See». Steil wanderten wir nach oben, vorbei am Wasser, das hinunterfiel, rauschte und Freude machte. Dann ging's wieder nach ganz unten bis da, wo der Giessbach sich in den Brienzersee ergiesst. Meine Füsse waren müde, die Kinder auch, aber zufrieden – insgesamt hatte ich als Vater bezüglich meines Ferienauftrags reüssiert.

Nun standen wir also da, wo eigentlich ein Schiff der BLS hätte kommen und uns abholen sollen. Es wäre der letzte Kurs des Tages gewesen. Geplante Abfahrt um 16:51. Doch ein Schiff kam nicht. In der Fahrplan-App war das Schiff noch ganz regulär gelistet und eine anderslautende Information war nirgends auffindbar. So warteten wir also zusammen mit anderen Gestrandeten am Steg, und zum Glück erschien ein Mitarbeiter des Giessbach-Hotels und erklärte, das Schiff verkehre auf Grund eines Motorschadens nicht. Er liess uns gratis mit der Standseilbahn nach oben fahren, wo wir anschliessend von einem Park-Ranger in seinem Privatfahrzeug während seiner Freizeit nach Brienz gefahren wurden.

Und die BLS? Tja, die nahm das offenbar locker und begnügte sich mit nicht vorhandener Information und nicht vorhandenem Ersatzangebot ab einem Ort, der zu Fuss nur schwer zu verlassen ist. Hoffentlich bedankt sich die BLS wenigstens bei den Hotel- und Parkangestellten, dass sie freiwillig eine Aufgabe übernommen haben, für die sie selber zuständig gewesen wäre. ➤

Nächtliche Gleisreinigung des Bahnhofs Löwenstrasse nach Betriebsschluss um 1 Uhr. Da die RABDe-502-Bombardier-Züge während des Halts in den Bahnhöfen das Grauwasser der Toiletten ablassen, werden in der Nacht regelmässig die Gleise gereinigt. Im Sommer beginnt es regelmässig bis ins Stockwerk der Verkaufsläden hinauf sehr streng zu riechen. Schlecht für unsere Mieter der Ladenflächen und das Image der Bahn.

Eine Lösung ist offenbar bisher nicht möglich. ➤



Was kann dazu führen, dass eine Signalisierung die Halt bedeutet, durch das Lokpersonal als Vorbeifahrt interpretiert wird, ohne dies zu hinterfragen?

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Immer wieder kommt es vor, dass eine gültige oder ungültige temporäre Signalisierung falsch aufgestellt ist, vergessen geht oder schludrig weggeräumt wird. Im Sommer 2022 lag beispielsweise in der Nähe des Bahnhofs Meggen eine Tafel mit der Bedeutung «Haltsignal zur Deckung eines Hindernisses» mitten im Gleis zwischen den Schienen. Die Funktion dieser Tafel ist beispielsweise die Absicherung einer Arbeitsstelle gegen Zugfahrten oder das Ersichtlichmachen eines gesperrten Gleises. Dass diese Tafel dort im Gleis lag, wurde erstmals an einem Mittwoch im Reservezimmer des Lokpersonals Luzern thematisiert. Als ich selbst am darauffolgenden Samstag diese Strecke befuhr, lag diese Tafel noch immer dort.

Ich erkundigte mich also im Anschluss bei der Zugverkehrsleitung in der Betriebszentrale, ob ich mit meinem Zug in einem gesperrten Gleis unterwegs sei. Nach einer Abklärung, die etwa 15 Minuten Verspätung auslöste, wurde mir zugesichert, dass das Gleis fahrbar sei und die Tafel umgehend durch den Pickettdienst weggeräumt werde. Im Gespräch mit Kollegen stiess ich mit meinem Vorgehen auf Irritation und dem Vermerk auf mögliche Überreaktion. Selten wurde mir korrektes Verhalten attestiert. Mit etwas Erstaunen nahm ich diese Haltungen zur Kenntnis. Gerade in Anbetracht dessen, dass während vier Tagen grob geschätzt 300 Zugfahrten diese Tafel passiert hatten, ohne dass sich jemand erkundigt hätte, ob die Halttafel im Gleis eine Bedeutung hatte.

Mit der philosophischen Frage, weshalb das Lokpersonal im grossen Rahmen eine Tafel, welche eigentlich eindeutig

Halt bedeutet, als Weiterfahren interpretiert, gelangte ich an den Fachausschuss Sicherheit auf Stufe Konzern. Die Frage konnte in diesem Gremium nicht abschliessend geklärt werden, auch in einem anschliessenden bilateralen Gespräch mit einer Kollegin des psychologischen Dienstes der SBB konnte das



Thema nicht näher eingegrenzt oder konkret beantwortet werden.

Es standen Thesen im Raum, dass das Lokpersonal das pünktliche Verkehren eines Zuges in erster Linie als seine loyale Diensterfüllung sieht. Alternativ wurden ein möglicher Drill auf das pünktliche Verkehren eines Zuges unter Betrachtung möglicher negativer finan-

zieller Konsequenzen diskutiert, aber auch eine gewisse Scheu, sich als Einzelkämpfer für sein Handeln rechtfertigen zu müssen. Eventuell liegt auch eine mangelhafte Fehlerkultur mit zu starken Repressalien seitens der Unternehmung zugrunde. Oder die Situation war möglicherweise derart eindeutig falsch, dass es logisch auf der Hand lag, dass die Tafel keine Gültigkeit hatte.

Die direkten Ursachen für das Handeln sind eigentlich eher uninteressant. Erstaunlich ist eigentlich, dass trotz vermeintlich gelebter Sicherheitskultur das Bewusstsein beim Lokpersonal eher in Richtung Pünktlichkeit tendiert als in Richtung Sicherheit. Liegen die Ursachen für dieses Verhalten effektiv im Druck von Seiten Unternehmung? Sind die Schulungen zu vage und zu undeutlich, sodass das Sicherheitsbewusstsein zu wenig priorisiert wird? Werden die von betriebsfremden Stellen vorgelebten Prozesse als allgemeingültig erachtet, ohne dass das Verständnis noch vorhanden ist, wie tatsächlich gearbeitet wird? Sind die Prüfungsmodelle überhaupt korrekt, wenn im Anschluss die Angestellten in aussergewöhnlichen Situationen als Krisenmanagement auftreten müssen, dafür aber möglicherweise zu wenig ausgebildet sind?

Es ist schwierig zu eruieren und das Personal ist in solchen Situationen auf sich selbst gestellt. Ein angenehmer Mechanismus ist es natürlich, etwas nicht zu sehen und entweder zu glauben, dass die zuständigen Stellen schon etwas merken, oder sich darauf zu verlassen, dass jemand anderes einen Zwischenfall schon melden würde. Aber im Sinne der Sicherheit ist dies sicher nicht. ➤

Irrationales Verhalten bei Sicherheitsthemen?

Wie werden Risiken in der Bahnlandschaft betrachtet und behandelt? Zuletzt sah sich die schweizerische Untersuchungsbehörde SUST mit der Situation konfrontiert, dass die zu untersuchenden Fälle sich immer stärker in die Länge ziehen und die Dauer bis zur Eröffnung eines Falles sich oftmals verlängert. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*



Zugrunde liegen wohl die steigenden administrativen Aufwände, die bürokratischen Hürden, eine mögliche Zunahme der Fälle und deren immer tiefer greifende Komplexität beziehungsweise die steigende Komplexität der zugrunde liegenden Reglementarien.

Eine ähnliche Tendenz ist innerhalb der unternehmenseigenen Sicherheitsabteilungen festzustellen. Offenbar ist das Verständnis für die Fallsituationen niedrig und die Ursachenforschung komplex. Wir stellen fest, dass die Aufarbeitung von Gefahrensituationen immer oberflächlicher gehandhabt wird. Ebenso ist festzustellen, dass eine gewisse Anzahl Ereignismeldungen keine Beachtung oder keine sachgerechte Behandlung erfährt. Ebenso vermisst man eine gesamtheitliche fallübergreifende Analyse und Erforschung einer Kongruenz zwischen den einzelnen Fällen. Stattdessen werden alle sicherheitskritischen Situationen als Einzelfälle betrachtet, separat behandelt und stets einzelne individuelle Massnahmen getroffen, wenn überhaupt.

In der Folge werden für alle Situationen neue Prozesse, Handlungsanweisungen oder Reglementanpassungen erarbeitet. In der Regel stets defensiver. Zudem werden im Rahmen von permanenten Sicherheitsanalysen ständig restriktivere Normen und Bestimmungen geschaffen, Geschwindigkeiten reduziert und Anla-

gen umgebaut. Dies führt zu komplexeren und unübersichtlicheren Vorgaben, die immer kurzfristiger gültig werden. Ob dies zu einer Sicherheitszunahme führt, sei dahingestellt, die Verantwortlichen sichern sich dadurch jedenfalls ab und die Verantwortlichkeiten werden nach unten durchgereicht. Dabei werden die Betätigungsfelder der Sicherheitsabteilungen immer breiter und die ausgelösten Aufwände immer grösser. Dies betrifft einerseits die direkten Kosten für Umbauten, die indirekten Kosten für zusätzliche Ausbildungen und immer langsamere Züge mit tieferer betrieblicher Robustheit erst recht.

Solange der Mechanismus nicht durchbrochen werden kann, dass externe Betrachtungen zu Fallanalysen führen, kann kein nachhaltiger Sicherheitsgewinn erreicht werden. Möglicherweise kann nachträglich eine Situation erklärt werden, für die Zukunft wird allerdings damit kein Mehrwert generiert. Und solange das Fahrpersonal als Sicherheitsrisiko eingeordnet und mit divergierenden Vorgaben und Prozesslandschaften bemutet wird sowie keine angemessenen Kompetenzen erhält, selbstbewusst und rückendeckend seiner Arbeit nachzugehen, wird dieser Sicherheitsgewinn erst recht nicht erreicht. Es führt im Gegensatz dazu, dass Prozesse immer sturer eingehalten werden. Das Personal an der Basis erkennt mittlerweile immer

besser die Mechanismen der aufgebürdeten Verantwortlichkeit und ist immer weniger dazu bereit, unnötige Risiken einzugehen. Solange die Prozesse diese Rückendeckung anbieten, wäre es ohnehin wagemutig, sich ausserhalb dieses engen Korsetts zu engagieren.

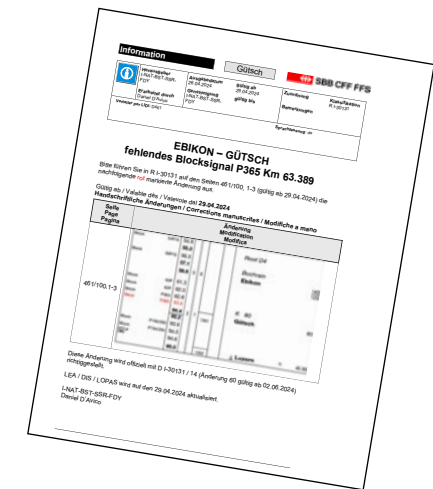
Das bedeutet, dass spontane Lösungsansätze und das Einbringen von Know-how unattraktiv werden. Die abgesegneten Prozesse sollten ja alles geregelt haben. Hauptsache, die Haftbarkeit liegt weder bei Sicherheitsabteilung noch bei Unternehmung. ➤

Handschriftliche Änderungen

Technikgruppe VSLF

Nach vielen Jahren sind die handschriftlichen Änderungen zurück! So wurden früher die Fahrpläne und Streckentabellen dem Lokpersonal einmal beim Fahrplanwechsel in Papierform abgegeben. Diese mussten dann das ganze Jahr mittels handschriftlicher oder Klebepapier-Tekturen à jour gehalten werden. Diese Korrekturen wurden immer gerne durch die Oberlokomotivführer OLF kontrolliert.

Der Auftrag vom April 2024 nach handschriftlichen Änderungen ist schwer zu erfüllen, da sämtliche Unterlagen nur noch elektronisch vorhanden sind. Vielleicht sollte der fehlende Block auf einem Papier notiert werden und bei der allfälligen Fahrt nach Luzern hervorgehoben werden ... wenn man sich dann noch an den Zettel erinnert. ➤



Fehlende Sicherheitskultur bei der SBB

Meldung eines Lokführers

Betreff: Ereignis-, Sicherheits-, Qualitäts-Meldung ESQ: Langsamfahrstelle falsch aufgestellt / Chambésy

Lafa 50 besteht schon länger, auch gestern.

Heute war zusätzlich eine Anfangstafel aufgestellt, ca. 200 m früher, vor den Weichen. So ist der knappe Bremsweg nun zu kurz. So stehen 2 Anfangstafeln hintereinander. Vermutlich sind die Hinweispfeile falsch und die 2. Tafel wäre nur für die 80 km/h im rechten Gleis. Ich fahr im Regelgleis Ls-Ge (mittleres Gleis). Information an Fahrdienstleiter.

Antwort an den Lokführer:

Guten Tag X

Danke für deine Meldung über die falsch aufgestellte Lafa in Chambésy. Dies wurde mir auch schon mitgeteilt, vor allem die kurze Distanz zwischen dem Vossignal und der Anfangstafel. Da dies eine viel befahrene Strecke ist, gehe ich davon aus, dass dies entweder mehrfach gemeldet und bisher nichts unternommen wurde oder sich die LF einfach daran gewöhnt haben. Was natürlich keine Entschuldigung dafür ist, dass eine falsch erstellte Lafa so stehengelassen wird und nichts passiert.

Wenn die Angaben im LEA stimmen, wird die Lafa 50 km/h demnächst aufgehoben, die Lafa 80 km/h bleibt noch bis im Juni bestehen.

Ich komme voraussichtlich am Montag da durch und schaue mir das dann an.

Mit Gruss

X

Chef Lokpersonal
SBB AG
Produktion Personenverkehr
Bahnproduktion
Zugführung und Rangier Ost

Hubert Giger, Präsident VSLF und Lokführer Zürich

Wenn sicherheitsrelevante Meldungen durch den Vorgesetzten mit den Hinweisen «Ich komme voraussichtlich dort durch», «Die Lafa [wird] demnächst aufgehoben» und «oder die Lokführer [sich] einfach daran gewöhnt haben» kommentiert werden, stellt sich die Frage nicht mehr, warum die Resignation bei einem grossen Teil des Lokpersonals die Grundstimmung bildet.

Kommunikativ wird die Frustration einfach als «korrosive Energie» abgetan und erledigt ist das Problem. Wie der VSLF oftmals auch als «korrosiv» bezeichnet wird.

Von einer Eisenbahnunternehmung, bei welcher miteinander auf Sicherheit gemacht wurde und Sicherheit die höchste Priorität hatte, ist man zu einem prozessverseuchten Konzern gekommen, bei welchem Meldungen des Personals nicht behandelt, gelöscht werden oder sonst verschwinden. Wir sind weit gekommen.

Eine Rückmeldung an den Lokführer über entschlossenes Handeln, die erlassenen Massnahmen und den Einsatz für Verbesserungen würde wohl anders aussehen. Wo ist die Mitteilung «Ich werde sofort intervenieren und deine Meldung im System eingeben»?

Warum korrekte Meldungen nicht ernst genommen werden, ist unverständlich. Eine solche Firmenkultur hat selbstzerstörerische Auswirkungen. Der Gedanke, dass man sich gar nicht mehr bewusst ist, was bestimmte Handlungen bei den Untergebenen nachhaltig auslösen, ist beängstigend.

Zum Glück gibt es Berufsverbände wie den VSLF, welche Meldungen sammeln und eine sehr gute bereichsübergreifende Übersicht über den Betrieb und die Probleme haben. Und wir Berufsverbände sind auch die letzten Anlaufstellen für Verzweifelte. Diese soziale Verantwortung nehmen wir bewusst wahr, das Personal ist leider darauf angewiesen und hat es verdient, ernst genommen zu werden. ➤

Signalbrücke Bern

Technikgruppe VSLF

Mit dem Ersatz des Stellwerks wurde vor einigen Jahren auf der Ostseite des Bahnhofs Bern eine Signalstaffel, die der Verkürzung der Zugfolgezeit diente, abgebrochen und nicht ersetzt. Sekunden-genaue Berechnungen hätten ergeben, dass diese nicht mehr notwendig sei. Offenbar waren diese Berechnungen auf den Optimalfall ausgelegt oder schlichtweg falsch.

Die fehlende Signalstaffel verursachte in der Folge Verzögerungen in der Ausfahrt der Züge in Richtung Osten und Süden. Dadurch verminderten sich die Netzstabilität und die betriebliche Robustheit teilweise bis weit in die Ostschweiz und ins Wallis.

Nach mehreren Jahren betrieblicher Einschränkungen wurde die fehlende Signalstaffel nun nachgerüstet, was jedoch eine neue Projektierung, Planung und Berechnung notwendig machte. Vernetzte Kenntnisse des Bahnverkehrs über alle Bereiche und Divisionen sind wichtig. ➤



Zu dick für den Führerstand? Schreckmoment beim Medical Service.

Die regelmässige medizinische Untersuchung beim Bahnarzt bereitet nicht wenigen von uns Bauchschmerzen und sorgt für einen hohen Blutdruck. Besonders wer einen grösseren «Notvorrat» auf den Hüften trägt, fürchtet sich vermutlich vor negativen Konsequenzen bis hin zur Untauglichkeit. Ist die Angst begründet? *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Wir alle kennen das: Der Termin ist gekommen, man wird aufgerufen und auf Herz und Nieren geprüft. Auf die Waage stehen, Sehtest, Hörtest, EKG, Blutdruck und Urinprobe. Dann wird man ins Untersuchungszimmer geholt, wo einen die Ärztin oder der Arzt noch genauer untersuchen. Viel geredet wird da nicht. Am Schluss kommt das Verdikt. Wenn man Glück hat, sind die meisten Werte o.k. Bei mir ist immer bei diesen Messungen – und nur bei diesen Messungen beim Medical Service – der Blutdruck etwas erhöht. Kein Wunder! Meine Smartwatch zeigt jeweils auch ein Stresslevel im roten Bereich. Dann ist das Gewicht an der Reihe. Zu hoch. Ach so, darauf wäre ich selber ja nicht gekommen. Viel zu hoch! Doch bei meiner letzten Untersuchung ging der Herr Doktor dann noch weiter. Der BMI* müsse runter auf unter 30! Das wären mehrere Dutzend Kilos! Und zwar in einem Jahr. 10, vielleicht 15 kg, das schaffe ich allenfalls in einem Jahr. Aber über 20 kg? Was, wenn ich das nicht hinbekomme? «Dann sind Sie untauglich.» Hatte ich mich verhöhrt? Kaum, denn der kurz zuvor erfolgte Hörtest bestätigte die «Normakusis» (normales Hörvermögen).

«Dann sind Sie untauglich!»

Meine erste Reaktion war logischerweise eine riesige Verunsicherung. Von einer Regelung, die den BMI als Massstab für die Tauglichkeit nimmt, hatte ich bisher noch nichts gehört. Die einzige Beschränkung existiert meiner Kenntnis nach bei der Einstellung. Dort liegt der Höchstwert des BMI bei 35. Ich wandte mich an den Medical Service der SBB mit folgenden Fragen: Welche objektiven Kriterien werden bei der Beurteilung des BMI angewendet? Welche Grenzwerte sind festgelegt und in welchen Dokumenten ist dies hinterlegt? Wie wird eine Untauglichkeit auf Grund eines hohen BMI begründet? Der Body Mass Index berücksichtigt nicht die Muskelmasse und wird daher seit Längerem kritisiert. Wie wird bei der Beurteilung des BMI auf die Muskelmasse Rücksicht genommen?

Ausrede Datenschutz

Die Antwort: «Die Berücksichtigung des BMI ist eine individuelle, personenspezifische Massnahme, die wir entsprechend aus Datenschutzgründen nicht beantwor-

ten können. Die SBB hat keinerlei medizinische Unterlagen zum Personal.» Ach so, ja, der Datenschutz! Den hatte ich ganz vergessen! «Wie spät ist es?» – «Aus Datenschutzgründen können wir Ihnen diese Frage leider nicht beantworten. Die SBB hat keinerlei Unterlagen zu den jeweils für eine Person geltenden Uhrzeiten.»

Die Anfrage bei der entsprechenden Abteilung der Health&Medical Service AG, die als vertrauensärztlicher Dienst des Bundesamtes für Verkehr die Tauglichkeitsuntersuchungen für die SBB durchführt, brachte



dann Licht ins Dunkel. Danke an Frau Dr. Eva Elisabeth Gerber-Glur, Bereichsleiterin Verkehrsmedizin, für die ausführliche und verständliche Antwort!

BMI allein nicht ausschlaggebend

«Besten Dank für Ihre Nachricht. Wie Sie richtig ausführen, gilt eine BMI-Grenze grösser 35 nur bei der ersten Untersuchung als Ausschlusskriterium, und dies auch nur bei Triebfahrzeugführenden mit Ausweispflicht (Formular 2a/b gemäss BAV).

Ein alleinig erhöhter BMI führt bei einer periodischen Untersuchung nicht zu einer Untauglichkeit; von medizinischer Seite her ist aber bestens bekannt, dass der erhöhte BMI mit einem grösseren Risiko für sogenannte tauglichkeitsrelevante Erkrankungen verbunden ist. Zu diesen Letzteren

gehören zum Beispiel Krankheitsbilder aus dem Bereich der Herz-Kreislauf-Erkrankungen, allen voran die arterielle Hypertonie, der erhöhte Blutdruck, und v. a. auch die Schlafapnoe. Gerade dieses Krankheitsbild mit den potenziellen Auswirkungen auf Aufmerksamkeit und Konzentration ist sehr wichtig bei allen sicherheitsrelevanten Erkrankungen.

Gemäss Vorgaben BAV (Artikel 21 Richtlinie Medizinische Tauglichkeitsuntersuchungen für Personen mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich nach VTE und ZSTEBV) gibt es eine Verpflichtung, bei Krankheit oder Unfall eine aperiodische Tauglichkeitsbeurteilung zur Bestätigung einer fortgesetzten Tauglichkeit vorzunehmen.

Die Diagnose einer Schlafapnoe oder die Einführung von Medikamenten wegen neu diagnostizierter Herz-Kreislauf-Erkrankung zum Beispiel sind Situationen, in denen formal eine erneute Tauglichkeitsbestätigung wegen neu aufgetretener Erkrankung erfolgen sollte. Weil es in unserem medizinischen Alltag sehr oft vorkommt, dass wir erst bei der nächsten periodischen Untersuchung von zwischenzeitlich neu aufgetretenen verkehrsmedizinisch relevanten Krankheitsbildern erfahren, kommt es in der Tat durchaus vor, dass wir bei Mitarbeitenden mit BMI über 35 die Periodizität für eine nächste Untersuchung kürzen, damit wir allfällige Änderungen des gesundheitlichen Zustandes doch so zeitnah wie möglich erfassen können. Eine bedingte Tauglichkeit mit verkürzter Periodizität würden wir zum Beispiel bei jemandem aussprechen, der deutliche Gewichtszunahmen von einer periodischen zur nächsten periodischen Untersuchung aufweist und wir so von einem zunehmenden Risiko für Begleiterkrankungen ausgehen müssen.

Wie erwähnt, führt eine alleinige Erhöhung des BMI nicht zu einer Untauglichkeit; es sind die Begleiterkrankungen, die dann letztendlich eine solche auslösen können. Es gibt in diesem Sinne keine verbindlichen Grenzwerte bei der periodischen Untersuchung, da die gesundheitliche Situation

individuell beurteilt werden muss und immer unter Berücksichtigung von Begleiterkrankungen oder vorhandenen Risikofaktoren.

Es ist uns bestens bewusst, dass der BMI eine beschränkte Aussagekraft hat. Auf Basis der klinischen Untersuchung (z. B. Körperform, Fettverteilung) können gewisse Aussagen gemacht werden; wir haben als zusätzliches Instrument, das wir bei Bedarf anwenden, eine InBody-Waage, die unter anderem eine detailliertere Analyse der Muskel-Fett-Verteilung im Körper erlaubt. Wenn wir während einer Tauglichkeitsuntersuchung Vorgaben in Bezug auf eine anzustrebende Gewichtsreduktion machen, dann ist das Ziel einer solchen Vorgabe immer der Erhalt der betroffenen Person in ihrer angestammten Tätigkeit. Wir möchten verhüten, was wir leider in unserem Alltag oft sehen. Ausgehend von einem erhöhten BMI entwickeln sich Folgeerkrankungen, die dann letztendlich mit einer Tauglichkeit AS 1 nicht mehr vereinbar sind. Wir erhoffen uns von der Diskussion in Bezug auf das Gewicht eine Sensibilisierung der Betroffenen, damit wir das Aussprechen einer Untauglichkeit in Zukunft verhindern können.»

Schlechte Kommunikation

Wer mit einem hohen BMI «gesegnet» ist, hat meist schon eine längere Leidensgeschichte hinter sich. Eine «Sensibilisierung» für das Thema dürfte in der Regel nicht mehr notwendig sein, insbesondere dann nicht, wenn diese nur darin besteht, mit der Untauglichkeit zu drohen. Auch ist davon auszugehen, dass diese Person schon zahlreiche Versuche unternommen hat, das Gewicht zu senken. Als Belohnung folgte dann der Jo-jo-Effekt ... Auch wenn ein Gewichtsverlust (noch) nicht umgesetzt werden konnte, gibt es zahlreiche Möglichkeiten, auf seine Gesundheit zu achten. Regelmässige Bewegung, genügend Schlaf, ein bewusstes Stressmanagement, soziale Kontakte, Verzicht auf Nikotin, kein hoher Alkoholkonsum und eine vernünftige Ernährung zählen dazu. Dies sind alles Dinge, die man nicht für andere, sondern für sich selber tut.

Nun bin ich aber an der Reihe mit der Diagnose: Ich attestiere dem Bahnarzt eine Hypästhesie (vermindertes Gefühl) an den Fingerspitzen. ➡

** Body Mass Index. Der Body Mass Index ist ein aus Körpergrösse und Körpergewicht abgeleiteter Indexwert. Er wird in der Praxis verwendet, um die Ausprägung eines Übergewichts bzw. einer Adipositas zu erfassen, und auch als Faktor zur Berechnung des kardiovaskulären Risikos herangezogen.*

Alles für die Katz Möwe?

Die Kleinflotte der Flirt Mouette, ursprünglich beschafft für die Linie IR66 Bern–La Chaux-de-Fonds, wurde anschliessend für den IR56 Basel–Biel vorgesehen. Nun übernimmt die BLS auch diese Leistung. *Stefan Memminger, Lokführer SBB-P in Basel*



Als der SBB 2018 überraschenderweise der Betrieb des IR66 von Bern nach La Chaux-de-Fonds zugesprochen wurde, bestellte sie dafür zuerst sieben und später weitere vier Flirt Mouette mit Fernverkehrsstandard. Kurz darauf einigte sie sich mit der BLS, welche diese Linie schon zuvor betrieben hatte, und übergab dieser den Betrieb. Die BLS betreibt den IR66 heute mit ihren Flirt MIKA.

Die Kleinflotte der Flirt Mouette wurde daraufhin für den neuen IR56 Basel–Delémont–Biel vorgesehen, welcher ab Ende 2025 zusammen mit dem IC51 den Halbstundentakt auf dieser Linie ermöglicht. Als die Fahrzeuge ab 2022 ausgeliefert wurden, kam ein Teil davon nach Basel, wo seither ein Umlauf des Flugzuges damit geführt wird. Die restlichen Fahrzeuge verkehren auf der S-Bahn Waadt, wo sich die Fahrgäste in der ersten Klasse über komfortable Sitze freuen, während das Ein- und Aussteigen aufgrund der wenigen Türen jeweils etwas länger dauert.

Da der Flirt Mouette in Basel der einzige Flirt mit ETCS Baseline 3 ist, mussten die betroffenen Lokführer einen Kurstag dafür absolvieren und haben in ihrer Bescheinigung nun zusätzlich zu den Flirt 521–524 den Eintrag 523.2. Alle anderen Lokführer in Basel sowie die Lokführer anderer Depots, die Leistungen auf dem Flugzug fahren, dürfen den Flirt Mouette nicht bedienen, auch wenn sie schon weitere ETCS-Level-1-Fahrzeuge kennen. Dies ist sowohl für die Einteilung wie auch den laufenden Betrieb herausfordernd, doch immerhin wurde uns in Aussicht gestellt, dass der Flirt Mouette mit dem Halbstundentakt Basel–Biel ein Standardfahrzeug wird.

Am 31. Januar 2024 veröffentlichte die SBB zur Überraschung aller eine Medienmitteilung, in welcher sie den Betrieb des IR56 durch die BLS bekanntgab. Im Intranet versuchte die Leitung zwar zu beschwichtigen, dass für die SBB keine Leistungen wegfallen, da der neue IR56 ja zusätzlich zu den bisherigen Zügen verkehrt.

Doch dies ist nachweislich falsch: Der IR56 benutzt zwischen Biel und Delémont das Trasse des RE56 Biel-Delle(–Méroux) und zwischen Laufen und Delémont das Trasse der S3 der S-Bahn Basel, welche zukünftig nur noch bis Laufen statt Porrentruy verkehrt. Zwar sind die Auswirkungen der Kooperation mit der BLS auf das Personal der SBB «noch in Abklärung», doch ein Blick in die vergangenen Jahre zeigt, wohin die Reise geht.

Was mit den elf Flirt Mouette geschehen soll, ist bisher nicht bekannt. Auf der S-Bahn sind sie mit ihren nur vier Türen pro Seite nicht sinnvoll einsetzbar und im Fernverkehr können sie aufgrund ihrer geringen Kapazität nur auf Nebenlinien eingesetzt werden.

Der IR56 wäre dafür prädestiniert gewesen, auch weil er nur mit einstöckigem Rollmaterial gefahren werden kann. Doch offenbar will die BLS die Fahrzeuge nicht übernehmen. Sie hat bereits kommuniziert, die Leistungen ebenfalls mit ihren Flirt MIKA erbringen zu wollen, wofür sie eigens sieben neue Fahrzeuge bei Stadler bestellt.

Die SBB hingegen, welche bei jeder Gelegenheit über ihre knappen Finanzen klagt, hat nun wahrscheinlich elf Fahrzeuge im Wert von rund 100 Millionen Franken für die Katz gekauft. ➡



Unfall mit einem Pferd

Über die Notwendigkeit von Prozessen in aussergewöhnlichen Situationen. Vorsicht, der Artikel enthält spezifische Details zu einer Kollision mit einem Pferd. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*

Im letzten November geriet ich leider in eine Situation, bei der mein Zug mit einem Pferd kollidierte. Bei der Behebung dieser Extremsituation fielen mir einige Dinge auf, die ich mit mehr oder weniger Erstaunen zur Kenntnis nahm.

An einem Bahnübergang kollidierte mein Zug mit einem entlaufenen Pferd. Nach erfolgten Sofortmassnahmen wie Schnellbremsung und Notruf wurde der Bahnverkehr auf der zweigleisigen Strecke unterbrochen. Nachdem ich festgestellt hatte, dass das Nebengleis frei war, wurde der Betrieb ausgedünnt, die Züge, welche noch verkehrten, fuhren mit «Fahrt auf Sicht».

Nach etwa 15 Minuten erreichte die Kantonspolizei als Erste die Unfallstelle. Nach und nach traf dann immer mehr Personal der SBB-Intervention ein, gesamthaft stellten sich mir drei Personen als Einsatzleiter vor. In welcher Hierarchie sie zueinander standen, hat sich mir nie erschlossen, verabschiedet hat sich keiner von ihnen. Im Anschluss wurde darüber diskutiert, wie das Pferd am besten geborgen werden könnte. Nach der Debatte, ob eher Feuerwehr oder Metzger zu Hilfe zu rufen sei, wurde entschieden, mittels eines Traktors mit Ballengabel das tote Pferd aufzuladen. Währenddessen wurden für die Evakuierung der Passagiere zwei Busse angefordert. Offenbar ging man davon aus, dass aufgrund der Kollision an einem Bahnübergang der Zug auch an einem Bahnübergang zu stehen kam. Dem war leider nicht so, zudem war die Strasse am Bahnübergang eher ein Feldweg und mit Bussen nicht befahrbar. Im Anschluss wurde der Lösch- und Rettungszug LRZ aufgeboden, um die Fahrgäste aufzunehmen und in den nächsten Bahnhof zu fahren, damit dort auf die Busse umgestiegen werden konnte. Dies, obwohl noch immer Züge verkehrten.

Gleichzeitig wurde ich selbst von der Polizei darum gebeten, im Kommandofahrzeug eine Aussage zu den Geschehnissen abzugeben. Ich nahm Platz neben der traumatisierten und überforderten jungen Reiterin, welche von ihrem Pferd gefallen war. Ich bat also darum, meine Aussage an einem anderen Ort tätigen zu dürfen.



Im Anschluss an Aussage und Evakuierung kehrte ich wieder zum Zug zurück. Nun galt es, das Fahrzeug einer Unterhaltsanlage zuzuführen. Da der Zug durch den Aufprall mit dem Pferd einen Luftverlust erlitten hatte, war davon auszugehen, dass die Kupplung stark beschädigt wurde. So richtig erkennen konnte man dies unter den Resten des Tieres allerdings nicht. Aufgrund des Luftverlustes war der Zug auch selbst nicht mehr fahrbar. Deshalb wurde geplant, das Leck am Luftschlauch zu stopfen und den Zug per Schleppfahrt durch den LRZ abzuführen. Interessanterweise war es nicht möglich, den Zug, einen mit ETCS nachgerüsteten Flirt RAbe 523 der ersten Generation, trotz Checkliste und Unterstützung durch Helpdesk auf Schleppfahrt einzurichten, sodass die Bremsen am Zug nie vollständig gelöst werden konnten. Glücklicherweise stellte sich heraus, dass die Kupplung nicht übermässig beschädigt wurde, sondern sich lediglich ein Lufthahn in der falschen Position befand und ein Ventil verklemmt war. Dadurch wurde es möglich, mit der Unterstützung des LRZ «Luft zu machen» und den Zug wieder in Betrieb zu nehmen.

Während der Kollege des LRZ die Kuppelung reinigte, wurde auf dem Nebengleis unangekündigt wieder der Normalbetrieb eingeführt. Die Züge verkehrten anstatt mit maximal 40 km/h plötzlich wieder mit 120 km/h, ohne dass wir von der Betriebszentrale darüber verständigt wurden. Der Kollege vom LRZ zuckte mit den Schultern und meinte lapidar, dass das fast der Regelfall sei. Erwähnenswert dabei ist aber, dass der dritte Einsatzleiter jeweils konsequent von der Gleisseite in meinen Zug eingestiegen ist und bei einer Zugspassage stark gefährdet gewesen wäre. Da mein Zug knapp ausserhalb des

Bahnhofs stand, nach dem Anhängen des LRZ jedoch die gesamte Komposition teilweise innerhalb des Bahnhofs war, wurde entschieden, die beiden Züge gekuppelt in den Bahnhof umzustellen, statt diese vor Ort wieder zu trennen und separat zu verschieben. Die Prozesse sind da etwas einfacher. Da der Flirt aber nicht auf Schleppfahrt einzurichten war, entschieden wir uns, die Bremsen des Zuges «normal» zu lösen, indem etwas Zugkraft gegeben wurde, während der LRZ selbst losfuhr. Für dieses Vorgehen gibt es eigentlich meines Wissens keinen Prozess, aber das Timing stimmte und funktioniert hat es ganz gut. Im Bahnhof wurden die Züge getrennt und ich wurde nach etwa vier Stunden Improvisation endlich mal von einem Kollegen abgelöst, welcher das Havariefahrzeug dann in den Unterhalt überführte. Schönwetterprozesse

Trotz der breiten Prozesslandschaft und der umfangreichen Vorschriftensammlung in der Bahnwelt zeigte sich in diesem Fall deutlich, wie wenig in Extremsituationen davon gebraucht wird oder werden kann. Es wird situativ mehr oder weniger adäquat aufgrund des Erfahrungsschatzes und der Zweckdienlichkeit gehandelt. Dies führt zu der Frage zur Notwendigkeit von Prozessen und deren Sinnhaftigkeit.

Grundsätzlich besteht zu beinahe jeder beschriebenen Situation ein Prozess oder eine Vorgabe. Dass die Entfernung von Resten nach einer Kollision nicht spezifisch festgehalten ist, leuchtet ein. Dass allerdings bei immensen Sicherheitsthemen wie der Aufhebung von «Fahrt auf Sicht» keine Verständigung stattfindet, ist eklatant. Diesen Umstand meldete ich prozessgetreu via ESQ-Meldung und erwähnte sie im Gespräch mit einem Vorgesetzten. Auf die ESQ-Meldung erhielt ich nie eine Antwort, vom Vorgesetzten keine Rückmeldung. Dies lässt die Vermutung aufkommen, dass das Vorhandensein der diversen umfangreichen Prozesse und Vorschriften in erster Linie deren Bewirtschaftung und der möglichen Absicherung dient, falls etwas ausserhalb des vorgegebenen Normkorsetts geschehen sollte. Dazu kommt die Möglichkeit einer eindeutigen Schuldzuweisung an die ausführende Kraft. ➡

Verantwortung

Die Eisenbahn funktioniert am besten, wenn alles aufeinander abgestimmt ist und das System als Ganzes betrachtet wird. Doch der freie Marktzugang, die Divisionalisierung der SBB und die Erschaffung von Tochtergesellschaften fördern, dass die einzelnen Abteilungen nur noch für sich schauen, statt bereichsübergreifend Verantwortung zu übernehmen. *Martin Geiger, Vorstand VSLF*

Aus der Sozialwissenschaft stammt der Hinweis, dass man Verantwortung nicht nur als Fähigkeiten von Personen verstehen sollte, im Sinne von Verantwortungsbewusstsein oder der Kompetenz. Verantwortung bezieht sich auch auf die Zuschreibung an eine Position oder Rolle, deren Aufgabenspektrum durch einen Handlungsspielraum und entsprechende selbstständige Entscheidungszumutungen sowie hohes Folgenrisiko gekennzeichnet ist.

Verantwortung ist in unserer Gesellschaft wichtig für ein soziales und friedliches Zusammenleben und bildet den Grundpfeiler einer Demokratie, wie wir sie in der Schweiz leben. Auch in einer Firmenkultur ist sie von zentraler Bedeutung, um Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz, Menschenrechte, Umwelt, Sicherheit und vieles mehr umzusetzen.

Bei grösseren Firmen ist aber immer mehr eine Verantwortungsdiffusion zu spüren. Die beteiligten Personen hoffen bewusst oder unbewusst, dass eine andere Person schon rechtzeitig einschreiten werde. Aus unserer Sicht hat dies bei vielen Bahnen schleichend bereits begonnen. Die angestrebte Trennung von Abteilungen (Divisionalisierung / Tochterfirmen) hat zur Folge, dass diese in erster Linie für sich selbst schauen und nur Verantwortung für die eigenen Bereiche und somit für die eigene Kasse übernehmen.

Anders als bei Firmen, welche die Produktionen auslagern können, ist es bei der Eisenbahn von zentraler Bedeutung, dass alles aufeinander abgestimmt ist, da jeder vom anderen direkt oder indirekt abhängig ist.

Ein weiterer Treiber in der Eisenbahngeschichte war die Öffnung des Schienennetzes mit diskriminierungsfreiem Zugang, der bis jetzt hauptsächlich im Güterverkehr umgesetzt ist. Die Folge davon ist, dass auch das Bundesamt für

Verkehr BAV immer mehr Verantwortung an die Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU abschiebt. Reglemente und Vorschriften müssen selbst erstellt werden, was dazu führt, dass es keine einheitlichen Regelungen, die für alle Benutzer gleichermassen ihre Gültigkeit besitzen, mehr gibt. Das wiederum macht ein produktives und sinnvolles Zusammenarbeiten je länger, je schwieriger.

Jeder kann in einem bestimmten gesetz-

Das ganze System ist geprägt von einer organisierten Unverantwortlichkeit, in der sich jeder hinter dem anderen verstecken kann. Wird ein Schaden oder Mangel festgestellt und nach den Verantwortlichen gesucht, so stellt sich heraus, dass letztendlich niemand verantwortlich ist, weil sich seine Zuständigkeit jeweils nur auf einen Teilbereich beschränkt. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Im Bereich der Führung fehlt es keineswegs am guten Willen der Akteure, vielmehr stimmt das Gesamtsystem nicht mehr. Systemmängel lähmen die Mitarbeitenden in allen Bereichen. Zwischen Herausforderungen, denen die Bahnen gegenüberstehen, und der erforderlichen Reformfähigkeit klafft eine grosse Diskrepanz.

Organisationen oder Firmen verwenden das Prinzip der Arbeitsteilung, um Verantwortung auf viele Schultern zu verteilen. Das ist richtig und sinnvoll. Aber es führt auch zu einer «Dispersion der Moral», wie es der Soziologe Ulrich Beck beschreibt. Und das führt geradewegs zu einer organisierten Unverantwortlichkeit.

Die Bürokratie als Grundmodell der modernen Organisationen lässt erkennen, dass Organisationen zwar effektiv und effizient sein können, aber auch genauso in Ineffektivität und Ineffizienz abgleiten, wenn die Arbeiten der bürokratischen Organisation zum Selbstzweck werden und sich in sphärische Höhen als Selbstläufer weiterentwickeln können.

Alles, aber auch alles, scheint auf den ersten Blick durch Prozesse, Ablaufbeschreibungen, Aufgabendefinitionen und sekundengenaue Einteilungen festgelegt und definiert zu sein, aber gerade dies ist das Problem. Es ist eben nicht alles genau beschrieben und definiert. Es muss auch ausserhalb dieser Abläufe Verantwortung übernommen werden. Es müssen Entscheidungen getroffen werden. Das Dumme ist, niemand fühlt sich zuständig. Jeder ruft: «Fällt nicht in meine Zuständigkeit» oder «Das ist nicht im Prozess vorgesehen.» Sprich, es geht

EinstellungenSucheÄnderungenDeutsch

InhalteÄnderungenFavoritenHilfe

Basel SBB PB: Sicherungsanlage

Herausgeber: I-AEP-SAZ-RME

Beschreibung:

Mit der Inkraftsetzung dieser Dokumentation wurden folgende Änderungen vollzogen:

- Inbetriebnahme Gleis G20.
- Inbetriebnahme der neuen Signalfahrpläne W68/E'68 und W69/E'69 (km 122.421), I88 und I89 (km 122.130), K625/EFW*625 und K525/EFW*525 (km 122.022).

Die Baustelle im Bahnhof Basel geht weiter. Unter anderem wird das neue Gleis G20 in Betrieb genommen und das Gleis G17 verschwindet.

Achtung! Die Einfahrtsignale Seite Münchenstein werden leicht verschoben und es wird eine neue Signalfahrplan (Abschnitt-Einfahrtsignale) zwischen den neuen Einfahrtsignalen und den Perrons in Betrieb genommen.

Die Ausfahrtsignale gegen Münchenstein werden verschoben. Sie sind mit einer aufgesetzten weissen Tafel mit schwarzem Rand und schwarzem Punkt gekennzeichnet. Ihr Standort ist möglicherweise ungünstig. Die Mindestsichtzeit von 6 Sekunden sollte dennoch eingehalten werden.

Geänderte Ziffern / Dokumente

Informationen

Bahnbetrieb » Info » 2024 » Infostelle BP » April 2024

Neue Signale in Basel. Minimale Sichtbarkeit früher 10 Sek., heute 6 Sek., «sollte eingehalten werden». Immer aufs Minimum, aber Prozess eingehalten, Problem gelöst.

lichen Rahmen machen, was er will. Auch die Gewerkschaften und Verbände tragen in der Geschichte dafür eine Mitverantwortung, indem sie bei vielen Mitstreitern unterschiedliche Gesamtarbeitsverträge und Arbeitszeitregelungen verhandelt haben, was ebenfalls eine Zusammenarbeit erschwert.

Innerhalb der Divisionen haben in den letzten Jahren weitere Trennungen stattgefunden und führen dazu, dass die verschiedenen Abteilungen wie in einer Blase schweben und nicht dafür verantwortlich sind, was neben dem Tellerrand geschieht.

mich nichts an. Man kann sich wunderbar dahinter verstecken.

Als Beispiele innerhalb der SBB wären da von Seiten Infrastruktur klar definierte Prozesse bei der Aufstellung von Zugsignalen zu nennen, ohne sich für deren Logik, Zweckmässigkeit und Sichtbarkeit zu interessieren. Ausbaden können es in diesem Beispiel die Lokführer, die im laufenden Betrieb zum Teil bei hohen Geschwindigkeiten ungünstig aufgestellte Signale antreffen und dementsprechend handeln müssen. Geht einmal etwas schief, ist der Schuldige schnell gefunden.

Im Güterverkehr bei SBB Cargo als Beispiel die Umstellung von CIS Infrastruktur auf das eigene, selbst entwickelte Programm ZIS Cargo. Obwohl die Systeme ausreichend und während Jahren im kleineren Rahmen getestet wurden, funktionierte es bei der flächendeckenden Einführung nur sehr mangelhaft. Zugsausfälle, Zugsverspätungen und dadurch verärgerte Mitarbeiter und Kunden sind die Folgen.

Auch wenn hier verantwortungsbewusst gehandelt wurde, so ist das Programm immer noch fehleranfällig. Ärgerlich für alle Beteiligten, die täglich damit zu kämpfen haben, ist, dass es bereits als grosser Erfolg gefeiert wird und sich somit die Verantwortung wieder neutralisiert. Es gibt viele weitere Beispiele, dies würde aber den Rahmen sprengen.

Auffällig im Bereich der Unverantwortlichkeit in vielen verschiedenen Bereichen ist die fortschreitende Digitalisierung. Mir wurde persönlich mitgeteilt, dass wir im VSLF als Digitalisierungsgegner und somit auch als Fortschrittsgegner gelten. Ansichtssache!

Viele der zahlreichen neuen sogenannten Hilfsmittel bringen keinen Mehrwert, sondern einzig unnötige Aufwendungen und Ablenkungen. Würde die Kosten-Nutzen-Rechnung transparent und mit allen Konsequenzen gemacht, wäre so manches Projekt obsolet. Dass die menschlichen Faktoren wie Ärger und Frust bis hin zur Gleichgültigkeit nicht einbezogen werden, beginnt sich langsam spürbar zu rächen.

Auch der Konzern SBB hat die Problematik erkannt, was an der neuen Strategie oneSBB zu erkennen ist.

Von dieser ist leider bei uns wenig zu spüren, vermutlich fühlt sich niemand dafür verantwortlich ... ➡

Fehlende Daten für Zugsfahrten

Technikgruppe VSLF

Wenn alle Informationen, auch sicherheitsrelevante, nur noch digital erhältlich sind, ist es eine Frage der Zeit, bis bei einem Systemausfall gravierende Informationslücken entstehen. So geschehen mit der TIP 2 App von SBB P am Samstag, 30. März 2024. Die Störung blieb offenbar bis am Dienstag, 2. April 2024, bestehen.

TIP 2 erhält wichtige Informationen über den Zustand der Züge, insbesondere Mängel und betriebliche Einschränkungen. Diese Informationen sind durch das Lokpersonal zwingend zu beachten.

Die Konsequenzen aus dem Ausfall der Daten aus der TIP 2 App schätzt jede Abteilung nach ihrem eigenen Gutdünken ein und kommuniziert dies auch individuell:

- Ausfall TIP 2 => Die korrekten Daten müssen im SOPRE eingesehen werden. Dort fehlen aber die notwendigen wichtigen Angaben über den Zustand der Fahrzeuge und Informationen zum Zuglauf (Bild 1).*
- Lokführer und Zugpersonal haben falsche Daten => Somit dürfte nicht mehr gefahren werden, da der technische Zustand des Zuges nicht bekannt ist. Es fehlen Informationen wie Absperrungen von Türen wegen zu kurzer Perrons (Unfallgefahr Fahrgäste) und allfällige Ländersperren von Fahrzeugen (Schäden an ausländischer Infrastruktur). Sollten die Daten zu den Zugnummern falsch sein, besteht höchste Gefahr, dass mit fehlerhaften Informationen gefahren wird. Das System müsste abgeschaltet werden (Bild 2).*

Prozesse werden nicht beherrscht

Wenn man Systeme, die sicherheitsrelevante Informationen beinhalten und falsche Angaben liefern, einfach laufen lässt, ist es mit einer SMS-Meldung an das Personal nicht getan. Möglicherweise kommt die Meldung nicht beim Personal an oder wird nicht beachtet (SMS sind keine Pflichtlektüre).

Das System müsste also ausgeschaltet werden, da falsche Informationen verbreitet werden, ohne dass dies offensichtlich ist. Die Betreuer der Systeme

verstehen die Relevanz der Informationen und die Vorgaben und Arbeitsweise der Empfänger offenbar nicht. Das ist unverantwortlich. ➡

INC2023769 TIP 2; Lokführer und Zugpersonal haben falsche Daten; Störungsanalyse durch durch TIP 2 Spezialisten erwünscht.
Beginn Major: 06:15 Uhr
Störungsausmass:
Zur Zeit erhalten Lokführer und das Zugpersonal zum Teil falsche Angaben aus TIP2. Korrekte Daten müssen im SOPRE eingesehen werden.
Ursache der Störung:
Unbekannt
Durchgeführte Massnahmen:
Versuch gestartet TIP 2 Verantwortliche zu erreichen
Geplante Massnahmen:
Weitere Versuche und Analysen seitens TIP 2 Verantwortlichen
Nächste Information bei Statusänderung

Bild 1

Samstag • 06:43
INC2023769 TIP 2; Lokführer und Zugpersonal haben falsche Daten; Störungsanalyse durch durch TIP 2 Spezialisten erwünscht; Beginn Major 06:15 Uhr; Nächste Info bei Statusänderung

Bild 2



"Da war wohl eine Schraube locker..."

Qualitätsmängel des Briefingtools TIP 2 bei der SBB

Über die Ostertage waren keine oder falsche Informationen über die Züge bei SBB-PP-ZFR vorhanden. Darüber hinaus stellen wir oftmals weitere fehlende oder falsche Meldungen im Briefingtool fest. Technikgruppe VSLF

TIP 2 erhält wichtige Informationen über den Zustand der Züge, insbesondere Mängel und betriebliche Einschränkungen, aber auch Zirkulare mit Informationen zu Bauarbeiten und Extrafahrordnungen. Ebenso sind mittlerweile Abstellorte und betriebliche Ausführungen und Vorgehensweisen im TIP 2 festgehalten. Diese Informationen sind durch das Lokpersonal zwingend zu beachten und in der Regel vor jeder Zugfahrt zu konsultieren.

Der kalkulierbare Ausfall eines digitalen Hilfsmittels, wie TIP 2 es darstellt, ist am Osterwochenende vom 30. März bis 2. April 2024 eingetreten. Es ist nur ein weiterer Zwischenfall in einer mittlerweile grossen Reihe an solchen Ausfällen. Meistens sind Vertriebs- oder Kundeninformationssysteme betroffen, in diesem Fall ist ein Produkt mit sicherheitsrelevantem Charakter ausgefallen.

Die Qualität, in welcher der Betrieb fortgeführt wurde, ist insofern bemerkenswert hoch, als weder konkrete Rückfallebenen für den Ausfall des Briefingtools bestehen noch die angebotenen Prozesse in sich schlüssig und beherrschbar sind. Für den Ausfall von TIP 2 ist lediglich vorgesehen, dass via das Einteilungsprogramm SOPRE die zu erledigende Arbeit einzusehen sei. Dort fehlen aber betriebliche Informationen und Mängellisten zu Zügen. Grundsätzlich wären die betrieblichen Informationen via Lenkung Lokpersonal, die Abstellorte via Lokleitung einzufordern. Dort fehlen diese aber oftmals oder die Stellen sind stark ausgelastet. Alternativ wären solche Informationen über SBB Infrastruktur in den Betriebszentralen via Anfrage bei den Zugverkehrsleitenden zu erhalten, diese sind dafür aber grundsätzlich nicht zuständig. Informationen über Mängel an Zügen wären konsequenterweise via Lokleitung oder Helpdesk Rollmaterial einzufordern, oder alternativ vor Zugabfahrt wären alle Führerstände auf das Vorhandensein von roten Schadenskarten zu überprüfen.

Allen Alternativen gemeinsam ist der grosse zeitliche Aufwand, sofern überhaupt umsetzbar. Weshalb also sind trotz Ausfalls eines sicherheitsrelevanten Informationsprogrammes dennoch

im hohen Schnitt die meisten Züge pünktlich verkehrt? Weshalb sieht sich das Lokpersonal bei SBB-PP-ZFR in der Pflicht, auch ohne die notwendigen Informationen über seine Züge die Fahrt dennoch aufzunehmen? Welche kritischen sicherheitsrelevanten Situationen wurden aufgrund fehlender Information über Einschränkungen beispielsweise bei Höchstgeschwindigkeiten generiert?

Wir wissen es nicht. Wir gehen davon aus, dass das Lokpersonal aufgrund seines Pflichtbewusstseins und seiner Erfahrung die Situation so einschätzen konnte, dass ein sicherer Betrieb gewährleistet war. Die Verantwortung für ein solches Handeln obliegt dem Lokpersonal selbst, wir sind etwas erstaunt ob der hohen Loyalität dem Arbeitgeber gegenüber, ein solches theoretisches Sicherheitsrisiko sich selbst aufzubürden.

Wenn man bedenkt, dass das Briefingtool TIP 2 mit vielen für die Arbeit notwendigen Informationen kompakt ausgestattet wurde, um die Vorbereitungszeiten für das Lokpersonal möglichst gering zu halten, erstaunt es umso mehr, dass bei dessen Ausfall keine Mehraufwände

generiert wurden. Von Seite Arbeitgeber wurde lediglich mit einem morgendlichen Informations-SMS über die fehlerhaften Datensätze informiert. SMS sind allerdings im Rahmen der Dienstvorbereitung nicht konsultationspflichtig. Es kann also auch davon ausgegangen werden, dass das Lokpersonal zum Teil diese SMS nicht wahrgenommen hat und von der Richtigkeit der bereitgestellten Daten ausgegangen ist. Welche sicherheitsrelevanten Situationen hat dieses Vorgehen ausgelöst? Und weshalb wurde TIP 2 nicht ausser Betrieb genommen, obschon bekannt war, dass die Datensätze fehlerhaft sind?

Der Weiterbetrieb von TIP 2 war unverantwortlich und die Zuständigen sind sich der Wichtigkeit und Relevanz der Korrektheit der enthaltenen Datensätze nicht bewusst. Das ist unprofessionell. Wir empfehlen, beim unsicheren Stand betreffend die Richtigkeit von Daten und Informationen immer Rückfrage mit den zuständigen Stellen zu halten und im Zweifelsfall einen Zug nicht zu fahren. Die angebotenen Apps sind effektiv nur Hilfsmittel und dienen der Unterstützung, die Verantwortung über die Zugfahrt obliegt allein dem Lokpersonal. ➡

ALEA Alarmierungs- und Ereignisassistent

Ereignisbeschrieb

TIP 2 Störung seit 30.03.2024 kein IT-Pikett für dieses System vorhanden. Die Störung wurde jedoch erst am 01.04. via EMOD eskaliert. Da im TCC OST wegen Baustellen diverse Strecken gesperrt gewesen sind, sind diverse Fahrzeug in anderen S-Bahn-Linien eingesetzt worden, nebst dem Ostverkehr.

Da die LF im TIP 2 die falschen Fahrzeugnummern hinterlegt haben, wurden zum Teil die falschen Fahrzeuge vorbereitet.

Dies ist insofern gefährlich, als möglicherweise z.B. ein Fahrzeug mit Deutschland-Sperrung für die S24 nach Thayngen vorbereitet wird.

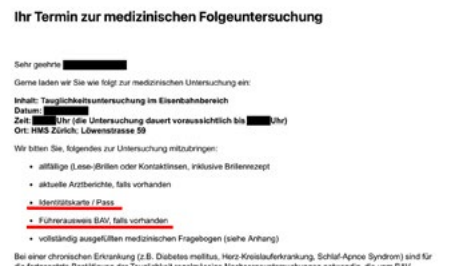
Ebenso sind für die Lokführer, bei mehreren Einheiten, die Einschränkungen auf den hinteren Fahrzeugen nicht ersichtlich (wenn zum Beispiel eine Bremse an einem einzelnen Wagen ausgeschaltet worden ist, Ländersperren/vmax usw.).

Am 01./02.04. wurden die Lokleitung P und Lokleitung RV sowie TCC West von Anrufen von LF überflutet. Die LF beschwerten sich immer massiver über die Mängel und die gefährliche Situation. [...]

Führerausweis BAV

Technikgruppe VSLF

Tauglichkeitsuntersuchung im Eisenbahnbereich: Mitzubringen ist der Führerausweis BAV, falls vorhanden.



Bei Treibfahrzeugführern ist er vorhanden. Die Wertigkeit des BAV-Ausweises ist insofern gleich null, als bei der Bestellung des Ausweises keine Kontrolle der Personalien stattfindet und sogar ein Foto der Grossmutter eingesendet werden kann.



Aus diesem Grund ist beim Medical Service sowie auch im Dienst immer eine ID oder ein Pass mitzuführen.

Damit man auch weiss, mit wem man es zu tun hat ➡.



Abschluss BAV-Audit 2023 bei SBB Cargo

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr, Sektion Sicherheitsüberwachung
(Präsentation)



23. Juni 2023

Handlungsfeld 1: Anschlussgleise (Massnahme GL SBBC)

- Es fehlen weiterhin bei verschiedenen Anschlussgleisen die Betriebsvorschriften des Anschliessers. Anweisung aus 2016!
- Verantwortung von SBBC als Arbeitgeber, die Mitarbeitenden nicht an Orte zu entsenden, wo die Sicherheitsregeln nicht bekannt sind
- Prozess sieht vor, dass auf AnG ohne BV nicht mehr gefahren wird; TRAVOR muss 2x jährlich prüfen, ob die BV des AnG vorhanden sind
- Trotzdem werden diese AnG weiterhin von SBBC befahren

Handlungsfeld 2: Betrieb Sozialräume (Massnahme GL SBBC)

- Betriebsunterhalt von Sozialräumen (Pausenräume inklusive Einrichtungen wie Kühlschränke, Mikrowelle, Erste Hilfe, Toiletten, Duschen usw.)
- Gegenstand einer bestehenden Anweisung
- Organisation von Reinigung und Überprüfung ordnungsgemässer Zustand ist tägliche Führungsaufgabe (nicht von SQU!)

- Schimmel im Kühlschrank, schmutziger Erste-Hilfe-Raum, abgelaufene Artikel in Apotheke

Kommentar:

Wenn man für jedes Anschlussgleis eigene Betriebsvorschriften verlangt, ergibt das nicht unbedingt Sinn, wohl aber viel Arbeit und Kosten. Die Grundvorschriften sollen auf dem gesamten Schienennetz gelten, auch auf Anschlussgleisen. Ein paar örtliche Besonderheiten sollten auf einer PDF-Seite Platz finden. Die Forderung nach eigenen Betriebsvorschriften für ein paar Meter Gleise hilft einzig, den Güterverkehr unnötig zu verteuern.

Dass es für Cargo riesige Aufwände nach sich zieht, jeweils ausgebildetes und geprüftes Personal zu entsenden, versteht, wer mit Personalplanung vertraut ist. Dies hat direkte negative Auswirkungen auf die Dienstpläne und Arbeitszeiten wie auch die Avisierungszeiten. Und löst Kosten aus.

Dass es Verbesserungen bei den Sozialräumen gibt, sollte der Arbeitgeber selber feststellen, für das sind Personen angestellt. Es gibt viele Cargo-Bahnen, welche keine Pausenräume usw. haben. Im Sinne von gleich langen Spiessen und anständigen Arbeitsbedingungen muss das BAV diese Unternehmungen genauso kontrollieren. ➡

Aktualisierte ERTMS-Strategie des Schweizer BAV

Auszug aus der «Schweizer Eisenbahn-Revue» 1/2024 / Seite 18-19
Mit freundlicher Genehmigung der SER.

Patrick Favre, Bundesamt für Verkehr, Sektion Sicherheitstechnik
Marcel Bartlome, Bundesamt für Verkehr, Sektion Sicherheitstechnik

[...] Selbstverständlich bedingt die Erfüllung der hier genannten Erwartungshaltung als Basis fachkundiges und motiviertes Personal.

[...] Seit 2018 ist praktisch das gesamte Schweizer Normalspurnetz mit ETCS L1 LS und Aussensignalisierung oder ETCS L2 (Führerstandssignalisierung, sechs Streckenabschnitte im Umfang von knapp einem Zehntel des Netzes) sowie mit dem Funksystem GSM-R ausgerüstet. Damit ist das Normalspurnetz aus Sicht der Sicherungsanlagen für den grenzüberschreitenden Verkehr interoperabel.

[...] Nach der Einführung von ETCS L1 LS wurden negative Auswirkungen des Systems auf die Leistungsfähigkeit der Bahnproduktion Schweizer Normalspurnetz erkannt. In der Zwischenzeit konnten die Projektierungsregeln so optimiert werden, dass eine mit den alten Zugbeeinflussungssystemen Signum und ZUB vergleichbare Leistungsfähigkeit erreicht wird. Diese Optimierung wird in den nächsten Jahren ausgerollt. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass ETCS L1 LS lediglich als interoperable Migrationslösung auf dem Weg zur Führerstandssignalisierung mit ETCS L2 konzipiert wurde. Somit hat das ETCS L1 LS keinen langfristigen Bestand.

[...] Da ETCS L1 LS eine Migrationslösung ist, kann die Interoperabilität des Schweizer Normalspurnetzes auf längere Frist einzig mit dem flächendeckenden Einsatz von ETCS L2 nachhaltig sichergestellt werden.

[...] Die Software und teils auch die Hardware von modernen Technologien sind im Vergleich zu früher kurzlebiger. Dieser Umstand wird häufig in vielen Lebensbereichen kritisiert, aber dennoch

akzeptiert, weil der Nutzen moderner Technologie gross ist und keine Alternative ohne Abstriche vorhanden ist, wie etwa die Entwicklung bei den Smartphones zeigt. [...]

Fazit

Die Schweizer Eisenbahnbranche muss mit der Zeit gehen, wenn sie konkurrenzfähig bleiben will. Die bereits flächendeckend erfolgte Implementierung von ETCS L1 LS dient als ausgezeichnete Grundlage für den Ausbau der Führerstandssignalisierung mit ETCS L2 und damit für die Nutzung des Potenzials der Digitalisierung und Harmonisierung.

VSLF: Diese Versprechen von Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnbranche sind nicht einzuhalten. Eine flächendeckende Ausrüstung mit ETCS Level 2 ist unrealistisch.

Finanzierung der Umsetzung der ERTMS-Strategie

Das BAV finanziert die Investitionen für die Bahninfrastruktur und die Fahrzeuge mit den bestehenden Instrumenten:

- Leistungsvereinbarungen zum Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur für die Erneuerung infrastrukturseitiger Anlagen sowie bei Fahrzeugen der Infrastruktur;
- Kredite für die Ausbauschritte bei Infrastruktur-Ausbauten;
- Kredite für Fahrzeuge des bestellten regionalen Personenverkehrs.

Die Ausrüstung der Fahrzeuge des Fern- und Güterverkehrs wird im Rahmen von deren stetiger Modernisierung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziert.

Das BAV prüft bis 2026, ob darüber hinaus für die Fahrzeuge im Rahmen einer befristeten Systemaufgabe ab 2029 eine ERTMS-spezifische, anteilige Zusatzfinanzierung möglich ist. ➡

Bombi fährt jetzt unbefristet

Technikgruppe VSLF

Mitteilung BAV: «7.3.2024 - Das Bundesamt für Verkehr bewilligt neuen Fernverkehrs-Doppelstockzug der SBB unbefristet. [...] Die SBB und Hersteller Alstom (ehemals Bombardier) rüsten den neuen Fernverkehrs-Doppelstockzug mit einer neuen Software für das Bremsen und die Zugbeeinflussung aus. Hierfür ist eine neue Betriebsbewilligung notwendig.»

Eine neue Software für Bremsen und Zugsicherung hat das Fahrzeug bereits erhalten. Ob, wie man hört, sämtliche Drehgestelle aufgrund des schlechten Fahrkomforts ausgetauscht werden, ist uns nicht bekannt. Es soll Kollegen vom Zugpersonal geben, welche auf dem Zug keinen Dienst mehr leisten können. Offenbar sind sämtliche Ausrüstungen für Fahrten im Ausland ausser Betrieb gesetzt worden. Auch der digitale Fahrassistent soll nicht zum Einsatz kommen.

In den Führerständen fehlt seit über fünf Jahren ein Ladekabel für das iPad mit den Fahrplandaten. Hoffentlich ist dieser Zustand nicht unbefristet. ➡



Foto: Sandro Deon

Fachkräftemangel vs. Verwaltungspersonalüberschuss

Für viele Jobs in der Eisenbahn fehlen qualifizierte Mitarbeiter, was auch an den zunehmend als unattraktiv empfundenen Arbeitszeiten mit Nacht- und Wochenendarbeit liegt. Wie kann diesem Fachkräftemangel entgegengesteuert werden?

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P



Foto: Werner Sturzenegger

Bekannt ist die Sachlage, dass sich in vielen Berufen kaum qualifizierte Bewerbungen auf Jobs finden lassen. Was führte dazu und wie gehen Arbeitgeber damit um?

Der Fachkräftemangel-Index Schweiz der Adecco-Gruppe und der Stellenmarkt-Monitor Schweiz der Universität Zürich stellten für das Jahr 2023 eine Zunahme des Fachkräftemangels um 24% fest. Dies bedeutet einen neuen Rekordwert, besonders betroffen sind Berufe im Gesundheitswesen und der IT, in technischen Bereichen und bei Ingenieur:innen. Während die Arbeitslosenquote einen Tiefstand von 2% erreichte, stieg die Anzahl offener Stellen um 7%. Völlig unterschätzt wurde die starke wirtschaftliche Erholung in der Folge der Coronakrise, und dies trotz gedämpfter Konjunkturaussichten. Weitere Treiber des Fachkräftemangels sind die alternde Bevölkerung, die fortschreitende Digitalisierung und die steigende Akademisierung.

Besonders in technischen Berufen fällt auf, dass nicht nur komplexe, Tertiärausbildungen erfordernde Berufsbilder betroffen sind. In erster Linie fallen Berufe wie Elektriker:innen, Mechaniker:innen oder Schlosser:innen auf, welche eine Berufslehre erfordern. Aber auch Berufe mit geringen Qualifikationsansprüchen wie Hilfsarbeitskräfte oder Serviceangestellte weisen ein immer knapperes Überangebot an Fachkräften auf. Einen Überbestand, also

mehr Bewerbungen als offene Stellen, weisen Berufe wie Führungspositionen, Büro- und Sekretariatskräfte oder Sachbearbeitungen auf.

Als Ursachen für den Fachkräftemangel treten diverse Faktoren auf. Zum einen ist dies der demografische Wandel, welcher durch den Ruhestand der Babyboomergeneration ausgelöst wird. Diese ausscheidenden Arbeitskräfte können weder durch nachfolgende Generationen noch durch Zuwanderung ausgeglichen werden. Besonders im Gesundheitswesen verstärkt die steigende Überalterung der Gesellschaft den Fachkräftemangel noch erheblich weiter. Weiter fördert der Umstand, dass in vielen Branchen die Ausbildungen und Arbeitsbedingungen noch immer unattraktiv sind, den Mangel negativ. Der geringe Bestand an Arbeitnehmenden führt bei steigender Arbeitslast zu immer längeren Arbeitszeiten; der Wettbewerbsdruck und die fragwürdige Verteilung der Lohnsummen der Unternehmen lassen jedoch wenig Spielraum, diese gestiegenen Aufwände angemessen abzugelten. Das Image vieler Berufe ist deshalb zu Recht problematisch. Zudem hat sich ein gesellschaftliches Gesamtbild etabliert, welches grundsätzlich akademische Berufswege deutlich attraktiver erscheinen lässt. Dem liegen in erster Linie flexible Arbeitsmodelle und Arbeitszeiten sowie eine relativ gute Entlohnung zugrunde. Ebenfalls können der technologische Wandel und die steigende Digitalisierung ursächlich

für den Fachkräftemangel auftreten. Einerseits wird immer ausgeprägteres und spezifischeres Fachwissen vorausgesetzt, andererseits leiden Berufe unter der starken digitalen «Unterstützung» oder Automatisierung und werden bald obsolet sein.

Als Folge des Fachkräftemangels werden drastische Einschnitte und Produktionsausfälle an Wirtschaftsstandorten erwartet. Dies führt zu Aufträgen, welche nicht mehr ausgeführt werden, und zu Arbeiten, die nicht mehr erledigt werden können. Langfristig sind starke Umsatzeinbussen zu erwarten. Da mittelfristig die Arbeitsbedingungen im Kampf um die Fachkräfte optimiert werden müssten, ist eine Teuerung der Arbeitsleistung von Arbeitnehmenden die Folge. Dies würde direkt auf die Kundschaft abgewälzt werden, was die allgemeine Teuerung weiter befeuern wird. Ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum ist ohne qualifizierte Fachkräfte nicht denkbar. Demzufolge sehen viele Unternehmen die Entwicklung ihrer Geschäfte in Gefahr.

Was wären Lösungsansätze für diese Situation? Grundsätzlich gibt es keine einfache Möglichkeit, den Fachkräftemangel zügig zu beheben. Etwa die stärkere Einbindung von Frauen in der Familienphase oder die Weiterbeschäftigung älterer Arbeitnehmender wirken unpopulär und wenig nachhaltig. Zudem müssten sie erst auf das erforderliche Niveau ausgebildet werden. Konflik-

behaftet scheint auch die Förderung der Zuwanderung. Einerseits sind dazu die rechtlichen Grundlagen erforderlich, andererseits ebenfalls die notwendige Ausbildung. Zudem sind Auseinandersetzungen zwischen diversen kulturell unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen möglich, aber nicht zwingend erwartbar. Es setzt eine erfolgreich gepflegte und praktizierte Integration sowohl durch die Gesellschaft als auch durch die Unternehmen voraus. Weitere ähnliche mögliche Lösungsansätze wären das stärkere Inkludieren von Menschen mit Behinderungen und Beeinträchtigungen, das Aufstocken von Teilzeitpensen oder die Weiterentwicklung hybrider Arbeitsmodelle. Ebenfalls können Unternehmen ihre Kulturen und Bewerbungsprozesse, aber auch die Arbeitsbedingungen optimieren. In erster Linie würde dies bedeuten, dass die zunehmende Zweiklassenkluft zwischen Berufen an der Basis und der Verwaltung wieder näher zusammengeführt werden muss, sowohl in der Ermöglichung flexibler Arbeitsmodelle als auch in der angemessenen Entlohnung. Dies würde das gesamtheitliche Gesellschaftsbild der Berufsbereiche wieder aneinander angleichen und Umschulungen oder Ausbildungen in vermeintlich unpopulären Berufen wieder attraktiver machen.

Es liegt einerseits in der Hand der Unternehmungen selbst, ihre Berufsmodelle so zu gestalten, dass sie das notwendige Interesse von Arbeitnehmenden wecken. Dabei gilt es aber zu beachten, dass keine starken Differenzen zwischen den Arbeitsbedingungen der bestehenden Angestellten und jenen der geködeten neuen Angestellten entstehen. Andererseits liegt es auch in der Hand der Politik und der Wissenschaft, gesellschaftliche Gesamtbilder zu fördern und weiterzuentwickeln oder allenfalls digitale Lösungsansätze zu fördern, welche die Angestellten angemessen unterstützen, anstatt die Berufsbilder weiter zu verkomplizieren. Auch würde die Abschaffung bürokratischer und prozessualer Hürden und Aufwände deutlich mehr Arbeitsleistungen von Verwaltungspersonal freistellen, welches dann in dringender benötigten Berufsfeldern eingesetzt werden könnte. Wichtig wäre es aktuell, konkrete Lösungsansätze jetzt zu entwickeln und zu etablieren. Mit Marketingkampagnen allein lässt sich der Fachkräftemangel nicht beheben. Und falls nebenbei noch der Verwaltungspersonalüberschuss behoben werden kann, liessen sich unverhoffte Produktivitätssteigerungen realisieren. ➡

ADL für nix

Lokführer SBB P

Nach wie vor sind viele ADL-Meldungen für nix. Und die Akzeptanz sinkt mit jeder falschen Meldung. Wenn laufende ADL-Meldungen, welche ablenken und sogar vor Halt zeigenden Signalen vmax herausgeben, erscheinen, sollte man dieses System besser ausschalten. Was wir brauchen, sind ein Punkt und eine Zeit, bis wo wie viel Zeit verloren werden soll. Also präzise Informationen, was man von uns will.

Bild: Tunnel von Stettbach nach Stadelhofen, kurz vor dem Perron. Signale zeigen nach Vorwarnung Warnung und Halt.) ➡



Führen heisst zufriedenstellen

Bei der Personal-Motivations-Umfrage PeMo bei der SBB soll es Führungskräfte geben, welche mit unter 50 Punkten bewertet wurden. Die Personal-Kommission PeKo erwartet, dass mit solchen Führungskräften Massnahmen vereinbart werden. Wir gehen davon aus, dass von Seite Unternehmung adäquate Massnahmen ergriffen werden. ➡

Verbesserungen beim FVP

Alliance SwissPass stellt Konkubinate den Verheirateten gleich



Die aktuelle Regelung sieht vor, dass Partnerinnen und Partner von Mitarbeitenden, welche im Konkubinat leben und keine FVP-berechtigten Kinder haben, keinen Anspruch auf FVP geniessen. Diese «Ungleichbehandlung» gegenüber verheirateten Paaren hat immer wieder zu Rückfragen von Mitarbeitenden geführt.

Der Strategierat des Alliance SwissPass hat in Abstimmung mit dem Verband

öffentlicher Verkehr deshalb beschlossen, dass ab dem 1. Oktober 2024 Konkubinatpaare den verheirateten sowie in eingetragener Partnerschaft lebenden Paaren bezüglich des FVP-Anspruchs gleichgestellt werden.

Für den Nachweis des Konkubinats muss analog zu den kommerziellen Bestimmungen jährlich wiederkehrend eine Wohnsitzbestätigung vorgelegt werden. Zudem muss einmalig eine formlose Selbstdeklaration eingereicht werden, in der die betroffenen Personen bestätigen, dass sie in einem Konkubinat leben.

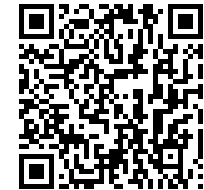
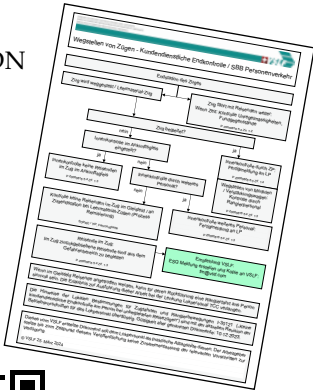
Mit dieser Gleichstellung trägt die öV-Branche den gesellschaftlichen Veränderungen Rechnung und nimmt damit jährlich wiederkehrende Einnahmeverluste in Kauf. ➡

Kundendienstliche Endkontrolle von Zügen bei SBB Personenverkehr

Mit der Revision der Betriebsvorschriften SBB Verkehr vom 10.12.2023 wurde die kundendienstliche Endkontrolle von Zügen neu geregelt. Leider ist nach wie vor keine Standardisierung ersichtlich; widersprüchliche Angaben sowie fehlende Vorgaben, auch zum Vorgehen bei kurzfristigen Dienständerungen, lassen darauf schliessen, dass die Dringlichkeit einer soliden Regelung noch nicht erkannt wurde. Aufgrund der Wichtigkeit des Themas und gleichzeitiger Unübersichtlichkeit der Vorschriften, hat der VSLF ein Flussdiagramm erstellt. ➡

Das Dokument ist als PDF auf der Homepage verfügbar.

VSLF Nr. 807, 1. April 2024 DN



<https://www.vslf.com/dienste/fahrdienst/kundendienstliche-endkontrolle>

Die Schweiz im Fadenkreuz europäischer Bahngesellschaften?



Im Rahmen der Bilateralen III will der Bundesrat den grenzüberschreitenden Bahnverkehr liberalisieren. Öffnet sich dabei mit der «Flixisierung» eine Pandorabüchse?
Peider Trippi, Prozess-Berater



Foto (c) K. Planinski / P. Trippi

Gehören schon bald grüne Re 421 zum alltäglichen Bild der Schweiz? Mit ihrer Zulassung zum deutschen Bahnnetz könnte ein schweizerisches EVU den Betrieb München–Zürich im Auftrag von FlixTrain schon heute abwickeln.

Rendering: Konstantin Planinski / Peider Trippi

Jedes Mal, wenn das Thema FlixTrain durch den Blätterwald rauscht, lässt sich ein allgemeiner Tenor feststellen: Dem europaweit einmaligen schweizerischen Bahnsystem drohe Gefahr. In den nachfolgenden Überlegungen wird versucht, die Relationen zu beleuchten.

Schlagzeilen wecken Emotionen

- Ständerat-Motion 18.4105: Ein Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs wird gefordert.
- UVEK: Das Bundesamt äussert 2021 grosse Befürchtungen, dass die ausländischen EVU der SBB lukrative internationale Verbindungen streitig machen und bestehende Kooperationen kündigen.
- Pro Bahn Schweiz: Sollten private Eisenbahnunternehmen in der Schweiz verkehren, müsste sichergestellt werden, dass die üblichen Billette und Vergünstigungen auch in deren Zügen gelten.

- SEV: Der Präsident der Bahngewerkschaft warnt vor «deutschen Verhältnissen» und hält fest, dass durch die Rosinenpickerei privater Anbieter die Staatsbahnen auf verlustbringende Strecken zurückgedrängt werden und so die Einkünfte aus attraktiven Strecken verlieren.
- SBB-Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar: Sollte man Trassen für internationale Bahnunternehmen freiräumen, könnte das SBB-Angebot schlechter und teurer werden.
- Vincent Ducrot: Unser Tarifsystem ist nicht kompatibel mit der Marktöffnung.
- Economiesuisse: Wird beim Landverkehrsabkommen der Service public in der Schweiz gefährdet?

Mögliche neue Anbieter

Ein Blick auf fremde Bahnunternehmen, die in die Schweiz «drängen» respektive noch ein Thema werden könnten:

FlixTrain

Das Angebot von FlixTrain konzentriert sich auf Verkehre zwischen Ballungszentren und ergänzt so das eigene Fernbusnetz von FlixBus. Der Erfolg basiert auf der Digitalisierung eines traditionellen Verkehrsmittels und der Auslagerung der Transportdienstleistungen zu privaten Drittunternehmen. Das Flix-Team betreibt die Technologieentwicklung, Netzplanung, Betriebssteuerung, Marketing & Vertrieb, Qualitätsmanagement und die kontinuierliche Produkterweiterung. Der Fokus liegt dabei auf einem kostengünstigen Grundangebot und ist damit in vielen Regionen mit dem europaweit grössten Fernbusnetz zum Marktführer geworden. Seit 2017 wird ein deutschlandweiter Bahn-FV angeboten, inzwischen auch unter Einbindung von Basel (Badischer Bahnhof). Im Mai 2021 hat das Unternehmen auch den Zugverkehr in Schweden aufgenommen und steht für 2025 in den Vorbereitungen für die Anbindung der Nie-

derlande. Gegenüber den staatlichen Bahngesellschaften spricht FlixTrain ein anderes Kundensegment an: Hier werden eher jene abgeholt, die den Preis höher gewichten als Fahrdauer, zeitliche Flexibilität und Komfort. Während zwischen Basel und Berlin die SBB und DB über 200 Verbindungen in der Woche anbieten, bringt es FlixTrain gerade mal auf vier, das heisst weniger als 2 Prozent!

RegioJet

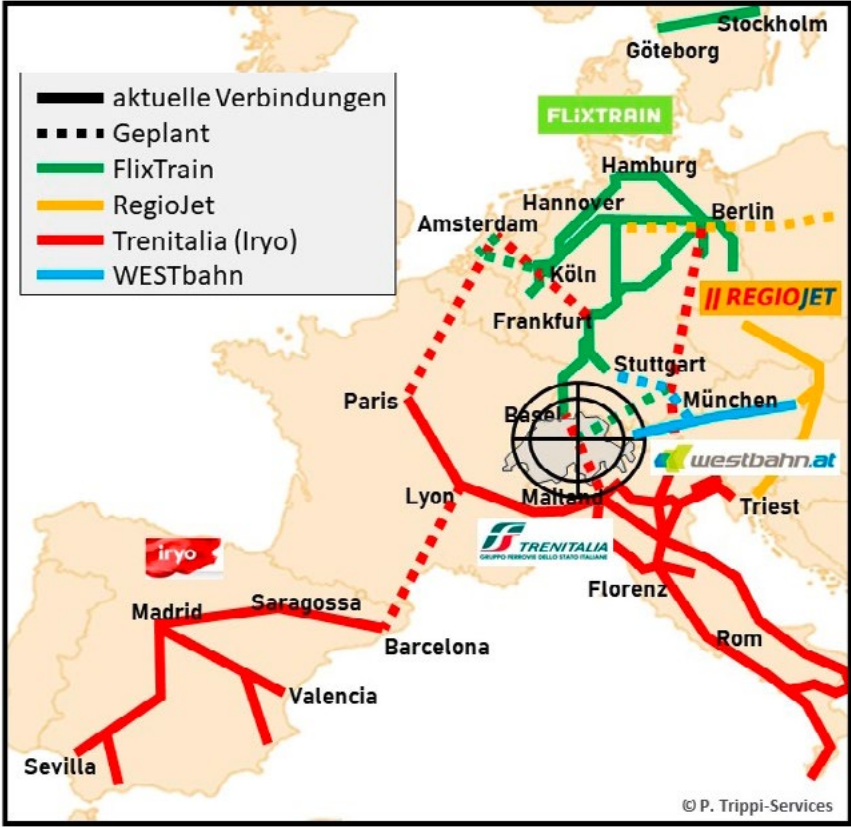
Schon heute bietet RegioJet ihre Busdienste in die Schweiz ein- bis zweimal wöchentlich auf den Strecken nach Prag, München, Mailand und Lyon für 15 bis 25 Euro inklusive Unterhaltungsportal, Erfrischungen und kostenloses Wasser an. Das Busunternehmen RegioJet wurde 2009 als Tochtergesellschaft der Student Agency in Brünn gegründet. Das tschechische Unternehmen betreibt seit 2011 einen Schienenpersonenverkehr und bietet heute in Tschechien und der Slowakei regelmässige Verbindungen an. In Zusammenarbeit mit der WESTbahn wird heute auch Wien angefahren. Saisonal werden Mittelmeerdestinationen in Kroatien bedient. In Planung steht für 2024 die Verbindung Hannover–Berlin–Kiew. In der Standardklasse werden im Bahn-FV als Sitzservice verschiedene Gerichte, Snacks und Desserts angeboten. Den italienischen Kaffee illy gibt es gratis für Reisende in dieser Klasse sowie auch eine Flasche Wasser und Zeitschriften.

Trenitalia

Im Rahmen der langjährigen Zusammenarbeit mit Trenitalia und SBB wurden und werden die Verbindungen schrittweise ausgebaut. Die Kunden profitieren laufend von mehr und besseren Verbindungen zwischen den beiden Ländern. Das 2018 abgeschlossene Kooperationsabkommen zur Verstärkung der Zusammenarbeit hat noch bis

2028 Bestand. Ab Frühling 2026 sollen die neu bestellten Schweiz-tauglichen Frecciarossa ETR 1000 von Hitachi ausgeliefert werden. Damit wäre auch eine Hochgeschwindigkeitsverbindung von Rom und Florenz nach Zürich umsetzbar. Dass Trenitalia Expansionsdrang hat, zeigen die erfolgreichen Markteintritte in den letzten Jahren in Spanien und Frankreich (und bald nach München) mit gehobenem Hochgeschwindigkeitskomfort. Mit den ETR 1000 würde erstmals auch in der Schweiz ein Premium-Angebot mit Executive-, Business-, Premium- neben einer Standardklasse angeboten. Wie sich dies mit dem schweizerischen 1./2.-Klasse-Tarifangebot verträgt, bleibt offen. Die Trenitalia-

sagte der Hauptaktionär der WESTbahn und Gründer der Baufirma Strabag Hans Peter Haselsteiner, dass Züge über Bregenz bis nach Zürich gelangen sollten. Nun, seit 10. Dezember 2023 verkehrt das Unternehmen erstmals mit einem Zugpaar zwischen Bregenz und Wien Westbahnhof, Abfahrt um 05:10 in Bregenz respektive Ankunft kurz vor 23 Uhr. Ab Dezember 2024 sollen zwei Zugpaare von Wien kommend über München hinaus bis Stuttgart verlängert werden. Das Unternehmen punktet mit bequemen Ledersitzen, jeweils einer Steckdose pro Sitzplatz, WLAN, geschlechtergetrennten Toiletten, vier WESTcafés pro Zug (mit Kaffee- sowie Kaltgetränke- und Snackautomat) sowie drei Komfortklassen.



Unternehmen wie FlixTrain, RegioJet, Trenitalia (Iryo) und WESTbahn treiben den internationalen Fernverkehr europaweit mit unterschiedlichen Angeboten voran. Kommt bald die Schweiz in deren Fokus? Grafik: Peider Trippi

Verkehre in Spanien (unter dem Namen Iryo) und Frankreich sind sogenannte Open-Access-Verkehre, also rein privatwirtschaftlich und ohne Kooperationsabkommen mit den staatlichen RENFE und SNCF.

WESTbahn

Im Rahmen der Bahn-Liberalisierung der Europäischen Union wurde die WESTbahn 2008 gegründet. Das Unternehmen fährt seit Dezember 2011 von Wien nach Salzburg, seit 2022 auch München. Anlässlich einer Pressefahrt 2021

Zusammenfassung Anbieter

Die privaten Bahnanbieter haben bis zu vier Komfortklassen (Low Cost, Standard, Relax und Business) und setzen auf tiefe Preise. Hierbei werden Verpflegungsangebote in Selbstbedienung oder am Sitzplatz geboten. Trenitalia setzt mit Erfolg im internationalen Verkehr auf den Komfort-Hochpreismarkt unter Einsatz ihrer Hochgeschwindigkeitszüge.

Gesetzliche Rahmenbedingungen

Den Bestrebungen nach internationalen Verkehren in die Schweiz stehen noch die Bestimmungen durch das Personenbeförderungsgesetz PBG und die Verordnung über die Personenbeförderung VPB entgegen. So hält das PBG unter Artikel 4 fest, dass der Bund das ausschliessliche Recht hat, Reisende mit regelmässigen und gewerbmässigen Fahrten zu befördern, solange dieses Recht nicht durch andere Erlasse oder völkerrechtliche Verträge eingeschränkt ist. Zudem kann der Bund für regelmässige Fahrten Personenbeförderungskonzessionen erteilen (Art. 6.1). Die zuständige Behörde für die Ersterteilung von Konzessionen ist das UVEK. Voraussetzungen für die Erteilung ist gemäss Art. 9, dass das im

Konzessions- oder Bewilligungsgesuch beantragte Verkehrsangebot im Binnenverkehr zweckmässig und wirtschaftlich erbracht werden kann, zum bestehenden Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen oder eine wichtige neue Verkehrsverbindung eingerichtet wird, es die arbeitsrechtlichen Vorschriften einhält und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet. Nach VPB Art. 43 dürfen Reisende im internationalen Verkehr nicht innerhalb der Schweiz befördert werden (Kabotageverbot).

Fazit

Dass die SBB etwas mehr Markt vertragen würde, steht ausser Zweifel. Hierzu einige Anmerkungen:

- Innovation: SOB bewies, dass auf der Gotthardlinie mehr möglich ist, als SBB-Regionalzüge ab Erstfeld zu betreiben.
- Taktfahrplan: Heute sind saisonale Freizeitzüge und internationale Nachtzüge auch in kein Taktsystem eingebunden.
- Arbeitsbedingungen, Tarifintegration und Kabotageverbot: FlixTrain und RegioJet berücksichtigen die Auflagen bei ihrem Fernbus-Betrieb mit der Schweiz, also nichts Neues für den Bahnbetrieb.
- Konzession: Gemäss heutiger Praxis muss ein europäisches EVU mit einer beliebigen schweizerischen Partnerbahn das Angebot erbringen.
- Service public: Ist innerhalb der Schweiz gar nicht betroffen.

Damit sind eigentlich alle wesentlichen Bedingungen erfüllt, um den internationalen Schienen-Personenverkehr (IPV) zu öffnen. Etwas mehr Gelassenheit für einzelne Wochen-Verbindungen ab Wien oder München, mit Aus- respektive Zusteigemöglichkeiten, beispielsweise in Winterthur und St. Gallen, würden die SBB und ihren Service public nicht gefährden, aber für kostenbewusste Fernreisen Bahntüren öffnen. Halten wir uns vor Augen, welchen Aufruhr die Fernbusse 2017 verursachten: Karin Blättler, Präsidentin Pro Bahn Schweiz, sah gar eine Gefährdung des Taktfahrplans und eine Kannibalisierung der Bahn durch die Fernbusse. Heute noch ein Thema? Hat sich jemand über den Markteintritt von RegioJet aufgeregt? Fehlanzeige ... ➔

Optimierung ETCS L1 LS Info Lokpersonal und Fahrdienstleiter

Marc Engelberger / Jan Engel / Hubert Giger

Der ETCS-Netz-Rollout ist schweizweit schon länger abgeschlossen. Die ersten Praxiserfahrungen haben gezeigt, dass diverse Punkte bei ETCS L1 einer Optimierung bedürfen.

Unter Mitwirkung aller betroffenen Fachstellen (ETCS Systemführerschaft, Infrastrukturen SBB, BLS und SOB sowie Vertreter der EVU SBB, BLS und SOB) wurden die Problemfelder aufgedeckt und entsprechende Massnahmen zur Verbesserung definiert.

Ab Mitte 2023 bis Ende 2026 werden diese Massnahmen umgesetzt, welche sich positiv auf das Fahrverhalten sowie auf die Kapazität auswirken werden. [...]

Der Lokführer muss bei korrektem Fahrverhalten keine Zwangsbremmung mehr befürchten. [...]

Die Optimierung wird nach betrieblicher Priorität bahnhofspezifisch umgesetzt. Über den Fortschritt der Optimierung wird das Personal über die üblichen Informationskanäle informiert.

Nachdem das ETCS L1 schon längere Zeit eingeführt ist, stellte man fest, dass das System eine Optimierung benötigt. Diese notwendige Optimierung dauert 3½ Jahre mit entsprechenden Kosten. (Ca. 16'000 Balisen müssen umprogrammiert werden.) Damit sollen die bisher «unkorrekten» Zwangsbremmungen, welche das Lokpersonal zu verantworten hat, ausbleiben. Offenbar fehlte bei sämtlichen Infrastruktu-

ren und EVU die Kenntnis, dass das System bei korrekter Fahrweise Zwangsbremmungen auslöst. Mit der laufenden Ablieferung von ETCS-L1-Fahrzeugen zeigte sich die Problematik nach und nach. Der VSLF-NL Nr. 620 vom 6. Januar 2020 hat das erste Mal öffentlich auf die Problematik hingewiesen, was grosse Wellen geworfen hat.

Nun soll, vier Jahre später, das verlorene Vertrauen des Personals in die Zugsicherungssysteme mit einer Information zurückgewonnen werden. Während 3½ Jahren soll wohl auswendig gelernt werden, welche Bahnhöfe gemäss den Infokanälen «korrigiert» worden sind oder noch «fehlerhaft» sind. Bei einer fehlerhaften Handlung lasten die Verantwortung und die Konsequenzen immer zu 100% auf dem Lokpersonal.

Wir zweifeln daran, dass einmal verlorenes Vertrauen wiedergewonnen werden kann. Die angeordneten Massnahmen der EVU bei Zwangsbremmungen durch das Lokpersonal bewirken das ihre.

Dass diejenigen, welche offensichtlich die Fahrpraxis der Anwender nicht in den Systemen mit eingerechnet haben, nun den Anwendern erklären, wie sie zukünftig zu fahren haben, stellt grundsätzliche Fragen.

Ohne den Einbezug der täglichen Abläufe in der Praxis des Lokpersonals mit allen Rahmenbedingungen, inkl. der unregelmässigen Arbeitszeiten und deren Einflüssen, wird es keine guten Lösungen geben. Von diesem Ziel sind wir heute weit entfernt. ➔

ten. Beim Lokpersonal ist das schwieriger. Da die Personalsituation aber etwas besser ist, sollten die CLP Teilzeitgesuche nach Möglichkeit bewilligen (GAV Artikel 54). ➔



Internationaler Personenverkehr – ein Plädoyer fürs Mit- statt Gegeneinander

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

Im Zuge der Verhandlungen mit der Europäischen Union über das neu «Bilaterale III» genannte modifizierte Rahmenabkommen ist auch immer wieder die Liberalisierung des Personenverkehrs ein Thema. Man darf geteilter Meinung sein, doch soll dies in diesem Text keine Rolle spielen. Doch während früher bunte Züge mit Wagen diverser Bahngesellschaften auch kleinere Schweizer Bahnhöfe mit Europa verbanden, schwächt sich die Eisenbahn mit ruinösen Preiskämpfen untereinander selbst. Die Konkurrenz des Flugverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs ist dann der strahlende Dritte.

Einst: Vom Schwyzer Talkessel und dem Kandertal ohne Umsteigen nach halb Europa

Im Internet sind sie zu finden, Fahrpläne der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Damals existierten Zugläufe, welche auf der Gotthard- und der Simplonachse halb Europa miteinander verbanden. Nicht nur sind interessante und heutzutage undenkbar Zugläufe wie Paris–Istanbul, Paris–Belgrad, Oostende–Ventimiglia oder Paris–Athen zu finden, sondern auch Halte solcher Züge an «kleineren» Bahnhöfen: Noch im Sommer 1989 konnte man beispielsweise zwischen Brunnen SZ einerseits und Stuttgart, Ventimiglia, Paris oder Amsterdam andererseits umsteigefrei reisen, heute verkehren an Stelle solcher «richtigen» Fernverkehrsverbindungen Traverso-Triebzüge der Südostbahn, die zwar einen Getränke- beziehungsweise Snackautomaten und eine Kaffeemaschine aufweisen, jedoch mit dem Flair des internationalen Bahnverkehrs nur äusserst wenig gemeinsam haben. Analog dazu das Exempel von Kandersteg mit umsteigefreien Verbindungen nach Oostende, Amsterdam, Hamburg oder Rom – heute «nur» noch stündlicher Halt des BLS-RegioExpress via Lötschberg-Bergstrecke, der aber immerhin noch über die Grenze bis Domodossola verkehrt.

Mit dem Siegeszug der Luftfahrt und insbesondere der aufkommenden Low-Cost-Airlines wie Ryanair oder EasyJet begann auch der Niedergang solcher Bahnverbindungen. Vielfach bedeutete die Grenze Endstation. Mit Hochgeschwindigkeitszügen, die jedoch meist nur innerhalb der Grenzen grösserer europäischer Länder verkehrten, gelang es zumindest im In-

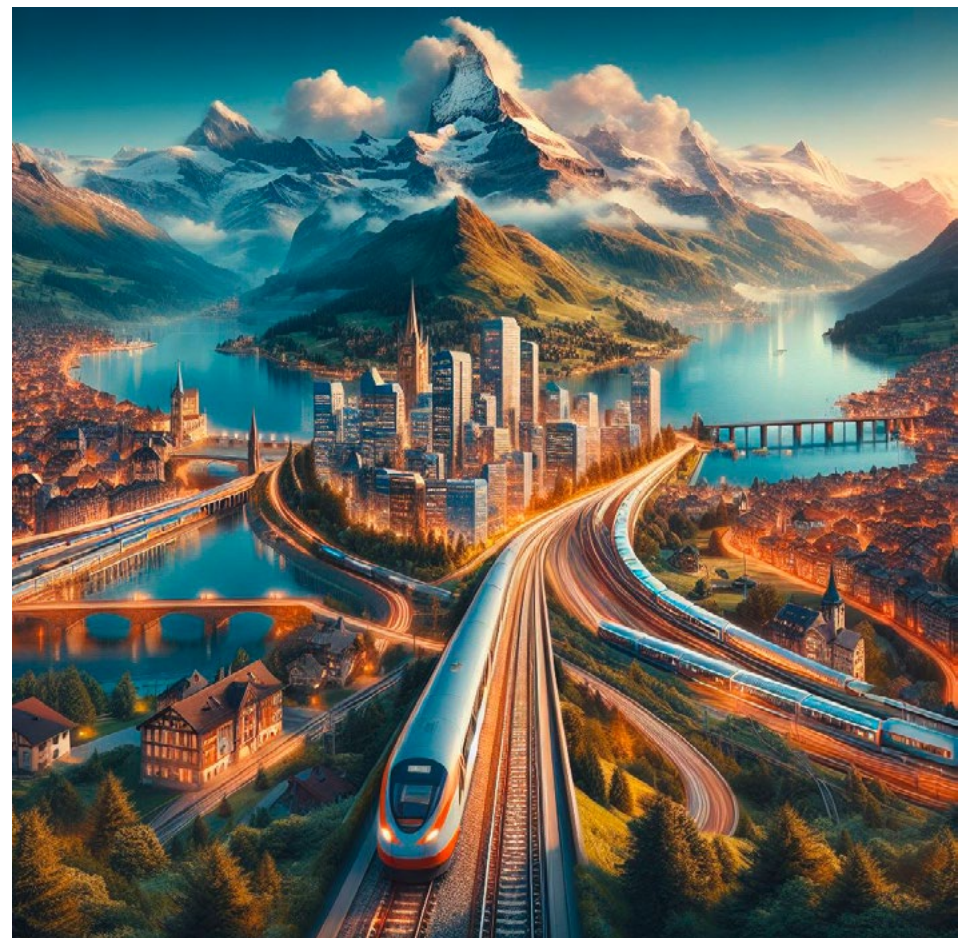
landverkehr, wieder Marktanteile auf die Schiene zurückzuholen. Doch der grenzüberschreitende Verkehr blieb auf der Strecke. Unvergessen die Diskussion über die grauenhafte Zuverlässigkeit der Cisalpino-Verbindungen im Italienverkehr.

Die von der Europäischen Union forcierte Liberalisierung war in diesem Fall auch nicht hilfreich, denn Partner wurden zu Feinden, die gegenseitig im jeweiligen Stammland zu wildern begannen. Auch begann so die Konzentration auf rentable Streckenabschnitte – wie beispielsweise in Italien oder Spanien, wo auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken zwar zahlreiche Züge mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen unterwegs sind, in der Fläche jedoch ein Angebot besteht, für das der Begriff «mangelhaft» noch eine sehr positive Umschreibung darstellen würde. Rosinenpickerei in ihrer besten Form. Um auf das Eingangsbeispiel der Mont-Cenis-Transversale zurückzukommen: Warum agieren dann beide Konkurrenten zwischen Paris und Mailand? Warum bietet die SNCF nicht TGV Paris–Turin–Genua an? Oder

warum hat Trenitalia/Thello die Verbindung Mailand–Marseille eingestellt? Mit solchen Relationen lässt sich halt kein Geld verdienen. Aber die Fahrgäste in Genua können dann auch nicht von diesem Angebot profitieren. Notabene leiden auch rentable Strecken darunter, wenn unrentable Zubringer stillgelegt werden. Dies zeigte in den 1960er Jahren die «Beeching-Axt» im Vereinigten Königreich eindrucksvoll auf, als man das Eisenbahnnetz in radikalen Schnitten auf vermeintlich rentable Strecken reduziert hatte, jedoch dann feststellen musste, dass die Reisenden an stillgelegten Bahnhöfen gleich für ihren ganzen Reiseweg das Auto nahmen, statt wie angenommen an einem weiterbetriebenen Bahnhof auf den Zug umstiegen, woraufhin auch die Rentabilität der einst lukrativen Strecken sank.

Jetzt: Zwischen Endstation Grenze und sanfter Aufbruchstimmung mit Trübbung

Mit dem definitiven Ende der «CityNight-Line»-Nachtzüge der Deutschen Bahn



Ende 2016 schien der internationale Eisenbahnverkehr in seiner alten Form endgültig am Boden. Es verblieben von der Schweiz aus mit Ausnahme in Richtung Österreich noch die Tagesverbindungen mit ICE, TGV, Railjet und Eurocity in die Nachbarländer. Doch glücklicherweise stellte ein Umdenken ein: Die Österreichischen Bundesbahnen übernahmen einige Nachtzuglinien, da ihr unternehmerisches Risiko aufgrund der Subventionierung auch des Fernverkehrs ausserhalb der Weststrecke Wien–Salzburg geringer war als dasjenige der DB. Auch sonst setzte glücklicherweise ein Umdenken ein: In den nächsten Jahren sollen die Verbindungen von der Schweiz in die Nachbarländer weiter ausgebaut werden, Zugläufe wie Hamburg–Basel–Luzern–Mailand sollen zurückkehren, einfach mit Giruno statt Wagenzügen. Neues Rollmaterial wurde bestellt, auch die Fahrgastzahlen steigen. Und dies alles mit Zusammenarbeit. Auch anderswo raufen sich die Staatsbahnen wieder zusammen: Vor Jahren stritten sich DB und Trenitalia vor Gericht, nun lancieren sie 2026 eine Frecciarossa-Verbindung zwischen Mailand und München – entgegen der vom ehemaligen BAV-Direktor Peter Füglistaler in der «NZZ» getätigten Aussage sind auch die ÖBB an Bord.

Leider sorgt aber immer noch die teilweise bestehende Unzuverlässigkeit im grenzüberschreitenden Verkehr für Sorgenfalten bei den Bahnchefs und entgleiste Gesichtszüge bei den Reisenden. Der nationale Taktfahrplan scheint in Gefahr, deswegen greifen SBB und Partnerbahnen in mehreren Fällen zu drastischen Massnahmen, die hoffentlich Linderung bringen werden. Auch sonst sind nicht alle Nachrichten rosig: Im Frühling wurde die Einstellung des direkten ICE Amsterdam–Basel bekannt gegeben, da NS und DB offenbar in der Bedienung von München grösseres Potenzial sehen als in derjenigen von Basel. Die SBB war an diesem Zug nicht beteiligt. Sie könnte zwar einen solchen Zug auch im Rahmen der Kooperation mit der DB anbieten, doch fehlt ihr das notwendige Rollmaterial. Bestrebungen, solches zu beschaffen, existieren nicht. Somit verbleibt als direkte Zugverbindung mit den Niederlanden nunmehr die tägliche Nachtzugverbindung Zürich–Basel–Amsterdam, welche jedoch eher mit dem uralten und eher unzuverlässigen Rollmaterial von sich reden macht als mit ihrer Zuverlässigkeit.

Es besteht noch Nachholbedarf, Potenzial wäre vorhanden: Amsterdam liesse sich beispielsweise von Basel aus auch via Frankreich erschliessen – mit dem Nebeneffekt, auch Brüssel mitnehmen zu können. Direkte Frecciarossa-Züge Zürich–Italien

würden wohl manch Reisenden auf den Zug bringen, dank Kooperation zwischen SBB und Trenitalia mit einem einzigen Fahrausweis, beispielsweise zwischen Hüttlingen-Mettendorf und Roma Termini und einmaligem Umsteigen am Zürcher HB. Ein Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Flugverkehr. Denn die Eisenbahnen sollten nicht untereinander konkurrieren, sondern geeint sich dem Wettbewerb gegenüber anderen Verkehrsträgern stellen.

Ist Konkurrenz so viel besser?

Konkurrenz belebt das Geschäft. Konkurrenz sorgt dafür, dass jeder Beteiligte besser wird.

Das mag sein. Doch auch ohne Liberalisierung und mit Kooperationen befindet sich die Eisenbahn in einem Konkurrenzkampf: Doch da heisst der Konkurrent halt nicht Flixbus, sondern Flixbus, Swiss oder Toyota Corolla Kombi.

Der von Liberalisierungsbefürwortern vielgepriesene Wettbewerb zwischen Trenitalia und SNCF auf der Achse Paris–Mailand – sofern nicht ein Erdbeben die Strecke für mehr als ein Jahr lahmlegt – mag vielleicht die Preise gesenkt und die Fahrgastzahlen gesteigert haben. Eine andere Frage ist jedoch, ob man sich so nicht in einem ruinösen Preiskampf gegenseitig das Wasser abgräbt ... Und wenn sich die Staatsbahnen spinnefeind sind, ist es auch nicht möglich, eine durchgehende Fahrkarte von beispielsweise Lecce nach Lille zu buchen. Eine Kooperation ist in dieser Hinsicht weitaus kundenfreundlicher.

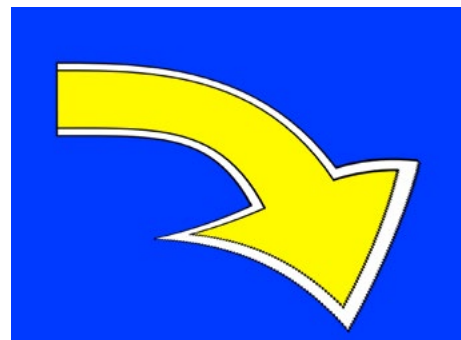
Es gibt in der Schweiz auch beinahe keinen Grund, das Kooperationsmodell abzuschaffen: Die Verbindungen insbesondere mit Deutschland und Italien wurden und werden ausgebaut, einzig in Richtung Frankreich hapert es infolge der dominanten Stellung der SNCF im Lyria-Joint-Venture. Würde hier die SBB allerdings in Konkurrenz zur SNCF agieren wollen, würde sie sich wiederum am Netzbetreiber RFF die Zähne ausbeissen. Dasselbe in Deutschland, da liegen die Zuverlässigkeitsprobleme nicht unbedingt bei DB Fernverkehr, sondern bei der Infrastruktur, und die wären auch bei tausend Wettbewerbern im operativen Verkehr nicht behoben.

Apropos Liberalisierung: Der Vorreiter in Sachen Liberalisierung und Privatisierung des Schienenverkehrs, das Vereinigte Königreich, geht nun den umgekehrten Weg und bringt nun die einzelnen Franchises nach Ablauf der Verträge wieder unter Staatsdach. Dazu hörte man jedoch von Peter Füglistaler, dem Bundesrat oder der «NZZ» keinen Pieps. ➔

Treffen im BAV zu ETCS-Themen

Technikgruppe VSLF

Ende März wurde der VSLF vom Leiter Sicherheitstechnik des BAV eingeladen, sich über ETCS-Themen auszutauschen. Das BAV sieht den VSLF als isolierte Oppositionspartei und kann unsere Anliegen nur wenig nachvollziehen.



Im Rahmen der GV2023 in Fribourg überreichte der VSLF ein Dossier seiner Ansichten und Haltungen über ETCS an den Vorsitzenden des UVEK, Herrn Bundesrat Albert Rösti. Die darin enthaltenen Meinungen und Äusserungen, aber auch die Einschätzungen des VSLF zur voranschreitenden Digitalisierung, veranlassten das BAV, sich mit dem VSLF treffen zu wollen.

Etwas überrascht nahmen wir zur Kenntnis, dass der VSLF als einzelne Oppositionspartei im Reigen breiter ETCS-Befürwortung wahrgenommen wird. Gerade im Zusammenhang mit der vom Bund verabschiedeten ERTMS-Strategie konnte nicht nachvollzogen werden, weshalb man noch immer nicht nur begeistert von ETCS sein kann. Obschon ETCS europapolitisch gestützt und somit alternativlos sei.

Die effektiven betrieblichen Einschränkungen finden unserer Ansicht zu wenig Beachtung. Das BAV ist grundsätzlich mit allen Beteiligten im Austausch, die beratenden Stellen vermarkten aus unserer Perspektive allerdings ein zu positives Bild. Dies führt das BAV in den Konflikt, dass sie nicht präzise einordnen können, welche Aussage wie stark zu gewichten sei.

Obschon wir uns aufgrund der grossen Opposition der Sinnhaftigkeit solcher Austausche nicht ganz sicher sind, behalten wir uns weiterhin vor, dem BAV mit den Einschätzungen und Erfahrungen des Betriebspersonals beratend zur Verfügung zu stehen. ➔

Besten Dank für die Leerläufe

Im Rahmen moderner Produktionsplanungen fällt es den EVU im Personenverkehr trotz Spar- und Effizienzsteigerungsmassnahmen immer schwerer, ihr Personal produktiv zu verplanen.

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Während eines Spitzentreffens wurde durch die SBB-Division «Markt Personenverkehr» verkündet, dass die Kooperationsmodelle im Regional- und Fernverkehr erfolgreich seien und die Produktivität gesteigert werden konnte. Wie genau dieser Aussage zustande kam und nach welchen Parametern gemessen wurde, ist nicht näher erläutert worden. Es lässt aber einmal mehr darauf schliessen, dass gewisse Werte stärker gewichtet werden, andere wiederum vernachlässigt und schlussendlich das geschönte Resultat anhand eines tiefen Vergleichswerts wunderbar präsentiert wurde. Als Beispiel sei hier die Übernahme des Gotthard-Interregios durch die SOB genannt. Während die SBB aufgrund von Bauarbeiten am Zugersee mit ihren Zügen einen Umweg von 15 min in Kauf nehmen musste und ihre Zugläufe in Erstfeld gebrochen hatte, was einen Umstieg mit zusätzlichen Wartezeiten zur Folge hatte, konnte die SOB den direkten und umsteigefreien Weg wählen. Wenig erstaunlich, dass dies einen positiven Effekt auf die Fahrgastzahlen hatte. Rückwirkende Vergleiche, als auch die SBB noch mit direkten komfortablen Zügen diese Strecke bediente, fehlen oder werden nicht kommuniziert.

Die getrennten Produktionen mit der bruchstückhaften Zusammenarbeit führen allerdings dazu, dass Produktionsketten sehr unterschiedlich ausfallen und nicht mehr mit derselben Effizienz im Personalbedarf gedeckt werden können. Um nochmals das Beispiel der Kooperation beim Treno Gottardo heranzuziehen: Es fällt auf, dass das Depot Erstfeld durch sehr lange Lenkzeiten in der Produktivität sehr hoch hinaussticht. Dazu führen die langen Fahrzeiten nach Locarno, Zürich oder Basel und die dortigen kurzen Wendezeiten. Würde das Lokpersonal im Akkord nach gefahrenen Kilometern oder reiner Lenkzeit bezahlt, wäre es wohl äusserst attraktiv, dort zu arbeiten. Ganz grundsätzlich stellt sich das Depot Goldau bei SBB Personenverkehr dar. Geprägt durch die Kooperation hat dieses Depot praktisch alle natürlichen Leistungen verloren. Was hingegen blieb, waren die grosszügigen Abstellflächen für Züge. Dies führt dazu, dass das Lokpersonal von SBB PP, sobald es morgens den Bahnhof verlässt, im Verlauf der Tour nicht mehr dorthin zurückkehrt. Ausser natürlich per Dienstfahrt. Da aller-

dings auch das Goldauer Lokpersonal seine Arbeitszeit erreichen muss, werden künstlich auswärtige Leistungen der Depots Zug, Luzern, Zürich oder weiterer herangezogen. Da diese Arbeiten allerdings weitere Produktionsketten an den weiteren Standorten aufbrechen, mehren sich die Leerzeiten und Unproduktivitäten dort zusätzlich. Dieses Beispiel wiederholt sich mittlerweile schweizweit an allen Orten, an denen Kooperationsmodelle betrieben werden.



Foto: Dänu Führer

Hinzu kommt die vermehrte Aufteilung von scheinbar unproduktiven Arbeiten wie Rangierarbeiten auf mehrere Berufsgruppen. Während also ein Streckenlokführer eine S15 nach Rapperswil bringt und mit demselben Zug 28 Minuten später wieder in Richtung Zürich zurückkehrt, übernimmt ein Rangierlokführer den Zug und stellt ihn in dieser Zeit vom Gleis 3 ins Gleis 4 um. Während der gesamten Zeit ist der Streckenlokführer bezahlt und vor Ort und könnte diese Arbeiten selbst ausführen. Was allerdings dazu führt, dass der Rangierlokführer zu wenig Arbeit ausweisen würde und der Streckenlokführer mit «unproduktiven» Arbeiten seine statistischen Werte verschlechtert.

Weiteren Einfluss auf diese selbst generierten Leerläufe nimmt die fragmentierte

Schulung auf Fahrzeugen und Strecken. Dies führt betrieblich häufig zu Tourenteilen, die nur durch Einzelne bedient werden können. Als Beispiel seien hier die verschiedenen Rollmaterialeinsätze auf dem IR70/75 Luzern–Zürich genannt. Während das Luzerner Lokpersonal praktisch nur noch auf den IR70 mit den Bombis RABe 502 nach Zürich gelangt, verkehren viele andere Depots ohne Bombi-Kundigkeit auf dem IR75 mit IC2000-Kompositionen.

Die Leerzeiten dazwischen werden entweder aufgefüllt oder es werden Auswärts-Pausen eingeteilt. Die Vorgabe zur Effizienzsteigerung, dass Pausen in erster Linie am Heimatstandort geplant werden sollen, kann so nicht eingehalten werden.

Im Grossen und Ganzen führt dies dazu, dass immer mehr monotone Arbeit anfällt und Standorte oder gar einzelne Gruppen an Standorten stark divergierende Arbeitsbelastungen aufweisen. Attraktive Berufsmodelle werden verunmöglicht, auf Spezialgruppen sind kaum flexible Freibezüge möglich. In der aktuellen Ausschreibung für das Depot Erstfeld fällt auf, dass Teilzeitarbeit explizit ausgeschlossen wird, ebenso die Arbeit an mehreren Standorten. Bei der SBB wird dies mit der fehlenden Flexibilität seitens SOB erklärt. Ob die SOB dies ebenso sieht?

Aber ist dies alles nur schlecht? Ich denke nicht, in Anbetracht der vielen Leer- und Füllzeiten, der ständigen Verschiebungen per Dienstfahrt und der vielfachen kurzfristigen Tourenänderungen mit zusätzlichen zu verplanenden Restfragmenten von ungedeckten Tourenteilen wird viel Arbeitszeit generiert, die entspannter nicht sein könnte. Auch das prophylaktische Auswechseln von Rollmaterial, um eine theoretische sichere störungsfreie Flottenstabilität zu generieren, löst viele unnötige Arbeiten aus. Dass diese Tatsachen bekannt sind, lässt sich aus den ständigen Versuchen herleiten, die Touren des Lokpersonals effizienter planen zu wollen. Stellenweise scheint dies sogar zu gelingen. In erster Linie bei Tochterfirmen und Kooperationspartnern. Ist es aber der richtige Ansatz, die grossen Restleistungen des Mutterhauses weiter fragmentieren zu lassen, oder sollen so weitere Anreize zu zusätzlichen Kooperationsmodellen geschaffen werden? ➔



ENTSPANNUNG PUR – HOCH ÜBER DEM THUNERSEE WIR HEISSEN SIE HERZLICH WILLKOMMEN!



Solbadhotel Sigriswil, Sigriswilstrasse 117, 3655 Sigriswil
Tel +41 33 252 25 25, info@solbadhotel.ch, www.solbadhotel.ch



100 JAHRE ERFAHRUNG IM GLEISBAU INNOVATION | QUALITÄT | KNOW-HOW

Die Scheuchzer AG, der kompetente Partner für alle Gleisbauarbeiten in der Schweiz und Europa.

Gleisunterhalt
Gleiserneuerung

Instandhaltungsarbeiten
Generalunternehmen



Ist die periodische Prüfung in ihrer Form noch zeitgemäss?

Welchen Nutzen hat eine Prüfung, die in grobem Umfang das gesamte Wissen abrufen soll, aufgrund fehlender Rückmeldung jedoch überhaupt keinen pädagogischen Mehrwert generiert? *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*

Welchen Nutzen hat eine Prüfung, die in grobem Umfang das gesamte Wissen abrufen soll, aufgrund fehlender Rückmeldung jedoch überhaupt keinen pädagogischen Mehrwert generiert?

Das Lokpersonal ist vom Bundesamt für Verkehr BAV dazu verpflichtet, im Rahmen der VTE (Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen) fünfjährlich wiederkehrend eine periodische Prüfung zum Aufrechterhalten der Fahrlizenz abzulegen. Der Inhalt ist umfangreich und wird nicht näher eingegrenzt. Es werden geltende Vorschriften, verbindliche Vorgaben, bestehende und neue Prozesse, Sofortmassnahmen, technische Begebenheiten und fahrdienstliche Themen abgefragt. Diese groben Themen sind in selbst breit gefächert, unterstehen permanenter Weiterentwicklung und sind unter sich ergänzend oder ausschliessend. Grundsätzlich liegt die Verantwortung für den Erhalt der Fahrlizenz und deren Gültigkeit allein beim Triebfahrzeugführenden. Die Prüfungsexperten werden vom BAV ernannt und sind bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen angestellt; die Bahnen prüfen ihr Personal also selbst.

Die Prüfung ist seit 2014 schweizweit einheitlich geregelt und sollte für alle Triebfahrzeugführenden sehr ähnlichen Charakter besitzen und einzelne Zusatzmodule wie ETCS oder Güterverkehr enthalten. Fallweise gelangen noch ausländische Vorschriften in separaten Prüfungen dazu. Die Prüfung ist getrennt in einen schriftlichen und einen mündlichen Teil. Der schriftliche Teil holt in Form von Multiple-Choice-Fragen das allgemeine Wissen über die Vorschriften ab, der mündliche Teil behandelt Fallanalysen und Anwendungsbeispiele und soll so die Anwenderkenntnisse abbilden. Dabei wird breites Know-how abgefragt, welches allerdings in erster Linie das Verhalten in Ausnahmesituationen behandelt und mit der täglichen Arbeit relativ wenig am Hut hat. Beziehungsweise würde es aufgrund von Unregelmässigkeiten auffallen, falls das Know-how der täglichen Arbeit mangelhaft wäre, weshalb es auch wenig geprüft wird.

Um sich auf die Prüfung vorzubereiten, gibt es sehr verschiedene individuelle Lernansätze. Vom Auswendiglernen aller

Vorschriften über Karteikarten und Online-Prüfungsvorbereitungen bis zu mehrtägigen Lernseminaren ist vieles möglich. Einheitlich für alle ist allerdings, dass die Prüfung ganz ohne zu lernen wohl nicht zu bestehen ist. Und dies, obwohl sie grundsätzlich das tägliche Berufsleben abbilden sollte. Für alle einheitlich ist auch die Tatsache, dass man beim Lernen auf sich selbst gestellt ist. Die Arbeitgeber bieten lediglich einen einzelnen Vorbereitungstag an, der etwa erklären soll, wie die Prüfung abläuft. In der Regel ist er geprägt durch viele Pausen und frühen Feierabend. Das Lernen selbst löst aufgrund der ungewissen Prüfungssituation und der ungewissen Zukunft bei Nichtbestehen enormen Druck und Stress aus. Dies führt mitunter zu kuriosen Verhaltensmustern bei den Betroffenen und zur übermässigen Belastung und Vernachlässigung der Ruhe- und Freizeit mit arbeitsrelevanten Themen und Inhalten. Darunter leiden auch soziale und familiäre Kontakte.

Der Lernerfolg dieses Vorgehens ist zudem ohnehin zweifelhaft. Einerseits erhält man im Rahmen der Prüfung keine Rückmeldung, welche Fragen richtig oder falsch beantwortet wurden. Die Lücken im Wissensstand können also nicht eruiert und aufge bessert werden. Andererseits ist der Lernerfolg mittels Binge-Lernen und Auskotzen am Tag X nicht nachhaltig. Es wird vielmehr mässig relevantes oder selten benötigtes Wissen ins Kurzzeitgedächtnis gepackt, wo es dann im Anschluss an die Prüfung selten lange verweilt und nur jeweils zum Tag X vorhanden ist. Es werden so keine Routinen und kein vertieftes Situationsbewusstsein gefördert. Falls dies

beabsichtigt wäre, würden regelmässige Bildungsveranstaltungen, Simulatorentrainings und konstruktive Lerninhalte den Erfolg stark erhöhen. Zwar werden diese vereinzelt auf freiwilliger Basis angeboten, allerdings nur, sofern die Personalsituation dies zulässt und die Veranstaltung bekannt ist.

Es stellt sich also die Frage, ob in der heutigen kurzlebigen und komplexen Bahnwelt die periodische Prüfung zur Sicherstellung des Fachwissens noch die richtige Methode ist oder ob sie mit den Folgewirkungen auf die mentale Gesundheit nicht sogar kontraproduktiv auftritt und Ablenkungen fördert. Oder ob vermehrte Schulungstage nicht grösseren Erfolg bringen würden. Nur lassen sich diese Lernerfolge nicht so wunderbar messen. Und angesichts der hohen Quote an guten Resultaten bei der periodischen Prüfung stellt sich für die Zuständigen ohnehin nicht die Frage, ob dieses Modell sinnvoll ist, es funktioniert ja. ➤

PHÖNIX

Das Lernprogramm neu beim VSLF:




Neue Preise ab 1.1.2024:
VSLF-Mitglieder kostenlos
Nicht-Mitglieder: CHF 50.-/12 Monate



periodische.ch
Kontakt: phoenix@vslf.com



Analyse der Systemkosten im integrierten Bahnsystem Schweiz und der Effekte der EU-Liberalisierungspolitik*

* Der vorliegende Beitrag ist ein Extrakt einer Masterarbeit im Studiengang Mobility Innovations an der Zeppelin Universität aus dem Jahr 2023. Hintergrundinformationen, exakte Quellen und Methodik können hier nur auszugsweise dargestellt werden. Rückfragen an den Verfasser (finn.wirth@prose.one) sind jederzeit möglich. Die Masterarbeit und die in diesem Artikel dargestellten Ergebnisse beschränken sich auf die Betrachtung des Personenverkehrs in Europa.

[...]

Desintegration oder Flexibilität?

Ein Europa, eine Eisenbahn, 54 Infrastrukturbetreiber, 1346 Eisenbahnverkehrsunternehmen, 124 Aufgabenträger, 588 Instandhaltungswerkstätten, 32 Vertriebsanbieter. Klar, Wettbewerb hat in den letzten 30 Jahren sicher auch positive Auswirkungen gehabt. In der Zukunft zählt jedoch, möglichst viele Menschen durch eine gute Leistung der Eisenbahn wieder von diesem Verkehrsmittel zu überzeugen. Das schafft man durch durchgängige Angebote (über die Bahn hinaus) und einfaches Ticketing; undurchlässige Mauern zwischen den beteiligten Organisationen sind hingegen hinderlich. Als Reisender im Regionalverkehr im EU-Ausland ist es mir egal, ob sich der Betreiber meines Regionalzuges alle zwölf Jahre ändert. Die Senkung der Subventionen durch den Wettbewerb hat sicher zu einem grösseren Angebot beigetragen, doch ist es sinnvoll, ein gut funktionierendes Bahnnetz an einen um Centbeträge günstigeren Anbieter zu übergeben? Im Gegenteil: Die Übergangsphase beim Betreiberwechsel mit Ausfällen und Ersatzverkehr tut man sich nur an, wenn man entweder kein Auto benutzen kann beziehungsweise möchte oder weiterhin an den Erfolg des Systems Bahn glaubt.

Dass die aktuellen, vor allem durch die EU-Organisationen vorgegebenen strategischen Stossrichtungen reflektiert werden müssen, zeigen weitere Beispiele. Durch die mögliche vollständige Übernahme des vierten Eisenbahnpakets sowie die Rechtsüber-

nahme bei Zustandekommen eines Rahmenabkommens Schweiz-EU sind diese auch für das hiesige Bahnsystem relevant.

(...)

Die seitens der EU angestrebte Interoperabilität im europäischen Eisenbahnraum wurde bereits früh im 20. Jahrhundert mit den RIC-Wagen erreicht. Diesem sehr flexiblen Einsatz der Reisezugwagen über ganz Europa wurde leider durch die jüngste Praxis der EU der Garaus gemacht. Eine Zulassung besteht nur noch in Ländern, in denen die RIC-Wagen aktuell verkehren oder wo nachgewiesen werden kann, dass sie dort früher eingesetzt wurden. Die Erweiterung der Zulassung auf weitere Staaten kann nur noch über aufwendige europäische Prozesse und Nachweise nach heutigen Regelwerken erfolgen. Interoperabilität ade!

Als gross angelegte Lösungsformel für die Steigerung der Attraktivität des europäischen Bahnsystems wurde nun die Digitalisierung erkoren. **Es lässt sich fragen, ob die bisherigen Entwicklungen, vor allem hinsichtlich ETCS und des Vergleichs von Relais- zu elektronischen Stellwerken, sich auszahlen.** Bei einer stringenten Ausrichtung der Technologie auf das betriebliche Zielbild kann auch die Digitalisierung einen Beitrag zur Senkung der Systemkosten und der Steigerung der Flexibilität leisten. Am Beispiel der Stellwer-

ke zeigt sich jedoch, dass der reine Technologiewechsel von Relais- zu elektronischen Stellwerken in der betrieblichen Praxis zu unterschiedlichen Vor- und Nachteilen führt. Die flexible Anpassungsmöglichkeit bei Bauvorhaben sowie die fast doppelte Lebensdauer der «alten» Technologie veranlassen einige Bahnen dazu, weiterhin auf diese Technologie zu setzen und nicht um der Digitalisierung willen einen Technologiewechsel zu vollziehen.

Bei vielen politischen Strategien im Bahnsystem lohnt es sich daher, zu reflektieren und zu hinterfragen, was der konkrete Nutzen für den Bahnbetrieb und den Bahnkunden ist. **Die Milliardeninvestitionen in technische Standardisierung, die ständige Verkomplizierung der Sicherheitsstandards sowie innovationshindernde Zulassungsverfahren führen in der aktuellen Form zum Verlust jeglicher Flexibilität.** Das ist aber das, was in Zukunft zählt: modular und flexibel, die Antithese der Triebzüge, auf die Marktbedürfnisse zu reagieren und den Modal Split durch passende Angebote zu verändern. Dazu braucht es eine klare Zielorientierung und eine Regulierung, die das Augenmerk auf die Effizienz und Innovation des Gesamtsystems legt. Alle gemeinsam an einem Strang in eine Richtung – **das erreicht man nur durch die Einstellung des Personals in den Organisationen und nicht durch Papierflut.**



Foto: Markus Leutwyler

Die BLS möchte mit dem Projekt Aare neue Arbeitsmodelle einführen. Zu diesen fand im letzten Sommer eine Umfrage beim Lok- und Zugpersonal statt. An dieser haben 71% des Lokpersonals teilgenommen. Es zeigte sich, dass die Mehrheit mit der heutigen Jahreseinteilung zufrieden ist. Christof Graf Vorstand VSLF, Leiter BLS



Foto: Daniel Schärer

Natürlich gibt es noch Verbesserungswünsche innerhalb der Jahreseinteilung wie Früh- oder Spätgruppen, Kurzwochen oder eine offene Jahreseinteilung. Einen Teil der gewünschten Gruppen gibt es schon heute in den grösseren Standorten. Es ist auch klar, dass diese Wunschgruppen in den kleineren Standorten eher schwieriger umzusetzen sind als in den grösseren. Schon heute werden über 90% der Gesuche für Frei, Dienstanfang oder Dienstende bewilligt. Dies ist ein sehr guter Wert.

Die Zufriedenheit mit den heutigen Arbeitsmodellen von 89% ist ein schöner Wert und die BLS müsste mit diesem Ergebnis zufrieden sein. In der Auswertung ist ersichtlich, dass eher die jüngere Generation auf eine Jahreseinteilung verzichten würde. Das Gleiche zeigt sich bei den Arbeitsmodellen. Hier würde die jüngere Generation eher flexibel arbeiten, während die Älteren eher ein starres Modell bevorzugen. Generell sind aber neun von zehn Mitarbeitern mit den aktuellen Arbeitsmodellen zufrieden. Jedoch möchte die BLS trotzdem lieber auf eine flexible Einteilung umschwenken. So sollen z.B. fünf garantierte Freitage (Joker-tage) im Monat eingegeben werden können. Diese Modelle seien gewünscht und wurden durch Befragungen des Lokpersonals herausgefunden. Fragt mich jemand, wie ich am liebsten arbeiten würde, würde ich auch antworten «von Montag bis Freitag zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr». Ich bin mir aber bewusst, dass dies in einem Eisenbahnunternehmen mit einem 20-Stunden-

Betrieb beim Personenverkehr und 24 Stunden pro Tag bei Cargo unmöglich ist. Auf die Frage, was passiert, wenn bei einem eher kleineren Standort sechs Personen einen Samstag eingeben, um z.B. an das Oktoberfest zu gehen, antwortete der Projektleiter, dass dann halt der Zufall entscheidet, wer die Tage bekommt oder wer schon weniger Samstage erhalten hat. Dabei kann nicht von garantierten Tagen gesprochen werden. Zudem schreibt das AZG vor, dass eine Jahreseinteilung, in welcher die Freitage eingeteilt sind, zwingend ist. Nur wenn der Mitarbeiter freiwillig darauf verzichtet, kann davon abgesehen werden. Was macht das Unternehmen, wenn nur wenige auf eine Jahreseinteilung verzichten? Ebenso werden Vergleiche mit der Gesundheitsbranche oder städtischen Verkehrsbetrieben gemacht. Dass bei der Gesundheitsbranche nicht die besten Arbeitsbedingungen herrschen, ist auch bekannt. Ebenso ist ein Unternehmen, das überregional tätig ist, nicht mit einem städtischen Verkehrsbetrieb zu vergleichen. Zudem ist bis heute nicht bekannt, ob das neu zu beschaffende Programm vom Projekt RailCORE dies überhaupt kann. So wurde bereits eine Änderung der Planungsvorgaben durch die Dienstplankommission abgewiesen, da nicht sicher ist, ob diese das neue Programm kann. Es erinnert alles stark an das Projekt IVU Rail, welches vor ein paar Jahren in einem Millionenverlust endete. Auch dort war von denselben Ideen die Rede. Der Ausgang ist allen bekannt und hat ein Millionenloch in die Kasse gerissen. Warum einige Jahre später

wieder der gleiche Anlauf genommen wird, ist für uns unverständlich. Ebenso weil die Mehrheit mit der heutigen Jahreseinteilung zufrieden ist. Die Jahreseinteilung hat sich über Jahrzehnte bewährt. Mit wenig Aufwand können auch innerhalb dieser Jahreseinteilung flexiblere Modelle gestaltet werden, wie es sie schon heute gibt.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass viele neue Programme nicht den gewünschten Erwartungen entsprachen. Jüngstes Beispiel ist das Planungsprogramm RailOpt bei BLS-Cargo. Obwohl die Crossrail als Tochter von BLS-Cargo mit diesem Programm schon länger in Deutschland und Belgien arbeitet, gab es in der Schweiz grössere Überraschungen. Noch heute müssen alle Vor- und Nachleistungen, welche Lokabstellungen betreffen, von Hand in jeden Dienst eingefügt werden. Ebenso waren die Zeitabrechnungen nicht korrekt. Diese werden weiterhin über das alte Programm RailOpt erstellt. Überzeit wurde als Mehrzeit ausgewiesen, es fehlten ganze Tage in der Abrechnung oder es wurden falsche Zeiten übertragen. Der Überblick über den Standort der Züge und Lokomotiven fehlte am Anfang komplett. Auch mussten zusätzliche Stellen geschaffen werden, um die Probleme in den Griff zu bekommen. Es war geplant, durch die Einführung von RailCube die Telefonate mit der Disposition zu verringern. Eingetroffen ist genau das Gegenteil. Auch ist der Arbeitsaufwand in der Disposition gegenüber dem alten System RailOpt gestiegen.

Fahrtauglichkeit durch das BAV



Der Bahnarzt entscheidet anhand von Richtlinien des BAV über die Fahrtüchtigkeit der Lokführer. Sind diese Richtlinien noch zeitgemäss?
Christof Graf Vorstand VSLF, Leiter BLS

Es kommt vor, dass nach dem periodischen Besuch beim Bahnarzt eine Fahrtauglichkeit festgestellt wird. Ebenso kann diese auch durch Erkrankungen wie Diabetes oder sonstige chronische Erkrankungen eintreten. Die Medizin hat in den letzten Jahren enorme Fortschritte gemacht. So sind heute Krankheiten wie Diabetes viel besser kontrolliert als noch vor ein paar Jahren.

Bis anhin ist es so, dass bei Diabetes (Typ 2), solange die Therapie mit Tabletten anspricht, weiterhin gefahren werden darf. Muss aber Insulin gespritzt werden, ist Stand heute das Fahren als Lokführer nicht mehr möglich. Doch ist genau heute mit dem Spritzen z.B. von einem Langzeitinsulin der Blutzuckerwert viel besser unter Kontrolle. So gibt es seit ein paar Jahren auch Sensoren, welche in einem kritischen Moment Alarm schlagen würden. So kommt es bei einem gut eingestellten Diabetiker vor, dass laut dem BAV-Vertrauensarzt einer weiteren

Fahrtauglichkeit nicht im Wege stehen würde. Leider schieben heute noch immer die nicht dem Stand der Medizin entsprechenden BAV-Richtlinien dem einen Riegel vor. Die BAV-Vertrauensärzte fordern deswegen schon seit einigen Jahren eine Aktualisierung der BAV-Richtlinien.

In Zukunft wird es immer mehr solche Krankheiten geben, da die Schichten entgegen den aktuellen Diskussionen um Work-Life-Balance wegen des steigenden Kostendrucks immer extremer werden. Auch ist eine gesunde Ernährung während des Dienstes immer schwieriger. Was nützen Ernährungstipps der Unternehmung, wenn heutzutage am Abend oder in der Nacht fast keine Kantinen oder Personalrestaurants mehr offen sind? So bleibt noch die Rucksackverpflegung oder irgendwelches Fastfood. Auch in den grossen Rangierbahnhöfen ist heute keine Kantine mehr vorhanden oder nur noch solche mit begrenzten Öffnungszeiten. Die Zeiten

von Personalrestaurants oder Postküchen, welche bis spät am Abend offen hatten, ist schon länger vorbei. Jedoch wäre dies auch heute noch möglich. Der Wunsch nach einem Personalrestaurant oder einer Kantine scheitert meistens an den Kosten. Würden sich aber alle Eisenbahnverkehrsunternehmen am selben Standort an einem gemeinsamen Personalrestaurant beteiligen, sähe dies anders aus. Gerade in den grossen Rangierbahnhöfen oder in grossen Städten mit mehreren Verkehrsunternehmen und städtischen Verkehrsbetrieben sollte etwas gemeinsam möglich sein.

Auch im Personenverkehr wird es in Zukunft mehr Nachtdienste geben, da schon heute von einem 24-Stunden-ÖV gesprochen wird.

Es ist zu hoffen, dass auch das BAV mit der Zeit geht und seine Richtlinien anpasst. Genau hier sollte sicher auch mehr auf das medizinische Personal gehört werden. ➔

Mit Level 2 ins Schwarzenburgerland

Die ERTMS-Strategie sieht vor, die S6 Bern-Schwarzenburg bis 2030 mit ETCS Level 2 auszurüsten.

Die Strecke Bern Fischermätteli-Schwarzenburg soll nun definitiv mit ETCS Level 2 ausgerüstet werden. Die Umrüstung bis spätestens 2030 ist nicht nur ambitioniert, sondern überaus sportlich. Ebenso sportlich ist die geplante Umstellung auf ETCS Level 2 innert weniger Tage. Offenbar bereiten die durch ETCS Level 1 generierten Verlangsamungen derartige Probleme, dass man als Alternative auf ETCS Level 2 umsteigen muss.

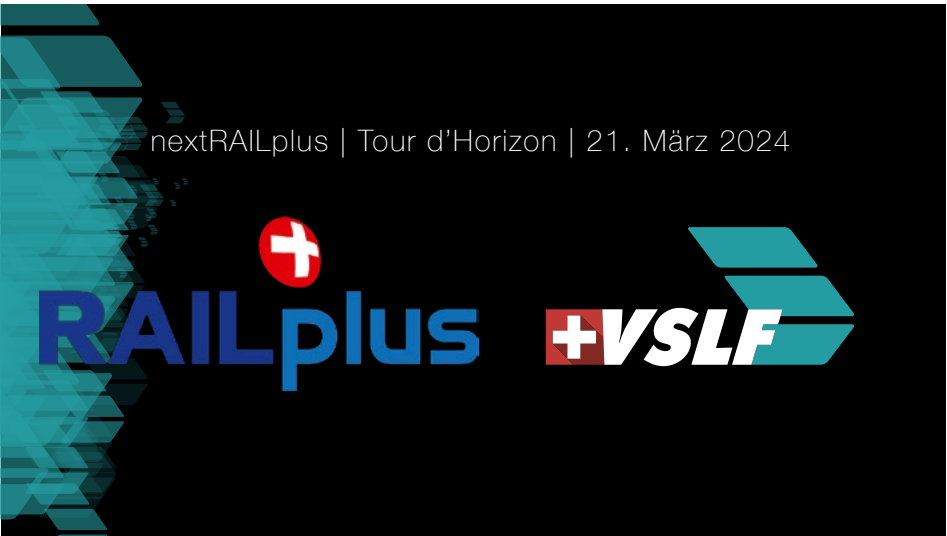
Allerdings fällt diese Strecke durch ihre einfache und veraltete Streckentechnik ins typische Raster, bei der eine Umstellung auf ETCS Level 2 sogar positive Effekte bewirken könnte. Diese wären mit konventioneller Stellwerkstechnik und klassischen Zugsicherungen aber noch um ein Deutliches positiver. Gerade in Anbetracht der zu erwartenden defensiven Bremskurven aufgrund der starken Streckenneigung



Kurz vor Schwarzenburg Foto: Markus Leutwyler

Tour d'Horizon von RAILplus

Der VSLF war eingeladen, an der Tour d'Horizon von RAILplus in Givisiez FR einen Beitrag zu den menschlichen Aspekten der Digitalisierung der Bahnproduktion zu präsentieren
Hubert Giger, Präsident VSLF



Wir legten das Schwergewicht auf die Sichtweise und Empfindung des Personals und die Folgen.

Auf sieben Folien zeigten wir aus vielen Beispielen auf, was öffentlich an neuen Lösungen versprochen und kommuniziert wird.

Eine Lösung präsentierten wir nicht, jeder kann sich seine Gedanken dazu selbst machen. Zumal die digitalen Lösungen bisher nur minimale Ergebnisse, dafür aber neue Probleme hervorgebracht haben.

Mit einem Dreieck stellten wir dar, dass dank Versprechungen Finanzierungen erreicht werden, welche neue Projekte generieren. Sollten die Projekte nicht funktionieren, werden neue Versprechungen abgegeben und so weiter.

Als positive digitale Lösung wurden noch vPro präsentiert und die menschlichen Aspekte, welche für diese Lösung mit ausschlaggebend waren.

Zum Vortrag erhielten wir unerwartete und interessante Rückmeldungen:

Salü Hubert

Danke für deinen engagierten und pointierten Spiegel. Das tut dem Zirkel echt gut.

Ich bin überzeugt, wenn es uns gelingt, das Optimum zwischen deinem «Spiegel» und den blumigen Prospekten zu finden, dann haben wir weiterhin einen tollen Lokführer-Beruf und

unsere Kunden «erfahren» einen Mehrwert. Ich wünsche dir gute Fahrt und freue mich auf ein Wiedersehen bei anderer Gelegenheit.

*Lieber Gruss
René Kohler*

Guten Tag Hubert

Ich möchte mich noch persönlich bei dir bedanken für die treffenden Worte anlässlich deines gestrigen Vortrages. Die Sichtweite des Lokführers wird bei vielen Automatisierungsprojekten völlig vergessen oder schlicht ignoriert. Die Projekte sind meist technisch motiviert, ohne die personellen und wirtschaftlichen Konsequenzen zu berücksichtigen. Du hast das in aller Deutlichkeit auf den Punkt gebracht. Ich wünsche dir weiterhin gute Fahrt!

*Freundliche Grüsse
Daniel Fankhauser*



<https://www.railplus.ch/fr/kompetenzzentren/nextrailplus/tours-horizon>



Foto: Markus Leutwyler

SBB Cargo führt einen Piloten mit reduzierter Rangiergeschwindigkeit durch.

Martin Geiger

Aufgrund einer in letzter Zeit erhöhten Anzahl an Zwischenfällen im Rangierbereich fühlte sich SBB Cargo dazu verpflichtet, die Rangiergeschwindigkeit zu reduzieren. Bei Rangierfahrten kommen im Gegensatz zu Zugfahrten keine signalmässigen Sicherheitssysteme zum Einsatz. Wobei Zugfahrten das ZUB oder eine Eurobalise die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal verhindert beziehungsweise den Zug vor dem Gefahrenpunkt anhält, so wird beim Rangieren diese Sicherheitseinrichtung mit einer Manövertaste oder bei ETCS-Triebfahrzeugen mittels Shunting umgangen. Werden Manöver durchgeführt, so haben die Zugsignale mit Ausnahmen keine Bedeutung mehr und es wird nach den Zwergsignalen gefahren, welche Halt, Fahrt mit Vorsicht oder Fahrt zeigen können. Es kommt überall dort zum Einsatz, wo keine Zugfahrstrassen eingestellt werden können. Das System hat sich bewährt und ist besonders in Rangierbahnhöfen, wo viele Wagen rangiert werden müssen, von grosser Wichtigkeit.

Der Grundsatz bei Rangierfahrten lautet: Beim Rangieren ist die Fahrgeschwindigkeit der Sicht, den örtlichen Verhältnissen und den vorhandenen Bremsmitteln anzupassen. Es darf nur so schnell gefahren werden, dass an der vorgesehenen Stelle sicher angehalten werden kann. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Aufgrund der schon genannten Zwischenfälle bei denen es hohen Sachschaden, tragischerweise Verletzte und eine Tote gab, wurde ein Pilot zur Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf 20 km/h ins Leben gerufen. Im Sinne der Sicherheit aller Mitarbeitenden eine richtige und wichtige Entscheidung.

Der Pilot wurde auf den 01.01.2024 eingeführt, um zu prüfen, ob mit einer grundsätzlichen Reduzierung der Rangiergeschwindigkeit das Vermeiden von Ereignissen erzielt werden kann. Zudem soll aufgezeigt werden, ob beim Eintreten von Ereignissen wie einer Entgleisung oder einer Kollision die Auswirkungen reduziert werden können.

Die Fachgruppe Sicherheit von SBB Cargo hat dazu vierzig Bahnhöfe bestimmt, wo dieser neue Grundsatz gelten soll. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit soll innerhalb der Führerstandssignalisierung und in Anschlussgleisen, wo höhere Geschwindigkeiten zugelassen wären, gelten.

Wurde aufgrund der Reduzierung der Rangiergeschwindigkeit ein Ereignis verhindert, soll dies mittels ESQ gemeldet werden. Auswirkungen, die den Tourenplan respektive den Tourenablauf betreffen, sollen der Führungskraft mitgeteilt werden.

Sicherheit geht immer vor. Das bedingt aber zwingend eine Sicht auf das ganze System,

mit allen ihren Auswirkungen, welche zu Problemen führen.

Es zeichnet sich ab, dass vermehrt Ereignisse bei jungen Mitarbeitenden auftreten, was Rückschlüsse auf eine zu kurze Ausbildung bei dauernd steigenden Kompetenzen zulässt. Gleichzeitig ist der Flächenbereich RCP besonders betroffen vom Personal-mangel. Diese steigenden Kompetenzen führen dazu, dass gewisse nur selten angewendet werden und es zu Konflikten mit den dafür benötigten Mindestanforderungen gekommen ist. Diese wurden dann auch kurzerhand massiv gekürzt, was keine reale Professionalisierung mehr zulässt.

Da schon vor dem Piloten bekannt war, dass eine Reduktion um einen Drittel die gesamte Produktion verlangsamt, wurden die grossen Rangierbahnhöfe mit sehr vielen Rangierbewegungen nicht in den Versuch einbezogen. Obwohl es in diesen Bereichen die meisten Ereignisse gegeben hat. Um ebendiese Produktion aufrechtzuerhalten ist eine höhere Geschwindigkeit beim Abkreuzen über Stammgleise weiterhin erlaubt. Angemerkt sei hier noch, dass Stammgleise in den Fahrdienstvorschriften nicht definiert sind. So werden zum Beispiel in den Betriebsvorschriften der Gemeinde Sennwald die Anschlussgleise als Stammgleisanlagen bezeichnet. Die Situation, dass nun in den gleichen Bahnhöfen mit demselben Flächenpersonal verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten arbeiten, macht es nicht einfacher und schon gar nicht sicherer.

Beispielhaft für dieses Vorgehen ist, dass wieder einmal das Flächenpersonal die gesamte Verantwortung trägt und diese bei bereits absehbaren Verspätungen melden muss. In Gegenzug werden die Zeiten für die Inbetriebnahme der Neubaulokomotiven durch Warmabstellen sofort gekürzt.

Nun noch zum Schluss ein Satz zur Gültigkeit dieses Piloten. Die Vorschriften-App für die Lokführer gilt als Master für alle Vorschriften. Das alte DiLoc wird nur noch im Deutschlandverkehr und für Kenntnisse und Informationen zu den Standorten genutzt. Dennoch war die Weisung auch Wochen nach Inkrafttreten nur im DiLoc ersichtlich und wäre nach dem Prozess für die Lokführer überhaupt nicht gültig gewesen. ➡

Eine Systemumstellung führte zu falschen Zugdaten und «verlorenen» Wagen bei SBB Cargo.

Martin Geiger

Das Programm Greenfield wurde im Mai 2019 erstmals vorgestellt und steht für «Transport neu gedacht». Greenfield soll End-to-End-Prozesse bei SBB Cargo verwirklichen und die Wertschöpfungsketten optimieren. Dies soll mithilfe der branchenstandardisierten IT-Lösung ORCA (order to cash) erreicht werden. Der Go-live war am 11.06.2019 und wurde im Ganzzugverkehr des Kunden Weichacher Kies AG abgewickelt. Es folgten weitere Verkehre wie der Aushubverkehr und später der Ölverkehr. Die Zugdaten von diesen Zügen wurden immer vom Schichtleiter direkt am PC eingegeben, was nach Anfangsschwierigkeiten meistens gut gelang. Für die weiteren Verkehre brauchte es noch eine End-to-End-Lösung mit mobilen Geräten, zum Aufnehmen der Zugdaten in der Fläche. Deshalb wurde die Willy-App entwickelt. Willy ist eine ORCA Mobile App.

Vor der Zugfahrt müssen die Zug- und Wagendaten in ORCA eingegeben werden und zur Plausibilitätskontrolle an SBB Infrastruktur übermittelt werden. Die Abgangskontrolle findet nach wie vor im System CIS Infra statt. Schon damals war bekannt, dass auch Infrastruktur ihr altes CIS ersetzen muss und die Schnittstellen sowohl auf dem alten wie auch auf dem neuen ZIS-Infra funktionieren müssen. ORCA verbindet also die Kunden (Cargo Digital), Mitarbeitenden (Mobile Willy App), SBB Infrastruktur (CIS / ZIS Infra) und die Analytics (OCTOPUS) miteinander.

Aufgrund der komplexen Systemverknüpfungen entwickelte sich das Projekt Greenfield zur grössten Systemumstellung in der Geschichte von SBB Cargo. Dieses Gesamtprodukt soll acht Millionen Franken Kosten einsparen.

Jetzt ist auch verständlich, warum ein solch grosses Projekt an IT-Produkten nicht von Anfang an ohne Probleme gestartet hat. Wer kennt sie nicht, die Bugs in den Apps des Alltags.

Bei der weitsichtigen schrittweisen Einführung durch SBB Cargo in der Fläche ab Mitte 2024 schien alles wie geplant zu funktionieren. Zumindest sind zu diesem Zeitpunkt keine Meldungen von Mitgliedern beim VSLF eingegangen. Je weiter die Ausrollung ausgeführt wurde, desto mehr

trafen Meldungen über Unstimmigkeiten an den Zugdaten und Veränderungen an diesen während der Fahrt ein. Auch im RCP-Bereich wurden Stimmen über mangelnde Ausbildungskenntnisse, in der Systemerfassung verloren gegangene Wagen



und nicht funktionierende Schnittstellen laut. Als der VSLF aufgrund der fehlerhaften Zugdaten die Sicherheit im Schienenverkehr bedroht sah, wurde durch den VSLF die Leitung von SBB Cargo angeschrieben, die legitimen Sorgen wurden mit Beispielen aufgezeigt und es wurde zum sofortigen Handeln aufgerufen. Gemäss Analysen und Rückmeldung von Seiten SBB Cargo sei die Sicherheit nie gefährdet gewesen. Die Abweichungen der Zugdaten seien stets auf der sicheren Seite gewesen.

Als wir Mitte Dezember eine gegenteilige Meldung erhielten, bei der die Zugdaten während der Fahrt auf die unsichere Seite wechselten, haben wir sofort bei der Leitung Betrieb Cargo, Leiter Cargo und CEO Konzern interveniert. Es stellte sich im Nachhinein heraus, dass falsche Zugdaten zu früh ersichtlich waren und die Bedienung vom LEA auch zu Falschmeldungen führen kann.

Die Abschaltung der Altsysteme wäre auf den Fahrplanwechsel vorgesehen gewesen. Da aber aufgrund der vielen Fehlermeldungen die Angst umging und man nicht sicher war, was passiert, wenn Cargo und Infrastruktur gleichzeitig ihre Systeme um-

stellen, hat sich Cargo dazu entschieden, die IT-Altsysteme bereits am 3. Dezember abzuschalten und eine weitere Umstellung per Fahrplanwechsel vorzunehmen. So wollte man die Rechnungsdifferenzen vom ORCA zum CIS / ZIS eliminieren, was zu verschiedenen Zugreihen führt. Das ist tatsächlich nach dem 3. Dezember gelungen. Die schwierige Bedienung und mangelhafte Ausbildung der Willy-App führten aber weiterhin zu vielen Verspätungen und Fehlleitungen von einzelnen Wagen. Bei Fehlern auf der App müssen die Daten nun dem Schichtleiter übermittelt werden. Dank den darauf folgenden Festtagen mit Verkehrsabschwächung ist es sehr ruhig um die Zugdaten geworden. Das hat unsere Leitung Cargo bewogen, im Newsletter zu verkünden, dass die grösste Systemumstellung von Cargo gelungen ist! Nun, im Februar, wo der Verkehr wieder etwas angezogen hat, beginnen die gleichen Probleme wieder von vorne. Fehlende Zugdaten, verlorene Wagen wie auch ganze Züge im System. Zum Leidwesen der Kunden und des Lok- und Zugspersonals, welche viele Verspätungen in Kauf nehmen müssen.

Es stellt sich nun berechtigt die Frage, warum SBB Cargo nicht direkt auf das ZIS von Infrastruktur zugreift. Schliesslich benötigen weitere EVU in der Schweiz direkt diese Plattform, was den Vorteil hat, dass eine weitere Schnittstelle wegfällt. Ein Grund, warum SBB Cargo auf den direkten Zugriff verzichtet, sind die hohen Kosten von jährlich acht Millionen Franken, welche eingespart werden sollen.

Die Lokführenden werden weiterhin angewiesen, bei Unsicherheiten zu den Daten in den Systemen sofort telefonisch Rücksprache mit der Transportoperation (G-PN-TOP) zu nehmen und gegebenenfalls den Zug anzuhalten oder abzustellen, bis die Datenlage geklärt ist. Auch sind jegliche Abweichungen konsequent durch die Lokführenden mittels ESQ-Meldungen zu dokumentieren.

Einmal mehr liegt es an uns, die Plausibilität und somit die Sicherheit stets zu hinterfragen und nach bestem Wissen und Gewissen zu prüfen. Die hochgelobten Systeme können sie nicht garantieren und schon gar keine Verantwortung dafür übernehmen. ➡

Einhaltung der «Gestes métier»-Regeln in Chiasso für Mehrstromzüge in Richtung Süden

Sektion Tessin VSLF

Wir möchten auf eine kritische Frage bezüglich der Einhaltung der Grundregeln der «Gestes métier» hinweisen, insbesondere im Hinblick auf Mehrstromzüge, die von Norden her in Chiasso einfahren und ihre Fahrt in südlicher Richtung fortsetzen. Dabei ist eine Reihe von zusätzlichen Aktionen auszuführen, die über die normalen Verfahren hinausgehen und somit die Einhaltung bestimmter Grundregeln bezüglich der Annäherung an Halteorttafeln komplex machen.

Zu diesen zusätzlichen Massnahmen, die von den Fahrern besondere Aufmerksamkeit und Präzision erfordern, gehören die folgenden:

- Ausschalten des Hauptschalters und Absenken des Stromabnehmers nach dem Warnung zeigenden Signal, aber vor dem Senkungssignal (kurz vor dem Anfang des Bahnsteigs).
- Überprüfung des tatsächlichen Absenkens des Stromabnehmers.
- Einhaltung der maximalen Annäherungsgeschwindigkeit von 40 km/h. Achtung: Das Bremsen erfolgt kontinuierlich mit den Druckluftbremsen, da man sich ab Balerna bergab bewegt und der Zug durch die Schwerkraft beschleunigt würde.
- Positionierung des gesamten Zuges auf der südlichen Seite (in unmittelbarer Nähe des Ausfahrtssignals).

In diesem Zusammenhang möchten wir auch darauf hinweisen, dass ein Zug mit vorgeschriebenem Halt in Chiasso und Weiterfahrt nach Italien im Gegensatz zu Zügen innerhalb der Schweiz immer in der Nähe des Ausfahrtsignals halten muss. Dabei muss man daran denken, die vorhandenen Halteorttafeln zu ignorieren.

- Für Mehrstromfahrzeuge mit Baseline 3 (d.h. mit allen regelmässig verkehrenden elektrischen Zügen): Einhaltung der maximalen Freigabegeschwindigkeit von 15 km/h bei Annäherung an das Signal.
- Durchführung von Systemwechselmanipulationen vor Erreichen des Endsignals des Sicherungsabschnitts, insbesondere für die Züge der TILO-Flotte (bitte beachten: auf dem «Flirt TILO Serie 3» (TSI) sind drei Manipulationen auf dem Monitor vorzunehmen).
- Bis vor Kurzem bestand für den Giruno die Möglichkeit, etwa 100 Meter vor dem Ausfahrtsignal den Vorschlag «Level-0» zu erhalten (aufgrund von Anomalien in den Balisen), was eine Zwangsbremmung zur Folge hatte, wenn man nicht quittierte. Glücklicherweise ist dieses Problem nun nach langer Zeit behoben worden.

Wir fragen uns daher, wie es möglich ist, die

Einhaltung der Grundregeln der «Gestes métier» zu gewährleisten, wenn die Fahrer all diesen zusätzlichen Massnahmen, die in einigen Fällen das Anfahren und Anhalten erschweren können, erhebliche Aufmerksamkeit widmen müssen.

Darüber hinaus fordern wir die Aufhebung veralteter lokaler Vorschriften, wie z.B. die spezifische Verpflichtung, am südlichen Ende zu halten, obwohl der Systemwechselabschnitt, welcher sich früher in der Mitte des Gleises befand, weggefallen ist. Heute ist die gesamte Strecke mit demselben System elektrifiziert. Wir fragen uns, aus welchen Gründen bei der Weiterfahrt des Zuges, wenn die Haltezeit kurz ist oder er Verspätung hat, das Ausfahrtsignal nicht bereits auf «Fahrt» gestellt wird. Im Level 1 ist das besonders störend, da die Freigabegeschwindigkeit von 15 km/h eingehalten werden muss. Worauf sollen wir achten: Auf den v-Messer oder das Signal?

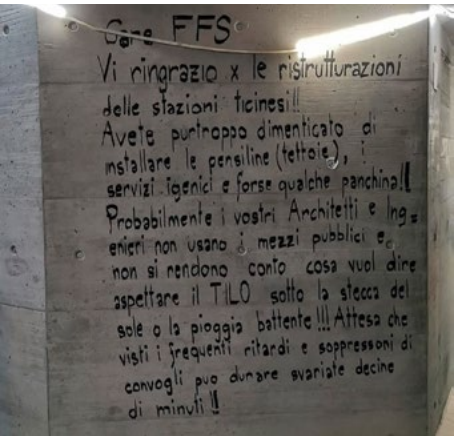
Wir halten es für unerlässlich, die Situation zu prüfen und zu aktualisieren, um die Betriebsabläufe zu vereinfachen und gleichzeitig sicherzustellen, dass die höchsten Sicherheits- und Effizienzstandards eingehalten werden.

Bitte prüfen Sie diesen Bericht mit der gebotenen Aufmerksamkeit und ergreifen Sie die erforderlichen Massnahmen, um diese unnötigen Einschränkungen von Ergonomie und Sicherheit zu beheben und die Arbeit aller beteiligten Mitarbeiter zu erleichtern. ➡

... und wenn es regnet?

Kevin Simao Ograbek, TILO-Lokführer

Wenn ihr zufällig durch die Unterführung des neuen Bahnhofs Taverne-Torricella geht, findet ihr seit November 2023 anstelle der üblichen bunten Graffitis diesen Brief gross auf eine Wand geschrieben:



Liebe SBB
Vielen Dank für die Renovierung der Tessiner Bahnhöfe!
Leider haben Sie vergessen, Vordächer, Toiletten und vielleicht ein paar Bänke zu installieren!!! Wahrscheinlich benutzen Ihre Architekten und Ingenieure keine öffentlichen Verkehrsmittel und wissen nicht, wie es ist, in der Sonne oder im strömenden Regen auf den TILO zu warten!!! Eine Wartezeit, die angesichts der häufigen Verspätungen und Zugaussfälle mehrere Dutzend Minuten dauern kann!!!
Ich danke Ihnen für die guten Verbindungen (??!) in den Norden und den Umstieg in Bellinzona, und ich nutze die Gelegenheit, Ihnen, meine Herren, ein aufrichtiges «Fuck off» zu senden!!!
Ein unzufriedener Kunde

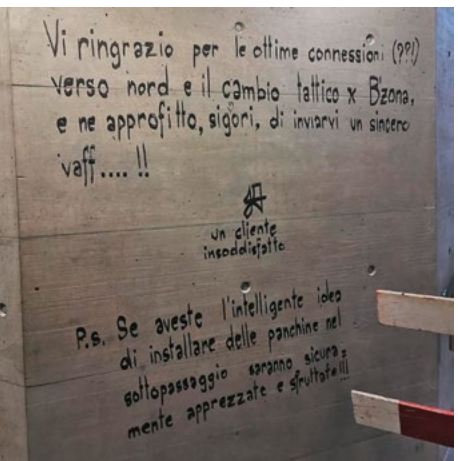
PS: Wenn Sie die schlaue Idee hätten, Bänke in der Unterführung aufzustellen, würden diese sicher geschätzt und genutzt werden!!!

Wir wissen nicht, wer der Autor ist, aber dem Inhalt nach zu urteilen, ist es sicherlich eine Person, die gut über das Angebot der SBB informiert ist.

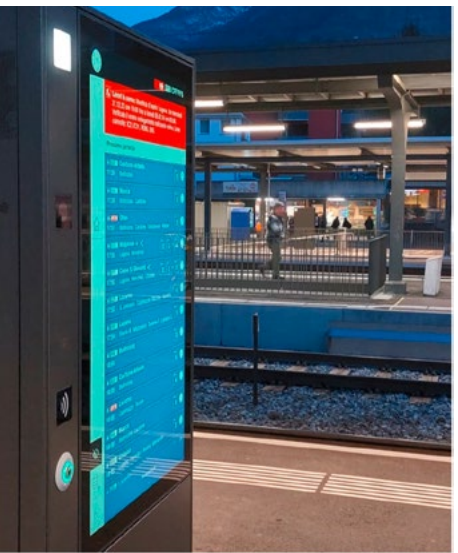
Allein im Tessin wurden in den letzten zwei Jahren nicht weniger als zehn Bahnhöfe und Bushaltestellen renoviert, unter anderem aufgrund des Inkrafttretens des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG). Auf Schweizer Ebene sind die Zahlen noch höher. Allein auf dem Netz der SBB sind zwischen 2024 und Mitte

2030 271 Erneuerungen an 764 Haltestellen geplant. Alles schön und gut, könnte man meinen: mehr Zugänglichkeit, mehr Inklusion, hohe Qualitätsstandards. Aber ist das wirklich so?

Im Tessin gibt es vier Orte, an denen die Überdachung entlang des Perrons nach der Renovierung vollständig verschwunden ist, d.h. fast die Hälfte der gesamten Renovierungsarbeiten. An drei weiteren Stellen gibt es zwar eine Überdachung, aber eine,



die nicht länger als 50 Meter ist und bei sengender Sonne oder strömendem Regen kaum vor dem Wetter schützen kann. Ein weiterer Punkt betrifft die neuen Warteräume. Diese sind dort, wo es keine Überdachung gibt. Sie sind der einzige verfügbare Schutzraum, aber leider scheinen die Türen verschwunden zu sein. Auch



SID auf dem Perron in Giubiasco. Im Hintergrund sind zwei weitere SIDs am Eingang zu sehen.

hier stellt sich die Frage, warum in einem Raum, der früher gegen Wind und Wetter verschlossen werden konnte, nun das fehlt, was uns eigentlich die Möglichkeit gab, uns zu schützen: die Tür.

Es wäre interessant zu erfahren, nach welchem Konzept die Erneuerung der Infrastruktur geplant wird, denn wenn bisher

vor allem von Massnahmen die Rede war, die angeblich Geld sparen sollen, fragt man sich, warum in anderen Bereichen keine Kosten gescheut werden. So zum Beispiel bei den brandneuen «Smart Information Displays (SID)», dem grössten Tablet, das ich je gesehen habe, und damit dem künftigen Ersatz für die klassischen gelben Papierfahrpläne. Die Kosten für die Produktion und Installation von rund 1000 Stück belaufen sich auf rund 50 Millionen Franken. Erstaunlich an dieser neuen Technologie ist nicht so sehr das Konzept, sondern vielmehr die Menge der in den einzelnen Bahnhöfen installierten Geräte. In einigen Fällen handelt es sich nämlich nicht nur um die klassischen zwei SIDs neben den Schaltern, sondern auch um solche entlang der Perrons.

Angesichts dieser Zahlen stellt sich die Frage, warum die SBB selbst in kleinen und mittelgrossen Bahnhöfen mehr als ein SID installiert, wenn man bedenkt, dass ein SID im Durchschnitt rund 50 000 Franken kosten dürfte, aber nicht in Vordächer und Türen für die Warteräume investiert? Wie sieht es mit dem Kundenservice aus? Vielleicht fehlt mir als «kleiner» Lokführer der Blick fürs Grosse und Ganze ... Ich denke, ich werde darüber nachdenken, während ich auf den nächsten Zug warte und auf gutes Wetter hoffe. ➡



Neuer Warteraum in Giubiasco

(Fussnote: Ein ganzes Jahr lang verkehrten die Züge aufgrund von Sanierungsarbeiten an den Bahnhöfen und Gleisen entlang der Ceneri-Bergstrecke zwar im Halbstundentakt, doch war theoretisch nur eine Verbindung pro Stunde zwischen der nördlichen Endstation (Giubiasco) und dem Knotenpunkt Bellinzona gewährleistet.)

Literatur:



VHBL-AFSM Berufsprüfung Lokpersonal

Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL)

Im Jahr 2023 haben 45 Lokführerinnen und Lokführer die Berufsprüfung zum diplomierten Lokomotivführer bestanden und ihren eidgenössischen Fachausweis erhalten. Wir gratulieren. So viele Lokführerinnen und Lokführer haben sich im Jahr 2023 für die Prüfung eingeschrieben:

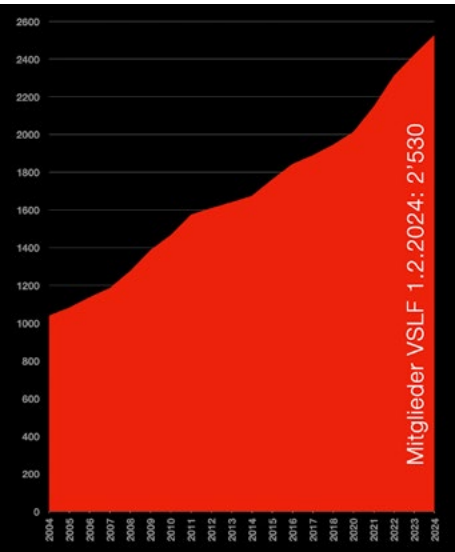
BLS	15
DB Cargo CH	1
MGB	3
MOB	1
Railcare	1
RBS	1
RegionAlps	3
RhB	1
SBB C	4
SBB P	18
SBB Infra	2
SOB	2
zentralbahn zB	2

Seit der Einführung der Fachprüfung im Jahr 2018 haben 350 Lokführerinnen und Lokführer den eidgenössischen Fachausweis erlangt.

Gratulation.

2500. Mitglied im VSLF

Am 31. Dezember 2023 durften wir das 2500. Aktiv-Mitglied im VSLF begrüßen. Es ist ein Kollege bei der Stödtbahn SOB. Herzlich willkommen. In seiner Bescheidenheit wünschte er kein Geschenk oder Publizität im LocoFolio, was wir respektieren.



Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer
Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive
Associazione per la formazione professionale superiore dei macchinisti e macchiniste

VHBL Berufsprüfung: Mehrwert für das Lokpersonal

Mit der Schaffung der eidgenössischen Berufsprüfungen für Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer wird eine anerkannte Qualifizierung des Berufes und die Verankerung im Bildungssystem erreicht.

Der eidgenössische Fachausweis ist als Bildungsabschluss unbeschränkt gültig, dies im Gegensatz zum Ausweis für Triebfahrzeugführende, den das Bundesamt für Verkehr BAV ausstellt. Die Prüfung ist freiwillig und kann zusätzlich zum BAV-Ausweis absolviert werden.

Dies ist vor allem bei einer gesundheitsbedingten Fahruntauglichkeit ein Vorteil für die Betroffenen. Mit dem Abschluss in der höheren Berufsbildung stehen ihnen vielfältigere Anschluss- und Weiterbildungsmöglichkeiten offen als bisher.

Mit der eidgenössischen Berufsprüfung wird auch die Reflexionsfähigkeit des Lokpersonals gefördert, was sich auf die Sicherheit und Qualität gewinnbringend auswirkt.



Automation: Berner Raum

Als Berner Raum bezeichnet man einen definierten Freiraum zwischen zwei sich berührenden Fahrzeugen, um sie zu kuppeln oder zu trennen. Dieses Mindestmass an Raum wurde definiert, damit die Mitarbeiter genügend Platz für die Ausübung ihrer Tätigkeiten haben.

Martin Geiger

Seinen Namen verdankt er der Berner Vereinbarung über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, die am 21. Oktober 1882 unterzeichnet wurde und 1887 in Kraft trat.

Diese Normierung ist bis heute gültig. Ausnahmen können bewilligt werden, wo das «Zwischen die Wagen treten» durch das Personal aufgrund einer automatischen Kupplung entfällt. Durch die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr wurde insbesondere durch SBB Cargo als Pionierin diese automatische Kupplung zusammen mit dem BAV erprobt und eingeführt.

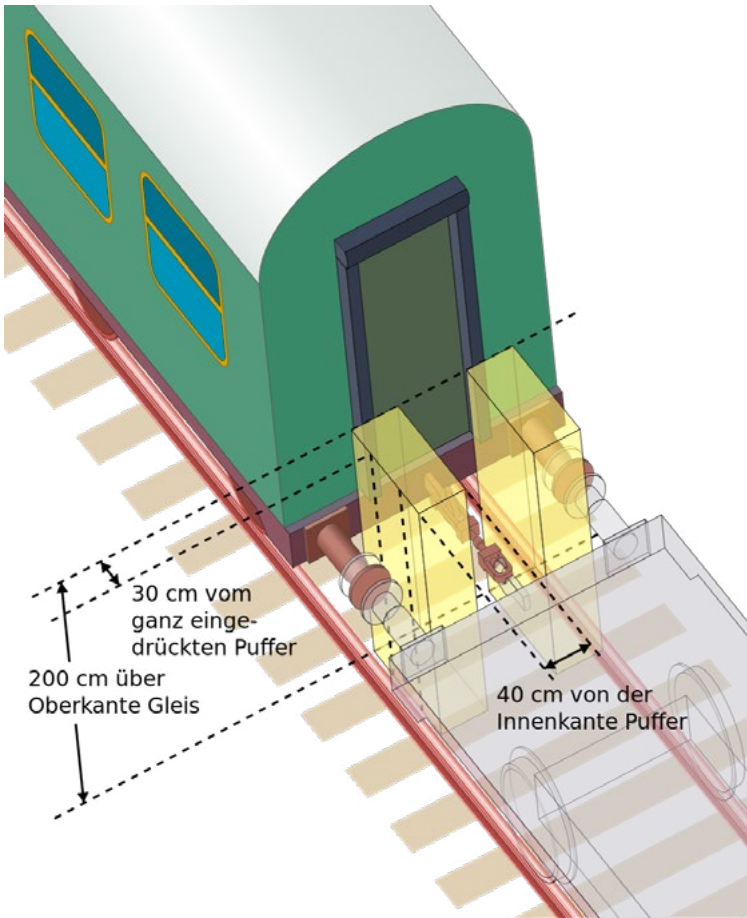
Medienberichte und interne Newsletter dazu gibt es haufenweise. So revolutionär es verkauft wird, so simpel ist es im eigentlichen Sinn. Es handelt sich salopp formuliert um eine Kupplung des Personenverkehrs, welche dort schon seit Jahrzehnten im Einsatz ist. Da der Güterverkehr Stand heute immer noch zu fast 100% mit Schraubenkupplungen versehen ist, wurden die Triebfahrzeuge durch eine sogenannte Hybridkupplung ausgerüstet, welche sowohl Wagen mit automatischer Kupplung wie auch herkömmliche Wagen mit Schraubenkupplungen anhängen kann.

Der positivste Effekt bei der Kupplung ist wohl der Gesundheitsschutz für die Rangiermitarbeiter, die nicht mehr zwischen die Wagen kriechen und kuppeln müssen.

Aus dem Kompetenzbericht zur Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz durch das Bundesamt für Verkehr aus dem Jahr 2022 ist zu entnehmen, dass damit Leistungen des Bahnsystems im Gütertransport künftig flexibler, einfacher, zuverlässiger und kostengünstiger erbracht werden können. Der Schienengüterverkehr wird auf diese Weise attraktiver und konkurrenzfähiger und trägt so zur Erreichung der Klimaziele bei. Ausserdem steht unter dem Punkt Migrationskonzept geschrieben, dass die Ausrüstung aller Wagen mit

Hybridkupplungen an der zu grossen Komplexität und an der Nichteinhaltung des sogenannten Berner Raums scheitern würde. Aus diesem Grund wurde entschieden, den Verkehr mit automatischen Kupplungen nur noch isoliert im Einzelwagenladungsverkehr einzuführen.

Den Ausführungen des BAV zufolge bedeutet dies, dass Wagen oder Triebfahrzeuge



mit herkömmlichen Schraubenkupplungen nicht mit denen, welche mit automatischen Kupplungen ausgerüstet sind, gekuppelt werden dürfen, da der Freiraum zu klein ist und so die Sicherheit von Mitarbeitenden nicht mehr gewährleistet wäre.

Auch wenn dieser sogenannte Berner Raum bei Mischbetrieb nur minimal unterschritten wird, so wird er doch so klein, dass es nicht mehr tragbar für die Mitarbeiter und ihre Gesundheit ist. Man könnte jetzt darüber streiten, ob eine Vereinbarung aus dem Jahr 1882 wirklich noch relevant und von Bedeutung ist, was sich aber wiederum relativiert, da sie immer noch ihre Gültig-

keit besitzt. Zudem ist davon auszugehen, dass dieser Raum, falls die Vereinbarung in den 2000er-Jahren entstanden wäre, wohl eher noch grösser ausgefallen wäre. Gründe dafür wären, dass die Menschheit innert der letzten hundertvierzig Jahre um 15 cm gewachsen ist und der Body-Mass-Index je nach Statistik und Land in den letzten hundert Jahren zugenommen und der Anteil der adipösen Menschen sich in den letzten 30 Jahren verdoppelt hat.

Da SBB Cargo nicht nur den EWL abwickelt, sondern im gesamten Güterverkehrssegment tätig ist, kommt es immer wieder zu (ausser) planmässigen Situationen, in denen Triebfahrzeuge mit und ohne automatische Kupplung in Vielfachsteuerung gekuppelt werden sollten. Klar ist, dass ein komplett artreiner Betrieb Ressourcen vernichtet und kostspieliger wird, solange nicht alles für den vollständigen Betrieb mit automatischen Kupplungen umgerüstet ist.

Die Betrachtung liegt hier auf dem gesamten europäischen Bereich, da die zu transportierenden Wagen aus vielen Teilen Europas stammen, zusammen transportiert werden und eine Vereinheitlichung ein Muss wäre. Es ist plausibel, dass die Systeme aus Kosten- und Ressourcengründen gemischt werden. Zumindest bei den Triebfahrzeugen,

wo ebendiese Hybridkupplungen verbaut wurden, und das, obwohl der definierte minimale Freiraum, der Berner Raum, unterschritten wird.

Seit Jahren intervenieren wir als VSLF gegen diesen Mischbetrieb, ohne dass gänzlich darauf verzichtet wird. Ganz abgesehen davon ist noch zu klären, ob das BAV oder SBB Cargo überhaupt die Kompetenzen besitzen, sich über eine gültige Vereinbarung zu stellen und es trotz ihrer Kenntnis davon betrieblich zulassen.

Die Situation führt zu Risiken und Gefährdungen für das mit dem Kuppeln beauftragte Personal. ➡



Bachelor Mobility Science

Die Mobilitätswelt wandelt sich. Richtig gestaltet, kann der Schienenverkehr der Treiber sein für die Mobilität & Logistik von morgen. Beweg was und lerne bei uns, nachhaltige Verkehrssysteme attraktiv zu planen und zu betreiben.

www.zhaw.ch/engineering/mo



«Ich habe an der ZHAW das Handwerkszeug gelernt, um die Zukunft der Bahn aktiv zu gestalten.»

Gregor Frei
CEO SBB Deutschland, Alumnus Mobility Science



«Das Mobility Science-Studium ermöglicht Ihnen den perfekten Einstieg in den Bahnsektor.»

Yves Marclay
CEO Region Alps, Dozent im SG Mobility Science

Mobility Science (ehem. Verkehrssysteme) – Betrachtung der Mobilität als Gesamtsystem

Simon Steinmann, Zusammenfassung Markus Leutwyler

Mobilität ist überall: Von den ersten Schritten zu Hause bis zum Interkontinentalflug begleitet sie uns das ganze Leben lang. Wenn Menschen und Güter bewegt werden, entsteht Mobilität. Wie funktioniert Mobilität, was bremst sie, was fördert sie, wie kann sie in Zukunft optimal gestaltet werden? Das sind Fragen, denen im Studiengang «Mobility Science» an der ZHAW mit wissenschaftlichen Methoden auf den Grund gegangen wird. Der Studiengang kann in Vollzeit oder Teilzeit absolviert werden.

Simon Steinmann hat mit den beiden Absolventen Dario Bai und Matthias Wey sowie mit der Studentin Sarah Dellsperger und dem Studiengangsleiter Professor Dr. Thomas Sauter-Servaes gesprochen.



Matthias Wey ist 38 Jahre alt und hat bei der SBB die Lehre als Automatiker gemacht. Anschliessend arbeitete er als Lokführer bei der SBB. Von 2015 bis 2018 studierte er Verkehrssysteme. Seither arbeitet er bei SBB Infrastruktur, aktuell als Projektleiter im Anforderungsmanagement. Einen Tag pro Woche führt er weiterhin Züge.



Dario Bai ist ebenfalls 38 Jahre alt. Nach seiner Lehre als Tiefbauzeichner wurde er Lokführer, eine Tätigkeit, die ihm auch heute noch Freude macht. Er hat seinen Abschluss «Verkehrssysteme» 2018 gemacht und noch einen Master «Europäische Bahnsysteme» nachgelegt. Heute arbeitet er 70% im Büro und 30% im Führerstand.



Sarah Dellsperger ist 32 Jahre alt und hat die Kantonsschule besucht. Seit 2014 ist sie Lokführerin bei der SBB, aktuell in einem 50-Prozent-Pensum. Sie ist Mutter von drei Kindern (4, 7, 9 Jahre alt) und studiert seit 2023 Mobility Science im Teilzeitpensum.



Prof. Dr. Thomas Sauter-Servaes ist 49 Jahre alt. Er ist in Berlin geboren und hat dort Maschinenbau und anschliessend Verkehrsplanung studiert. Als Student arbeitete er in der Flughafenplanung, den Doktor hat er an der TU Berlin in der Bahnforschung gemacht. Nach Anstellungen bei DB und Volkswagen ist er nach Zürich gekommen und leitet hier an der ZHAW den Studiengang «Mobility Science».



Simon Steinmann ist 31 Jahre alt. Er hat die Matura und anschliessend 2015 die Ausbildung zum Lokführer gemacht. Er arbeitet bei der SBB im Depot Zürich und engagiert sich im VSLF in der Sektion Ostschweiz.

Simon: Herr Sauter-Servaes, worum geht es bei Mobility Science im Kern?

Sauter-Servaes: Im Kern geht es darum, dass wir möglichst viele helle und schnelle Köpfe für die Mobilitätsbranche gewinnen. Wir haben hier keinen rein akademischen Auftrag. Wenn jemand nachher eine akademische Karriere mit Master und Doktor anstrebt, ist das wunderbar. Die Grundidee ist aber die Berufsbefähigung, also mit dem Bachelorabschluss sofort erfolgreich im Beruf starten zu können.

Simon: Frage an Matthias, Dario und Sarah: Warum habt ihr euch für Mobility Science entschieden?

Matthias: Für mich war dieser Studiengang der naheliegendste, wenn ich mein Arbeitsumfeld und meine Interessen betrachtete.
Dario: Ich habe den Studiengang von Anfang an mitverfolgt und hatte schon immer das Gefühl, dass das etwas für mich wäre. Es dauerte aber eine Weile, bis ich es wirklich anpackte.

Sarah: Bei mir war es der Wunsch, mir neben meinem Beruf als Lokführerin ein zweites Standbein aufzubauen. Um meinen aktuellen Beruf ausüben zu können, bin ich von äusseren Faktoren abhängig. Einerseits

ist da die periodische Prüfung, die es alle fünf Jahre zu absolvieren gilt, und andererseits gibt es strenge medizinische Vorgaben für das Lokpersonal, die erfüllt werden müssen. Es gibt mir niemand die Garantie, dass ich die verbleibenden 30 Jahre noch als Lokführerin im Führerstand tätig sein kann. Aus eigener Erfahrung weiss ich, wie wenig es braucht, bis man nicht mehr fahren darf.

Simon: Herr Sauter-Servaes, welche Qualifikation benötigt man für eine Zulassung zum Studiengang MS?

Sauter-Servaes: Grundsätzlich ist eine Berufsmatura die klassische Basisqualifikation, mit oder ohne technischen Hintergrund. Die andere Möglichkeit ist, über die gymnasiale Matur zu uns zu kommen. In diesem Fall muss man aber vor Studienbeginn ein Jahr Arbeitserfahrung nachweisen.

Simon: Was muss man Ihrer Meinung nach sonst für ein erfolgreiches Studium in Mobility Science mitbringen?

Sauter-Servaes: Man braucht ein Grundinteresse an Mobilität und Logistik und ein Ziel, damit man die nötige Motivation für das Studium aufbringt. Vor allem sollten Studierende jedoch begeisterungsfähig und neugierig sein, sodass sie im Lauf des Studiums ein Themenfeld finden, in dem sie zum Profi werden möchten.

Dario: Am besten hast du schon ein Themenfeld, wo du findest, man könnte etwas besser machen. Das ist ein «Leuchtturm», der dir den Weg zeigt, falls du unterwegs mal die Orientierung verlieren solltest.

Matthias: Mich interessierte vor allem das Thema «Mobilität in der Zukunft» und die Frage, wie sich der Verkehr weiterentwickeln wird, und ich konnte nach dem Studium auch genau in diesen Bereich einsteigen. Daneben braucht man sicher auch viel Biss und Durchhaltewillen.

Simon: Sarah, bei dir kommt noch die Familie dazu. Wie schaffst du das alles?

Sarah: Ich muss gestehen, dass es durchaus auch Tage gibt, an denen ich mit meinem schlechten Gewissen zu tun habe, sodass ich mir auch schon ernsthaft die Frage gestellt habe, wozu ich mir diese dreifache

Belastung mit Familie, Beruf und Studium eigentlich freiwillig antue. Für mich stand jedoch immer fest, dass ich mich als Mutter nicht in veraltete Rollenbilder oder in die finanzielle Abhängigkeit von einem Mann drängen lassen wollte. Mir ist es wichtig, dass ich in der Lage bin, auf meinen eigenen Beinen zu stehen, und dass ich mich trotz meiner familiären Verpflichtungen weiterentwickeln kann. Mein Mann steht dabei voll hinter mir.

Simon: Was waren für euch die Highlights im Studiengang «Mobility Science»?

Sarah: Auf was freust du dich?

Matthias: Für mich waren es eindeutig die Arbeiten und Exkursionen, bei welchen wir nahe an der Praxis, direkt mit Firmen in Kontakt waren und auch der Kontakt zu den Mitstudierenden gepflegt werden konnte.

Sarah: Ich bin da recht unvoreingenommen.

Dario: Der Praxisbezug! Dieser kommt in allen Fächern, die mit Mobilität zu tun haben, wirklich zum Tragen. Die Dozierenden wissen genau, wie es «draussen» läuft, und haben die Connections, um Ausflüge zu organisieren.

Simon: Was machte das Studieren schwer?

Matthias: Für mich war die Knacknuss das Dranbleiben. Da half neben dem 100-Prozent-Studium das 20-Prozent-Pensum als Lokführer. Beim Fahren konnte ich vom Studium abschalten.

Dario: Bei der Bachelorarbeit fand ich super, dass man sie zu zweit schreiben durfte. Denn es ist selten so, dass beide im Team gleichzeitig einen Durchhänger haben.

Sarah: Bis letzten Sommer empfand ich Programmieren noch als Magie. Als Lokführerin musste ich noch nie wirklich an einem Computer arbeiten. Ich finde Programmieren spannend, aber es braucht sehr viel Zeit, sich einzuarbeiten.

Sauter-Servaes: So hat jeder andere Themenfelder, die er nicht so gut findet, und Bereiche, für die er mehr Begeisterung entwickelt.

Simon: Wie sieht es aus mit dem Networking?

Dario: Meine Kollegen aus der Bachelorklasse sind in verschiedenen Unternehmen tätig. Da kann ich mich melden: «Hallo, wie gehts? Ich hätte da eine Frage.» Und dann habe ich fünf Minuten später eine schlaue

Antwort. In diesem Netzwerk sind nicht nur deine Kommilitonen, sondern auch Dozenten und Firmen. Diese Connections helfen beim Einstieg in die Berufswelt.

Simon: Was habt ihr mit dem Bachelorabschluss gemacht?

Matthias: Ich konnte direkt nach dem Studium bei SBB Infrastruktur, im Branchenprogramm SmartRail 4.0, als Fachexperte ins Anforderungsmanagement einsteigen. Dies ermöglichte mir, mich in der SBB-Bürowelt zu vernetzen und mir einen Platz zu suchen.

Dario: Zuerst ein Jahr lang nichts, ich ging wieder zu 100% zurück in den Fahrdienst. Das war nach dem Studium nötig, um wieder einen geregelten Alltag zu haben und den Kopf zu lüften. Nach ziemlich genau einem Jahr hat sich ein Türchen geöffnet bei SmartRail 4.0.

Matthias: SmartRail 4.0 war das erste Mal, wo die Branche zusammen an einem Zielbild der Eisenbahn in der Schweiz gearbeitet hatte. Dies hat auch mein Netzwerk stark erweitert. Wenn man die aktuellen Entwicklungen der Eisenbahn in der Schweiz und in Europa anschaut, tragen sie immer noch die Handschrift des Zielbildes von SmartRail 4.0. Nur die Umsetzung wird anders, langsamer, angegangen.

Simon: Sarah, hast du schon eine Idee, wohin es nach dem Studium gehen soll?

Sarah: Nein, nicht konkret. Ich habe mich ja nicht zum Studium entschlossen, weil ich nicht mehr gerne fahre und so schnell wie möglich aus dem Führerstand wegwill, im Gegenteil.

Das Fahren gefällt mir unheimlich gut und es ist für mich der Ausgleich zum turbulenten Familienalltag zu Hause mit den Kindern. Bei einem allfälligen Stellenwechsel bleibt zu berücksichtigen, dass ich auf Grund meiner familiären Verpflichtungen wohl noch für eine längere Zeit nicht zu 100% arbeiten kann und will. Bedauerlicherweise ist der Karrierekiller Teilzeit an vielen Orten noch Realität oder man hat als Teilzeitangestellte mit gewissen Vorurteilen zu kämpfen.

Auch als Lokführerin habe ich zum Beispiel schon Aussagen wie «Ihr Teilzeitleiter seid kompliziert und auf euch muss man dauernd Rücksicht nehmen» oder «Ihr Rosinenpicker fahrt nur die schönen Touren und an uns 100%-lern bleibt die Drecksarbeit hängen» zu hören bekommen.

Dario: Es gibt sicher vereinzelt Rosinen-

picker, die sich nur einen Bürojob suchen, damit sie nicht mehr morgens um zwei Uhr zur Arbeit kommen müssen. Ein Stück weit kann ich das sogar verstehen. Und trotzdem: Morgen früh muss ich um drei Uhr auf der Matte stehen. Das mache ich zugebenermassen nicht mehr oft, aber wenn das eingeteilt wird, dann arbeite ich danach.

Sarah: Sehr vorbildlich ... Es dürfen nicht alle über denselben Kamm geschoren werden. In den allermeisten Fällen hängen Teilzeitpensen und Spezialwünsche eng mit persönlichen Lebensabschnittsphasen zusammen. Hierfür wünschte ich mir manchmal mehr Verständnis.

Matthias: Für mich ist es ein grosser Vorteil, dass ich mir meine Fahrtage selber einteilen kann. Das ermöglicht mir, Büro und Fahren ideal aufeinander abzustimmen. Ich lege Fahrtage bewusst auch zwischen Freitag und Montag, da ich es unfair fände, wenn ich nur Mo–Fr arbeiten würde. Teilweise muss ich noch ein Dienstende oder einen Dienstanfang vorgeben, damit alles aufgeht. (...)

Das Interview kann in voller Länge online gelesen werden. Die spannende Diskussion drehte sich um weitere Fragen wie:

- Warum hat die Eisenbahnnation Schweiz keinen Lehrstuhl für Eisenbahnplanung?
- Warum werden nicht mehr Lokführerinnen und Lokführer in Kaderpositionen nachgezogen? Liegt es am Silodenken?
- Warum werden Abschlüsse von Studiengängen bei der SBB nicht mehr gefördert?



<https://www.vslf.com/info/locofolio/interview-zhaw-mobility-science>

Neue Alternative zum Totmannpedal

Das Totmannpedal verhindert, dass ein Zug einfach weiterfährt, wenn der Lokführer während der Fahrt handlungsunfähig wird. Es wird während der Fahrt dauerhaft nach unten gedrückt und muss regelmässig kurz losgelassen werden. Nun werden Alternativen geprüft, die eine ergonomischere Sitzposition zulassen. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Ein Relikt aus Zeiten vor 100 Jahren ist das Totmannpedal im Führerstand.

Mit dem Ende des Dampfbetriebs vor 100 Jahren endete auch die Zweimannbesetzung auf den Lokomotiven. Auf den damals neuen Elektrolokomotiven kontrollierte man die Dienstfähigkeit im Einmann-/Einfrau-Dienst des Lokführers durch ein



Führerstand einer Ae 4/7 von 1927. Totmannpedal pos. 19.

mit den Füissen zu drückendes Pedal. Bei stehender Bedienung fällt ein toter oder ohnmächtiger Lokführer um, darum die Bezeichnung Totmannpedal. Bei sitzender Bedienung muss das Pedal mit Kraft nach unten gedrückt werden und fixiert so die Person mit einem Punkt an den Füissen.

Das stundenlange Drücken des Totmannpedals mit den Beinen ist anstrengend und verunmöglicht oftmals eine ergonomische 90-Grad-Sitzhaltung. Auch schränkt es ein empfohlenes Wechseln der Sitzposition ein. Probleme, die sich daraus ergeben, sind eine unergonomische Sitzposition infolge fixer Kraftpunkte und mögliche Waden- und Muskelkrämpfe bis hin zu Rücken-



Führerstand TGV POS. Gelber Pfeil: Mit dem Finger zu berührende Metallplatte, welche parallel zum Pedal bedient werden kann. Sie erlaubt auch die stehende Bedienung des Zuges.

und Nackenschmerzen. In Anbetracht dessen, dass die Lenkzeit laufend erhöht wird und noch weiter erhöht werden soll, ist dies ein ernst zu nehmendes Problem. Es soll schon vorgekommen sein, dass das Pedal und somit eine wichtige Sicherheitseinrichtung absichtlich durch Lokführer blockiert wurde (!), dies wohl aufgrund grosser physischer Schmerzen.

Eine Alternative zum Drücken des Pedals gibt es nicht, ohne Drücken des Pedals erfolgt nach 100 m Fahrt eine Zwangsbremmung des Zuges. Eigentlich erstaunlich, dass hier über 100 Jahre keine Innovation stattfand.

Seit vielen Jahren wird immer wieder die Lage des Pedals in den verschiedenen Führerständen diskutiert. Meist geht es darum, ob die bewegliche Fläche von oben oder unten gedrückt werden soll, also das Scharnier oben oder unten angebracht ist.



Führerstand einer Re 425 der BLS (Foto: Bruno Lämmli)

Das löst das eigentliche Problem jedoch nicht. Im VSLF wollten wir die Problematik ab 2013 gesamtheitlich angehen. Die ersten Überlegungen gingen dahin, die Augenbewegung des Lokführers zu überwachen, damit dieser frei sitzen und doch die Dienstfähigkeit sicherstellen kann. Auch aus der SBB PeKo kamen negative Meldungen bezüglich einer «Kamera» im Führerstand, auch wenn nur die Augen «überwacht» werden sollten. Analog zu ausländischen Fahrzeugen versuchten wir, nun zusammen mit Zugförderung ZF von SBB Personenverkehr, Lösungen mittels einer Berührfläche oder Drucktaster für die Hand oder einzelne Finger zu finden. Damit könnte mit wenig Kraft analog zu einer Maustaste die Anwesenheit bestätigt werden, und im Falle einer Ohnmacht würde der Taster losgelassen werden, was zum Stilstand des Zuges

führen würde. Leider schritt die Zeit voran und wir verpassten die grosse Revision der Re 460 im Jahr 2013, und auch die neu gebauten Fahrzeuge wie der Bombi 502 oder der FV-Zug von Stadler 512 haben noch das alte Pedal ohne Alternative.

Nach einem Studienauftrag 2015 begann das eigentliche Projekt im Jahr 2018 und nach einer Bachelorarbeit begann ein erster Versuch mit einem Handtaster auf zehn Re-460-Lokomotiven im Sommer 2022.

Die Rückmeldungen der Umfrage sprechen eine eindeutige Sprache. Auf die Frage, ob der Drucktaster eine gute Alternative zum Pedal für die Entlastung der Beine sei, antworteten 60.8% «Ja, sehr» und 22.6% «einigermassen». Also 83.4% zustimmend und nur 9.1% «Nein, gar nicht».

Durch diesen Versuch konnte bei SBB P ZFR ein «Muss»-Kriterium für eine sensitive Alternative zum Totmannpedal bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen erreicht werden. Das Ziel ist erreicht.

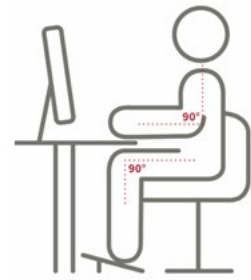
Mit einer serienmässigen Ausrüstung aller Fahrzeuge mit einer Alternative zum Fuss-

pedal werden die Führerstände endlich von einem absolut unzeitgemässen Fixierungsapparat befreit. Ein klarer Mehrwert für die immer noch zwangsläufig sitzende Tätigkeit des Lokpersonals. Ein zukünftiges Ziel wäre die wahlweise sitzende und stehende Bedienung analog zu einem Büro-Arbeitsplatz.

Wir danken SBB P ZFR und allen Beteiligten für die geplante Verbesserung auf den Führständen der Re 460, Bt und ICN. Hoffentlich folgen bald anderen Bahnen mit ihren Fahrzeugen. Eine gute und zeitgemässe Investition in den Arbeitsplatz von total ca. 5000 Lokführen in der Schweiz.



Neuer Taster im Handgriff einer Re 460



Ideale Sitzposition. Im Führstand nicht möglich.

Besuch bei der Waldenburgerbahn

Eindrücke vom ersten teilautomatisierten Bahnbetrieb der Schweiz
Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Die Waldenburgerbahn präsentierte einer Delegation des VSLF die modernisierten Anlagen. Von besonderem Interesse war das System CBTC, welches herkömmliche Ortungs-, Zugsicherungs- und Stellwerkstechnik ersetzt.

Am 22. November 2023 konnte eine Delegation des VSLF den Betrieb der Waldenburgerbahn besichtigen und sich Eindrücke zur neuen Infrastruktur und den Betriebs-

Reisezeiten, höhere Zuverlässigkeit, niedrige Lebenszykluskosten und somit verbesserten Kundenservice. Vorausgesetzt werden eine simple Infrastruktur und einheitliche generische Standards im Fahrzeugpark.

Im Falle der Waldenburgerbahn kommt ein kombiniertes Streckenrechner-Stellwerk zum Einsatz. Dieses sendet die Fahrtzustimmung an das Fahrzeug, welches dann

grad GoA1+ gefahren. Das bedeutet, dass das Fahrpersonal selbstständig fährt, allerdings nur innerhalb des Rahmens, welchen die Zugsicherung erlaubt. Es sind somit eigentlich keine unsicheren Handlungen möglich. Beispielsweise kann man mit «Vollgas» gegen einen Prellbock fahren, das Fahrzeug hält selbstständig davor an.

Die im Führerstand angebotenen Fahrinformationen sind sehr spärlich gehalten,



modellen einholen. Im Rahmen der FABI-Finanzierung wurde die WB in den Jahren 2021 und 2022 für über 300 Millionen Franken vollständig neu gebaut und die seltene Spurweite von 750 mm auf die gängige Schmalspurweite von 1'000 mm umgerüstet. Ebenfalls wurde der komplette Fahrzeugpark ersetzt und zehn neue Stadler Tramlink kommen nun zum Einsatz. Die Strecke wurde mit einem neuen CBTC-Zugsicherungssystem von Stadler Rail ausgestattet und damit wurden auch neue teilautomatisierte Betriebsarten eingeführt.

Im Rahmen einer ersten Präsentation wurde erklärt, was die Fähigkeiten dieses neuen Zugsicherungssystems sind und wo Stadler Rail die Vorteile darin erkennt. Grundsätzlich basiert das Stadler-CBTC auf einem WLAN-Funksystem und bietet mit Moving Blocks die theoretische Möglichkeit zum vollautomatisierten Fahren nach GoA4 auf dem Sicherheitsniveau SIL4. CBTC (Communication Based Train Control) verspricht dabei kürzere Zugfolgezeiten, schnellere

über die Leittechnik die Logik überprüft und, wenn vorhanden, dem Fahrpersonal die Fahrerlaubnis anbietet. Zur Ortung der Fahrzeuge kommen RFID-Tags zum Einsatz. Im Gegensatz zu den sonst üblichen ETCS-Balisen sind diese deutlich günstiger, funktionieren allerdings nur bei niedrigem Tempo. Auf der 13 km langen Strecke der WB wurden etwa 150 solcher RFID-Tags verbaut. Das digitale Stellwerk benötigt keine Signale und keine Gleisfreimeldungen mehr, der Flankenschutz erfolgt nur noch virtuell.

Aktuell wird im Automatisierungs-

um sich auch auf die Situationen ausserhalb des Führerstands konzentrieren zu können. Obschon die Fahrzeuge mittels eines LIDAR-Radars und einer Kamera grundsätzlich auch Hindernisse erkennen können sollten.



Der Betrieb selbst erfolgt relativ simpel. Die Bremsproben auf den Fahrzeugen sind automatisiert und werden selbst erledigt oder sogar ferngesteuert. Im Rahmen des Abfahrtsprozesses fordert das Fahrpersonal selbstständig eine Fahrstrasse an. Der Streckenrechner bietet diese im Rahmen des geplanten Betriebsprozesses an, das Fahrzeug überprüft via Leittechnik die Logik (z.B. richtiger Standort des Zuges) und bietet dann dem Fahrpersonal die Fahrerlaubnis an. Das Fahren erfolgt sehr speditiv. Sobald

wurde. Dies ist im Bereich der WB einigermaßen unproblematisch, da aufgrund der parallelen Strassenführung die Züge gut auf Busse evakuiert werden können. Aufgrund des zuverlässigen Betriebs wurde der Buspikett mittlerweile allerdings reduziert.

Im Gespräch mit einem Triebfahrzeugführer erhielten wir die Rückmeldung, dass er eigentlich handwerklich nicht mehr viel zu regeln habe.



Wichtig sei sein Job allerdings in erster Linie bei der Überwachung des Verkehrs und der Fahrgäste. Die geplante Erhöhung des Automatisierungsgrades auf GoA2 (Fahrzeug fährt selbstständig, Personal überwacht nur noch System) fände er unnötig, die jetzige Unterstützung ge-

beispielsweise bei einer Kreuzung eine Weiche durch einen Zug freigelegt wird, erhält der Gegenzug bereits seine Fahrerlaubnis. Die Bahnübergänge sind ebenfalls sehr knapp programmiert, was den Verkehr auf der Strasse flüssig hält.

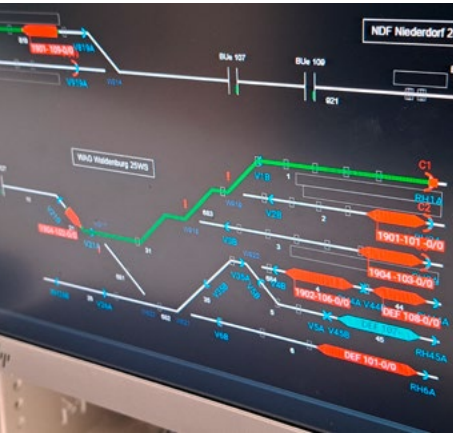
nüge vollkommen; auch damit der Mensch noch etwas zu tun habe und aufmerksam bleibe. Anfangs sei der blinde Verlass auf das Funktionieren der Fahrzeugtechnik etwas gewöhnungsbedürftig gewesen, seit diese aber zuverlässig ist, sei das Vertrauen gewachsen.

Grundsätzlich erfolgt nach den bekannten Startschwierigkeiten mittlerweile ein sehr stabiler Betrieb. Allerdings sei das Störungsmanagement extrem schwierig und bei Unregelmässigkeiten erfolgt jeweils ein kompletter Betriebsunterbruch, bis die Strecke vollständig von Fahrzeugen geräumt

Als Fazit lässt sich zusammenfassen, dass bei der Gelegenheit zum kompletten Neubau der Infrastruktur, dem kompletten Ersatz des Rollmaterials durch einen einheitlichen generischen Fahrzeugpark, bei simplen betrieblichen Verhältnissen und

einem Füllhorn an finanziellen Mitteln ein automatisiertes Zugsicherungssystem funktionieren kann. Komplexe Mischbetriebe, unterschiedliche Fahrzeuge und historische Infrastruktur kann das System nicht zuverlässig bedienen. Auch die Komplexität in der Störungsbehebung lässt grundsätzlich keinen Betrieb zu, welcher keine Redundanz via Strasse besitzt.

Für die Zukunft beabsichtigt Stadler Rail auf der gesamten Strecke den Automatisie-



ungsgrad GoA2 einzuführen, im Depotbereich sogar GoA4 (ohne Personal). In erster Linie, um Erfahrungen zu sammeln; da das Personal ohnehin entweder auf den Zügen ist oder vor Ort, lassen sich in diesem Bereich so keine Kosten einsparen. Aber diese scheinen bei bereits über 370 Millionen Franken an getätigten Investitionen in eine 13 km lange periphere Vorortsstrassenbahn, welche grundsätzlich noch denselben Zweck erfüllt wie vor dem Umbau, auch keine allzu grosse Rolle zu spielen.



Geld und Bahnfahren aus historischer Perspektive – ein ambivalentes Verhältnis

Die Billettpreise für den öffentlichen Verkehr sind nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 gestiegen. Das ist nur eine von vielen Preiserhöhungen in der Geschichte der Eisenbahn. Doch war Zugfahren früher wirklich billiger? Und aus welchem Anlass wurde früher der Zug genommen? Benjamin Spielmann

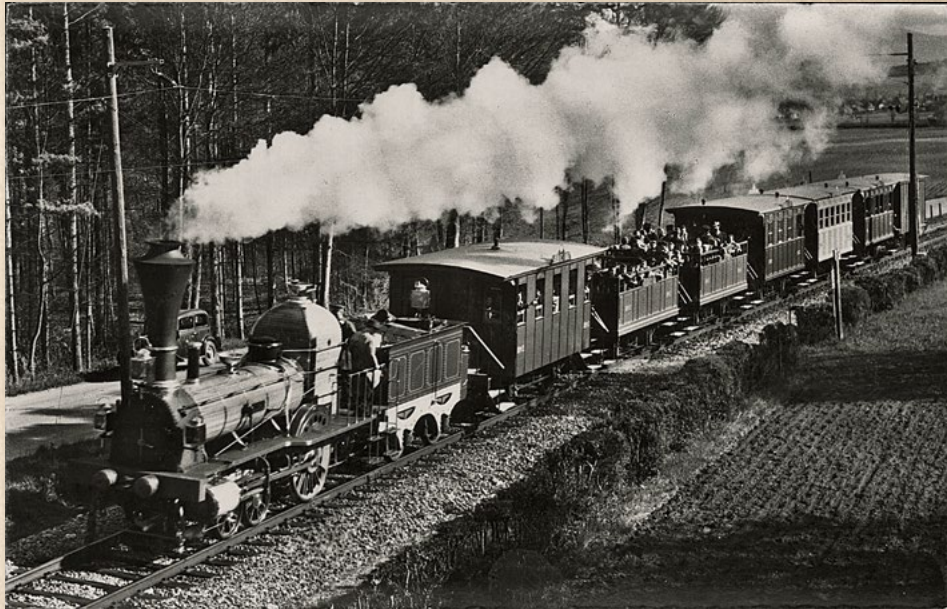
Teuer und selten: Einzelfahrten bis zum Zweiten Weltkrieg

Die 1847 eröffnete Spanisch-Brötli-Bahn war die erste Eisenbahnstrecke, die vollständig auf Schweizer Boden lag. Ursprünglich wollte die Schweizerische Nordbahn damit die Wirtschaftszentren Zürich und Basel miteinander verbinden. Zürich hätte via Basel, das seit 1844 über einen Bahnhof mit Anschluss an die Elsässische Bahn verfügte, einen Zugang ans ausländische Bahnnetz erhalten. Da die Kantone Aargau und die beiden Basel die Konzessionen verweigerten, führte die Strecke von Zürich nur bis Baden.

Eine Bahnfahrt zwischen diesen beiden Städten kostete in der dritten Klasse 80 Rappen. Das klingt nach wenig, war zur damaligen Zeit aber viel Geld. Ein Arbeiter, der damals im Schnitt 17 Rappen pro Stunde verdiente, hätte für die 45-minütige Fahrt rund fünf Stunden arbeiten müssen. Ausgehend von einem Stundenlohn von vierzig Franken, würde dies heute in der zweiten Klasse ohne Halbtax sieben Minuten Arbeitszeit entsprechen.

Auch in späteren Jahren blieb Bahnfahren für einen Grossteil der Bevölkerung kaum erschwinglich. 1853 kostete ein Kilometer Bahnfahren 5.2 Rappen – so viel verdiente ein Arbeiter in 17 Minuten. Ein Arbeiter hätte diese Strecke in der gleichen Zeit auch zu Fuss zurücklegen können und hätte nichts gewonnen oder verloren. Bahnfahren auf kurzen Strecken lohnte sich demnach kaum. Tatsächlich wurde die Eisenbahn für kurze Strecken wenig genutzt. Ende des 19. Jahrhunderts fuhren über 95 Prozent der Bahnpassagiere mehr als drei Kilometer. Längere Fahrten waren ebenfalls selten – Bahnfahrten von über hundert Kilometern wurden kaum unternommen. Hemmend für ausgedehnte Zugfahrten war der Proportionaltarif; die Anzahl Kilometer wurde mit einem fixen Ansatz multipliziert. Der Staffeltarif, also tiefere Kilometeransätze auf längeren Fahrten, wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg eingeführt.

Das Normaltaxschema von 1902, welches die im gleichen Jahr gegründeten SBB übernahmen, reduzierte den Kilometeransatz



In den Anfangsjahren kostete eine Bahnfahrt ein Vermögen. Nachbau der Spanisch-Brötli-Bahn 1947 (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Fotograf: Unbekannt / Ans_02230 / Public Domain Mark, <http://doi.org/10.3932/ethz-a-000015422>, 29.01.2014)

für die dritte Klasse auf 5.2 Rappen, was 12 Arbeiterminuten entsprach. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg musste für den Gegenwert eines Kilometers Bahnfahren fünfeinhalb, vor dem Zweiten Weltkrieg noch drei Minuten gearbeitet werden. Die durchschnittliche Bahnfahrt betrug Ende des 19. Jahrhunderts rund zwanzig Kilometer. Bis zum Zweiten Weltkrieg erhöhte sie sich auf etwa dreissig Kilometer.

Die Frage stellt sich, aus welchem Grund die Menschen die Eisenbahn wählten, um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Informationen dazu wurden vor dem Zweiten Weltkrieg weder von den Eisenbahngesellschaften noch von offiziellen Stellen systematisch gesammelt. Aufschluss geben indes Biografien, Tagebücher oder Briefe, in denen Eisenbahnreisen wegen ihrer damaligen Exklusivität oft einen besonderen Platz einnahmen.

In diesen Texten werden erstens immer wieder Verwandtschaftsbesuche in Zusammenhang mit dem Bahnfahren genannt. Erst die Eisenbahn ermöglichte, dass sich weit entfernte Verwandte besuchen konnten. Die Bahnfahrt wurde jeweils als grosses Ereignis beschrieben. Einerseits die Fahrt selber, andererseits die Möglichkeit,

Familienmitglieder zu besuchen oder von diesen besucht zu werden, die man selten oder nie zu Gesicht bekam. Zweitens spielte die Eisenbahn bei grösseren Umzügen eine Rolle. Während der Transport des Hausrats über eine Fuhrhalterei organisiert wurde, nahmen die Familienmitglieder für den Wohnortswechsel verschiedentlich den Zug. Insbesondere Kindern imponierte die Fahrt mit der Eisenbahn, wie Lisel Bruggmann in ihrer Biografie erzählt, die 1895 einen Familienumzug erlebte:

«Die Eisenbahnfahrt war natürlich das Wichtigste. Wir Kinder hatten ja bis zu diesem Tag die Eisenbahn immer nur vorbeifahren gesehen, von Drinsitzen keine Spur. Dies war unsere erste Reise, eine Reise ins Unbekannte, ein Abenteuer, ein grossmächtiges Ereignis für uns.»

Ein dritter Grund für Bahnfahrten waren Arztbesuche. Krankheiten, Unfälle oder sonstige medizinische Bedürfnisse duldeten oft keinen Aufschub. Die Arztpraxis oder das Krankenhaus musste möglichst rasch erreicht werden. Dafür wurde der Zug genommen – die hohen Preise für die Billette rückten bei einem solchem Mobilitätsentscheid in den Hintergrund.

Prägende Ersterfahrungen: Verbilligtes Gruppenreisen

Einzelreisende mussten den vollen Tarif bezahlen, der viel Geld kosten konnte. Bahnfahren war deshalb für die meisten Menschen lange Zeit ein aussergewöhnliches und seltenes Ereignis, wie oben gesehen. Reisende im Kollektiv kamen in den Genuss von verbilligten Tarifen. Die Rabatte schwankten je nach Bahngesellschaft und Zeitpunkt zwischen einem Drittel und der Hälfte gegenüber Einzelbilletten. Voraussetzung dafür war eine bestimmte Mindestzahl von Mitreisenden. Kollektivbillette fanden Anwendung bei Schul- und Vereinsreisen, die oft eine Fahrt mit der Eisenbahn beinhalteten. Trotz der Preisnachlässe blieben die Billettkosten für die Bahnfahrt verhältnismässig hoch und konnten pro Gruppenmitglied gut und gern mehr als einen Tagesverdienst ausmachen. Da solch grössere Ausflüge normalerweise nur einmal im Jahr stattfanden und in der Regel den Höhepunkt des Schul- oder Vereinsjahres darstellten, wurde das Geld dafür offenbar irgendwie aufgebracht.

Kinder kamen nicht selten erstmals anlässlich einer Schulreise in Kontakt mit der Eisenbahn (Bild 2). Entsprechend aufregend und eindrucklich war dieses Erlebnis. So erinnerte sich eine Lehrerin im Jahr 1947 an eine Schulreise, die sie 1914 mit ihrer Klasse vom Emmental in die Bundesstadt unternommen hatte («Die Tat» vom 19. Januar 1947, S. 15):

«Zweimundzwanzig Schüler kamen mit. Achtzehn hatten noch nie eine Eisenbahn gesehen, vier hatten schon eine gesehen; aber damit gefahren war noch keines (...) In Signau konnten es die Kinder fast nicht erwarten, bis der Zug da war. Immer wieder fragten sie mich: «Hast du es ihm auch gesagt, er solle stille halten, wir möchten auch einsteigen?» Als er dann endlich angeschnaubt kam, stoben alle hinter das Bahnhöflein, hielten sich krampfhaft bei den Händen und erklärten, dass sie nicht mitfahren würden (...) Mit Hilfe des Stationsvorstandes (...) waren wir

endlich so weit, dass alle im Wagen sassen. Aber mausestill waren sie und wagten nicht, sich vom Platze zu bewegen. Als der Zug fuhr, wollte ich ihnen die Fenster herunterlassen, damit sie besser hinaussehen könnten. «Tu nicht auf, tu nicht auf», tönte es erschrocken, und ängstlich rutschten sie näher zusammen. So fuhren wir denn bis Bern, ohne dass auch nur eines vom Platze aufgestanden wäre, obschon alle nach und nach vergnügter und recht unternehmungslustig dreinschauten. Fragte ich: «Gefällt es euch auf der Eisenbahn?», so nickten sie sehr zustimmend und wohlgefällig.»



Seit jeher eng mit einer Schulreise verbunden: die Fahrt mit der Eisenbahn (Fotograf: unbekannt, Kunststoff schwarz-weiss, 6x6cm, SBB Historic, Schulreise Bern–Thun, Juli 1944, R_0817_11).

Vereine wurden im 19. Jahrhundert in grosser Zahl gegründet. Schätzungen zufolge waren es über 30000 – auf 1000 Einwohner kamen rund zehn Vereine. Neben dem eigentlichen Vereinszweck, der Singen, Schiessen, Musizieren und vieles Weitere umfassen konnte, war das gesellige Beisammensein ein zentraler Pfeiler des Vereinslebens. Dieses stand speziell auf Vereinsausflügen im Zentrum. Die Vereinsmitglieder besuchten zusammen grössere Städte oder sonstige Ausflugsziele, und dies konnte mit der Eisenbahn geschehen. Dank günstiger Gruppentarife konnten dadurch auch schlechter situierte Privatpersonen mit der Bahn fahren. Zudem ist es wahr-

scheinlich, dass die Vereinskasse einen Teil der Kosten übernahm. Die Vermutung liegt deshalb nahe, dass viele Erwachsene im 19. Jahrhundert im Rahmen eines Vereinsausflugs den ersten Kontakt mit der Eisenbahn hatten – dies analog zu den Schulkindern auf den Schulreisen.

Exklusiv: Teure Freizeitreisen

Für Freizeitreisende mit grösserem Portemonnaie wurden eigene Billettkategorien geschaffen. Die Bahngesellschaften taten dies nicht aus purer Nächstenliebe, sondern um zusätzliche Umsätze zu generieren. Denn die Bahnnetze sollten auch an

den Wochenenden ausgelastet sein, an denen der Geschäfts- und Pendlerverkehr ruhte. So konnten Freizeitreisende etwa Sonntags- und Rundfahrtbillette erwerben. Mit Sonntagsbilletten war es möglich, an Sonn- und Feiertagen zwischen vierzig und fünfzig Prozent günstiger zu reisen im Vergleich zu den Einzelbilletten. Diese führten Ausflügler von den städtischen Zentren ins Berner Oberland und in die Seeregionen. Damit bezahlte man zwar pro Kilometer verhältnismässig weniger. Da Sonntagsbillette aber weiter entfernte Destinationen anfahren, blieben sie für viele unerschwinglich. 1870 kostete ein Ausflug von Zofingen nach Luzern, wo der Sonntagsnachmittag am Vierwaldstättersee verbracht werden konnte, drei Franken. Dafür hätte ein Arbeiter über zwölf Stunden in der Fabrik stehen müssen. Noch in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts konnten sich Normalverdienende kaum eine sonntägliche Bahnfahrt erlauben, was der «Grütli-ler» am 24. November 1924 anprangerte:

«Einer Arbeiterfamilie ist es ja fast unmöglich, etwa einen Sonntagsausflug mit längerer Bahnfahrt zu machen, weil die Taxen viel zu hoch und für Leute in einfachen Verhältnissen fast unerschwinglich sind.»

Weiter wurden Rundfahrtsbillette ausgegeben, die über mehrere Tage gültig waren und Rabatte von etwa 25 Prozent gegenüber Einzelfahrten gewährten (Bild 3). Sie waren teurer als Sonntagsbillette und damit für noch weniger Leute erschwinglich. Eine mehrtägige Eisenbahnrundfahrt erforderte überdies mehrere freie Arbeitstage hintereinander, worüber die wenigsten verfügten. Bezahlte Ferien begannen sich erst im 20. Jahrhundert allmählich zu etablieren. Zwar hatten rund zwei Drittel der Fabrikarbeiter 1939 Anspruch auf bezahlte Ferien, allerdings waren dies kaum mehr als drei Tage pro Jahr (siehe unten).



Beispiel eines Rundfahrtsbilletes aus den 1930er Jahren. Eine Rundfahrt beinhaltete oft auch eine Fahrt mit dem Postauto oder Dampfschiff (Muster-Billett Rundfahrt, Serie 30, 3. Klasse, 1930–1939, Karton, gedruckt, 3x5,7 cm, SBB Historic Ob_Bi_001_0552).

Noch exklusiver: Halbtax- und Generalabonnement (GA)

Geschäftsleute, die viel unterwegs waren, bildeten eine verlässliche und besonders zahlungskräftige Kundengruppe. Da diese oft unterschiedliche Strecken befuhren und sich ihre Reisepläne kurzfristig ändern konnten, profitierten sie kaum von den verschiedenen Ermässigungen. So schlugen der Verein schweizerischer Geschäftsreisender sowie der Schweizerische Handels- und Industrieverein bei der Eisenbahnkonferenz 1889 die Einführung eines Kilometerheftes vor. Dieses sollte eine

zuvor festgelegte Anzahl Bahnkilometer zu vergünstigten Tarifen beinhalten. Solche Kilometerhefte waren zunächst in den USA im Gebrauch, später wurden sie von niederländischen, österreichischen und deutschen Bahngesellschaften übernommen. Der Eisenbahnverband lehnte den Vorschlag der Kilometerhefte ab, da er deren Handhabung bei der Billettkontrolle für zu aufwändig und kompliziert hielt. Stattdessen schwebte ihm ein andere Billettform vor, welche in Frankreich im Angebot und etabliert war: das Abonnement für Fahrten mit halbem Billett. So wurde 1890 das Halbtaxabonnement eingeführt.

Der Preis für das Halbtax wurde für die dritte Klasse auf 120 Franken festgelegt – eine damals astronomisch hohe Summe. Das entsprach dem Verdienst eines Tagelöhners von mehreren Monaten. Das Halbtaxabonnement lohnte sich gemäss Berechnungen der Schweizerischen Centralbahngesellschaft nur, wenn jährlich mindestens 6000 bis 7000 Kilometer zurückgelegt wurden. Dies entsprach einer täglichen Fahrt von rund zwanzig Kilometern. Ein solches Mobilitätsverhalten legten fast nur Geschäftsreisende an den Tag. Obwohl diese nun zum halben Preis Bahn fahren konnten, war ein Grundproblem nicht behoben – nämlich das lästige und zeitraubende Anstehen am Bahnschalter für den Billettkauf. 1894 unternahm der Verein schweizerischer Geschäftsreisender einen neuen Versuch, das GA einzuführen. Während das damalige Post- und Eisenbahndepartement dafür gerne grünes Licht gegeben hätte, stellten sich die Bahngesellschaften aus Furcht vor Umsatzeinbussen dagegen. Vier Jahre später gelang es der Nordostbahn schliesslich, die übrigen Bahngesellschaften umzustimmen. 1898 wurde das GA eingeführt, und das Halbtaxabo wurde vorübergehend aus dem Verkehr gezogen. Die Einführung des GA, auf das die öV-Branche heute so stolz ist, war also eine Zangengeburt mit viel Widerstand aus den eigenen Reihen.

Die Gültigkeiten des GA variierten im Zeitverlauf von zwischen 14 Tagen, einem oder drei Monaten bis zu einem Jahr. Mit diesen Abstufungen in der Geltungsdauer sollten neben Geschäftsleuten auch Touristen mit dem nötigen Kleingeld angesprochen werden. Es kostete anfangs 600 Franken für die dritte Klasse für ein Jahr. Die Bahngesellschaften merkten, dass kaum jemand diese Summe bezahlen konnte oder wollte, sodass der Preis bald darauf halbiert wurde. 1924 betrug der GA-Preis 900 Franken für die dritte Klasse, was rund dreieinhalb Monatslöhnen eines Arbeiters entsprach. 1947 lag der Preis für die dritte Klasse bei 1330 Franken, immer noch etwa drei Monatslöhne eines Arbeiters. Das GA sowie

das Halbtax waren für den grössten Bevölkerungsteil in den ersten Jahrzehnten unerschwinglich. Dazu kam, dass viele Strecken im Alltag kurz waren und zu Fuss zurückgelegt werden konnten. Deswegen bestand nur bei den wenigsten das Bedürfnis nach häufigen und ausgiebigen Bahnfahrten. Die Nachfrage nach dem GA und Halbtax blieb bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts verhältnismässig gering.

Noch bis nach dem Zweiten Weltkrieg waren Geschäftsleute die anvisierte Klientel für das GA, wie ein Zeitungsinserat aus dem Jahr 1951 vermuten lässt (Bild 4). Dies muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass für grössere Strecken nur die Eisenbahn zur Verfügung stand. Die Luftfahrt steckte noch in den Kinderschuhen und die automobile Massenmotorisierung setzte erst in den 1950er und 1960er Jahren ein. Geschäftsleute und Vielreisende waren bis zu diesem Zeitpunkt wohl oder übel auf die Eisenbahn angewiesen und mussten die (hohen) Billettpreise in Kauf nehmen.



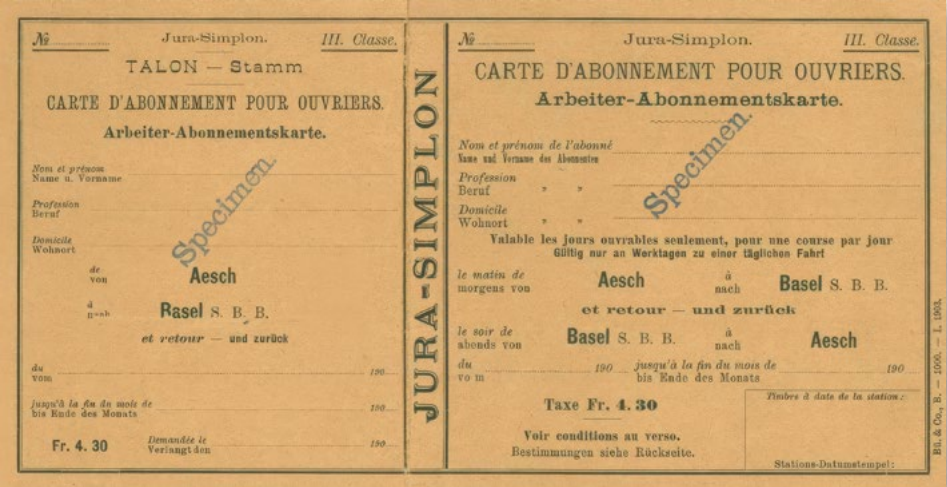
Noch Anfang der 1950er Jahre richtete sich die GA-Werbung primär an Geschäftsleute («Die Tat» vom 31. März 1951, S. 18).

(Spar-)Billette für die Massen: Strecken- und Arbeiterabonnemente

Für Pendler wurden eigens Strecken- und Arbeiterabonnemente geschaffen. Diese verbilligten die Bahnfahrten je nach Berechnungsart um bis zu neunzig Prozent gegenüber den Einzelbilletten (Bild 5). Sie waren jedoch nur während festgelegter Zeiten und auf bestimmten Strecken gültig. Auch durfte eine gewisse Lohnobergrenze nicht überschritten werden. Schätzungen zufolge hatte um 1900 rund die Hälfte der Fabrikarbeiterschaft Anspruch auf ein Arbeiterabonnement. Zwischen einem Viertel

und einem Drittel aller Fahrten auf dem Netz der SBB liess sich Arbeiterbilletten zuordnen. 1955 besaßen gar sechzig Prozent der beförderten Personen ein Pendlerabonnement der einen oder anderen Art.

Der Arbeitsweg wurde allerdings nicht nur mit der Eisenbahn oder mit den im 20. Jahrhundert aufkommenden Trams und Bussen bewältigt. Mit der allmählichen Asphaltierung der Strassen wurde auch das Velo ein beliebtes Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler. Dieses konnte überdies – im Gegensatz zu den Arbeiterbilletten – uneingeschränkt in der Freizeit genutzt werden. Und nicht wenige waren trotz allem nach wie vor zu Fuss unterwegs.



Arbeiterabonnement der dritten Klasse von 1903, gültig zwischen Basel und Aesch (Papier, gedruckt, gestempelt, 24,8x12 cm, SBB Historic Ob_Bi_002_0162).

Neid und Missfallen: der «Sklave des Abonnements»

Bahnfahren war teuer, und Zeit für ausgedehntes Bahnfahren war bei vielen kaum vorhanden. Zum einen, weil es nur wenig Freizeit gab. Neben der Lohnarbeit musste auch die Hausarbeit erledigt werden, was zu den Randstunden und an den Wochenenden geschehen musste. Zur Hausarbeit kam besonders in ländlichen Gegenden oft das Führen eines eigenen bäuerlichen Betriebs hinzu. Nicht wenige Haushalte kannten Heimarbeit, um die Finanzen aufzubessern. Grössere zusammenhängende Freizeitblöcke, über die frei verfügt werden konnte, kannten die meisten nicht.

Die wenige Freizeit wurde nicht selten im eigenen Haus zur Regeneration der körperlichen Kräfte oder im Wirtshaus zugebracht. Zum anderen kamen bezahlte Ferien im grösseren Stil erst in der Zwischenkriegszeit auf. Noch 1937 hatte ein Drittel der Fabrikarbeiter keine Ferien. Beim Grossteil der Anspruchsberechtigten handelte es sich erst um wenige Ferientage pro Jahr. Mehrwöchige Ferien wurden erst nach dem Zweiten Weltkrieg gängige Praxis.

Zahlreiche Menschen verfügten über geringe Geld- und Zeitbudgets. Deshalb fielen im Besonderen solche auf, die oft und ausgiebig mit der Eisenbahn unterwegs waren und die sich teure Ferien- und weitere Abonnemente leisteten.

Diese Vielfahrer waren aber nicht besonders gut angesehen oder bewundert, im Gegenteil. Sie wurden als «Kilometerfresser» bezeichnet, die anderen Reisenden die Sitzplätze wegnahmen. Ihnen wurde vorgeworfen, dass es ihnen primär um das Abspulen vieler Kilometer in möglichst kurzer Zeit ging und nicht darum, die Bahnfahrt zu geniessen oder die Destinationen ausgiebig zu erkunden. Die «Neue Zürcher

Zeitung» brachte diesen Sachverhalt am 28. Juni 1907 folgendermassen zum Ausdruck:

«Sie reisen im Land umher, einerlei, ob sie gerade die schönsten Strecken, etwa die der Gotthard- oder der Albulabahn, vor Erschöpfung schlafend zurücklegen müssen (...) Solchem Reisenden haben seine Ferien statt Erholung und Genuss nur Unrast und Aufregung und einen Kopf voll wirrer Bilder, halber Eindrücke und oft recht falscher, oberflächlicher Anschauungen über Land und Leute beschert. Statt recht viel in frischer Luft sich zu ergehen, um einen Ausgleich herzustellen für die vorher so reichlich genossene Stubenluft, sitzt der Sklave seines Abonnements in der Hitze der zur Reisezeit oft überfüllten Eisenbahnwagen, im Rauch der Lokomotive und der tabakqualmenden Mitreisenden, im Staub, der aus allen Landesteilen in den Wagen hereinfliegt.»

Nach 1950: Autokonkurrenz und Umweltwende

Nicht nur intensive Bahnnutzende, sondern die Eisenbahn an sich hatte nach dem Zweiten Weltkrieg ein Imageproblem. Das Auto, welches Unabhängigkeit und Freiheit verkörperte, brach das Transportmonopol der Eisenbahn, die als veraltet und teuer galt. Die Eisenbahnen büssteten Marktanteile zugunsten des Automobils ein, welches ab den 1950er Jahren seinen endgültigen Siegeszug antrat. Der Paradigmenwechsel kam in den 1970er Jahren mit der Ölkrise und einem stärkeren Umweltbewusstsein. Etwas überspitzt gesagt, galt das Auto zu sehends als dreckiges und stinkendes, die Eisenbahn als nachhaltiges und sauberes Verkehrsmittel.

Diese neue Optik ging an den Eisenbahnverkehrsunternehmen und an der Schweizer Verkehrspolitik nicht spurlos vorbei. So traf die öV-Branche in den 1980er Jahren einige weitreichende Entscheide, wovon hier einige genannt werden. Erstens wurde der Preis des Halbtax auf hundert Franken gesenkt, was einem Rabatt von über siebenzig Prozent entsprach (Bild 6). Für viele war das verbilligte Halbtax der Einstieg in die Bahnwelt und nicht wenige von den neuen Halbtax-Kunden besorgten sich später das GA. Zweitens wurden mit dem Familien-, Senioren-, Hunde-, Junioren-GA und weiteren GA-Formen zielgruppenorientierte Mobilitätslösungen mit teils grosszügigen Rabatten geschaffen. Drittens wurde der Gültigkeitsbereich des GA auf das Postauto- und Nahverkehrsnetz ausgedehnt. Das Streckennetz wuchs von 8400 auf 18 000 Kilometer. Erst jetzt war es möglich, mit dem GA von Tür zu Tür zu reisen, ohne separate Bus- oder Trambillette zu lösen.

Diese Tarifmassnahmen erwiesen sich als klug und weitsichtig, denn die Verkaufszahlen des GA und Halbtax gingen im ausgedehnten 20. Jahrhundert teils steil nach oben. Dazu kam eine qualitative und quantitative Ausweitung des Angebots, etwa mit der Einführung des Taktfahrplanes, der Bahn 2000 oder der Zürcher S-Bahn.

Das Gescheiteste, was Sie für einen Hunderter haben können. Das neue 1/2-Preis-Abo.



Plakatwerbung mit dem Schweizer Architekten Francesco Borromini, der auf der damaligen Hunderternote abgebildet war und 1986 das verbilligte Halbtax anpries (Hofer/Werbedienst SBB, Papier, Offset, 268,5x128 cm, SBB Historic P_A01_0242Ba-c_de).

Die Fahrgäste kriegten für ihr Geld mehr Bahn und öffentlichen Verkehr generell. Damit war die Grundlage für den Erfolg der Eisenbahn und des öffentlichen Verkehrs geschaffen, wie er sich bis heute in der Tendenz steigender Fahrgastzahlen präsentiert.

Diese Bestrebungen gilt es zu schützen und zu bewahren. Sie dürfen nicht durch weitere Preiserhöhungen leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden. ➡

Literatur

Lisel Bruggmann: *Not macht erfinderisch. Erzählungen*, Zürich 1980.

Walter Fischer: *Die Tarife des Personen- und Gepäckverkehrs. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements*, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Vierter Band, Frauenfeld 1954: 307–371.

Gisela Hürlimann: *Die Eisenbahn der Zukunft.*

Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955–2005, Zürich 2007.

Dominic Shepherd: *Eine Reise, ein Billett. Die Geschichte des Direkten Verkehrs in der Schweiz 1857–1990*, Bern Open Publishing 2022, https://boris.unibe.ch/169406/1/bsg_03_03_shepherd_220509_end.pdf (28.02.2024).

Benjamin Spielmann: *«Im Übrigen ging man zu Fuss».*

Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939, Basel/Frankfurt am Main 2020.

Verschlafener Ausstieg!

Kurzgeschichte über schlechten Kundenservice

Eingereicht von Rolf Bolliger, pensionierter Lokführer, Lyss

Der abendliche Regionalzug von Olten nach Biel war ab Solothurn nur noch mit wenigen Reisenden besetzt. Zwischen 20:30 und 21:30 Uhr sind längst alle von der Arbeit daheim und Kino- oder Theaterbesucher fahren erst nach 22:00 Uhr mit dem Zug heimwärts.

Trotzdem meldete Lokführer Winterberger den wenigen Reisenden immer kurz vor einer Haltestation mit deutlicher Stimme den Stationsnamen. Vor der Einfahrt im Endbahnhof hielt er das Mikrofon sogar fest in der linken Hand, um die Lautstärke bis am Schluss gleich zu behalten: «Meine Damen und Herren, wir treffen in Biel ein. Bitte alle aussteigen, der Zug wird weggestellt, Mesdames et Messieurs, nous arrivons à Bienne, tout le monde descend, le train reste à Bienne!»

Nachdem das Zwergsignal «Fahrt» zeigte, schloss der Lokführer die Türen und fuhr mit dem Pendelzug in die Abstellgruppe. Wie immer ging Winterberger durch den Zug, machte dabei eine Kontrolle der Sitze und Fenster. Plötzlich erschrak der Lokführer: In einer 4er-Ecke schlief eine ältere Frau mit tiefem und lautem Atmen. Er wandte sich an die Schlafende, griff zu ihrem Oberarm und sagte: «Hallo, wir sind schon lange in Biel angekommen, Sie hätten aussteigen müssen!» Die Frau zuckte heftig auf und starrte Winterberger mit weit geöffneten Augen an!

Sie stand sofort auf und wollte eiligst zur nächsten Ausgangstüre. Dann rief Winterberger ganz energisch: «Halt! Ich begleite Sie zum Bahnhof, neben den Abstellgleisen!» Als er auf dem südlichen Führerstand alles ausgeschaltet hatte und die Haltebremse gedreht hatte, streifte er die rote Warnweste über und begleitete die Frau mit seiner Arbeitsmappe über den gefährlichen Dienstweg zum Perron 3. Kurz vor dem Dienstübergang am Bahnsteiganfang rauschte plötzlich ein langer Güterzug neben den zwei «Fussgängern» vorbei. Die beiden erschranken, hielten an und warteten, bis der letzte Wagen des Ölzuges bei ihnen vorbei war.

Vor der Treppe zur Unterführung bedankte sich die Frau beim Begleiter und Winterberger steuerte aufs Personalzimmer zu, um seine Dienstmappe in das «Feierabendgestell» schieben zu können.



Auf der Heimfahrt mit seinem E-Bike gingen dem Lokführer einige «Fragezeichen» durch den Kopf: Er erinnerte sich an die gleiche Tour, die er vor drei Wochen leistete: Damals, nach dem Halt im Bahnhof, klopfte ein älterer Herr an die Absteigetüre. Als Winterberger die Türe öffnete, sagte der Mann: «Ich mache Ihnen ein herzliches Kompliment für die klaren Durchsagen zwischen Solothurn und Biel.» Das sei seine Arbeitspflicht und gehöre zum Job, habe er damals geantwortet. Da er wöchentlich mehrmals im Zug nach Biel sitze, würden noch lange nicht alle Kollegen diesen Job so machen, antwortete damals der Reisende. Letzte Woche habe er vor Biel nur das gehört: «Biou!» Heute aber hätten diese klaren und üblichen Durchsagen bei der Ankunft offensichtlich aber auch nicht bei allen gewirkt!

Als Albert am Küchentisch nach den feinen Käseomeletten sofort wie versteinert in die Zeitung starrte, statt mit seiner Frau ein paar freundliche Worte auszutauschen, fragte Helene besorgt: «Hast du heute etwas

Ernsthaftes erlebt, Bärli?» «Nein, nein», gab er hastig zurück, ohne Helene anzuschauen.

Beim weiteren Grübeln über die schlafende Frau heute Abend sah er noch einen weiteren Schwachpunkt im heutigen, völlig zugspersonallosen Betrieb der Regionalzüge: Warum geht kein Bahnhof- oder Reinigungsarbeiter vom Bahnhof Biel bei Ankunft durch den Zug, um sitzen gebliebene Reisende oder vergessene Sachen zu erkennen?

Die meisten meiner Arbeitskollegen nehmen dann in der Zugabstell-Gleisgruppe den bequemen Aussenweg, am Zug entlang, und hätten die schlafende Frau ja gar nicht gefunden und danach sicher über die Dienstgeleise begleiten können!

Erst nach einigen Seiten lesen im Buch «Hunde, wollt ihr ewig leben?» legte Albert die Lektüre auf sein Nachttischli, zog die Decke nach oben und fand dann endlich den wohlverdienten Schlaf!

IN MEMORIAM

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

Edwin Wattenhofer

Sektion Ostschweiz

*1928

† 13.1.2024

Ernesto Albertoni

Sektion Ticino

*1937

† 2.10.2023

Marco Maoret

Sektion Bern

*1961

† 19.5.24

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen

Todesfalle Bellinzona

Im April 1924 fordert der Zusammenstoss zweier Personenzüge im Tessin 15 Opfer *Peter Bollag*
Abdruck aus der NZZ vom 23. April 1919 - Mit freundlicher Genehmigung der NZZ

Ein nicht beachtetes Signal ist Auslöser eines der schwersten Eisenbahnunglücke auf der Gotthardstrecke. Unter den Toten befindet sich auch einer der profiliertesten Rechtsaussen- Politiker Deutschlands.

3. April 1924, der neue Tag ist erst wenige Stunden alt, als der internationale Nachtschnellzug Mailand–Basel durchs Tessin fährt. Es handelt sich um eine Zugskomposition mit Wagen, die anschliessend nach Deutschland weitergeleitet werden. Der Zug ist gut besetzt; viele Reisende aus Deutschland und anderen Staaten im Norden haben die eben zu Ende gegangenen Osterfeiertage für eine Erholungsreise nach Italien genutzt, italienische Staatsangehörige für einen Besuch in der Heimat. Bei der Passkontrolle in Chiasso werden unter anderem 52 italienische und 45 deutsche sowie 15 Schweizer Staatsangehörige registriert. Vermutlich wegen des hohen Personenaufkommens ist auch ein älterer deutscher Wagen angehängt, der noch mit Gas beleuchtet wird, was schon 1924 eine Seltenheit ist. Dieser «Gaswagen» spielt in der Folge eine verheerende Rolle, worauf die «NZZ» in ihrer Berichterstattung nach dem Unglück verweist: «Der deutsche Wagen wurde bei der Katastrophe zum Unglücksvehikel, denn er war mit der in schweizerischen Zugskompositionen nicht gerne gesehenen Gasbeleuchtung versehen und führte etwa 1200 Liter Gas mit sich.»

Fataler Fehlentscheid

Dass es überhaupt zum verheerenden Unfall kommt, muss als eine Verkettung unglücklicher Umstände bezeichnet werden. Von Norden her bewegt sich nämlich ebenfalls ein Personenzug durch die Nacht, dessen Ziel Mailand ist. Im Bahnhof Ambri-Piotta lässt ihn der lokale Bahnhofsvorstand einen verspäteten Güterzug überholen, unterlässt es aber, seinen Kollegen in Bellinzona telefonisch über die veränderte Reihenfolge – also zuerst der Personen-, dann der Güterzug – zu informieren. Als dann der Personenzug Zürich–Mailand gegen 2 Uhr 30 im Güterbahnhof San Paolo bei Bellinzona eintrifft, ignoriert der Lokomotivführer das Haltesignal. Er glaubt, dieses gelte nur für Güterzüge, und fährt einfach weiter.

Sein Stellvertreter, der das Unglück im Gegensatz zum Lokomotivführer überleben wird, schildert die entscheidenden Minuten später so: «Ich machte meinen

Führerkollegen und Vorgesetzten C. darauf aufmerksam, dass wir halten müssten; aber er wandte ein, dieses Signal gelte nur für Güterzüge. Vergeblich wandte ich ein, das Signal gelte für alle Züge, und C. wurde nun doch unsicher und begann, den Zug abzubremsen. Im nächsten Moment sah ich die auf Ablenkung stehende (nicht gestellte) Weiche, aber da war es schon zu spät. Schon blendeten mich die Lampen eines entgegenkommenden Zuges.» Gemeint ist der nordwärts fahrende Schnellzug aus Italien. Ihn hat der Bahnhofsvorstand in Bellinzona abfahren lassen, da er nicht über die nötigen Informationen verfügte, was den Gegenverkehr betrifft. So kollidieren die beiden Personenzüge frontal. Und zwar mit solcher Wucht, dass die Lokomotiven und die Wagen stark beschädigt werden. Der Wagen mit der Gasbeleuchtung, der nach Augenzeugenberichten mit zehn Passagieren besetzt ist, beginnt sofort zu brennen. Das Feuer breitet sich auch auf einen anderen Wagen aus. Dieser Brand ist schliesslich auch für die meisten Todesopfer der Katastrophe verantwortlich.

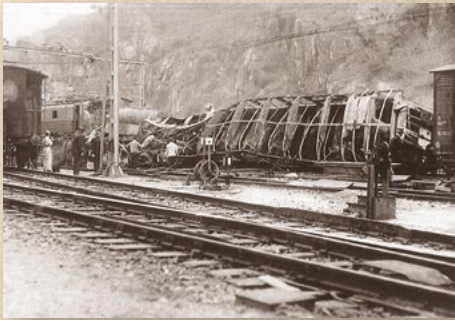
Dunkle Mächte am Werk?

Insgesamt sterben neun Reisende, fünf Eisenbahner sowie ein blinder Passagier, der sich im Heizwagen befunden hat. Der verheerende Unfall sorgt für grosse Schlagzeilen. Schon zwei Tage später finden sich in Schweizer Zeitungen fettgedruckte Kino-Inserate, welche die «ersten Aufnahmen von der Unglücksstätte in Bellinzona» ankündigen.

Zur Sensationslust trägt vermutlich auch bei, dass unter den Toten der bekannte deutsche Politiker Karl Helfferich und dessen Mutter sind, welche die Ostertage in Stresa verbracht haben. Der 52-jährige Helfferich gehört damals zu den führenden Köpfen der ultrakonservativen Deutschnationalen Volkspartei (DNVP). Der «Shootingstar» der deutschen Rechten ist während des Ersten Weltkriegs unter anderem Vizekanzler sowie mitverantwortlich gewesen für die Finanzierung des Krieges. In der Weimarer Republik ist er an vorderster Front dabei, wenn es darum geht, Politiker, die den neuen demokratischen Staat repräsentieren – etwa den Finanzminister Matthias Erzberger oder den Aussenminister Walther Rathenau –, zu verunglimpfen. Beide werden schliesslich von Attentätern aus rechtsradikalen Kreisen ermordet; nicht wenige in Deutschland halten Helfferich für zumindest moralisch mitverantwortlich. Nach

dem Mord an Rathenau zeigt der damalige Reichskanzler Joseph Wirth symbolisch auf Helfferich, als er den berühmten Satz spricht: «Der Feind steht rechts!» Entsprechend sieht die völkische Presse hinter dem Tod des prononciert antisemitischen Politikers dunkle Mächte wie «die Freimaurerei» am Werk. Die Verschwörungstheorie, wonach Helfferich gezielt beseitigt worden ist, verfährt in Deutschland aber nicht.

In der Schweiz debattiert man auf der Sachebene. Ein Jahr nach dem Unfall betont Bundesrat Robert Haab vor dem Nationalrat «das menschliche Versagen» beim Unglück. Darüber hinaus wird in der Schweiz der Einsatz von Eisenbahnwagen mit Gasbeleuchtung komplett verboten. Umgekehrt wird bald an der Entwicklung einer neuen Zugsicherung gearbeitet, die im Notfall die Zwangsbremmung eines Zuges möglich macht. Das Zugsicherungssystem Integra-Signum, das eine Zwangsbremmung auslösen kann, wird schliesslich 1933 eingeführt und bleibt bis ins Jahr 2018 in Betrieb.



Grosses Eisenbahnunglück in Bellinzona vor 100 Jahren

Weil der Nachtschnellzug Nr. 51 von Mailand nach Basel stark verspätet war, verkehrte er in zwei Teilen: Der Schweizer Teil des Zuges fuhr in der regulären Fahrplanlage, die aus Italien kommenden Wagen folgten als Nachläufer 46 Minuten später. Dieser Zug 51b war mit den beiden Be 4/6 12342 und 12329 bespannt. Dahinter lief ein Heizwagen, es folgten zwei Personenzüge der damaligen ersten und zweiten Klasse. Das war zunächst ein älterer badischer Wagen in Holzbauweise nach Dortmund, der für seine Gasbeleuchtung in zwei Tanks unter dem Wagenboden 1,2 Kubikmeter Gas mitführte. In der Gegenrichtung verkehrte der Zug Nr. 70 mit je einem Zugteil aus Basel und Zürich, die in Arth-Goldau vereinigt worden waren, nach Mailand. Der Zug bestand aus der Be 4/6 12322 als Zug- und der Be 4/7 12502 als Vorspannlokomotive, einem Heizwagen hinter den beiden Elektrolokomotiven, einem Gepäckwagen und den Reisezugwagen in schwerer Stahlbauart. Der Lokomotivführer der Vorspannlokomotive war normalerweise im Rangierdienst eingesetzt und führte den Schnellzug nur wegen des hohen Verkehrsaufkommens zu Ostern. Auf der Talfahrt der Gotthardrampe befand sich zunächst der um 55 Minuten verspätete Güterzug 8572 vor dem Zug Nr. 70.

Bild und Text:
https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Bellinzona



«Verweile nicht in der Vergangenheit, träume nicht von der Zukunft. Konzentriere dich auf den gegenwärtigen Moment.»

