

LocoFolio

2025/2 VERBANDSZEITSCHRIFT SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER VSLF



150
JAHRE
VSLF

Jubiläumsausgabe

Italien im Arlecchino



12. – 18. März 2026 (7 Tage)



Arlecchino ETR 252

- Schienenkreuzfahrt Italien
- Ganz Italien im edlen Extratriebzug ETR 252
- Bologna, Bari und Napoli
- Tyrrhenisches und adriatisches Meer und Apennin

Pauschalpreis CHF 2590.–

Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2026

Reisen in Europa

21.01. – 02.02.2026	Wintertraum Lappland	CHF 3390.–
15.03. – 25.03.2026	Andalusien	CHF 3960.–
07.04. – 13.04.2026	Nostalgie im Ruhrgebiet	CHF 1690.–
09.04. – 18.04.2026	Südengland – Cornwall	CHF 3950.–
19.04. – 23.04.2026	Treno Natura Toscana	CHF 1450.–
21.04. – 25.04.2026	Treno Natura Toscana	CHF 1450.–
21.04. – 30.04.2026	Naturparadies Albanien	CHF 2950.–
04.05. – 09.05.2026	Flandern und Wallonien	CHF 2090.–
09.05. – 16.05.2026	Insel Rügen	CHF 1890.–
23.05. – 30.05.2026	Nordfrankreich – Lille	CHF 3250.–
05.06. – 17.06.2026	Götakanal und Dalsland	CHF 4850.–
20.06. – 02.07.2026	Inlandsbahn und Mitternachtssonne	CHF 3790.–
22.06. – 26.06.2026	Tirol	CHF 1790.–
18.07. – 23.07.2026	Kreuzfahrt Queen Mary 2	CHF 2590.–
22.08. – 29.08.2026	Die Pyrenäen	CHF 2790.–
29.08. – 06.09.2026	Drôme provençale	CHF 2590.–
12.09. – 16.09.2026	Malerisches Elsass	CHF 1270.–
17.09. – 27.09.2026	Schweiz – Istanbul	CHF 3490.–
20.09. – 27.09.2026	Normandie und Bretagne	CHF 2790.–
03.10. – 17.10.2026	Kroatien	CHF 4970.–
05.10. – 09.10.2026	Eisenstadt und Graz	CHF 1650.–
07.10. – 14.10.2026	Cilento	CHF 1980.–
24.10. – 30.10.2026	Wandern auf Mallorca	CHF 2380.–
08.12. – 13.12.2026	Adventsreise nach Dresden	CHF 1590.–

Flussfahrten

30.05. – 06.06.2026	Saône – Rhone	ab CHF 1700.–
12.06. – 19.06.2026	Stralsund – Berlin	ab CHF 1600.–

Bremen – Helgoland



24. – 30. Juni 2026 (7 Tage)



Helgoland, die lange Anna

- Moorexpress und Dampfzug «Jan Harpstedt»
- Helgoland, Neuwerk und das Wattenmeer
- Historische Strassenbahn in Bremen
- Gepflegt logieren und fein essen

Pauschalpreis CHF 2290.–

Ferne Kontinente

27.01. – 14.02.2026	Vietnam – Kambodscha	CHF 5190.–
05.03. – 22.03.2026	Hongkong – Bangkok	CHF 5250.–
09.04. – 24.04.2026	Japan	CHF 7480.–
07.05. – 21.05.2026	Georgien	CHF 4350.–
24.10. – 06.11.2026	Marokko	CHF 4600.–
29.10. – 16.11.2026	Argentinien – Brasilien	CHF 6990.–
14.11. – 27.11.2026	Mauretanien	CHF 5300.–
04.12. – 19.12.2026	Sri Lanka	CHF 4480.–



REISEGARANTIE



Infos, Kataloge,
Detailprogramme
und Buchung:
www.servrail.ch
031 311 89 51
info@servrail.ch

SERVRAIL GmbH
Postfach 335 | 3027 Bern
031 311 89 51 | www.servrail.ch

+++++++ Bei Servrail ist (fast) alles inbegriffen: Bahn- und Flugbillette • Transfers und Carfahrten • Unterkunft in guten Mittelklassehotels • Halbpension und zusätzliche Mahlzeiten (meist inklusive Getränke) • Ausflüge und Besichtigungen • Kundengeldabsicherung/Garantiefonds • Reiseleitung ab/bis Schweiz • Trinkgelder ++++++

4	Editorial	44	Wie fährt die Bahn von morgen?
6	Die Stimme des Präsidenten	45	ADL «Vmax» vor Halt zeigendem Signal
8	Teilzeitarbeit bei der SBB	46	ZF 2.0 – Wenn Effizienz wichtiger wird als Erfahrung
9	Abschluss der BAR-Verhandlungen	48	Wettbewerb
10	Verständnis	50	Stippvisite bei der Forchbahn
12	Brechpunkte bei ZFR	56	Rückschläge und Erfolge des VSLF seit 1876
13	Managementfehler	66	Ferrovita
14	Lokführer sein	68	Leserbriefe
16	Was uns verbindet - Eure Stimmen	70	Das war 1981 ein Husarenstreich!
26	Eindrücke meiner AFAS-Begleitfahrt	74	Sektionen
27	ETCS – Verkaufsargument	76	In Memoriam
28	Digitalisierung hat Mühe		
29	Aussichtslos		
30	Lärm im Führerstand		
31	Vorbildliche Signalaufstellung		
32	Signalchaos		
33	Unbeleuchtete Blechtafeln		
33	RTE – Vorschriften mit Empfehlungscharakter		
34	Unfall infolge Signalverwechslung		
36	Was gilt?		
37	Die SBB POTS-Sicherheitsphilosophie		
38	Unnütze Verhöre sollen Arbeitsmoral stärken		
40	Wenn ein Kühlschrank die einzige Kantine ist ...		
42	Untauglichkeit durch Diabetes		
43	Kürzung von arbeitsfreien Tagen inf. Krankheit		



Markus Leutwyler
Redaktion



Stefan T. Gall
Layouter / Artdirector

Foto: Dario Häusermann

Auflage: 3300/Erscheint 2-mal jährlich/IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck und Reproduktion nur mit Zustimmung der Redaktion

Loco Folio 26/1: 14.06.2026 | Redaktionsschluss LocoFolio 26/1: 1.4.2026

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



150 Jahre auf der

Liebe Leserinnen und Leser,
Liebe Kolleginnen und Kollegen

Es gab weder TV noch Radio, Züge fuhrten mit Dampf, die menschliche Lebenserwartung lag bei rund 37 Jahren und die Schweiz zählte 2,7 Millionen Einwohner.

Vor 150 Jahren, im Jahr 1876, fanden sich 21 Abgeordnete des Schweizerischen Lokomotivpersonals zusammen und gründeten als vielbeachtete Pioniertat die erste Eisenbahnergewerkschaft, den «Verein Schweizer Lokomotivführer VSLF». Der Haupttreiber waren schlechte Arbeitsbedingungen.

Benjamin Spielmann, Lokführer und Historiker, hat die faszinierende Geschichte des VSLF recherchiert und in einen spannenden Text verpackt.

150 Jahre, sechs Generationen später, gibt es uns immer noch und wir sind stärker denn je. Und wichtiger denn je. Aktuell gibt es einige Herausforderungen zu lösen, insbesondere die BAR-Verhandlungen und das neue Einsatzkonzept ZF 2.0. Bei beiden müssen wir dafür sorgen, dass sich unsere Arbeitsbedingungen nicht wieder deutlich verschlechtern.

Das neue Einsatzkonzept hat zu grosser Verärgerung geführt, entsprechend viele Artikel widmen sich dem Thema.

Als grossen Kontrast erfahren wir von unzähligen Kaderleuten oder Weggefährten viel Anerkennung und Zuspruch.

Wir haben die Stimmen gesammelt und präsentieren sie als kurze Statements.

Welche Strategien halten eine kleine Bahn am Leben, die mit rund 6,2 Millionen Passagieren pro Jahr gerade mal so viele Fahrgäste zählt wie die SBB an fünf Tagen?

Eine Delegation des VSLF hat die Forchbahn (Zürich–Esslingen) besucht und Simon Steinmann hat Damian Keller, Leiter Betrieb, auf den Zahn gefühlt.

Eine grosse Erkenntnis aus diesem spannenden Tag schon jetzt: Die Forchbahn nutzt ein Zugsicherungssystem aus den Neunzigerjahren, das viele aktuelle Systeme deutlich in den Schatten stellt.

Achterbahn

Was eignet sich besser zum Feiern eines Jubiläums als ein grosser Wettbewerb? Versuch dein Glück, beantworte die Fragen und gewinne eine Original-H0-VSLF-Lok, einen wunderschönen Bahnkalender oder einen der anderen tollen Preise!

Wer schon länger bei der Bahn arbeitet, merkt, dass dieser Betrieb Ähnlichkeiten mit einer Chilbi hat. Es geht auf und ab wie auf einer Achterbahn, es gibt viel Buntes und Süsses, neue, schnelle, geschmeidige Bahnen, alte, rumpelige Bahnen, aber auch Lärm, Gestank und Abfall. Und das Management gleicht auf verblüffende Weise einem Karussell. Es kommen immer wieder die gleichen

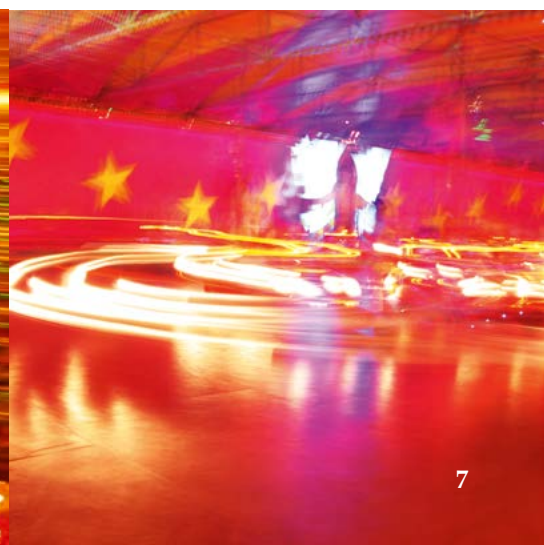
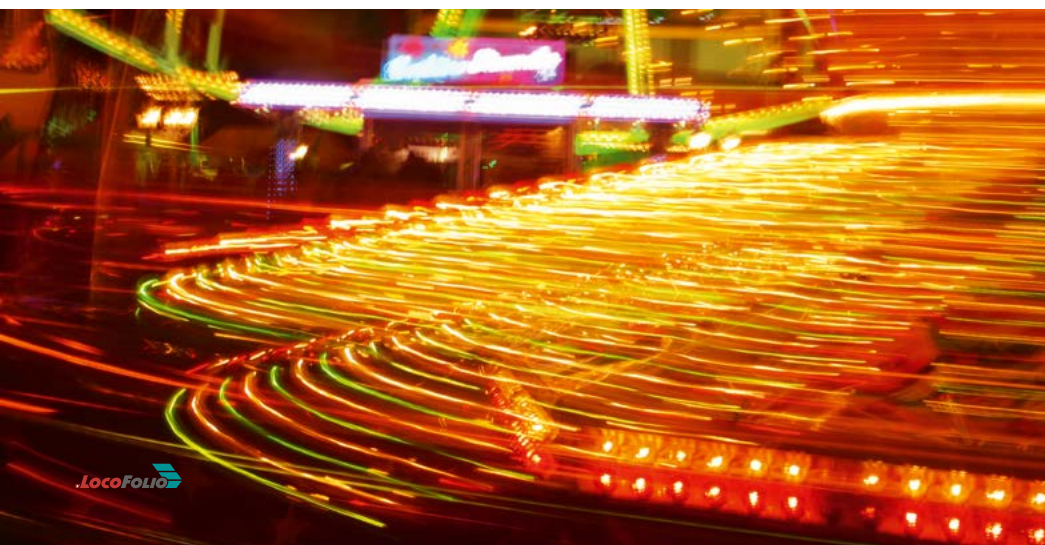
Figuren vorbei – symbolisch für Ideen – mit Kindern, die darauf sitzen. Nach ein paar Runden steigen sie ab, die nächsten «Goofen» steigen ein oder auf und drehen ihre Runden – für sie ist alles neu und sie strahlen vor Freude –, bis auch sie wieder absteigen und der nächsten Truppe Platz machen.

Meine LocoFolio-Achterbahnfahrt endet mit dieser Ausgabe. Nach 20 Ausgaben steigt ab 2026 Simon Steinmann in mein Wägelchen und lässt sich auf und ab fahren, schütteln und begeistern. Ich wünsche ihm für diese spannende Tätigkeit alles Gute und viel Freude! Ich möchte an dieser Stelle all unseren Unterstützern einen grossen Dank aussprechen:

den Mitgliedern, den Gönnerinnen und Gönnern, allen, die Bilder oder Texte eingesandt oder zur Verfügung gestellt haben, und allen, die uns mit Werbung oder ideell unterstützten und unterstützen. Persönlich durfte ich sehr viel Vertrauen und Wohlwollen bei der Arbeit als LocoFolio-Redaktor erleben. Danke dafür! Es war mir eine Ehre!

Tragt euch Sorge und seid lieb zueinander! Jede Chilbi ist irgendwann vorbei. Bleiben sollen schöne Erinnerungen, Glücksmomente und tiefe Freundschaften. ➤

Markus Leutwyler
Redaktor LocoFolio





Die Stimme des Präsidenten

Raoul Fassbind, Präsident VSLF

Wir blicken auf ein ereignisreiches Jahr in der Bahnwelt zurück. Bei der SBB wurde vor über einem Jahr der GAV verlängert. An diese Bedingung wurde einerseits seitens der SBB die Weiterentwicklung der BAR geknüpft, die Sozialpartner verlangten andererseits Gespräche über die Erhöhung der Zulagen.

Während die Sozialpartner ihrer Erwartung nachgekommen sind und seit Januar 2025 die BAR mit der SBB weiterentwickelten, lässt die SBB Bewegung im Zulagenthema schmerzlich vermissen. Erst ab Januar 2026 sind erste Termine geplant.

Ursprünglich wurde im Rahmen der GAV-Verlängerung durch die SBB auch eine Entkoppelung der BAR vom GAV gefordert – oder aber die Kündigung der BAR seitens der SBB, falls die Sozialpartner nicht auf die Verhandlungen eintreten oder keine Fortschritte erkennbar sind. Rechtlich scheint die Sachlage klar:

Die BAR sind integrierender Bestandteil des GAV und deshalb nicht separat kündbar. Die SBB untermauerte dennoch ihre Position mit einem Drohschreiben, dass das Verlangen nach «gutem Verhandlungsverlauf» unterstreichen sollte.

Diese Vorgehensweise schaffte enormes Misstrauen für den Beginn der BAR-Verhandlungen. Das Resultat war ein sehr träger Verhandlungsverlauf mit minimalen Entwicklungen, also das Gegenteil des Ziels der SBB. Und dennoch steht über allem die wiederkehrende Äusserung, dass sich die SBB im Falle von zu geringem realisiertem Sparpotential in den BAR die Einsparungen andernorts holen will. Wir sind gespannt ...

Die BAR-Verhandlungen selbst waren geprägt von grossen Forderungspaketen beiderseits, welche sich im Anschluss grösstenteils wieder selbst aufgehoben haben. Im Grossen und Ganzen wurde

also ein Jahr verhandelt, um den Status quo aufrechtzuerhalten. So gross kann der Spardruck also nicht sein. Was jedoch gelitten hat, ist das gegenseitige Vertrauen. Seitens der SBB wurde postuliert, dass die Verhandlungsgemeinschaft der Sozialpartner die Verhandlungen mutwillig verzögere, die VG selbst stellte unter anderem fest, dass die durch die SBB erstellten Beschlussprotokolle auffällig unübersichtlich, fehlerhaft und nachträglich verändert schienen.

Für die Sozialpartner kann meines Erachtens die Verhandlung als Erfolg eingeordnet werden. Die SBB hat gelernt, dass die aktuellen Delegationen gut harmonieren und dem enormen auferlegten Druck sattelfest standhalten können. Gerade unter dem angeblichen Sparzwang wäre ein schlechteres Ver-



handlungsergebnis zu erwarten gewesen. Oder es geht der SBB gar nicht ums Sparen. Möglicherweise ist es auch Absicht, Sparversuche darzustellen und damit Argumente zu konstruieren, weshalb es nicht möglich sei, günstiger zu werden.

In dieselbe Bresche springt die Ausgestaltung des neuen Einsatzkonzepts bei ZFR. Ginge man also davon aus, dass die SBB gar nicht so fest sparen muss, sondern nur Sparversuche darstellen will, dann ist vordergründig das neue Einsatzkonzept genau das: ein Sparversuch. Es wird glaubwürdig argumentiert, dass die Auswirkungen auf das Lokpersonal minim sein. Es wird jedoch ohne Not und ohne Nutzen ein Berufsbild zerstört. Die Auswirkungen werden deshalb gesamtheitlich einen irreparablen Reputationsschaden nach sich ziehen.

Das neue Einsatzkonzept führt zu einer starken Zerstückelung der Fahrleistungen und bringt neue Schnittstellen und somit Konfliktpunkte mit sich. Es führt zu einer starken Zunahme von Monoto-

nie und Langeweile, ohne dass durch die Unternehmung aufgezeigt wird, welche Massnahmen dagegen ergriffen werden. Es führt zu mittelfristigem grossem Verlust von Kompetenzen auf Strecken und in Bezug auf Fahrzeuge, Routine und Störungsbewältigung. Es führt ganz allgemein zu einer tieferen Erfolgsquote bei Prozessanwendungen. Es führt zu einer Ungleichbehandlung zwischen verschiedenen Standorten. Kleine periphere Depots leiden ganz gewaltig und der Wechsel an grosse Standorte wird verunmöglicht. Die Konsequenz ist also die tiefere Berufsattraktivität in einem Beruf, in welchem die Personalsituation seit Jahren beschäftigt.

Beschäftigt hat uns aber nicht nur SBB Personenverkehr, auch SBB Cargo Schweiz hat mit ihrem aktuellen Restrukturierungsprogramm gewaltige Aufwände ausgelöst. Während aber SBB Personenverkehr erst seit kurzem ihre Kostenstruktur aufzuhübschen versucht, ist SBB Cargo seit Jahrzehnten darauf spezialisiert.

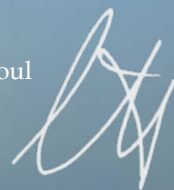
So sehr, dass die Firma wohl noch einen letzten Versuch startet, nicht abgewickelt

und aufgelöst zu werden. Zumindest für den Einzelwagenladungsverkehr ist es die letzte Chance. Dies führt auch zum eher ruhigeren Auftreten unsererseits gegenüber SBB Cargo. Man kennt es vielleicht von Metal-Konzerten: Wenn jemand am Boden liegt, hilft man ihm auf – oder man tritt wenigstens nicht auf ihn ein ...

Erfreuliche Nachrichten können sich aber dennoch verlauten lassen. Bei der BLS durften wir ein neues Lohnsystem mitentwickeln und einführen. Dieses wird in Zukunft die Löhne fairer gestalten und transparenter darstellen, aktuelle Marktbedingungen besser abbilden sowie klare Zukunftsaussichten bieten.

Wir blicken also verhalten optimistisch auf das nächste Jahr und die zukünftigen Herausforderungen im Bahnalltag. Für den VSLF wird es ohnehin ein besonderes Jahr. Seit 150 Jahren wird es den Verband geben und dies wird mit verschiedenen kleineren und grösseren Aktionen gefeiert werden. Besonders zelebriert wird dies aber an unserer nächsten Generalversammlung am 14. März 2026 in Safenwil. Wir freuen uns über zahlreiche Teilnahmen. ➡

Viel Grüess, Raoul



Teilzeitarbeit bei der SBB

Ungleiches Angebotsverhältnis bei den verschiedenen Anspruchsgruppen nicht vermeidbar
Arbeitszeitgruppe

In ihrem Internetauftritt wirbt die SBB mit folgenden vollmundigen Worten für Teilzeit:

«Die SBB schreibt Stellen ab 60% aus. Das Leben braucht manchmal mehr Zeit. Deshalb schreiben wir unsere Stellen ab 60% aus. Denn wir möchten lebens- und familienkompatible Rahmenbedingungen für dich schaffen.»

Dazu werden für alle die passenden Teilzeitmodelle angeboten. «Täglich» bedeutet, jeden Tag weniger Stunden zu arbeiten. «Wöchentlich», dass zusätzliche Freitage bezogen werden können, und «jährlich» bietet blockweise Vollzeitarbeit mit langer anschliessender Absenz an. Je nach Prozentsatz variabel natürlich.

Im Anschluss wird direkt auf offene Teilzeitstellen verwiesen, mit der Möglich-

keit, sich direkt darauf zu bewerben. Was hierbei aber auffällt, ist, dass bei der Vielfalt an offenen Stellen kein einziges Angebot vorhanden ist für das Lokpersonal Kat. B.

Dies hängt damit zusammen, dass die grossartigen und vielfältig passenden Teilzeitmodelle für diese Berufsgruppe gar nicht angeboten werden. «Täglich» ist nicht möglich, weil der Zugverkehr im Takt verkehrt und in ganzen Touren verplant wird.

Dies würde im Personalbedarf und bei Einteilungen wohl zu grosse Mehraufwände generieren. «Jährlich» ist seit einiger Zeit nicht mehr vorgesehen, da die Prognostizierbarkeit der Personalsituation für die SBB seit jeher ein grosses Mysterium darstellt und besonders in der zweiten Jahreshälfte jeweils grosse Unterbestände gelten.

Bleibt also noch «wöchentlich». Dieses ist tatsächlich im Angebot, sofern es denn die Personalsituation erlaubt. Und mit ein bisschen Glück erhält man sogar einen fixen Wochentag. Aber auch hier: Was an grossen Standorten noch möglich ist, kann an kleinen Nebenstandorten kaum realisiert werden. Und falls Teilzeit bewilligt wird, dann müssen die Freitage oftmals weit im Voraus und per Wunsch eingegeben werden.

Und dann hängt es wieder von der Anzahl offener Touren ab, ob das Gesuch bewilligt wird.

Der VSLF hat dieses Thema vor kurzem bei HR eingegeben, mit der Antwort, dass man bemüht sei, dennoch möglichst viel Teilzeitarbeit zu ermöglichen und transparent über die möglichen Chancen und Wartefristen zu informieren. Der VSLF bedauert zutiefst, dass in einer einzelnen Personalkategorie die Benachteiligung in Bezug auf die Teilzeitarbeit gegenüber anderen Tätigkeitsfeldern ein so grosses Ausmass annimmt.

Es wäre wenigstens fair und effektiv transparent, auf der Teilzeitwerbeplattform einen Hinweis zu schalten, dass einzelne Berufskategorien diesbezüglich weniger Angebote erhalten als andere. Und zwar bereits vor Ausbildungsbeginn und Stellenantritt. ➡

Bonusbild! Exklusive und einmalige Fahrzeugaufstellung vor dem Depot Erstfeld!

2026
SCHWEIZER BAHNEN KALENDER
by Daniel Häussermann

- 14 Bilder aus dem Bahnland Schweiz
- Offsetdruck für beste Bildqualität / Format 50x35 cm
- Ausführliche Beschreibungen mit Blick hinter die Kulissen
- Karte mit allen Fotostandorten
- Neu französische Übersetzung verfügbar (Beilage oder online)
- Alle Bilder hochauflösend downloadbar
- Produziert in der Schweiz
- Viele erstmals gezeigte Drohnenaufnahmen

Abschluss der BAR-Verhandlungen bei SBB Produktion Personenverkehr

Die schwierigen und anspruchsvollen Verhandlungen über das für das Lokpersonal grundlegende Planungs-/Einteilungs- und Arbeitsreglementarium «Bereichsspezifische Arbeitszeitregelung für das Lokpersonal der Geschäftseinheit Zugführung/Rangier in der Division Produktion Personenverkehr P131.3» wurden am 15. Oktober 2025 beendet. *Verhandlungsgruppe*

Grund dafür war einerseits das auslaufende Verhandlungsmandat seitens SBB Produktion Personenverkehr, andererseits die Dringlichkeit der Parametrisierung des neuen Einteilungstools.

Die steigende Dringlichkeit signalisierte sich an einem Verhandlungstag, an dem nach 13 Stunden noch nicht alle Themen beendet werden konnten. Für das Kundenbegleitpersonal konnten trotz des auslaufenden Mandats dennoch Termine im November gefunden werden. Das Resultat wird oder wurde per Newsletter gewürdigt und ausführlich dargestellt – der Redaktionsschluss des LocoFolio kam hierfür zu früh.

Was an diesen Verhandlungen auffiel, ist die irritierende Herangehensweise der SBB. Im Rahmen der Debatte um die GAV-Verlängerung wurde bereits 2024 gefordert, die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) vom Gesamtarbeitsvertrag (GAV) zu entkoppeln. Dies ist juristisch nicht vorgesehen und von den Sozialpartnern auch zurückgewiesen worden. Es wurde aber vereinbart, dass die BAR und die Erhöhung der Zulagen noch thematisiert würden. Im Anschluss wurde nach der GAV-Verlängerung ohne BAR-Entkopplung den Sozialpartnern durch den damaligen Leiter HR ein Schreiben zugestellt, welches die Kündigung der BAR in Aussicht stellte, falls der Verlauf der Verhandlungen nicht den Erwartungen entspräche. Auch diesem Vorgehen fehlt die Rechtsgrundlage. Während die Forderungen der Sozialpartner grundlegend auf den Anträgen ihrer Mitgliedschaft ruhten, sah sich die SBB vor allem getrieben durch die Auflagen der Schuldenreduzierung und der Planungsgrundsätze des neuen Einteilungstools. Das Ziel waren die Einsparung mehrerer hundert Millionen Franken und die Rückkehr auf minimale Standards im Arbeitnehmerschutz nach Arbeitszeitgesetz. Dennoch wurde den Sozialpartnern vorgehalten,

ihre Forderungen seien überrissen. Dabei ist festzuhalten, dass diese sehr detailliert ausgearbeitet waren, während jene der SBB sehr pauschal formuliert waren und damit Interpretationsmöglichkeiten offengelassen wurden.

Unter dieser Ausgangslage ist es erstaunlich, dass diese Verhandlungen über-

tionswechseln mehrmals zentrale Funktionen neu besetzt, andererseits hat sie unter vorauseilender Vorfreude auf einen potenziellen Abschluss Massnahmen ergriffen, welche vor allem Irritationen auslösten. Einerseits wurde aufgrund des ursprünglich angestrebten Verhandlungsendes bereits Ende Mai ein Video veröffentlicht, welches die neue Einteilungsphilosophie darstellen sollte, andererseits wurden auch Mitte Oktober Marktstände zur Information der Angestellten einberufen, welche noch vor Abschluss der Verhandlungen starteten.

Mit den Reaktionen der Angestellten auf das Video wurde vielleicht kalkuliert – es wirkte aber vor allem unkoordiniert. Der Verhandlungsverlauf wurde dadurch massgeblich zeitlich und inhaltlich beeinflusst. Falls es Absicht war, das jetzige Verhandlungsergebnis damit zu erreichen, müsste man dies positiv oder negativ würdigen, vermutlich ist aber kein nennenswerter Geniestreich dahinter zu erwarten. Das zu frühe Einberufen der Marktstände basiert ver-

mutlich darauf, dass niemand mehr von einem Abbruch der Verhandlungen zu diesem späten Zeitpunkt profitiert hätte. Da waren wohl eher terminliche Unkoordiniertheiten der Hintergrund.

Alles in allem sind die BAR-Verhandlungen zwar abgeschlossen, aber noch nicht zu Ende. Die Ausarbeitung der Artikel wird erfahrungsgemäss noch Zeit in Anspruch nehmen.

Das Resultat im anderen GAV-Verlängerungsthema «Zulagen» ist ohnehin noch abzuwarten, bevor den Delegierten des VSLF das Gesamtergebnis zur Abstimmung vorgelegt werden kann. Ab wann und in welcher Form die neuen BAR zur Anwendung kommen werden und was die Konsequenzen im Falle einer Ablehnung durch die Delegierten wären, kann an dieser Stelle nicht ausreichend und präzise eingeordnet werden und wird über andere Kanäle vermittelt. ➤



haupt stattfinden konnten. Die Sozialpartner müssen sich einerseits gefallen lassen, dass sie unkoordiniert und verzögernd aufgetreten seien. Dies ist aber mehrheitlich der ursprünglichen Unerkenntheit und der fast vollständigen Neukonstellation geschuldet. Dass die BAR mit einem Resultat abgeschlossen wurden, welches dem Status quo gleicht, kann also unter dieser Ausgangslage durchaus als Erfolg gewertet werden. Die anfänglichen Forderungen der SBB waren schwerwiegend und wurden fast vollumfänglich zurückgewiesen. Die Zusammenarbeit innerhalb der Verhandlungsgemeinschaft ist fruchtbarer und kooperativer als jemals zuvor. Diese Dynamik und dieser Zusammenhalt wurden massiv unterschätzt.

Die SBB selbst muss sich aber auch vorwerfen lassen, stellenweise ungeschickt und verzögernd vorgegangen zu sein. Einerseits hat sie aufgrund von Funk-

Wir haben kein Verständnis-, sondern ein Vertrauensproblem

Kommentar von Simon Steinmann, Präsident VSLF Sektion Ostschweiz

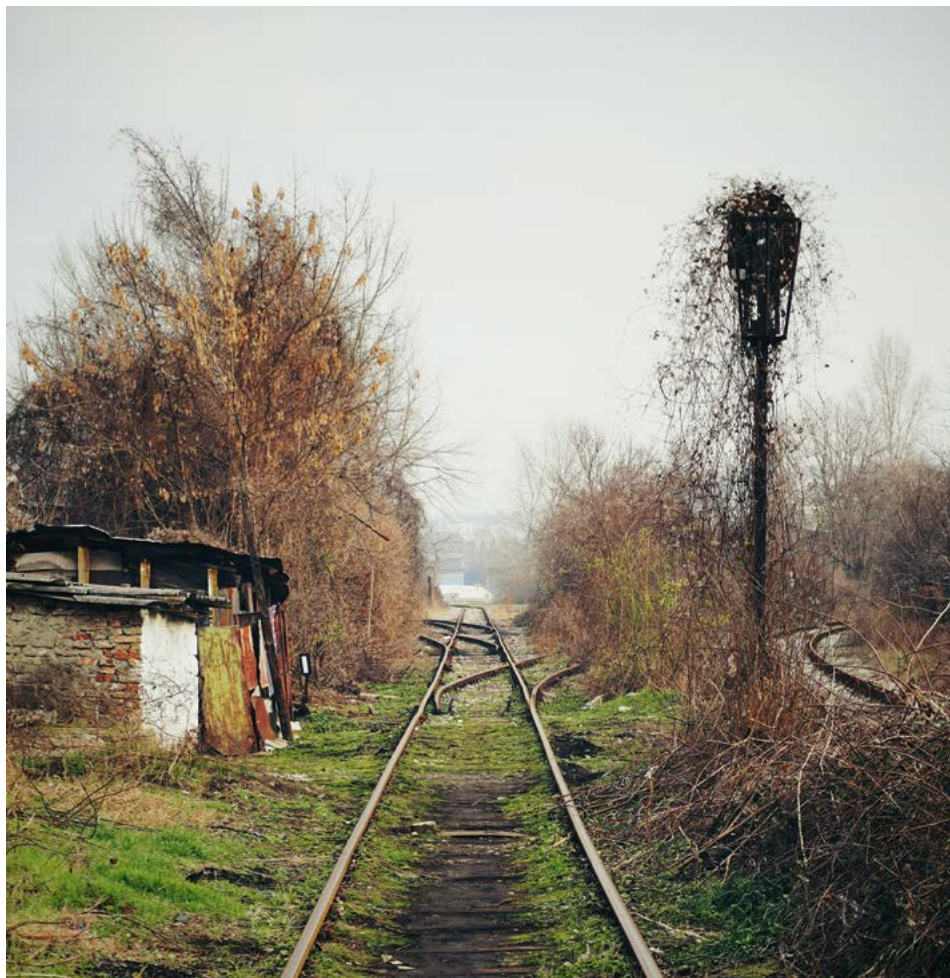


Foto von Ivan Aleksic auf Unsplash Belgrad Serbia

Unabhängig vom Ergebnis der BAR-Verhandlungen im Jahr 2025 ist mir im Zusammenhang mit der vielfältigen Kommunikation durch die SBB etwas aufgefallen. Es waren immer wieder Varianten des folgenden Satzes zu lesen oder zu hören: «Das Lokpersonal versteht einfach überhaupt nicht, was wir in den neuen BAR eigentlich wollen.»

Das Vertrauen ist weg

Hat das Lokpersonal also Probleme mit dem Textverständnis? Ich behaupte das Gegenteil. Wir verstehen nur zu gut, warum es geht.

Die Mehrheit des Lokpersonals hat schon kapiert, wie eine Neuregelung der BAR, zumindest auf dem Papier, zu möglichen Verbesserungen zu ihren Gunsten führen könnte. Aber es hat absolut kein Vertrauen, dass die SBB sich an ihren Teil der Abmachungen letztendlich halten wird.

Nicht etwa wegen Böswilligkeit der beteiligten Individuen, sondern wegen des institutionellen Versagens der gesamten Führungsstruktur.

Das Vertrauen in die Unternehmensführung ist zu einem Punkt erodiert, an dem das Lokpersonal bei jeder Neuerung, egal wie gut die Absichten dahinter auch sein mögen, automatisch davon ausgeht, dass man versucht, es über den Tisch zu ziehen. Da hilft keine Erklärung, egal ob schriftlich oder in einem Video. Wer insistiert, das Lokpersonal habe einfach nicht verstanden, der glättet damit keine Wogen, er giesst Öl ins Feuer. Und führt zu Zitaten wie dem folgenden, gehört in der Kantine Zürich:

«Hast du das Erklärungsvideo gesehen? Wieder einmal Propaganda in Reinform. Wer soll das alles glauben? Ich jedenfalls nicht. Die können das gar nicht einhalten!»

Man hört es heraus, gewisse Teile des Lokpersonals haben die Nase von diesem Vorgehen dermassen gestrichen voll, dass sie innerlich resigniert haben. Das führt doch schon bei einigen Kolleg:innen zu verschiedenen Arten von maliziöser Compliance, wildem Dienst nach Vorschrift und inneren Kündigungen. Praktisch das gesamte LP mit mehr als 55 Lebensjahren zieht eine Frühpensionierung zumindest in Erwägung.

Diese destruktiven Kräfte fügen dem Unternehmen in Form von Nadelstichen über Jahre einen derart erheblichen Schaden zu, dass die Wirkung sämtlicher Sparmassnahmen wohl ungenutzt verpufft.

Nur fürchte ich, man ist im SBB-Management gar nicht mehr in der Lage, auf solch heikle Situationen adäquat zu reagieren.

Dazu sind die Probleme zu komplex, die Strukturen zu verkrustet und die Seilschaften zu verkettet. Also macht man einfach weiter wie bisher. Wenn es nicht funktioniert, dann hat man eben nicht lange oder hart genug probiert ...

Epilog

... lasst uns das mit den neuen BAR einfach mal versuchen, ihr werdet sehen, das wird toll. IPP wird für euch alles soooooo viel besser machen. Das junge LP wünscht sowieso viel mehr Flexibilität, ihr verhandelt im Fall völlig an eurem Nachwuchs vorbei. Ihr solltet dafür eigentlich Feuer und Flamme sein, wir schauen ja so gut zu euch.

Warum freut ihr euch denn nicht wenigstens ein bisschen? Zeigt euch mal dankbar, immerhin habt ihr noch einen Job ...

Dieser offenbar unerschütterliche Glaube verschiedenster SBB-Manager/-innen, dass die neuen BAR und IPP so unglaublich super werden und dass das Lokpersonal die geplante Neuordnung einfach durchs Band lieben wird, löst im Lokpersonal nur einen weiteren, wohltrainierten Reflex aus: «Wenn die das so unglaublich toll finden, kann es eigentlich nur schlecht für uns sein.» ➡

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

In einem Streitfall ist guter Rat sprichwörtlich teuer. Schon die Kosten für Gericht und Expertise übersteigen schnell einmal die im Raum stehende Streitsumme – es sei denn, Sie haben eine Rechtsschutzversicherung. Mit der CAP haben Sie erfahrene Spezialistinnen und Spezialisten an Ihrer Seite, die sich für Ihr Recht einsetzen.

Mit unserem Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® gehen Sie auf Nummer sicher. Zusätzlich können Sie den Baustein Multi Risk abschliessen. Damit sind Sie ebenfalls gegen Risiken wie Cyber Risk, Inkasso, Baurecht, Schulrecht, Todesfall oder Kindes- und Erwachsenenschutzrecht geschützt. Sicher ist sicher.

Wir übernehmen für Sie folgende Kosten:

- Honorare für Anwältinnen und Anwälte
- Prozessentschädigungen
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Strafkautionen
- Kosten für Expertisen
- Mediationskosten
- Anreisekosten für Gerichtsverhandlungen
- Übersetzungskosten

Anmeldung Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex®

Einpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter:in	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
<input type="checkbox"/> Eigentümer:in einer selbstbewohnten 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:in	CHF 220.60 statt 441.20 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 196.50 / Jahr	
<input type="checkbox"/> Eigentümer:in einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 258.40 statt 488.50 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 234.30 / Jahr	

* Sie sind Eigentümer:in weiterer Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung, nicht selbstbewohnte Liegenschaft)? Dann melden Sie sich bitte direkt bei der CAP Rechtsschutz (T 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

0000410

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 Kleinunternehmende, die Allgemeinen Bedingungen Immobilienrechtsschutz sowie die entsprechenden Kundeninformationen auf cap.ch gelesen. Es gelten die AB privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmende, Ausgabe 09.2023, sowie die AB Immobilienrechtsschutz, 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. Weitere Informationen, auch zu weiteren Nutzungen und Empfänger:innen Ihrer Daten und zu Ihren Rechten, finden Sie in unserer Datenschutzerklärung (cap.ch/privacy).

Ort / Datum

Unterschrift

Einsenden an: CAP Rechtsschutz | Postfach | 8010 Zürich | Kontakt: T 058 358 09 00 | underwriting@cap.ch



Brechpunkte bei ZFR

Wie fördert man aktiv korrosive Energie und destruktive Herangehensweisen in sicherheitsrelevanten Berufen?

Die Planung einer SBB Abteilung lebt dies anschaulich vor. *Prozessgruppe*

«Brechpunkte» tönen auf Anhieb nach strategischen Plätzen, um sich taktisch zu übergeben. Gemeint damit ist tatsächlich das neue Einsatzkonzept ZF 2.0 bei der Bahnproduktion SBB. Auch wenn dieses ebenfalls direkt mit Übelkeit zu tun hat, geht es um die systematische Herunterwürdigung eines Berufsbilds. Es sei ein vermeintlich ausgeklügelter Plan, um das Lokpersonal von SBB PP-BP-ZFR noch effizienter einzuteilen und einzusetzen. Auch wenn dieser Plan sehr viele Parallelen zu früher bereits angewandten und zu Recht wieder aufgegebenen Einsatzplänen hat, sind nun halt neue Leute am Drücker, welche den Eindruck haben, dass sie nun wieder einmal eine brillante Idee hatten und diese gleich umsetzen müssen.

Dann noch irgendwas mit einem automatisierten digitalen Optimierungstool dazu und fertig ist das Rezept, um eine Effizienzsteigerung darzustellen. Und das, obwohl keine einzige Stelle reduziert und für viele Angestellte die Arbeit zusehends stupider wird. Auch unter dem Verdikt, dass 80% der Touren, welche neu als effizienter und flexibler ausgewiesen sind, noch kurzfristig geändert werden ...

Der Plan ist, das Lokpersonal nicht mehr über den gesamten Zuglauf einzusetzen, sondern dass sich dieses vermehrt nach kürzeren Teilstrecken gegenseitig ablöst und dann wieder in die gleiche Richtung zurückgesendet wird. Und dann einfach mehrmals am Tag hin und her und hin und her. Und dies in der Regel vor allem vom Anstellungsstandort aus. Das bringt offenbar in der planerischen Grundlage

gewisse Effizienzsteigerungen mit sich. Und ein Optimierungstool kann wohl so noch besser planen. Naja, scheint sich sicher zu lohnen.

Bei der SBB spielt vor allem die Budgetierung einer einzelnen Abteilung, in diesem Fall die Planung der Produktion, eine grosse Rolle. Welche zusätzlichen Kosten damit operativ bei einer anderen Abteilung, in diesem Fall ZFR, ausgelöst werden, spielt überhaupt keine Rolle. Das Management von SBB Produktion Personenverkehr ist jedoch in diese Planungen und Rechnungen involviert und hat dies aktiv und bewusst abgesegnet. Falls die SBB in Zukunft weniger Lokpersonal rekrutieren kann: Die Verantwortlichen sind bekannt. Falls die SBB ihre Kosten nicht in den Griff bekommt: Die Verantwortlichen sind bekannt. Falls die sicherheitsrelevanten Zwischenfälle steigen: Die Verantwortlichen sind bekannt. Falls destruktive Handlungen zunehmen: Die Verantwortlichen sind bekannt.

Tatsächlich ist der Mechanismus der Kostenoptimierung aufgrund von Planungsgrundlagen seit Jahren bekannt. SBB Cargo ist hochprofessionell darin und die Deutsche Bahn hat es auf die Spitze getrieben. Bis die Rechnung nicht mehr aufging. Die SBB hat den Komfort, dass Vater Staat sehr viel Geld zur Verfügung stellt, ausser Mama Keller-Sutter hat andere Pläne. Mit Budgetabweichungen kennt sich der VSLF auch aus. Nur ist es das Kapital des Verbands und der Mitglieder, nicht Steuervermögen der Allgemeinheit. Und es fällt uns zuse-

hends schwerer, gegenüber der Generalversammlung zu rechtfertigen, weshalb der Vorstand immer deutlich weniger Geld verbraucht, als budgetiert wird.

Zurück zur Sache mit einem historischen Rückblick. Einst gab es den unbeschränkt verfügbaren Lokführer. Personenverkehr, Güterverkehr, Rangierdienst sowie Baudienst auf allen Strecken und allen Fahrzeugen eines Depotstandorts. Ob und wie sinnvoll das ist, kann aus verschiedenen Perspektiven betrachtet werden. Aus Sicht des Lokpersonals ist es wohl die abwechslungsreichste Form des Berufs. Diese Form ist aber seit der Divisionalisierung und der Trennung von Güter- und Personenverkehr seit den 90er-Jahren ausgestorben. Was folgte, waren diverse Versuche, betriebswirtschaftliche Ansätze beim Lokpersonal zu praktizieren. In erster Linie, um Ausbildungskosten tief zu halten. Die Standorte wurden also auf mehrere Gruppen mit spezifischen Fahrzeug- und Streckenkompetenzen aufgeteilt.

Parallel dazu wurden Tochterfirmen gegründet, um tiefe Kostenstrukturen in der Produktion abbilden zu können. Des Weiteren wurden Privatbahnen im Fernverkehr etabliert, um einen Wettbewerb darstellen zu können. Und jedes Mal wurden die Produktionen weiter aufgesplittet. Während in der Vergangenheit die Touren des Lokpersonals homogen mit produktiven Leistungsketten geplant und produziert werden konnten, sind die Leistungsketten heutzutage stark fragmentiert, werden dementsprechend



Du kennst die besten Gleis-Geschichten,
hast was zum Schmunzeln aus dem Führerstand
oder willst einfach mal Dampf ablassen?

Dann gib Gas – äh, Strom – und schreib uns: locofolio@vslf.com
Hau in die Tasten - Wir freuen uns auf deine Zeilen!

unproduktiv geplant und in der Regel nie so produziert wie geplant. Es benötigt halt immer gerade das passende Personal für eine Leistung. Trotz demselben Anforderungsniveau nach VTE des BAV kennt das Lokpersonal die meisten Fahrzeuge vor allem von Dienstfahrten als Passagier.


Das Einsatzkonzept-Brechpunkt-2.0-Unding bei SBB ZFR kann nun als kläglich Versuch gewertet werden, die Misserfolge und Fehlentscheide der Vergangenheit noch etwas zu bereinigen. Wie dumm kann man sein, eine Berufskategorie, welche im Kernbereich der Unternehmung tätig ist und dabei sicherheitsrelevant, pünktlich, zuversichtlich, materialschonend, kundenorientiert, flexibel, motiviert und zuverlässig arbeitet und so viele Kompetenzen freiwillig und unentgeltlich zusätzlich übernimmt, derart vor den Kopf zu stossen? Wiederholt!

Dass dieses Mal eine Grenze überschritten wurde, zeigt die unabhängige Gründung einer Interessengemeinschaft (IG) zum Erhalt der beruflichen Vielfalt. Es haben sich Mitte Oktober spontan 40 Angestellte von zwei stark betroffenen Standorten an einem Abend getroffen und diese ins Leben berufen. Mittlerweile hat diese IG hunderte Sympathisantinnen und Sympathisanten schweizweit. Es ist nicht zu unterschätzen, welche Dynamik eine solche Masse an gleichgesinnten und überzeugten Menschen aufnehmen kann. Das Management darf unter dieser Ausgangslage gerne bezeugen, wie stark es an seiner eingeschlagenen Linie festhalten möchte.

Oder vielleicht ist es auch der Wendepunkt, sodass sich die Managements neue Ideen ausdenken müssen. Wie wäre es denn, auch an dieser Stelle wieder einmal daran zu denken, welche massive Effizienzsteigerung beim Lokpersonal zu realisieren wäre, wenn es wieder aus einem Guss geplant werden würde? Und wenn vielleicht dann dazu die Unternehmensstruktur etwas verschlankt wird. «Phönix» könnte auch als ein Programm interpretiert werden mit dem Ziel, die staatsapparatischen Führungsstrukturen und -mechanismen nach 30 Jahren nun endlich mal abzulegen und überflüssige Hierarchien und Funktionsebenen zu beseitigen. Das Lokpersonal bei der SBB wirkt unter anderem so unproduktiv, weil ein grosser Teil des den Bestellern verrechneten Stundenlohns an Abteilungen von Konzernführung und Human Resources weitergereicht werden muss. #Opfersymmetrie #M6Kscheitert ➡

PHÖNIX

Das Lernprogramm beim VSLF:





VSLF-Mitglieder: kostenlos
Nicht-Mitglieder: CHF 50.-/12 Monate



+VSLF
VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER

periodische.ch
 Kontakt: phoenix@vslf.com



Wie oft darf ein Management den gleichen Fehler machen?

Bereits gegen Ende 2019 herrschte massiver Personalmangel bei SBB Personenverkehr. Grund dafür waren weder Events noch die Pandemie (die kam später) oder sonst eine faule Ausrede. Der einzige Grund dafür waren Managementfehler, sprich Sparmassnahmen bei der Ausbildung. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Am 12. Oktober 2019 kam es zum ersten Mal zu einem Knall: Sämtliche Züge des Läufelfingerlis (S9 Olten–Läufelfingen–Sissach) fielen aus. Mittels Sonderprämien und des Einkaufs von Lokpersonal konnte der Betrieb anschliessend wieder einigermaßen aufgebaut werden.

Ab August 2020 nützte aber auch das nichts mehr. Es fielen immer mehr Züge aus, teilweise über hundert pro Tag, und das wochenlang:

- Die S28 Zofingen–Suhr fiel vom 7. September 2020 bis zum Fahrplanwechsel 2020 komplett aus und wurde durch Busse ersetzt.
- Die S9 Olten–Läufelfingen–Sissach wurde ausgedünnt.
- Andere Züge waren ebenfalls betroffen, auch indirekt, z.B. durch fehlende Dispozüge.

Ausser einem verärgerten Kanton Aargau hatte dieses Managementversagen

jedoch keine weiteren Konsequenzen für die SBB. Die Welt hatte gerade mit einem mikroskopisch kleinen Virus zu kämpfen, das hunderte Millionen Menschen in Schach hielt ...

Nun hat ein Teil des mittleren SBB Managements mit dem neuen Einsatzkonzept für das Lokpersonal erneut den Grundstein für massive Einschränkungen im Bahnverkehr gelegt. Das Denken wurde an eine künstliche Intelligenz delegiert. Die Überprüfung auf «Fahrbarkeit» scheint weggefallen zu sein. Störungen sind nicht Teil der Überlegungen. Die Motivation des Personals, welches ab 2019 den Karren aus dem Dreck zog, wird mit Füssen getreten.

Einen Unterschied zu 2019/2020 gibt es aber: Diesmal ist kein rettendes Virus in Sicht, welches die gesamte Aufmerksamkeit auf sich zieht. Diesmal wird genau hingeschaut und Pferd und Reiter werden beim Namen genannt. ➡

Lokführer sein – noch Leidenschaft oder nur noch Frust?

Jamie Biemann, Referent Bildung VSLF und Lokführer SBB Personenverkehr in Brig

Lokführer sein – für viele Frauen und Männer ein Kindheitstraum.

Dieser Traum ist oft der entscheidende Antrieb, den Schritt in den Führerstand zu wagen. Über Jahrzehnte war er Garant für den Nachwuchs in unserem Beruf und hielt den Berufsstolz lebendig. Doch diese Faszination ist heute längst nicht mehr so stark wie noch vor 20 Jahren.

Auch bei mir begann alles früh: Seit ich fünf Jahre alt war, wusste ich, dass ich eines Tages selbst an der Spitze eines Zuges sitzen und durch die ganze Schweiz fahren wollte. Mein naives Ich wusste damals noch nicht, wie komplex die Thematik der Kenntnisse eines Lokführers innerhalb einer Unternehmung wie der SBB sein kann – und dass die Kenntnisse unter den Depots überhaupt nicht die gleichen sind.

Spätestens seit der Veröffentlichung des «Einsatzkonzepts ZF» bei SBB Personenverkehr ist jedem Lokführer klar: Die versprochene Abwechslung – und damit ein wichtiger Faktor der Attraktivität unseres Berufs – wird in Zukunft wohl nicht in dem Umfang erhalten bleiben, wie wir ihn seit Jahren fordern.

Dabei hatte man zwischenzeitlich Hoffnung: Mit der Einführung von ZWALP und AVANTI schien sich die Situation zumindest für einige Regionen und Lokführer zu verbessern, vorausgesetzt diese waren nicht geografisch ausgegrenzt wie zum Beispiel Brig oder Chur. Mehr Abwechslung, mehr Arbeitsvielfalt, mehr Attraktivität – so schien es. Doch nun steht fest: Die Wünsche des Lokpersonals spielen bei ZFR kaum eine Rolle. Viele haben sogar den Eindruck, dass mit der Umsetzung aktiv gegen diese Wünsche gearbeitet wird und die Wertschätzung gegenüber unserer Arbeit förmlich ausbleibt. Hier möchte ich noch anmerken, dass es natürlich innerhalb der einzelnen Depotstrukturen im gesamten Land grosse Unterschiede gibt, und so gibt es durchaus auch Standorte, an welchen man mit eher geringem Dienstalter einiges an Abwechslung geboten bekommt – zumindest bis zum heutigen Tage.

Die gleichzeitig aufkommenden Negativschlagzeilen – Stellenabbau bei SBB

Cargo, zunehmende Automatisierung im Führerstand – verstärken den Nachwuchsmangel zusätzlich. Dazu kommen zukünftige Einteilungsphilosophien, die es wahrscheinlich immer schwieriger machen werden, Beruf und Privatleben in Einklang zu bringen.

Kurz und klar: Die Folgen können gravierend sein.

Es geht nicht nur um Frust im Führerstand – die Auswirkungen werden weitreichender sein. Monotonie im Fahrdienst führt zwangsläufig zu gefährlicher Routine. Damit steigt das Risiko von Unregelmässigkeiten. Ein Merkblatt, das erklären soll, wie irrtümliche Durchfahrten verhindert werden, löst dieses Problem nicht – sein Nutzen war jedoch schon zuvor zweifelhaft.



Doch die grösste Folge wird eine steigende Fluktuation sein. Ältere Kolleg:innen, die eigentlich bis zur ordentlichen Pension weiterfahren wollten, junge Lokführer:innen, die ihren Kindheitstraum verwirklichen wollten, oder Quereinsteiger, die die Liebe zum Beruf erst spät entdeckt haben – für viele wird dieses Einsatzkonzept der letzte Anstoss sein, ihren Unmut kundzutun und im schlimmsten Fall die SBB zu verlassen.

Die finanziellen Auswirkungen sind enorm: Allein die rund 70 000 Franken Ausbildungskosten pro Lokführer stehen im Widerspruch zu den allgegenwärtigen Sparplänen der SBB. Wer gut ausgebildete Fachpersonen verliert, verspielt nicht nur wichtiges und umfangreiches Know-how, sondern begeht ein Eigentor aus den eigenen Reihen.

Der Berufsstolz leidet.

Die Liebe zum Beruf – eine der wichtigsten Triebfedern für die tägliche Arbeit

– nimmt ab. Und das aus gutem Grund: Die Entscheidungen werden von Personen getroffen, die selbst wahrscheinlich noch nie im Führerstand waren. Die fehlende Wertschätzung gegenüber unserer Arbeit und die Einschränkungen, die unser Beruf im Privatleben mit sich bringt, werden nicht berücksichtigt.

Natürlich verändert sich der Lokführerberuf, so wie sich die Welt verändert – und das ist an sich gut. Aber alles Neue pauschal als Fortschritt zu verkaufen, ist gefährlich. Die nun eingeschlagene Richtung ist meiner Meinung alles andere als zielführend.

Effizienzsteigerung? Fehlanzeige.

Trotz aller Versprechen wird dieses Konzept keine Effizienzgewinne bringen – im Gegenteil: Es wird für die Kundschaft spürbare Nachteile haben. Ein verspäteter Intercity, der nun statt zweimal gleich viermal den Lokführer wechselt, löst für jede einzelne Folgeleistung neue dispositive Probleme aus. Ob diese schnell und effizient umgeplant werden können, darf bezweifelt werden.

Und selbst wenn die bestehenden Kenntnisse formell sichergestellt oder sogar erweitert werden, weiss jede:r Lokführer:in aus eigener Erfahrung: Eine Strecke alle drei Jahre nur einmal zu befahren, ist alles andere als sinnvoll.

Der Lokführerberuf wird sich verändern – und das ist unvermeidbar. Viele Kolleg:innen sind bereit, diese Veränderungen zu unterstützen, dazu brauchen diese jedoch eine aktive Einbindung der direkt betroffenen Berufsgruppen selbst und natürlich als Grundlage einen wahren und sinnvollen Nutzen! Doch der eingeschlagene Weg schwächt Berufsstolz, Motivation und Nachwuchsgewinnung. Statt die Attraktivität des Berufs zu steigern, werden zusätzliche Hürden geschaffen, die langfristig nicht nur das Lokpersonal, sondern auch den Betrieb und die Kundschaft treffen werden. Doch bis die Verantwortlichen dies wirklich bemerken werden, werden wahrscheinlich noch viele weitere «Task Forces» oder «Arbeitsgruppen» so schnell verschwinden, wie diese aus dem Boden gestampft wurden. ➡



Dein Herz schlägt für...

Das Beste an deinem Stadler-Arbeitsplatz? Zeigs uns. Schick uns ein Foto von oder aus deinem Fahrzeug, ein Selfie oder einen kurzen Text. Mit deiner Einsendung an **marketing@stadlerrail.com** erklärst du dich einverstanden, dass Stadler die eingereichten Fotos und Texte für Marketing- und Kommunikationszwecke nutzen darf. Wenn du uns deine Adresse mitschickst, schicken wir dir ein kleines Dankeschön für deine Teilnahme. Was ist dein persönlicher LokStoff? Wir sind gespannt!



Was uns verbindet - Eure Stimmen



«Als Leiter Zugführung erlebte ich den VSLF (fast) immer sehr professionell und engagiert, verfolgten wir doch immer das wichtigste Ziel gemeinsam: eine sichere und pünktliche Bahn.»
Herzliche Grüsse, Mani Mani Haller, ehem. Leiter Zugführung SBB

«150 Jahre Leidenschaft im Führerstand: Lokführerinnen und Lokführer sind das Rückgrat der Bahn. Euer Können, eure Ruhe auch in anspruchsvollen Momenten und eure Verantwortung für Millionen von Fahrgästen machen euren Beruf so faszinierend und für die SBB unverzichtbar. Herzlichen Dank für euren täglichen Einsatz! Zusammen mit vielen andern Bähnlerinnen und Bähnlerinnen haltet ihr die Eisenbahn rund um die Uhr am Laufen und verbindet die Schweiz.»

Andreas Stuber, Leiter Kommunikation SBB



«150 Jahre VSLF und 100 Jahre CAP: Wir blicken stolz auf eine über 30-jährige Partnerschaft zurück und freuen uns, die Mitglieder des VSLF weiterhin rechtlich unterstützen zu dürfen. Herzlichen Glückwunsch dem VSLF zum 150-Jahr-Jubiläum.»

Daniel Eugster, Fürsprecher/CEO CAP Rechtsschutzversicherung

«Die Lokführerinnen und Lokführer leisten einen unverzichtbaren Beitrag dazu, dass in der Zürcher S-Bahn jedes Jahr mehr als 215 Mio. Fahrgäste sicher und fast immer pünktlich ihr Ziel erreichen. Als ZVV-Direktor bin ich deshalb dankbar, dass wir durch den guten Kontakt mit dem VSLF und auch im LocoFolio spannende Einblicke in ihren Berufsalltag erhalten. Herzlichen Dank für Ihren grossen Einsatz und herzliche Gratulation zum 150. Jubiläum!»

Dominik Brühwiler, Direktor Zürcher Verkehrsverbund



«Herzliche Gratulation zum 150-jährigen Jubiläum! Dank eurem Engagement und der wertvollen, langjährigen Partnerschaft mit den Eisenbahnunternehmen habt ihr den öffentlichen Verkehr sowie das Berufsbild des Lokpersonals massgeblich geprägt. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.» Armin Weber, CEO SOB AG

«Der VSLF fordert uns Bahnen immer wieder heraus: ideenreich, kompetent und konstruktiv für gute Lösungen für die Eisenbahn und das Lokpersonal. Herzliche Gratulation allen, die sich für den VSLF engagieren.» Claudia Bossert, Unternehmensleiterin Thurbo AG



«Ich habe den VSLF und Hubert Giger beim Aufbau des Vereins für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL) kennengelernt. Später habe ich im Zusammenhang mit unserem Projekt nextRAILplus mehrere Führerstandsfahrten mit Hubi machen dürfen und dabei seine bekanntermassen konstruktiv-kritischen Inputs zur Digitalisierung des Bahnbetriebs entgegengenommen.» Herzliche Grüsse, Joachim, Joachim Greuter, Geschäftsführer RAILplus AG

«Auch wenn wir uns nicht immer einig waren: Der VSLF hat mit seinem speziellen Blick von der Spitze eines Zuges wertvolle Beiträge geliefert, um das Bahnsystem noch besser und sicherer zu machen. Ich wünsche dem VSLF weiterhin gute Fahrt.» Peter Füglistaler, ehem. Direktor BAV



«Der Dialog auf Augenhöhe ist ein zentraler Pfeiler unserer Unternehmenskultur. Nur im offenen Austausch mit unseren Sozialpartnern entstehen tragfähige Lösungen für die Herausforderungen der Zukunft. Das LocoFolio ist dabei weit mehr als eine reine Verbandszeitschrift – es bietet spannende Einblicke in die Welt des öffentlichen Verkehrs. Ich schätze die fundierten technischen Beiträge, die zeigen, mit wie viel Fachwissen und Leidenschaft unsere Branche gestaltet wird. Herzliche Gratulation zum Jubiläum!» Daniel Schafer, CEO, BLS AG

Was uns verbindet - Eure Stimmen



«Seit 2006, der GV des VSLF in Solothurn, durfte ich zuerst als Stellvertreter und dann ab 2008 als Bundesvorsitzender der GDL an dem jährlichen Zusammentreffen meiner Berufskollegen in der Schweiz teilnehmen. Ich habe unsere Treffen mit «Hubi» und den vielen ehrenamtlichen Amtsinhabern stets als Bereicherung empfunden und euch auch beneidet, ob der Wertschätzung in Politik, Gesellschaft und Eisenbahn. VSLF und GDL verbindet eine jahrzehntelange Freundschaft, gegenseitiges Vertrauen und der gemeinsame Wille, unsere ehrenwerten Berufe zu schützen. Euch ist dies in besonderem Masse gelungen und deshalb gratuliere ich zum Jubiläum und wünsche weiterhin viel Kraft und erfolgreiche Gewerkschaftsarbeit.»

Claus Weselsky, ehem. Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL)

«Die Lokführerinnen und Lokführer sind das Herz unserer Bahn. Ihre Professionalität, Leidenschaft und ihr Engagement sorgen seit 150 Jahren dafür, dass die Schweiz zuverlässig und sicher unterwegs ist. Der VSLF hat dabei immer eine wichtige Rolle gespielt – als Stimme und Partner für eine starke Lokführergemeinschaft.

Ich gratuliere herzlich zum Jubiläum und danke allen Lokführerinnen und Lokführern für ihren grossartigen Einsatz.» *Herzlich, Vincent Ducrot, CEO der SBB CFF FFS*



«Die Gespräche mit den Delegierten des VSLF sind für mich weit mehr als reine Verhandlungen – sie spiegeln unser gemeinsames Streben nach fairen Lösungen und guten Arbeitsbedingungen wider. Dabei erlebe ich viel Engagement, Klarheit und gegenseitigen Respekt. Diese konstruktive Zusammenarbeit ist ein wichtiger Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Ich freue mich darauf, diesen Weg weiterhin gemeinsam zu gestalten.» *Horst Johner, Leiter HR & Transformation, BLS AG*

«Seit 150 Jahren vertritt der VSLF mit grossem Engagement die Interessen der Lokführerinnen und Lokführer und trägt damit zur hohen Qualität des Schweizer Eisenbahnwesens bei. Als Verwaltungsratspräsidentin der SBB gratuliere ich herzlich zu diesem Jubiläum und danke dem Verband für seinen wichtigen Beitrag zum Erfolg des öffentlichen Verkehrs.» Mit den besten Wünschen,

Monika Ribar, Präsidentin des Verwaltungsrats der SBB



«150 Jahre VSLF - Information ist Gold wert. Die grossen IT-Firmen und Social-Media-Akteure versuchen mit allen möglichen Tricks, möglichst viel über uns und unsere Bedürfnisse zu erfahren. Die grosse Bedeutung von Information ist bei einem komplexen Unternehmen wie der Bahn besonders wichtig. Und wer besitzt bei einer Bahn am meisten Informationen, direkt von der Front und erst noch in Echtzeit? Die Lokführerinnen und Lokführer. Dank ihrer Ausbildung und Erfahrung haben sie auch die natürliche Intelligenz, ihre Beobachtungen zu interpretieren. Für eine Bahn wäre deshalb eine laufende Erfassung der Beobachtungen und Erfahrungen von der Front ein wichtiges Element, um die Qualität des Betriebs zu verbessern. Dazu müssten wohl bestehende bürokratische Barrieren abgebaut und die Lokführerinnen und Lokführer für die Entwicklung einer entsprechenden Lösung massgeblich einbezogen werden. Ich bin überzeugt, dass die engagierten Mitglieder des VSLF die Basis dazu bilden könnten. Ich gratuliere dem VSLF zum 150-jährigen Jubiläum und wünsche ihm viel Erfolg!» *Thierry Lalive d'Epinay, ehem. Verwaltungsratspräsident SBB*

«Herzlichen Glückwunsch zum 150-jährigen Jubiläum des VSLF! In dieser beeindruckenden Zeitspanne hat der VSLF eine wesentliche Rolle bei der Förderung des Berufsbilds und der Unterstützung seiner Mitglieder gespielt. Die Zusammenarbeit mit dem VSLF ist stets von Offenheit und Transparenz geprägt. Auch wenn diese nicht immer einfach ist, schätze ich den kritischen, aber fairen Dialog, den der Verband pflegt. Ihr unermüdlicher Einsatz und die Leidenschaft, mit der Sie sich für die Belange der Lokführerinnen und Lokführer einsetzen, sind stimulierend. Auf die nächsten 150 Jahre erfolgreicher Partnerschaft und Engagement! Herzliche Gratulation und alles Gute für die Zukunft!» *Claudio Pellettieri, Leiter Zugführung und Rangier, SBB Produktion Personenverkehr*





Was uns verbindet - Eure Stimmen

«Ich bin Mitglied des VSLF, weil ich es für grundlegend wichtig halte, dass wir zusammenstehen und gemeinsam für unsere Rechte eintreten. Im Sektionskomitee setze ich mich dafür ein, meinen Kollegen zu helfen, da ich überzeugt bin, dass wir nur gemeinsam und mit Selbstlosigkeit die Herausforderungen bewältigen und die Bedingungen für alle verbessern können.»

Gianluca Romanini, Lokführer SBB Chiasso (P) und Vizepräsident der Sektion Ticino



«Der VSLF ist ein fantastisches Instrument, welches mir als einem der wenigen GAV-Angestellten die Möglichkeit bietet, die Modalitäten meines Arbeitsplatzes mitzugestalten, zu sichern und weiterzuentwickeln. Ich erlebe mit dem VSLF einen Personalverband, welcher die Kollegialität und die speziellen Bedürfnisse eines einzigartigen Berufes vereint. Ein prägender Moment war für mich aber sicher, als unser langjähriger Verbandspräsident Hubert Giger mich vor einigen Jahren nach einem Personenunfall abgelöst hat und mich in diesem schwierigen Moment unterstützte und aufmunterte. Als Verbandspräsident erlebe ich den Verband nicht nur, ich lebe ihn.

Es ist ein munterer Haufen an pflichtbewussten, mal mehr, mal weniger fröhlichen Kolleginnen und Kollegen, welche die Faszination der Eisenbahn in ihrem Herzen bewahrt haben und den Beruf des Lokpersonals ausüben. Lasst uns alle gemeinsam diesen tollen Beruf bestmöglich erhalten und im VSLF dafür eintreten.»

Raoul Fassbind, Lokführer SBB P in Goldau, Präsident VSLF

«Im Winter 2016, damals noch in Ausbildung, vergass ich in Chur, den Schlüsselschalter meines EW4-Bt auf 0 zu stellen, und musste nach Anruf des abgehenden Kollegen zum Bahnhof zurückeilen. Mein begleitender Lokführer lachte herzlich und lud mich zum Kaffee in die Altstadt ein. Wir unterhielten uns angeregt über die Eisenbahn und meine Motivation, Lokführer zu werden. Im Frühjahr 2016 hielt derselbe Kollege am Sozialpartnertag einen vorzüglichen Vortrag darüber, warum man beim VSLF Mitglied werden sollte. Seine Ausstrahlung und seine pointierten Aussagen sorgten mit dafür, dass ich später im gleichen Jahr meinen Beitritt erklärte. Ein paar Jahre später traf ich ihn per Zufall nach Feierabend am Zürcher HB. Auf meine Frage, was er heute mache, kam die Antwort, er habe noch Vorstandssitzung der VSLF Sektion Ostschweiz. «Hast du Zeit und Lust, einmal mitzukommen?», fragte er. Ich hatte Zeit und Lust und ging mit.

Die Jahre zogen ins Land, ich wurde erst Depotobmann in Zürich, danach Kreisdirektor III der Sektion Ostschweiz. Im Spätsommer 2023 schrieb ich einen Nachruf auf Stephan Gut. In diesem Herbst wurde ich mit dem Rücktritt von Christoph Jud zum Alleininhaber des Amtes, welches Stephan zum Zeitpunkt seines Todes bekleidete. Es gab und gibt viele Einflüsse durch verschiedene Personen, bis heute lerne ich jeden Tag durch ihr Vorbild. Aber nur wegen Stephan Gut und ein paar glücklichen Zufällen habt ihr mich jetzt an der Backe. Wir werden sehen, was die Zukunft bringt ...»

Simon Steinmann, Lokführer SBB P in Zürich, Präsident VSLF Sektion Ostschweiz und ab 2026 Redaktor LocoFolio



«Weiter in die Zukunft! Der VSLF mit Gründungsjahr 1876 ist einer der ältesten Berufsverbände der Schweiz. Darauf und auf unseren Beruf und unsere Eisenbahn dürfen wir stolz sein. Die Zukunft wird für das Lokpersonal nicht einfach. Abschaffen können sie uns noch lange nicht, aber sie versuchen, uns zum einzigen Verantwortungsträger ohne Kompetenzen zu degradieren. Jede Handlung und jede Sekunde unserer Arbeit können erfasst, beurteilt und optimiert werden, das wird je länger, je mehr zu unserem Kreuz. Und immer mehr «Spezialisten» kümmern sich darum, dass wir optimiert werden. Dies ist bei allen Arbeitern an der Front so, nicht nur bei der Bahn. An der Basis wird vordergründig gespart und gleichzeitig baut sich der Overhead laufend selbst aus und übernimmt immer weniger Verantwortung. Wirklich sparen will und muss offenbar niemand. Dem gemeinsam entgegenzuwirken mit Kontinuität, Beharrlichkeit und Hartnäckigkeit ist weiterhin unsere Aufgabe. Unser Berufsverband ist fit und solide aufgestellt. Und die guten Argumente sind auf unserer Seite. Der VSLF ist der Sozialpartner, welcher sich basisdemokratisch und unabhängig dafür einsetzen kann. Dazu wünsche ich ihm für die Zukunft jeden denkbaren Erfolg.»

Hubert Giger, Altpräsident VSLF

«Der VSLF beeindruckt mich, weil er extrem schnell, flexibel, zielgerichtet und unabhängig agiert. Dies dank der vielen Funktionärinnen und Funktionären, die sich nebst ihrer Arbeit auf den Schienen mit einem unglaublichen Engagement für den Verband einsetzen. Der VSLF hat in den letzten Jahrzehnten extrem viel erreicht - es liegen aber noch ebenso viele Herausforderungen vor uns. Ich freue mich, als Teil dieses Teams einen Beitrag zur Erhaltung und Verbesserung unserer Arbeitsbedingungen leisten zu können» *Rahel Wyss, Vorstand VSLF, SBB Division P*



«Der VSLF ist in meinen Augen nicht nur ein Verband, er ist ein Zusammenschluss von Menschen, welche ihre Arbeit mit viel Herzblut und vor allem Ehrlichkeit ausüben, und dies jeden einzelnen Tag – hier wird Kollegialität grossgeschrieben! Wenn etwas nicht gut läuft, wird dies aktiv angesprochen und man versucht, dies im grossen Apparat der öV-Betriebe aktiv anzugehen und langfristig eine zufriedenstellende Lösung zu finden – und zwar für alle Beteiligten. Es wird nicht versucht, etwas schönzureden oder als gut zu verkaufen, die wahre Ehrlichkeit überwiegt! Beim VSLF hört man auf seine Mitglieder, auf die kleinen und grossen Sorgen jedes Individuums und es wird aktiv dafür gesorgt, dass sich die Situation stabilisiert oder sogar verbessert – das perfekte Beispiel für meine Altersklasse: der aktuelle Lohnaufstieg bei SBB Personenverkehr! Und wohlgemerkt, all dies wird im Nebenamt erreicht, oftmals neben einem Vollzeitpensum als Lokführer/-in. Die so schon knappe Freizeit wird oftmals noch knapper und dies sehe ich nicht als selbstverständlich an. Ich habe mich damals auf das Amt des Referenten für die Bildungsseminare beim VSLF beworben, da war ich nicht mal ausgebildeter Lokführer. Meinen ersten selbst geführten Kurs hatte ich kein Jahr nach meiner BAV-Prüfung mit knackigen 22 Jahren und seitdem möchte ich dies nicht mehr missen. Es bereitet mir enorme Freude, Berufskolleg/-innen aus dem gesamten Land auf ihre Periodischen Prüfungen vorzubereiten oder von ihnen selbst noch etwas lernen zu können. Die eigene fachliche, aber auch soziale Entwicklung in diesem Amt ist enorm, und die investierte Energie hat einen direkten positiven Effekt. Dies schätze ich sehr. Sei dies, wenn man im Vorschriftenschungel einen Überblick geben konnte, einem Berufskollegen oder einer Berufskollegin mit 30 Dienstjahren auf dem Führerstand noch etwas Neues beibringen durfte oder man Sicherheit für die kommende Prüfung vermitteln konnte – dies und noch ganz viele weitere Aspekte sorgen dafür, dass das Amt als Referent mehr als nur eine Nebenbeschäftigung ist. Vielen Dank an alle, die mir offen und ohne Vorurteile begegnet sind und die Kurse des VSLF trotz des jungen Referententeams mit wertvollem Feedback unterstützten. Ich bin überzeugt, dass niemand die Teilnahme bereuen wird – ganz im Gegenteil, jeder wird davon profitieren! Auch ein grosses Dankeschön an den VSLF für das Bieten dieser Chance, welche ich sehr schätze.»

Jamie Bielmann, Lokführer SBB P in Brig, Referent Bildungsseminare beim VSLF

«Die Räder der Bahnen drehen sich mal schneller, mal langsamer in verschiedene Richtungen. Der VSLF schaut, dass die Geschwindigkeit und die Richtung stimmen! Nach zehnjähriger Mitgliedschaft in einer anderen Gewerkschaft habe ich in den VSLF gewechselt. Die Motivation war, dass der VSLF ein Berufsverband ist, welcher die Interessen des Lokführers vertritt. Ebenso gefällt mir die Struktur als Milizverband. Somit sind wir täglich an der Basis und spüren, wo es brennt. Positiv ist auch, dass es im VSLF keine politischen Vorgaben gibt. Schon nach dem Wechsel 2014 in die Sektion BLS des VSLF konnte ich im Sektionsvorstand mitwirken. Sei es als Vertreter Crossrail, Beisitzer und Co-Präsident der Sektion. Auch die Arbeit im Verbandsvorstand seit 2021 ist spannend und interessant. Den täglichen Austausch mit den Kollegen in der Pause, auf dem Perron oder im Führerstand schätze ich sehr und er ist wichtig. Der Verband zeichnet sich durch kurze Wege und schnelle Entscheidungen aus. Dies spürt man in der Sektion oder auch im Verbandsvorstand. Die Zusammenarbeit mit den Kollegen ist toll und konstruktiv. Dies über die Grenzen der verschiedenen EVU hinaus. Ebenso sind die Wege zu den verschiedenen Gremien und Abteilungen der Bahnen kurz. Natürlich gehören die Anlässe der Sektion BLS, Sektionsgeneralversammlung sowie auch die Verbandsgeneralversammlung in meiner Funktion dazu. Die Besuche bei denselben waren aber schon vorher immer in der Agenda eingetragen und wenn es der Arbeitsplan zulies, war die Teilnahme klar. Auch die Vorbereitungskurse zur Periodischen Prüfung in Sigriswil sind alle fünf Jahre fixer Bestandteil. Diese sind immer interessant, sind doch viele Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Bahnunternehmungen an diesen Kursen. Die Tage sind anspruchsvoll, die Abende unterhaltsam.» *Christof Graf, Lokführer Cargo und TKC bei der BLS, Muttenz; Verbandsvorstand Leiter BLS / Co-Präsident BLS*





Was uns verbindet – Eure Stimmen

STADLER

Stadler wünscht dem VSLF zum 150-Jahre Jubiläum alles Gute und den Lokomotivführern weiterhin viel Freude an unseren Fahrzeugen.



*Die BLS wünscht zum
150-Jahre-Jubiläum alles Gute.*



Herzliche Gratulation zum Jubiläum!
150 Jahre Unterstützung, Beratung und Weiterbildung
für das Lokpersonal –
eure Arbeit macht den Unterschied.



«150 Jahre VSLF: Tradition, Stärke und eine klare Stimme für jene,
die die Schweiz auf Schienen bewegen. Herzliche Gratulation und
unseren grössten Respekt.»

servrail.ch

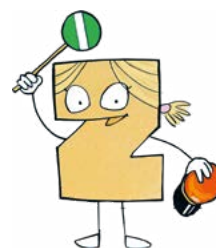
SERVRAIL, der Spezialist für Gruppenreisen per Bahn und Schiff in Europa und Übersee, wünscht dem VSLF alles Gute zum Jubiläum!

Liebe Lokführerinnen und Lokführer!

Ich finde euch super. Dank euch fahren die Züge überall hin – und sind erst noch pünktlich. Ich fahre sehr gerne mit euch Zug. Alleine oder mit meiner Schulklasse. In die Berge, ans Meer oder in die nächste Stadt. Hauptsache Zug!

Alles Gute zu eurem Jubiläum und bis bald an einem Bahnhof!

Euer Zettchen



Herzliche Gratulation zum 150-Jahr-Jubiläum

Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF feiert ein besonderes Jubiläum – dazu gratulieren wir ganz herzlich!

Wir freuen uns sehr, dass die VSLF-Bildung ihre Seminare regelmässig bei uns im Solbadhotel Sigriswil durchführt. Die langjährige und vertrauensvolle Zusammenarbeit schätzen wir ausserordentlich. Wir wünschen dem Verband und allen Mitgliedern weiterhin viel Erfolg und allzeit gute Fahrt auf allen Wegen und Schienen.
Solbadhotel Sigriswil - Wo Gastfreundschaft zu Hause ist





Die Allianz gratuliert dem VSLF und allen Mitgliedern ganz herzlich zum 150-jährigen Jubiläum. Wir sind sehr stolz darauf, bereits seit 14 Jahren eine Zusammenarbeit mit dem VSLF führen zu dürfen.

Zum Jubiläum schenken wir drei glücklichen Gewinner: innen einen Coop-Gutschein von CHF 500.–. Wir drücken allen die Daumen.

Jetzt teilnehmen und QR-Code scannen:



Herzlichen Glückwunsch zum 150-jährigen Jubiläum!

Die CAP ist stolz auf die langjährige Partnerschaft und freut sich darauf, den Verband und seine Mitglieder auch in Zukunft zu unterstützen.

Sicher unterwegs – auf den Schienen und im Leben

Als Lokführer sind Sie täglich Herausforderungen ausgesetzt. Nicht immer läuft alles reibungslos. Mit unserem Berufsrechtsschutz sind Ihre Rechte geschützt – sei es bei Strafverfahren, versicherungsrechtlichen Streitigkeiten oder arbeitsrechtlichen Auseinandersetzungen. Egal ob im Dienst oder auf dem Weg zur Arbeit.

Zusätzlich können Sie sich und Ihre Familie vor den finanziellen Risiken eines Rechtsstreits mit dem Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® absichern und von einem exklusiven 50% Spezialrabatt profitieren.

Ob beruflich oder privat, die CAP steht an Ihrer Seite und hilft Ihnen bei rechtlichen Fragen und Streitigkeiten weiter!

Was uns verbindet – Eure Stimmen



«Vor zehn Jahren durfte ich ohne Zertifikat, Sicherheitsüberprüfung, QR-Code und Ökolabel das Amt des LocoFolio-Redaktors übernehmen. Meine Fragen «Soll ich ...» wurden jeweils, noch bevor sie ganz ausgesprochen waren, mit «Ja! Mach das!» beantwortet. Machen statt lamentieren – ganz mein Stil! Als Redaktor des LocoFolio standen mir sämtliche Türen offen: in unseren Verwaltungen, in Leitstellen und Betriebszentralen, bei den Fahrplanmachern, bei CEOs und Verwaltungsräten, in Kraftwerken, in Industriebetrieben, in einer Uhrenmanufaktur, bei der Transportpolizei, bei Swissgrid, in Bundesämtern, in einer Druckerei, bei Kolleginnen und Kollegen und sogar in Abteilungen, die es mittlerweile gar nicht mehr gibt.

Es war eine wunderbare Zeit und ich möchte mich an dieser Stelle bei allen für das grosse Vertrauen und das stete Wohlwollen bedanken! Im VSLF fühle und fühlte ich mich jederzeit willkommen und wertgeschätzt. Wir sind alle ein bunter Haufen von Macherinnen und Machern – jede und jeder mit individuellen Stärken, Fantasie und stets auch der nötigen Portion Humor.

Mit dieser gold-bunten Ausgabe übergebe ich das Amt des Redaktors an Simon Steinmann, der dem LocoFolio mit unglaublich viel Energie und Biss seine persönliche Note verleihen wird. Simon, ich wünsche Dir viel Freude in diesem Amt!»

Markus Leutwyler, Lokführer SBB P in Zug und Redaktor LocoFolio bis Ende 2025

«Ich erinnere mich noch gut an den Klassenbesuch im Jahr 2016, als Stephan Gut den VSLF vorstellte. Für mich war sofort klar, als Berufsverband kommt nur der VSLF infrage. Der VSLF ist ein reiner Lokführerverband und genau das macht ihn so stark. Unser Beruf wird hier am besten vertreten. Besonders schätze ich die politische Neutralität des Verbands. Jede Meinung ist willkommen und jedes Mitglied kann sich einbringen.

Seit März 2020 bin ich Teil des Vorstands und darf das Amt des Verbandskassiers ausüben. In dieser Funktion habe ich viele Einblicke in die Arbeit des VSLF gewonnen. Wir alle im Vorstand sind aktive Lokführer, wir erleben die Herausforderungen unseres Berufsalltags hautnah. Das macht unsere Arbeit im Verband glaubwürdig und praxisnah, ein klarer Mehrwert für alle Mitglieder. Ich bin stolz darauf, Teil eines so engagierten und kompetenten Teams zu sein, das sich für die Belange der Lokführer einsetzt. Der VSLF hat in den letzten Jahren viel erreicht und ich freue mich darauf, gemeinsam mit unseren Mitgliedern weiterhin für eine starke Vertretung unserer Interessen zu kämpfen. Lasst uns zusammenarbeiten, um unseren Beruf weiter zu stärken und die Zukunft der Lokführer aktiv mitzugestalten.»



Tobias Früh, Lokführer SBB P in Zürich, Verbandskassier und Mitglied im Vorstand



«Am 1. September 2015 startete ich meine Ausbildung zum Lokführer in Brugg. Gleich nach dem Klassenbesuch der Verbände füllte ich die Anmeldung aus und trat am 1. April 2016 dem Lokführerverband bei. Ich entschied mich für den VSLF, weil er günstiger war als die anderen Verbände ... und weil ich es für richtig und wichtig hielt, dass der VSLF von Lokführer(innen) für Lokführer(innen) ist – direkt am Geschehen sowie politisch unabhängig! Ich war damals davon überzeugt, und das bleibe ich auch! Mittlerweile habe ich das Amt des Aktuars in der Sektion Hauenstein-Bözberg inne. Mir gefällt die Arbeit im Sektionsvorstand sehr.

Ich besuche gerne die offiziellen Anlässe, die Sektions-GV und die Sektionsausflüge wie auch die Verbands-GV. Die Referate und Diskussionen finde ich besonders spannend. Zudem bin ich dankbar für das Bildungsangebot mit den Vorbereitungskursen für die PP, dem Phönix und dem FDVSLF-Heft. Liebe Grüsse und merci für euren Einsatz.

Benj Müller, Depots Brugg und Olten, Lokführer seit 2017, Sektionsaktuar seit 2019, Mitglied seit 2016

«Ich habe am 3. Januar 1983 bei der SBB im technischen Büro und in der Depotwerkstätte Biel angefangen und war auch im praktischen Lokfahrdienst tätig. Ab 1989 hatte ich eine Position als Oberlokomführer inne und war Verantwortlicher für die Inbetriebsetzung der Re 460. Von 2003 bis 2020 und mit Verlängerung bis 2023 war ich Prüfungsexperte in Lausanne und für SNCF-Prüfungen.

Besonders im Jahr 2024, als ich übrigens noch an Wochenenden als «gewöhnlicher» Lokführer tätig war, hatte ich viele Kontakte zu Hubi im Zusammenhang mit der Verbesserung der Signalisation.

Seit dem 1. Januar 2025 bin ich definitiv pensioniert und erfreue mich an der Natur beim Lachsfischen.

Euch allen wünsche ich viel Erfolg, Freude und gute Gesundheit!»

Dipl.-Ing. HTL Anton Grolimund, ehem. PEX

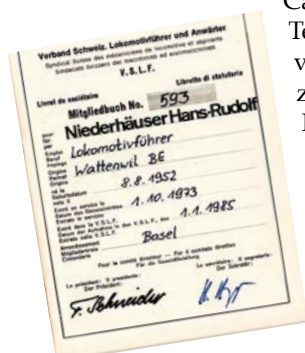


Was uns verbindet - Eure Stimmen



«Seit 2009 kann ich als Projektleiter Druckproduktion Teil des Zuliefer-Teams für das LocoFolio sein. So berichte ich gerne aus der Perspektive der Aussensicht. Da vom Korrektorat (deutsch) über den Druck bis zum Versand alles von mir koordiniert wird, bekomme ich natürlich sehr viel vom «Leben der Lokführer und Lokführerinnen» mit. Das Gelesene ist immer sehr spannend und gibt mir als Nicht-Eisenbahnler einen Einblick in das wichtigste Schweizer Transportsystem, den ich sonst nie bekommen könnte. Es ist wie ein Fenster in eine andere Welt. Einige Gegebenheiten haben mich sehr berührt. So z.B. der Umstand, dass die mögliche Ausrichtung der Geschäftsleitung auf führerlose Züge zu einem Problem bei der Rekrutierung von Nachwuchs geführt hat, was schliesslich für Personalmangel verantwortlich war, und natürlich auch für mich als Kunde spürbar wurde. Oder wenn ich erfahren habe, dass die Zuglänge bei Wegzeiten nicht berücksichtigt wird, obwohl dies rasch ein paar Minuten ausmachen kann. Aber natürlich bekam ich auch die Schönheiten zu sehen, die der Beruf als Lokführer und Lokführerin bieten kann. Bilder von Fahrten durch schönste Täler, Sonnenaufgänge, die man sonst so nicht betrachten kann, zeigen mir, dass die Arbeit und der Arbeitsplatz einzigartig sind. Auch einzigartig ist für mich die Zusammenarbeit mit dem LocoFolio-Team, weil ich oft meine Arbeitszeit auch in die Nacht plane. Wenn ich dann Fragen habe oder etwas mitteilen muss, kann ich das immer gleich ausführen und bekomme allenfalls gleich Antwort, weil der Betreffende auch am Arbeiten ist. Das ist aber nur ein Aspekt für das tolle, lange Zusammenwirken, das immer auf effizientem, kollegialem Arbeiten basiert hat. Nun für diese Zusammenarbeit möchte ich mich herzlich bedanken. Und ich wünsche dem LocoFolio-Team weiterhin Inspiration und Kreativität auf dem Weg zu weiteren, spannenden 150 Jahren. Damit das Fenster in eine andere Welt noch lange offenbleibt.»

Patrick Wälty, Feldner Druck AG



«Meine Karriere bei der Bahn begann am 1. Oktober 1973 in der HW Bellinzona. Da zu dieser Zeit der SEV die grösste Eisenbahngewerkschaft war, bin ich kurze Zeit nach dem Eintritt dem LPV beigetreten. Meine Ausbildung zum LF dauerte über vier Jahre. Zudem musste ich als provisorischer Lokführer nach Meiringen für 3 Monate in die Werkstatt, Grund: zu viele Lokführer. Auf Ende 1984 haben ich und drei weitere Kollegen die Kündigung beim LPV eingereicht, wir fühlten uns nicht ernst genommen. Bin anschliessend auf 1.1.1985 beim VSLF eingetreten (Sektion Basel, Präsident Enrico Canonica). VSLF-Verbandspräsident war Fritz Schneider, Kreisvertreter Hans Häfliger (2 Sektionen Tessin, Basel), Luzern war eine zu kleine Gruppe, wir wurden zu dieser Zeit durch Hansueli Hänzli vertreten. Dank immer mehr VSLF-Mitgliedern aus der Region Luzern wurde 1987 die Sektion Luzern/ Gotthard gegründet, ich war als Gründungsmitglied dabei. Mein Amt im Vorstand war der Kassier, dieses habe ich ein paar Jahre ausgeführt. Zudem war ich aktiv beim Fachausschuss VSLF, unter anderem dabei bei der Herausgabe des Lokführer-ABC 1988, Sektion Luzern, CHECK-Listen 1989/92 sowie beim Lokführer-Kompendium 1990/92. Ab 1990 bis 2003 war ich bei der SBB als Ausbildungslokkführer angestellt. Somit wurde ich im Jahr 2000 angefragt, als Ausbildungslokkführer FDR-Kurse für den VSLF auf dem Bürgenstock als Referent durchzuführen. Da ich 2003 als ALF zurückgetreten bin, habe ich dieses Amt an Urs Schär weitergegeben. Zudem war ich von Ende 2004 bis Ende 2009 Sektionspräsident der Sektion Luzern/ Gotthard, heute Sektion Zentralschweiz. Habe auch noch im OK für die GV vom März 2010 im Schweizerhof Luzern mitgeholfen. Seit 15. Februar 2015 bin ich mit 62 ½ Jahren vorzeitig in Pension gegangen und nun als pensioniertes Mitglied immer noch dabei, also jetzt seit gut 40 Jahren, habe noch immer Freude, an den Sektions- sowie Verbands-GV teilnehmen zu dürfen. Bis bald an der nächsten GV.»

Hansruedi Niederhäuser

Eindrücke meiner AFAS-Begleitfahrt

Bahnbrechender Technologiesprung bei der Südostbahn?

Raoul Fassbind, Präsident VSLF

Bei der Südostbahn wurde ab diesem Sommer das Projekt AFAS im Regelbetrieb getestet. AFAS soll ein Assistenzsystem darstellen, welches das Lokpersonal in seiner Arbeit entlastet. Dankenswerterweise sind die Sozialpartner von der SOB bereits früh in das Projekt involviert worden und durften ihre Anliegen einbringen. Während die Euphorie auf Seite der Ingenieure, der Technikfans und des Managements sehr hoch zu sein schien, fühlte ich mich eher in meinen Vorurteilen bestätigt.

Es ist zweifelsfrei beeindruckend, was technisch möglich ist. Immerhin ist ein Zug gefahren. Dieser Teil wirkt zwar etwas altbacken, aber verhältnismässig neu dabei war, dass er nicht mehr vollständig vom Lokpersonal bedient wurde. Neu war auch nicht, dass jemand den Zug beim Fahren beobachtete. Neu war vor allem die Perspektive der beobachtenden Person.

Im Grossen und Ganzen gibt es technisch wenig Kritik zu äussern. Wenn nicht gerade die Server tagelang abgestürzt sind und so wie bei meiner Be-

gleitfahrt prächtiges Wetter war, dann kann AFAS den Zug im Eco-Modus wie ein mittelmässig talentierter Lokführer bedienen. Zwar lernte ich mal, dass man die Bremsen löst, bevor man losfährt, aber der Versuch auf der S31 ist immerhin teilweise im starken Gefälle, da will ich mal nicht so streng sein.

Was mir verschiedentlich zugetragen wurde, ist, dass das Fahrzeug bei schlechter Adhäsion wohl nicht so angemessen darauf reagiert und mit viel zu viel Zugkraft arbeitet. Verschleiss an Rad und Schiene sind die Folge. Aber wie gesagt, bei meiner Begleitung im August herrschte strahlender Sonnenschein, fokussieren wir uns darauf.

Für die Ausfahrt aus dem Ausgangsbahnhof und für den Kundenfluss benötigt es noch Lokpersonal. Den Rest übernimmt das System, und dies fast vollumfänglich nach Fahrdienstvorschrift. Beeindruckend, dass es – nach der Kritik des VSLF – die Fahrmuster des Lokpersonals nun noch stärker imitiert. Das könnte aber auf Kosten von Argu-

menten pro AFAS gehen. Wenn man ein System hat, welches dasselbe kann wie das Personal, dann braucht es entweder das System oder das Personal nicht. Hier hat man beides. Was das System sicher noch zum Vorteil hat, ist der vehemente Auftrag, im Falle von Verspätungen wieder pünktlich zu werden, ohne Rücksicht auf Verschleiss, Verbrauch und Komfort.



Hier würde das Lokpersonal wohl rück-sichtsvoller vorgehen. Was ich während meiner Begleitfahrt mit einem extra angeordneten Sonderzug in Begleitung eines guten Dutzends anderer Sozialpartner nicht eruieren konnte, war die Auswirkung auf Konzentration und Motivation. Da selten länger als 5 Minuten am Stück im Führerstand verarbeitet wurde und viele Eindrücke zu verarbeiten waren, kam ein munteres Hin und Her mit freudiger Plauderei auf. Hier würde ich auf die Rückmeldungen vom Lokpersonal im effektiven Pilotversuch verweisen, welche darauf hindeuten, dass die Handhabung von AFAS dermassen simpel sei und ausser den Passagierwechseln keine Tätigkeiten vollzogen werden müssen, dass die Konzentration schnell abschweift und oftmals Müdigkeit eintritt.

Alles in allem kam ich aber zum Schluss, dass AFAS zuverlässig funktioniert und einen Zug bedienen kann. Sicherheitsbedenken traten kaum bis gar nicht auf, es war ja genug Lokpersonal an Bord. Der Serverausfall von Ende September zeigte

aber auch, welchen Wert zuverlässiges Lokpersonal hat und wozu eine blinde Technik- und Digitalisierungsversiert-heit führen könnte.

Etwas neidisch blickte ich aber auf AFAS und seinen erheblichen Informationsvorteil in Bezug auf ETCS-Level 1 LS. Das System weiss einfach, wo es bremsen muss und ab wo tiefere Geschwindigkei-

ten gelten. Chapeau! Es wäre also möglich, diese Information bereitzustellen. Dem Lokpersonal würde eine simple Anzeige der einzuhaltenden Geschwindigkeit auf dem Bildschirm genügen. Es scheint aber gerade keine passende EU-/TSI-/IOP-/ISO-/DIN- oder sonst irgendeine Norm zu geben, welche dies zulassen würde ...

Was sich bei mir aber überhaupt nicht einstellte, war die Überzeugung, dass AFAS einen effektiven Mehrwert generieren kann. Vielleicht unterstützt es auf langen Tunnelstrecken und bei Autoverladen, wenn lange keine abwechselnden Handlungen oder Tageslicht vorhanden sind. Aber im Alltag schafft es vor allem Langeweile und überflüssige Redundanzen. Ein negativer Ge-

danke meinerseits war, ob AFAS sogar bewusst dazu entwickelt wird, um den Beruf anspruchsloser zu machen und die Verfügbarkeiten auf dem Personalmarkt bei Rekrutierungen aufzuweichen.

Aber ob und wie sich solche Assistenzsysteme bewähren und durchsetzen werden, wird die Zukunft zeigen. Solange aber Lokpersonal im Führerstand eingesetzt wird, sollte diesem die Möglichkeit gegeben werden, die Arbeit motiviert und mit sinnvollen Inhalten ausgestaltet erledigen zu können. Zudem wird sich zeigen, wie viele monetäre Mittel zukünftig in Systeme investiert werden können, welche erwiesenermassen keinen Mehrwert gegenüber der Arbeit des Lokpersonals ausweisen können. AFAS ist nicht effizienter, komfortabler, pünktlicher, sicherer oder hübscher als gut instruiertes, breit informiertes und hochmotiviertes Lokpersonal. Nutzen wir doch einfach diese Kompetenzen ein bisschen besser, statt diese immer weiter einzuschränken und auf Sicherheitsbedenken und Kostenfaktoren zu reduzieren. ➤



Foto: ETCS, BoBo Markus Leutwyler

ETCS – Verkaufsargument für ATO und Sinnbild für fehlende und fehlerhafte Prozesse

Die systematischen Einschränkungen und Kapazitätseinbußen des Zugbeeinflussungssystems ETCS fördern Nebenwirkungen zutage ...

Rahel Wyss, Vorstand VSLF, Ressort SBB Personenverkehr

Das Zugbeeinflussungssystem ETCS bildet im technischen Bereich mittels Informationsdarstellung und Überwachung die Grundlage für eine sichere Durchführung der Zugfahrt. Nur, dass dabei die für das Lokpersonal essenziellsten Prozesse und Informationen fehlen und Überwachungen fehlerhaft sind – und damit das Potenzial für Ablenkung massiv steigt. Die technische Grundlage für eine Zugfahrt bildet unter anderem die infrastrukturseitige Zustimmung, kombiniert mit etwaigen Einschränkungen der Geschwindigkeit durch Signalisierungen.

Im Bereich von ETCS-Level 0 und 1, also im Bereich der Aussensignalisierung, werden diese Informationen mit Aussensignalen übermittelt. Der Blick ist somit grundsätzlich nach aussen gerichtet und wechselt nur für einzelne Bedienhandlungen oder Informationsüberprüfungen ins Fahrzeuginnere. Bei ETCS Level 2 hingegen, also im Bereich der Führerstandsignalisierung (FSS), werden sämtliche relevanten und zu beachtenden Zustimmungen und Einschränkungen auf den Displays im Führerstand dargestellt. Frühe Werbedarstellungen vermittelten, man könne somit die Sonnenblende ganz nach unten ziehen und den Blick vollumfänglich auf die Instrumente im Führerstand richten.

Leider ging dabei vergessen, dass auch im Bereich der FSS nach wie vor der Fahrweg zu beachten ist und einzelne Signale, beispielsweise die ETCS-Merktafel Halteort, nur in der Aussenanlage

erkennbar sind. Es ist noch immer technisch unmöglich, dem Lokpersonal die Lage eines Bahnsteigs digital darzustellen. Es wäre daher zwingend notwendig, einen Prozess zu definieren, wie die Beachtung der verschiedenen Informationen zu erfolgen hat. Selbstverständlich gibt es keinen entsprechenden Prozess – das Konstrukt der Führerstandsignalisierung im Bereich von komplexen Aussenanlagen ist unausgereift und lässt eine strukturierte Arbeitsweise des Lokpersonals von Grund auf nicht zu. Dies führt dazu, dass sich jede und jeder ihre oder seine «eigenen Prozesse» aneignet, je nachdem, wie der individuelle Fokus gesetzt wird.

Massiv erschwerend kommt hinzu, dass das System ETCS keinerlei Unterstützung in Form von akustischen Signalen bietet. Die Einfahrt in einen Tunnel beispielsweise klingt exakt gleich – «ein Bibiip» – wie die Ankündigung einer verminderten Geschwindigkeit oder die Warnung vor dem Ende einer Fahrerlaubnis. Mit dem einzigen Unterschied, dass bei einer durchschnittlichen Fahrt im Level 2 sehr viel mehr Tunnels als Geschwindigkeitsreduktionen befahren werden ... Dies löst eine gefährliche Gleichgültigkeit gegenüber besagtem akustischem Signal aus. Hinzu kommt, dass die Ankündigung einer Geschwindigkeitsverminderung keinerlei Quittierung erfordert, wie man sie vom Level 0 oder 1 kennt. Nein, sie ist akustisch mit der Einfahrt in einen Tunnel zu verwechseln und hebt sich optisch einzig durch

eine weisse statt graue Farbe auf dem Geschwindigkeitsmesser ab. Keine weitere Einforderung von Aufmerksamkeit. Damit wird das Lokpersonal systematisch zur kontinuierlichen Beobachtung der DMI gezwungen, ohne von der kontinuierlichen Beobachtung des Fahrwegs entlastet zu sein. Sicherheitstechnisch mag dies als unbedenklich deklariert werden, da das System im Hintergrund überwacht und das Lokpersonal an allfällige Versäumnisse und Missverständnisse in Form von Zwangsbremsungen «erinnert».

Im ETCS-Level 1 LS verhält es sich nochmals ganz anders. Die Beachtung der Aussensignale erfolgt analog Level 0, die Überwachung und Darstellung von Einschränkungen erfolgen aber via ETCS auf Displays im Führerstand anstelle von ZUB. Das Problem dabei ist, dass die Überwachung selbst mangelhaft und fehleranfällig ist und die Darstellung der Einschränkungen aufgrund von Unvollständigkeit und Unnachvollziehbarkeit das Ablenkungs- und damit Gefahrenpotential massiv erhöht.

So werden Geschwindigkeitseinschränkungen dargestellt, von welchen unklar ist, ob sie in der Zukunft, der Gegenwart oder der Vergangenheit liegen. Es erscheinen Befreiungsgeschwindigkeiten zu einem willkürlichen Zeitpunkt auf dem Display, die zu einem ebenso unvorhersehbaren Zeitpunkt aktiv werden – eine Überschreitung derer löst jedoch eine Zwangsbremse aus und ist meldepflichtig. Dies bedingt eine konstante

Überwachung der Führerstanddisplays durch das Lokpersonal und damit eine Fokussierung auf Elemente innerhalb des Führerstands, beispielsweise während der Fahrt gegen ein Halt zeigendes Signal – und dies bei einem System, welches eigentlich der Überwachung und Erhöhung der Sicherheit gewidmet wäre. Die Gewährleistung einer bereits vorhandenen Sicherheit bei fehlendem Mehrwert (ETCS L1 LS vs. ZUB) hat bislang enorme Investitionen gefordert. Darüber berichtete der VSLF in der Vergangenheit bereits ausführlich.

Es wirkt, als würden die dem Lokpersonal für die Arbeitsausführung notwendigen Informationen absichtlich zurückgehalten und damit zu einer defensiven, nahezu unsicheren oder wenigstens unüblichen Fahrweise führen. Eine Begründung für diese Hypothese wird mit Blick auf AFAS beziehungsweise ATO offenbart. AFAS, das automatische Fahrassistentensystem, welches derzeit bei der SOB getestet wird, findet seine Daseinsberechtigung in einem kapazitätssteigernden Fahrstil gegenüber dem Lokpersonal. Ganz grundsätzlich soll ATO (automatic train operation) die Fahrt schneller, effizienter und sicherer durchführen können als das Lokpersonal.

Nun, nichts einfacher als das, wenn zuvor mittels ETCS genau jene drei Faktoren bewusst und massiv beeinträchtigt werden.

Der defensive Fahrstil wird, wie beschrieben, durch die bescheidene Informationslage erzwungen. Im Gegensatz zum Lokpersonal verfügen automatische Systeme wie AFAS oder unterschiedliche Systeme und Level von ATO jedoch über sämtliche Informationen zu Geschwindigkeitseinschränkungen und Überwachungsparametern und darüber, wo diese aktiviert werden. Damit können sie ihr Geschwindigkeitsprofil exakt darauf abstimmen und Zeitgewinne für sich in Anspruch nehmen.

Interessant dabei ist, dass die Eisenbahn sehr oft und gerne von der Fliegerei abkuppert. Doch während in der Aviatik beispielsweise klar strukturierte, trainierte und regelmässig geprüfte Regelungen zum Unterschied zwischen Sichtflug (analog Level 0) und Instrumentenflug (analog Level 2) bestehen, verzichtet die Eisenbahn stillschweigend darauf. In der Fliegerei ist präzise festgehalten, zu welchem Zeitpunkt welche Instrumente zu beachten und welche Prozesse zu befolgen sind. Und die Nachvollziehbarkeit wird gewährleistet. Ganz im Gegensatz zur Bahn wird in der Fliegerei ein Mehrwert darin erkannt, dass das operative Personal versteht, warum welche Handlung vorgeschrieben oder Einschränkung vorhanden ist. Die überwachten Parameter sind bis ins Detail definiert und bekannt, Warnungen werden vor einem etwaigen Eingriff durch die Systeme akustisch wiedergegeben. Es wäre

undenkbar, das fliegende Personal mit irreführenden Überwachungen abzulenken und ihm nicht die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen. Möglicherweise liegt der Unterschied darin, dass in der Aviatik keine automatischen Systeme mehr verkauft werden müssen: Sie wurden bereits verkauft und für gut befunden. Jedoch wurde auch innert Jahren festgestellt, dass sämtliche Automation vergebens ist, wenn dann die Pilotin oder der Pilot die Routine verliert und im Ereignisfall nicht adäquat eingreifen kann. Aufgrund dessen wurden verbindliche Regeln sowie Empfehlungen eingeführt, beispielsweise jene, dass wieder vermehrt «von Hand», ohne die Unterstützung von Systemen, Flüge durchgeführt werden sollen.

Es wäre ein Schritt in die richtige Richtung, wenn die Bahnunternehmungen diese Erfahrungen und Erkenntnisse übernehmen und sich darauf konzentrierten, dem operativen Personal die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen und sie in ihrem Handeln zugunsten der Sicherheit zu unterstützen. Eine Absicht dessen ist leider bislang nicht feststellbar.

Vielleicht könnte ein regelmässiger Austausch zwischen BAZL und BAV hilfreich sein – wobei es wohl kaum im Interesse von Flugpassagieren wäre, wenn sich das BAZL plötzlich an Normen und Vorgaben des BAV orientierte ... ➔

Der Zugverkehr funktioniert, die Digitalisierung hat Mühe

Mitte September konnte man im internen Kundeninformationstool feststellen, dass die Eisenbahn theoretisch funktioniert, wären da nicht die unzähligen digitalen Ableger, welche Mühe bekunden. Seien wir froh, dass wir dazu stets noch Rückfallebenen haben oder die digitalen Produkte wohl einfach überflüssig sind. *Technikgruppe*

In der Meldung vom 3. September 2025 wird festgehalten, dass der sogenannte ZP-Nothalt nicht zur Verfügung steht. Seit mindestens zwei Wochen. Dieser soll eigentlich eine Situation wie 2019 in Baden zukünftig verhindern, wird aber vermutlich zu wenig gebraucht, als dass dies ernsthaft als sicherheitsrelevantes Problem eingestuft werden könnte. #BrunowareinEinzelfall

In der Meldung vom 14. September 2025 wird darum gebeten, dass die Bahnhofsuhr, welche nach einem Defekt in einer Schnittstelle automatisch auf Winterzeit umgestellt wurden, nicht mehr gemeldet werden. Alle ca. 50 betroffenen Bahnhöfe müssen von Technikern besucht und von

Hand wieder zurückgestellt werden.

In der Meldung vom 15. September 2025 wird auf eine Fehlfunktion im SMS-Abfahrtsprozess hingewiesen. Da für den Abfahrtsprozess ohnehin seit langer Zeit die Nachfolge eingeleitet ist und er sehr, sehr träge ist, fällt es kaum ins Gewicht, dass die noch langsamere Rückfallebene zum Tragen kommt.

Seien wir froh, dass wir uns nicht tiefer in digitale Ansätze manövrieren als zwingend nötig und dass wir stets das Handwerk dahinter verstehen und notfalls überbrücken können. Vorläufig noch.

#ATO-Trackside-Server-Down ➔



Aussichtslos

Im Jahr 2018 entstand eine Arbeitsanweisung (G-32740 V3-0) von SBB Cargo für die Züge 41029/41030. Anlass war ein Vorfall im GBT, bei dem sich aus einer Abdeckplane eines Containerzuges Kurzschlüsse in der Fahrleitung ergaben.

Martin Geiger, Vorstand VSLF



Foto: Dario Häusermann CBT Verzweigung Camorino

Zur Reduzierung weiterer Vorkommnisse müssen diese Züge ab sofort im Vmax 100 km/h im GBT anstelle von 120 km/h verkehren. Da es sich um eine Arbeitsanweisung handelt, ist der Lokführer in der Pflicht, den FDL über diese Einschränkung zu informieren.

Als die uferlose Dateiablage Di-Loc durch die V-App ersetzt wurde und die Züge auch durch andere Depotstandorte gefahren wurden, poppte die besagte Arbeitsanweisung bei den Mitarbeitenden wieder auf. Als VSLF haben wir im Sinne der Sicherheit interveniert.

Dass der Lokführer die Infrastruktur über die Geschwindigkeitseinschränkung informieren muss, ist im Grundsatz nicht die Aufgabe des Lokführers und könnte sogar vom FDL abgelehnt werden. Diese Einschränkung muss durch die EVU vorgängig der Infra mitgeteilt werden, damit der Zug auch im RCS mit

Vmax 100 km/h disponiert wird.

Geschwindigkeitseinschränkungen dürfen nicht über Arbeitsanweisungen mit Bezug auf Zugnummern erstellt werden. Das Regelwerk sieht bei Geschwindigkeitsverminderungen eine protokollpflichtige Verständigung vor. Solche sicherheitsrelevanten Massnahmen müssen über ein TZ, also über Zirkulare NeTS erstellt werden oder wie bei Autodoppelstockwagen (Tunnel 80 km/h) auf dem Bremszettel bekannt gegeben werden. Ein weiterer möglicher Schritt wäre auch die Kontaktaufnahme mit dem Kunden der Wagen, um die Blachen und Spanngurte so umzubauen, dass der Zug wieder mit 120 km/h durch den Tunnel fahren kann.

SQU und Bereichsleiter haben sich des Themas angenommen und es entstand ein reger und lang andauernder E-Mail-

Verkehr über mögliche Lösungen. Es wurde nach systemtechnischen Massnahmen in den Fachgremien gesucht. Leider ist es systemtechnisch sehr komplex, das System so zu entwickeln, dass Geschwindigkeitseinschränkungen auf Teilstrecken und diese dann noch zugnummernabhängig dem Lokführer angezeigt werden können.

SBB Cargo wird den Stand der Modifizierung der betroffenen Blachenwagen beim Kunden abholen. Da wir von einer befristeten Massnahme ausgehen, empfehlen wir die Weiterführung des Status quo. Gemäss SBB Cargo sei die Situation zwar äusserst unschön, aber es seien keine direkten betrieblichen Risiken bekannt.

Danach erschien über den besagten Zug eine ESQ-Meldung, die besagte, dass der Zug aufgrund eines Problems nur bis Kaiseraugst fahren durfte und dort abgestellt werden musste. Am Folgetag verkehrte der 41029 als 60185 mit zugelassener Geschwindigkeit 120 km/h. Niemand wusste, dass es sich dabei um den ursprünglichen Zug mit Einschränkung handelte.

An der Sozialpartnersitzung vom 28.09.2023 erhielt die Verhandlungsdelegation folgende Antwort: Ist erledigt. Bis Ende Jahr fahren wir mit 100 km/h und ab JUP 1 (unterjähriger Fahrplanwechsel) ist die Weisung aufgehoben. Pendenz im Planer wird geschlossen. Grund ist, dass der Wagenhalter die Wagen bis Ende Jahr umbauen wird.

Langer Rede kurzer Sinn: Die Arbeitsanweisung ist heute noch in der V-App vorhanden und somit gültig. Ob die Wagen umgebaut wurden und der Zug seit einem Jahr mit 120 km/h verkehren könnte oder ob nichts weiter unternommen wurde, ist uns nicht bekannt.

Eine vermeintliche Kleinigkeit entpuppt sich bei der Eisenbahn sehr schnell als unlösbares Problem. Mit all den zur Verfügung stehenden technischen Mitteln und Prozessen scheint es nicht mehr möglich zu sein, eine pragmatische Lösung zu finden.

Den besagten Zug grundsätzlich auf 100 km/h zu begrenzen, wäre so eine. Der Zeitverlust wäre minimal, wenn nicht sogar null, da ADL so oder so eine schnellere Fahrt verhindert. ➡

Bezüglich der grossen Lärmbelastung in den Führerständen und insbesondere auf den Re-460-Lokomotiven schrieb der VSLF im Jahr 2024 die SBB-HR als unseren Ansprechpartner an, mit der Bitte, Massnahmen zu ergreifen, um die Lärmbelastung auf den Führerständen insgesamt merklich zu verringern. Im Antwortschreiben wurden wir auf die entsprechende Division verwiesen

(siehe LocoFolio 1/2025).

Auf ein entsprechendes Schreiben an SBB Produktion Personenverkehr erhielten wir im Antwortschreiben folgende Stellungnahme:

«Wir nehmen die Situation sehr ernst und verschiedene Massnahmen sind eingeleitet worden, um die Situation auf diesen Loks nachhaltig zu verbessern.

Einige Lokomotiven der Re-460-Flotte sind auffällig bezüglich Antriebslärm (Fahrmotor und Getriebe). Mehrheitlich liegt der störende Lärm bei einer Frequenz von ca. 1000 Hz und tritt vornehmlich in einem Geschwindigkeitsbereich von 80 bis 100 km/h auf. [...]

Nachdem an drei Fahrzeugen die Antriebsritzel der lärmigsten Fahrmotoren ersetzt und in der Folge die Fahrzeuge bezüglich Schalldrucks ausgemessen wurden, konnte die Annahme der Ursache «Ritzel» bestätigt werden. Diese Ritzel zeigten bei Vermessung der Zahnflanken einen asymmetrischen Verschleiss, der ursächlich für den Lärm ist. [...]

Bei Lokomotiven, bei denen trotz laufender Massnahmen der Lärm im Führerstand störend ist, wird ein proaktiver Ritzeltausch

Information

SBB CFF FFS

Le bogie 1 N° 131 / moteur 2 sur la loc 460067-2 est bruyant à partir de 100 km/h.
Le bogie 2 N° 159 / moteur 4 sur la loc 460067-2 est bruyant à partir de 100 km/h.

Le problème de bruit est connu de PDT-DGS mais ne représente aucun danger mécanique.

Des investigations sont en cours afin de remédier à ce désagrément.

Das Drehgestell 1 N° 131 / Motor 2 auf der Lok 460067-2 ist ab 100 km/h lärmig.
Das Drehgestell 2 N° 159 / Motor 4 auf der Lok 460067-2 ist ab 100 km/h lärmig.

Das Lärmproblem ist von PDT-DGS bekannt aber stellt keine mechanischen Gefahr dar.

Untersuchungen sind im Gang um diese Unannehmlichkeit zu beheben.

P-UHR-KOMP-PDT-DGS / Ph. Becker / S. Joss / 01.06.2021

Information im Führerstand der Re 460 067 im September 2025

eingepplant. Dieser findet ausserhalb der planmässigen Revisionen statt, um eine schnellere Besserung der Situation zu erzielen.

einigen Re 460 bekannt ist, ernst genommen wird und entsprechende Massnahmen zur Behebung in Arbeit sind.»

Auch wenn das Ritzel massgeblich zur Lärmproblematik beiträgt, können noch andere Faktoren die Ruhe im Führerstand beeinträchtigen. Aus diesem Grund sind weitere Massnahmen in Arbeit oder Prüfung. Dazu gehören beispielsweise:

- Die Sicherstellung der Masstoleranzen der Fahrmotor-Lagerschilder.
- Die Aktivierung des Teillastbetriebs hat den Lärmpegel im Führerstand reduziert. Bei der bereits revidierten Re 460 079 wird 07/2025 in Yverdon eine detaillierte Analyse der Antriebskomponenten durchgeführt.
- Quantifizierung des positiven Effekts des Teillastbetriebs auf den Lärmpegel im Führerstand.

Es ist uns ein Anliegen, hiermit aufzuzeigen, dass der störende Lärm im Führerstand von

Das ausführliche Antwortschreiben kann bei uns jederzeit eingesehen werden.

Das Thema ist platziert und Massnahmen offenbar seit 2022 eingeleitet. Gelöst ist das Problem noch nicht. Wir anerkennen aber die Bemühungen um eine Verbesserung der Situation und sind froh, dass Massnahmen bei der Re 460 eingeleitet wurden.

Auf die Grundproblematik, dass die hohe Lärmbelastung in diversen Führerständen aller Flotten insbesondere aufgrund lauter Klimaanlageanlagen und räumlich nahe am Arbeitsplatz platzierter Antriebskomponenten und gleichzeitig infolge höherer Geschwindigkeiten und längerer Tunnelstrecken zugenommen hat, wurde nicht eingegangen. ➔



Foto: Dario Häusermann



Richtung Vallorbe Foto: Markus Leutwyler

Vorbildliche Signalaufstellung auf Schweizer Boden

Technikgruppe VSLF

Es gibt Strecken, auf welchen sogar bei neuen Signalen auf Doppelspuren die Hauptsignale konsequent links aufgestellt werden (sogar in Linkskurven).

So gelten auf der Strecke Basel SNCF nach Mulhouse (F) bis an die Landesgrenze bei St. Johann Schweizer Vorschriften und es hat somit auch Schweizer Signale.

Die Züge werden ab Basel von französischem Lokpersonal bedient. Und da in Frankreich auf die korrekte Signalaufstellung grosser Wert gelegt wird, sind auch die Schweizer Signale den Grundsätzen entsprechend links aufgestellt. Eigentlich nicht nur auf dieser Linie eine Selbstverständlichkeit. Dasselbe ist auf der Linie Genève–La Plaine wie auch auf der Linie Genève–Annemasse zu beobachten.

Die makellose Signalaufstellung ist also einzig eine Frage des Willens. ➡

Bild 1 bis 4: Signale in Fahrtrichtung links zwischen Basel SNCF und St. Johann

Bild 5: Signalbrücke auf dem Jonction-Viadukt an der Linie Genève–Annemasse

Bild 6: Jonction-Viadukt aus dem Jahr 1941–45 an der Linie Genève–Annemasse mit der Signalbrücke in der Mitte. Foto: Klaus Foehl / Wikipedia ➡



Bild 1

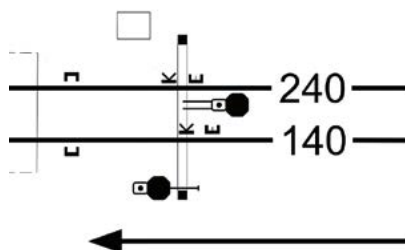


Bild 3

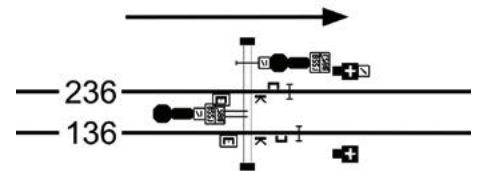


Bild 2



Bild 4



Bild 6

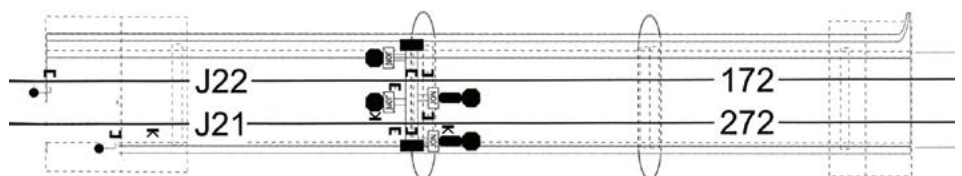


Bild 5

Signalchaos

Es gibt immer mehr Probleme mit dem Überfahren der Rangiergrenze am Ende der Bahnhöfe. Das Risiko dabei: frontale Zusammenstösse!
Technikgruppe VSLF

Mit dem Signal «Bahnhofendtafel», welches gemäss Reglement «... sich auch rechts befinden [kann]», ist eine definierte Grenze nicht mehr in jedem Fall erkennbar. Und wenn das Einfahrsignal der Gegenrichtung als Rangiergrenze erkannt und bestimmt werden kann, braucht es keine Bahnhofendtafeln mehr.

Beispiel Zürich-Mülligen Richtung Schlieren:

Sechs Gleise, zweites Gleis von links ist die Ausfahrt von Mülligen nach Schlieren. Einfahrsignal der Gegenrichtung mit Bahnhofendtafel. Die Bahnhofendtafel ist rechts vom Fahrweg und wird offenbar so interpretiert, dass sie nicht für das Ausfahrgleis gültig ist. Schon eine grosse Anzahl Lokführer ist über diese Rangiergrenze gefahren, was die Verantwortlichen zu Schwerpunkt-Aktionen veranlasst hatte. Nach unseren Informationen ist es nicht immer SBB Infrastruktur, welche nicht bereit ist, eine Rangier-Halttafel links des Fahrweges aufzustellen.

Beispiel Muttentz Richtung Rangierbahnhof:

Mit dem neuen S-Bahn-Viadukt von Muttentz nach St. Jakob und dem Güterbahnhof Wolf in Basel gibt es neue Streckengleise nach dem Rangierbahnhof Basel. Im Bild fünf Gleise, drei Gleise links sind die Stammgleise nach Basel PB. Die zwei Gleise rechts sind die Streckengleise nach Basel RB. Beides sind Einfahrsignale, offenbar ist das zweite Gleis von rechts eine Rangiergrenze, das Gleis ganz rechts nicht (!?).

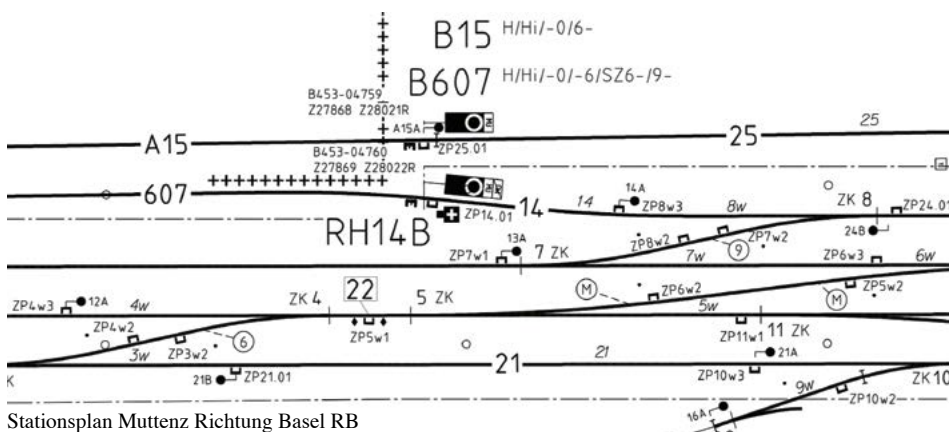
Das Rangier-Haltsignal ist klar links vom Fahrweg und gültig. Die Bahnhofendtafel ist jedoch links vom Fahrweg für das äusserste rechte Gleis. Absolut unklare und unhaltbare Situation in einer sehr komplexen Anlage.

Gerade in komplexen Anlagen sind eindeutige Signalisierungen und klare Grundsätze in den Vorschriften eine Notwendigkeit. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen.

Der VSLF setzt sich im Interesse der Sicherheit und zum Schutz des Lokpersonals seit vielen Jahren in der Thematik ein. ➡



Ausfahrt Zürich-Mülligen Richtung Schlieren



Ausfahrt Muttentz Richtung Basel PB und Basel RB

Unbeleuchtete Blechtafeln

Bei der Fahrt gegen einen Prellbock ist es immer ratsam, vor diesem anzuhalten und nicht in ihn hineinzufahren. Die Folgen sind, schon bei kleinsten Geschwindigkeiten, gravierend. Verletzte Reisende sind zu erwarten und der Lokführer landet nicht nur beim Chef, sondern meist auch in der Presse. *Technikgruppe*

Dies sind die Gründe, warum z.B. in Luzern oder in Zürich nicht laufend der Prellbock gerammt wird. Das ist auch in Paris Gare de l'Est, in Milano Centrale, in Budapest Keleti und in München Hauptbahnhof der Fall.

Im Zeichen des Ausbaus auch von Nebenlinien mit ETCS-Level 2 entfallen die Aussensignale, welche durch unbeleuchtete Blechtafeln ersetzt werden. Im Level 2 schaut der Lokführer auf den Bild-

schirm, der ihm die Fahrerlaubnis erteilt. Gegen das Ende der Fahrerlaubnis erteilt der Bildschirm eine Befreiungsgeschwindigkeit (z.B. 15 km/h) und das effektive Ende der Fahrt muss draussen in Form einer blauen Tafel mit gelbem Pfeil gesucht werden. Diese kann links oder rechts vom Gleis sein.

Wo früher am Prellbock ein rotes Signal vor der Gefahr gewarnt hat, ist zukünftig

nur seitlich ein Blech montiert. Bei Schneefall und Dunkelheit schlecht bis gar nicht sichtbar. Ein offensichtlicher Sicherheits- und Qualitäts-Rückschritt und ein Abschieben der Konsequenzen daraus an den Lokführer. Eindeutig eine Verschlechterung infolge neuer, teurer europäischer «Sicherheitssysteme».

Hoffentlich wird dereinst das ewige Licht nicht auch durch eine Blechtafel ersetzt. ➤



ETCS-Haltsignal auf Höhe Prellböcke



Situation mit ETCS-Haltsignal bei Nacht.



Situation mit Lichtsignal Halt bei Nacht.

RTE – Vorschriften mit Empfehlungscharakter

Im vergangenen Jahr wurde der Weiterbildungstag des Lokpersonals SBB Personenverkehr in den Betriebszentralen durchgeführt. Dies sollte das gegenseitige Verständnis für das Arbeiten zwischen dem Lokpersonal und der Fahrdienstleitung stärken.

Technikgruppe

Es wurde aber auch festgestellt, dass auf konkrete Fragestellungen ausweichend geantwortet wurde. Unter anderem auf die Frage, weshalb Züge in zu kurze Gleise gestellt werden. Vorgabe nach RTE ist die Zuglänge + 13 m Toleranz, was oftmals nicht eingehalten wird. Das RTE (Regelwerk Technik Eisenbahn) ist das Regelwerk von SBB Infrastruktur, der die Betriebszentralen untergeordnet sind. Herausgeber ist jedoch der VöV, das BAV wirkt nur beratend mit. Dem Lokpersonal ist das RTE grundsätzlich unbekannt, es arbeitet nach Fahrdienst- und Betriebsvorschriften.

Und dennoch gibt es immer wieder Schnittmengen, bei welchen sich das Lokpersonal mit dem RTE auseinandersetzen muss. Beispielsweise, wenn ein Zug in einem sehr kurzen Gleis abgestellt werden soll. Auf die Frage, weshalb dies so praktiziert wird, obwohl das RTE 13 m Toleranz vorschreibt, kam die lapidare Antwort, dass der Zug Platz hat

und die angrenzenden Abschnitte freilegt. Das RTE hat also nur empfehlenden Charakter.

In einem anderen Beispiel betreffend die Ankündigung von Langsamfahrstellen argumentiert SBB Infrastruktur seit Jahren, dass nach RTE in gewissen Fällen kein Ansprechen der Zugbeeinflussung notwendig sei. SBB Personenverkehr hat diese Argumentation mittlerweile übernommen, ohne dem Lokpersonal ein notwendiges und geltendes Reglementarium zur Verfügung zu stellen. Nach Fahrdienstvorschrift haben Langsamfahrstellen angekündigt zu werden und die Zugbeeinflussung hat eine Warnung auszusenden.

Weshalb sich also SBB Infrastruktur grundsätzlich an einem Regelwerk orientiert, das offensichtlich keinen verbindlichen Charakter aufweist, und sich mal mehr, mal weniger daran hält und mit dieser mehrdeutigen situativen Ar-

gumentationsweise dann sogar noch die EVU davon überzeugen kann, ist rätselhaft. Offenbar wird aber die Verantwortung sowohl im Fall mit zu kurzen Abstellgleisen als auch mit Zugbeeinflussungen, welche nicht ansprechen, demjenigen Personal zugeschoben, welches am ehesten die verbindlichen und übergeordneten Gesetze zu befolgen hat. Ob und wie dies geschieht, ist allen selbst überlassen. Die Verantwortung und die Konsequenzen trägt jeder einzeln. ➤



Foto: All Bong, Unsplash

Unfall infolge Signalverwechslung

Am 01.08.2014 abends kollidiert ein Güterzug in der Einfahrt des Bahnhofs Mannheim Hauptbahnhof von Süden her mit einem EuroCity EC.
Technikgruppe VSLF



Unfallstelle in Mannheim (Bilder: Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes)

Die Flankenfahrt ereignet sich, nachdem der Güterzug am haltzeigenden Zwischensignal S 183 vorbeifährt und in der Weichenverbindung 154/155 mit dem einfahrenden Reisezug zusammenstösst. Durch die Kollision kippen zwei mit Personen besetzte Reisezugwagen um. Mehrere Fahrzeuge des EC sowie das Triebfahrzeug und zwei Containertragwagen des Güterzuges entgleisen. Vier Personen wurden schwer und mehrere Personen leicht verletzt, es entsteht erheblicher Sachschaden an den Schienenfahrzeugen, der Ladung und den Infrastrukturanlagen.

Wichtig: In Deutschland stehen die Eisenbahnsignale rechts. In der Schweiz stehen sie links.

Auszüge aus dem Bericht der Untersuchungszentrale der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in Deutschland:

1.3 Ursache

Nachdem der Güterzug DGS 40635 vom Gegengleis aus Mannheim-Kä-

fertal kommend in den Bahnhof Mannheim einfuhr, führten insbesondere folgende betriebliche Handlungen zur Zugkollision. Voranzustellen ist, dass die für den Fahrweg gültigen Signalstandorte im zuvor auf der freien Strecke befahrenen Gegengleis links und im Bahnhof rechts des Gleises aufgestellt sind. Das nach der Einfahrt nächste zu beachtende Zwischensignal S 183 zeigte Hp 0 «Halt». Die durchgeführten Untersuchungen ergaben, dass der Tf des DGS 40635 nicht das Signal 183 (rechts), sondern das Signal 184 (links) des Fahrweges beachtete. Das Signal 184 war jedoch für den einfahrenden EC 216 gültig. [...] Die Untersuchungen erbrachten, dass der Triebfahrzeugführer auch nach der Einfahrt in den Bahnhof alle Signale, die links seines Fahrwegs aufgestellt waren, konsequent beachtete.

[...]

4.1 Zusammenfassung von Aussagen
Triebfahrzeugführer des DGS 40635.

Der Triebfahrzeugführer des DGS 40635 gab an, dass er davon ausgegangen sei, dass das links von ihm stehende Signal (S 184) «Grün» zeigte und für seinen Zug gelte. Er habe in diesem Moment nicht daran gedacht, dass er auf die rechts vom Gleis stehenden Signale zu achten habe. Dies sei auf die Gegengleisfahrt von Mannheim Käfertal bis Mannheim Hbf, in welchem die links neben dem Gleis stehenden Signale zu beachten seien, zurückzuführen.

Er habe die anschliessende Zwangsbremmung des Zuges am Signal als einen Irrtum betrachtet und die Zwangsbremmung aufgehoben. Er sei nicht davon ausgegangen, ein Signal überfahren zu haben.

[...]

Die Untersuchungen zeigten, dass folgende massgeblichen betrieblichen Handlungen des Tf. Im vorliegenden Fall ging der Tf offensichtlich davon aus, einen eindeutigen Fahrtbegriff aufgenommen zu haben und sah da-

her die Ursache der PZB-Zwangs-
bremsung nicht in einer unzulässigen
Vorbeifahrt am Haupt- oder Sperrsi-
gnal, sondern vielmehr in einer feh-
lerhaften Wachsamkeitsbedienung.

Signale in Frankreich

In Frankreich sind alle Signale konse-
quent links aufgestellt. Dies ist auch im
Zusammenhang zu sehen, dass im El-
sass alle Signale konsequent rechts auf-
gestellt sind. Darum ist eine stringente
Positionierung der Signale unbedingt
notwendig (das Elsass gehörte zu Zeiten
des Bahnbaus zu Deutschland).

Bild 4: Signale in Frankreich, korrekt und sauber auf-
gestellt (Wikimedia / Own work / Vincent de Mor-
teau)

Signale in Italien

In Italien sind alle Signale links. Rechts
aufgestellte Signale sind mit einer qua-
dratischen anstelle einer runden Fläche
gekennzeichnet und tragen alle einen
Pfeil.

Bild 5: Signale in Italien, korrekt und sauber aufge-
stellt (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani)

Der Unfall von Mannheim bestätigt:

- Es braucht immer mehrere Vor-
kommnisse, welche zu einem Unfall
führen.
- Der Lokführer konnten die Sicher-
heitseinrichtungen zurückstellen,
niemand hinderte ihn daran.
- Der Lokführer stellte seinen Irrtum
nicht infrage. Lokführer handeln
immer in Eigenverantwortung.
- Die Signalaufstellung links oder
rechts in der Fahrtrichtung ist, ins-
besondere in Anbetracht, dass diese
sich auf der Fahrt laufend folgen,
grundlegend und fundamental.
- Das Rückstellen von Sicherheitsein-
richtungen beim Ansprechen bei der
Abwesenheit eines gültigen Signals
ist in der Schweiz ohne Rücksprache
mit dem Fahrdienstleiter möglich
und erlaubt.

Der VSLF setzt sich seit vielen Jahren
für die korrekte Aufstellung der Signale
ein. Dies, um Verwechslungen und mög-
liche Gefährdungen abzuwenden. Die
Forderung ist, dass Signale links von der
Fahrtrichtung aufgestellt werden, wie es
in den Vorschriften auch vorgesehen ist.
Wir rufen alle Verantwortlichen und die
Aufsichtsbehörde auf, sich dafür zu ver-
wenden. ➡



Unfallstelle in Mannheim (Bilder: Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes)



Bild 3: Signale bei der Einfahrt in Mannheim (Bild: Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes)



Bild 4: Signalbrücken in Frankreich. Korrekte Linksaufstellung.



Bild 5: Links- / Rechtsaufstellung von Signalen in Italien. Links rund, rechts quadratisch.

Was gilt?

Einmal mehr: Drei Gleise und zwei Signale. Für welches Gleis gilt das Halt Signal in der Mitte ... ? Solche Situationen, insbesondere bei Umbauten von Anlagen, können wir uns nicht leisten.

Technikgruppe VSLF

Ob ein Gleis in Betrieb ist oder nicht, kann der Lokführer nicht erkennen, schon gar nicht bei Nacht.

Wir möchten daran erinnern, dass wenn ein Lokführer das Signal als nicht für ihn gültig ansieht, und die Sicherheitseinrichtung den Zug stoppt, der Lokführer

OHNE Erlaubnis von sich aus das Ansprechen zurückstellen kann und von sich aus ohne Nachfrage weiterfahren kann. ➡



Ihr Partner für umfassende Bahndienstleistungen

Betrieb & Personal

Akkreditierter Personaldienstleister mit erfahrenen Lokführer, Rangier- und Begleitpersonal für Bau-, Güter- und Streckendienst.

EVU & Consulting

Beratung und Begleitung beim Aufbau von Eisenbahnunternehmen, Sicherheits- und Netzzugangsbewilligungen sowie Notfallmanagement.

Ausbildung

Schulungen und Prüfungen nach BAV-Standards für alle Lokführerkategorien inkl. Deltakurse, Baureihen- und Zusatz-Schulungen.

Logistik & Services

Baustellenlogistik, Linienbetrieb, Schicht- und Dienstplanung sowie grenzüberschreitende Logistiklösungen.



Die SBB POTS-Sicherheitsphilosophie

Sicherheit ist kein Zufall. Viele schlaue Köpfe haben sich darüber Gedanken gemacht und Philosophien entwickelt, wie Betriebsprozesse sicher gemacht werden können. Das STOP-Prinzip ist dabei weit verbreitet und akzeptiert! *Markus Leutwyler*

«STOP» steht für Substitution, technische, organisatorische und persönliche Schutzmassnahmen. Das heisst, durch Substitution soll die Gefahr beseitigt werden, also ein gefährliches System durch ein sicheres ersetzt werden. Durch technische Schutzmassnahmen wird der Arbeitsplatz so gestaltet, dass die Gefahr eingedämmt wird. Organisatorische Schutzmassnahmen sorgen für sichere Arbeitsabläufe – sie beinhalten auch Arbeitszeitregelungen. Zuletzt kommt die individuelle Ebene.

Interessant ist die Rangfolge: Der individuelle Schutz ist erst das letzte Glied in der ganzen Kette. Vorher kommen die Massnahmen, die von der Firma getroffen und umgesetzt werden müssen. Die Überlegung ist klar: Bevor auf der individuellen Ebene eingegriffen wird, sollen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die für alle Beteiligten eine verbesserte Situation bringen.

So weit, so logisch und eigentlich eine Selbstverständlichkeit, könnte man meinen. Als Lokführerin oder Lokführer sind wir Gefährdungen ausgesetzt, die sogar nicht nur uns, sondern allenfalls auch Passagiere oder Transportgut und Infrastruktur betreffen. Trotzdem wird das STOP-Prinzip nicht konsequent oder gar nicht angewandt. Stellwerklogiken, Schutzweichen und

Systeme wie ZUB sind den Buchstaben «S» und «T» zuzuordnen. Sie haben in den vergangenen Jahren massgeblich zur sehr hohen Sicherheit des Zugverkehrs beigetragen. ETCS L1 führt hier zu einem Rückschritt.

Beim Rangieren gibt es keine solchen Systeme. Umso wichtiger wäre es, wenigstens die organisatorischen Schutzmassnahmen so zu gestalten, dass die Arbeit möglichst sicher verrichtet werden kann. Wie aber die Beispiele in diesem und in vergangenen Heften zeigen, legt die SBB keinen Wert auf eine ergonomisch gut lesbare Signalisierung. Statt Brennpunkte zu entschärfen, wo immer wieder Zwergsignale oder Rangiergrenzen überfahren werden, flutet man das Lokpersonal mit Blättchen, Infos sowie Sensibilisierungen und drangsaliert es im Falle eines Fehlers mit persönlichen Konsequenzen. Wo und wann passieren Durchfahrten statt Halte? Oder Halte statt Durchfahrten? Es sind nicht zufällige, sondern immer die gleichen Orte wie z.B. Aarau oder Emmenbrücke Ger-

sag, wo einzelne Züge ausserhalb der normalen Logik halten müssen. Auch hier wird mit Blättlein um sich geworfen. Wissenschaftliche Präzision gibt es nicht. Niemand analysiert die Fälle mit einem wertfreien Ansatz und untersucht, welche organisatorischen Massnahmen zur Verbesserung der Situation beitragen würden. Stattdessen schnellen die Mahnfinger in die Höhe.

Besonders gravierend sind aber die Fälle, wo einigermaßen gute organisatorische Massnahmen aus nicht nachvollziehbaren Gründen geopfert werden.

Das neue Einsatzkonzept Lokpersonal ist das beste Beispiel dafür.

Entgegen jeglicher Vernunft und entgegen jeglichem Fachwissen über «Human Factors» wird auf Biegen und Brechen etwas durchgeboxt, das das STOP-Prinzip mit Füssen tritt.

Kolleginnen und Kollegen, seid wachsam und geht nicht über eure Grenzen! Wenn ihr merkt, dass die Konzentration futsch oder eure Blase voll ist, nehmt das ernst und zieht die Konsequenzen. Sicherheit geht vor. ➤



Unnütze Verhöre sollen Arbeitsmoral stärken

Verschiedene Gründe führen zur Vorladung bei der Führungskraft. Welcher Nutzen ist erkennbar?

Prozessgruppe



Foto: Jessica Christian auf Unsplash

In einer Unternehmung, die keine Gelegenheit auslässt, auf die schlechte finanzielle Lage hinzuweisen, bietet es sich an, die Beschäftigung einzelner Basiskader und HR-Berater(innen) kritisch zu hinterfragen.

Grundsätzlich dienen Begleitgespräche oder Anhörungen der Aufklärung von sicherheitsrelevanten Themen und ihrer Aufarbeitung, seltener auch dem Aussprechen von Disziplinar massnahmen. Da die unglaublich hohe Arbeitsqualität des Lokpersonals selten solche Gespräche erfordert, musste der VSLF in der Vergangenheit auch für Begleitungen nur sehr geringe Ressourcen aufwenden. 2025 hat sich dies geändert.

Marginale Verfehlungen bei nebensächlichen Prozessverfehlungen können

bereits eine Vorladung zur Folge haben. Dann sitzt man der oder dem direkten Vorgesetzten gegenüber, in der Regel begleitet von HR-Berater(innen) und/oder Fachexpert(innen). Das Kräfteverhältnis ist also mindestens zwei zu eins für den Arbeitgeber. Nicht selten wird im Anschluss von Betroffenen berichtet, dass Druck ausgeübt wurde, Schuld eingeständnisse zu machen und Besserung zu geloben. Manchmal per Ermahnung, manchmal mit Kündigungsandrohung. Aber alles sind immer Einzelfälle.

Der VSLF bietet deshalb Begleitungen für solche Gespräche an. Überraschend oft sind

die Probleme dann wie in Luft aufgelöst und die Anschuldigungen noch geringer oder bereits geklärt, bevor das Gespräch überhaupt begonnen hat. Dies lässt darauf schliessen, dass selbst geringste Auffälligkeiten beim Lokpersonal geahndet werden, um Zucht und Ordnung zu garantieren; per se in einer Berufskategorie, die durch enorme Arbeitsmoral, Pflichtbewusstsein und Professionalität brilliert. (Selbst-)Vertrauen wird mit diesen Begleitgesprächen also schon mal nicht gefördert.

Inhaltlich drehen sich diese Gespräche gerne um kleinere, seltener um grössere Verfehlungen. Beispielsweise wurde eine Vorladung damit erklärt, dass bei einer Türstörung nicht zuerst der Fahrdienst angerufen wurde, bevor sich der Lokführer auf den Weg zur Tür machte. Die

Situation war dann schnell aufgeschlüsselt: Der Lokführer hat mit seinem Mobiltelefon angerufen und der Fahrdienst hat das Telefon nicht sofort abgenommen. Der Kollege wollte also die Störung schnell beheben, was der Prozess dahinter jedoch nicht zulässt. Die Förderung der Arbeitsqualität kann also auch nicht Ziel dieser Gespräche sein.

Bei schwereren Vergehen wie einem Signalfall oder einer Kollision ist automatisch eine Anhörung vorgesehen. Im Sinne der Sicherheit und Aufarbeitung eines solchen Ereignisses können wir dies unterstützen, fordern aber gleichermassen die automatische Begleitung durch eine Vertrauensperson. Ein dokumentierter Fall beschreibt eine Situation, in der sich ein Lokführer nach einem vermeintlichen Zwergsignalfall gegenüber seinem Vorgesetzten, einer HR-Beraterin, einem Prüfungsexperten und zwei Infrastrukturangestellten allein rechtfertigen musste. Ihm wurde mehrmals nahegelegt, sich nicht dagegen aufzulehnen, seinen Fehler einzugestehen und die Konsequenzen zu tragen. Leider hat er dies akzeptiert. Erst im Anschluss hat sich gezeigt, dass das Stellwerkprotokoll fehlerhaft war, die Infrastrukturanlage nicht sauber gebaut und der Lokführer gar keinen Signalfall erlitten hatte. Die korrekte und pädagogisch wertvolle Aufarbeitung von Ereignissen kann also ebenfalls nicht als Ziel eines Begleitgesprächs erkannt werden.

Versuchen wir es mit der Förderung des Situationsbewusstseins. Ich mache es kurz: Nein. Wenn man Lokführerinnen und Lokführern erklärt, dass ein Signalfall zu verhindern ist, dann ist das, als würde man einer Katze erklären, dass sie nicht vom Baum fallen darf. Es ist in der Genetik verankert! Selbst wenn man es den Lokführerinnen und Lokführern immer wieder vortreibt, kann es dennoch irgendwann zu einem Signalfall kommen. Das Lokpersonal macht das nicht absichtlich, genauso wie hin und wieder aus Versehen eine Katze vom Baum runterfällt.

Dann ist sicher irgendein monetärer Optimierungsgedanke Hintergrund dieser Gespräche? Naja. Vorgesetzte und HR-Beratung tauchen sicher während der Arbeitszeit auf. Ob dafür eine andere

und vielleicht wichtigere Arbeit vernachlässigt wird, kann nicht beurteilt werden. Ob aber überhaupt Arbeit vorhanden ist oder ob diese per Vorladung an das Lokpersonal generiert wird, ist eine Theorie, sei aber auch dahingestellt. Das Lokpersonal hingegen wird entweder per zusätzlicher Zeitgutschrift abgegolten oder ein Tourenteil wird durch jemand anderes erledigt und die betroffene Person freigestellt. Es entstehen also für alle Mehraufwände, sodass Begleitgespräche keine Einsparungen zur Folge haben. Immerhin taucht die Begleitperson in der Regel nicht in einer Kostenstelle auf. Der VSLF behält es sich aber vor, in Zukunft für seine Begleitungen durch Milizfunktionärinnen und Milizfunktionäre bei besonders sinnlosen Gesprächen Abgeltung in Form von Schadensersatz oder Schmerzensgeld von der Unternehmung zu verlangen. Spass beiseite ... Um auch gleich die Förderung von Kollegialität und Harmonie in der Unternehmung ausschliessen zu können, seien

hier noch die Beispiele von Begleitungen genannt, bei denen anonyme Meldungen bei Vorgesetzten deponiert wurden. Das können beispielsweise Anschuldigungen über ungebührliches Verhalten, Rufmord, Fehler in der Arbeitsausführung, Missbrauch von bewusstseinsverändernden Substanzen oder vieles Weiteres sein. Durch den im vertraulichen Meldewesen festgehaltenen Quellenschutz sehen sich Vorgesetzte damit konfrontiert, von Angestellten mit gutem Leumund Rechenenschaft zu verlangen und diese ihre Unschuld belegen zu lassen. Mit diesem Vorgehen wird sogar aktiv Denunziantentum gefördert und einer der grössten juristischen Grundsätze untergraben.

Nun sind wir also an einem Punkt, an dem wir festgestellt haben, dass ausser der aktiven Druckausübung wenig Nutzen von Begleitgesprächen und Anhörungen erkannt werden kann. Wir stellen uns also die Frage: Weshalb forciert die SBB mit dieser Vehemenz gerade in der

jetzigen Zeit solche völlig überflüssigen Begleitgespräche mit stalinistischem Charakter?

Wir stellen im Zusammenhang mit dem Druck aus den BAR-Verhandlungen in Zusammenhang mit vermaledeiten Einsatzkonzepten oder potenziellen Depot-schliessungen vermehrt das Potenzial fest, dass das Lokpersonal bei der SBB auf neue Ausgestaltungen immer unzufriedener reagieren könnte. Es kann erwartet werden, dass die korrosive Energie, welche die SBB aktuell beim Lokpersonal aktiv fördert, irgendwo Raum für destruktive Handlungen beanspruchen wird. Die Zunahme der Gespräche kann also als Ansatz verstanden werden, dass sich die SBB bereits jetzt darin zu routinieren versucht, zukünftig schneller und vehementer Proteste niederschlagen zu können. Die Einzelfälle sollen auch zukünftig Einzelfälle bleiben und die Dynamik eines potenziell aufkommenden Sturms soll wohl bereits früh zu ersticken versucht werden. Möglicherweise ...

Missbrauch von Anhörungen bei zwischenmenschlichen Konflikten

Dass die beschriebenen Anhörungen auch bewusst benutzt werden können, um Angestellte zu «erziehen» oder zu drangsalieren, zeigte ein Fall in Winterthur, der sich nun über mehrere Jahre hinweg zog. Ein Lokführer hatte nach seiner Abschlussprüfung mehrere kleinere Zwischenfälle, was in der Regel möglich ist, da die Ausbildung zu diesem Zeitpunkt diverse Mängel aufwies. Was in erster Linie mit Zusatzschulungen und Begleitfahrten mit Prüfungsexperten schnell erledigt sein sollte, führte jedoch dazu, dass sich der betroffene Lokführer seit über drei Jahren mit den Massnahmen seines Vorgesetzten auseinanderzusetzen hat.

Was anfänglich mit eben jenen Nachschulungen und Begleitungen begann, erstreckte sich dann über den vorübergehenden Entzug der Fahrlizenz, die Ersatzbeschäftigung in «zumutbarer Arbeit» weit unter dem Anforderungsniveau, das Schaffen spezieller Modalitäten beim Freibezug und Einteilungsänderungen bis hin zum permanenten Aufrechterhalten einer Kündigungsandrohung mit fadenscheinigen Argumenten.

Und dies alles, weil der Ton des Lokführers nicht dem Gusto der Vorgesetzten, der Prüfungsexperten und der HR-Beratung entsprach. Man versuchte dann das, was man gemeinhin «Erziehung» nennt. Die pauschale Androhung von

allen möglichen Konsequenzen bei minimalen Verstössen gegen die persönlichen Befindlichkeiten von Prüfungsexperten während der Ausbildung war in vergangenen Ausgaben dieses Magazins bereits Thema. Nun lernen wir ein Beispiel dafür kennen, wie Basiskader der SBB ihre Angestellten auch behandeln können.

Spannend an dem Beispiel war vor allem der Punkt, an dem spontan neue Prozesse ins Leben gerufen und geltende für den Betroffenen ausgesetzt wurden. Beispielsweise durfte der Betroffene seine Freigesuche nur noch über seinen Vorgesetzten einreichen. Freitage werden beim Lokpersonal per Wunschprogramm oder per Telefon mit der Einteilung beantragt. Zwar hat der Chef Triebfahrzeugführende die Kompetenz, Absenzen in Absprache mit der Einteilung zu genehmigen, dies betrifft aber vor allem Urlaubsgesuche und längere Abwesenheiten. Dem Betroffenen wurde zudem plötzlich verweigert, seine Teilzeittage en bloc zu beziehen. Nachdem der VSLF im Anschluss eines Begleitgesprächs die Grundlagen dieser Vorgehensweise und die Einflussnahme der Sozialpartner in die Prozessgestaltung hinterfragt hatte, waren die Massnahmen urplötzlich für beendet erklärt worden.

Der VSLF hat zudem interveniert, da die ausgesprochene Kündigungsandrohung für «ungebührliches Verhalten» immer wieder unter Einbezug neuer fadenscheiniger Argumente und Verwarnungen für Belanglosigkeiten verlängert

wurde. Zuletzt sogar unter der Begründung, dass sich der Betroffene an die ausgesprochenen Prozessanordnungen seines Vorgesetzten gehalten hatte. Dies führte dazu, dass eine Anfrage der Einteilung nach zusätzlichen Arbeitstagen vom Betroffenen abgelehnt wurde, da sein Vorgesetzter dabei nicht wie angeordnet einbezogen worden wäre. Eigenartig mutete auch an, dass der Vorgesetzte dann beim Verhör zu dieser Thematik plötzlich verhindert war und sich stellvertreten lassen musste. Auch auf die Aufforderung seitens des VSLF mit Bitte um Stellungnahme zu seiner Vorgehensweise ordnete der Vorgesetzte selbst eine Fristerstreckung an und begründete diese mit Ferienabwesenheiten, obwohl er arbeitete. Aus diesem Grund ist bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch keine Rückmeldung eingetroffen.

Der VSLF verurteilt solche Drangsalierungen aufs Schärfste. Er hat diesen Fall deshalb an HR weitergereicht, um eine interne Aufklärung auszulösen. Falls zwischenmenschliche Konflikte zwischen Angestellten und Vorgesetzten bestehen, soll frühzeitig eine schlichtende und medierende Instanz hinzugezogen werden. Allenfalls ist ein Wechsel des Vorgesetzten prüfenswert. Es ist aber wichtig, zu erwähnen, dass in aller Regel ein kollegialer und konstruktiver Austausch zwischen dem Lokpersonal SBB und den direkten Vorgesetzten gepflegt wird. Die uns bekannten Fälle ereigneten sich bei wenigen und immer wieder den gleichen Vorgesetzten. ➡

Wenn ein Kühlschrank die einzige Kantine ist . . .

Kantinen oder, wie es heute heisst, «Personalrestaurants» gibt es bei der SBB nicht mehr viele.

Beda Breu, Vorstand VSLF

Bei Cargo existieren nur noch Kantinen im RBL, Lausanne Triage und in Biel. Anders sieht es für unsere Verwaltung aus. Da gibt es Monsterkantinen im Aarepark Olten und gleich drei Kantinen im Wankdorf.

Dort ist die Rentabilität vermutlich auch nur Dienstag bis Donnerstag gegeben, da am Montag und Freitag viele gerne mit Homeoffice zu Hause bleiben, was sich auf die Umsätze der Kantinen auswirkt. Nun besitzen wir eine Kantine im RBL Ost, welche seit Corona im Kriechgang daherkommt. Was sind die Gründe: Vor Corona war die Kantine bis Mitternacht geöffnet. Ein beflissener Koch ver-



Personalrestaurant RBL alt

wöhnte uns mit leckeren Speisen, was sehr geschätzt wurde. Leider wurden dabei zu wenig subventionierte Tagesmenüs verkauft. Der Koch wurde entlassen und fast zeitgleich kam da Corona. Die Öffnungszeiten wurden auf 14:00 Uhr reduziert. Für die vielen Spätdienste wurde ein am Anfang ungenügendes und unbrauchbares Ersatzangebot im Kühlschrank aufgezogen. Nach diversen Interventionen wurde die Befüllung vom Kühlschrank besser. Leider variiert die Qualität bis heute stark, was jeweils wieder Reklamationen nötig macht.

Nun wurde eine Auffrischung des Bodens der Kantine nötig. Da das ganze Dienstgebäude am Ende der Lebensdauer ist und in den nächsten Jahren ein Neubau nötig wird, erstaunt die Sanierung ein wenig.

Dazu hat HR Konzern ein Ersatzangebot organisiert. Da eine Woche lang die Kantine nicht betreten werden konnte, wurde auf dem Sitzplatz ein Buffet mit Grill organisiert, mit Sandwiches und Gipfeli für den Znüni. Das alles allerdings nur

bis 14:00 Uhr! Ein Ersatzangebot für die Mitarbeiter mit Spätdiensten? Fehlanzeige! So ist es zu diversen Reklamationen gekommen, nur schon wegen der Gleich-



Personalrestaurant RBL

behandlung. Eine Intervention über die PeKo hat nichts gebracht. Weitere Reklamationen beim Regionalleiter und dem Leiter Betrieb haben immerhin bewirkt, dass ein temporärer Kühlschrank, gefüllt mit Essen, und eine Kaffeemaschine im Dienstgebäude aufgestellt wurden. Vielen Dank an Andy und Peter.

Nun ist die Kantine wieder offen und erfreut durften wir feststellen, dass neben dem aufgefrischten Boden auch das Mobiliar ersetzt wurde und die Wände neu gestrichen wurden.

Was übrigens auch noch erwähnt werden muss, ist das Kreuzchen im Lohnausweis, wo Kantinenverpflegung einen

Abzug bei der Steuer verunmöglicht. Wenn die Personalverpflegung nicht lückenlos gewährt werden kann, darf dieses Kreuzchen in Zukunft im Lohnausweis nicht mehr vorkommen.

Die Personalrestaurants haben nicht nur die Aufgabe zur Verpflegung, sondern es ist auch für den sozialen Kontakt unter uns sehr wichtig. Erinnern wir uns noch sehr gerne an die Kantine im Depot F,



Nach Renovation

welche ausser am Sonntagabend immer offen hatte. Oder die Kantine in Erstfeld, wo wir nächtelang auf die Rückleistungen vom Tessin warteten. Immer mit guter Laune und unvergessen die feinen Wurst-Käse-Salate oder die Rösti . . .

Benefit, wie HR immer wieder betont, war dazumal nie ein Thema, sondern es ging um das Wohlergehen der Mitarbeiter und deren Zufriedenheit. ➡



Gut gemeinte Ernährungsempfehlung von SBB Cargo im Jahr 2024

Toiletten für das Lokpersonal

Toiletten sind bis heute immer wieder ein Thema. Es gibt gemischte Toiletten, geschlechtergetrennte Toiletten und seit neuestem auch Toiletten für das dritte Geschlecht. Dies ist alles in Ordnung und geht auch mit der Zeit. *Christof Graf, Vorstand VSLF*

Auch an den Geschäftssitzen der Bahnen sind die Toiletten ein Thema. Sie sollen vom Arbeitsplatz gut und schnell zu erreichen, ausreichend vorhanden und natürlich sauber sein. Dann gibt es noch das Lokpersonal. In den Lokpersonalstandorten sind diese Toiletten auch vorhanden und werden regelmässig gereinigt. Jedoch sind diese Standorte nicht immer in der Nähe. Gerade bei Kurzpausen sind die Zeiten knapp, um die Lokpersonalräumlichkeiten zu erreichen.

Spannend wird es bei Änderungen des Fahrplans, wie diese zum Beispiel durch Baustellen vorkommen können. Dadurch ergeben sich auch Änderungen der Zugumläufe. Da wendet ein Zug auf einmal an einer Station, an welcher vorher immer vorbeigefahren wurde. Dies ergibt unter Umständen auch die Situation, dass das Lokpersonal bei genügend Zeit auch eine Kurzpause oder Pause durchführen kann. Schnell stellt sich dann aber die Frage der Toiletten. Und hier werden die Planer kreativ. Schnell kommt die Idee auf, dass ja an diesen Orten, sofern vorhanden, die öffentlichen Toiletten benutzt werden könnten.

Dies sei ausreichend. Auch gab es schon Bemerkungen, dass ja jeder Zug eine Toilette aufweise, welche somit in der Pause benützt werden kann. Dass Zugtoiletten sowie auch öffentliche Toiletten an den Bahnhöfen einen zweifelhaften Ruf haben und auch bei vielen Fahrgästen nur im Notfall benützt werden, sollte allgemein bekannt sein. Jedoch genau solche Toiletten werden dem Lokpersonal zugemutet. Ist auch eine günstige Lösung. Über Wertschätzung muss man bei solch einer Lösung nicht sprechen. Eine einfache Lösung bei solchen Fällen wäre ein WC-Container, welcher ausschliesslich für das Bahnpersonal zur Verfügung steht. Jedoch sind diese halt nicht immer die günstigste Lösung, wodurch lieber die Lösung mit einer öffentlichen Toilette bevorzugt wird. Dieselben Probleme können auch innerhalb der Tour auftauchen. Zwischen den Pausen kann eine Zeit je nach Bahnunternehmung von 4,5 oder 5 Stunden vergehen, bis wieder eine Toilette an einem Lokpersonalstandort aufgesucht werden kann. An den Unterwegsbahnhöfen, bei welchen die Züge wenden, stehen auch nicht immer gute Toilettenlösungen zur Verfügung.

Früher ging man bei den Wendebahnhöfen einfach vor die Lok. Dies soll aber heute definitiv nicht mehr der Standard sein. Ebenso gibt es auch immer mehr Frauen, welche den Beruf des Lokführers ausüben. Jedoch ist man auch als Mann froh, wenn man ein sauberes WC zur Verfügung hat, bei welchem auch die Hände gewaschen werden können. Eigentlich ist es tragisch, dass solche Wünsche nach einer anständigen Toilette im Jahr 2025 noch nicht selbstverständlich sind und diese in die Planungsvorgaben, Arbeitszeitregelungen oder wie auch immer die Vereinbarungen bei den verschiedenen Verkehrsunternehmen heissen eingegeben werden müssen.

Eine einfache Lösung wäre, dass bei den grossen Knotenbahnhöfen, bei welchen auch viele Züge wenden, eine Personaltoilette für alle Unternehmen des öffentlichen Verkehrs erstellt würde. Vielfach sind in den Bahnhöfen mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen und auch Unternehmen der städtischen Verkehrsbetriebe wie Bus oder Tram vertreten. Würden sich alle zusammentun, ergäbe dies auch zusätzlich eine gute und günstige Gelegenheit für Kantinen, bei welchen sich auch alle Mitarbeiter im Schichtdienst gut und gesund ernähren könnten. Aber heute schaut lieber jedes Verkehrsunternehmen auf sich selbst, dadurch sind solch einfache und günstige Lösungen wahrscheinlich auch weiterhin Wunschdenken. ➡



«Happy Birthday, lieber VSLF. Dank guter Zusammenarbeit in der Bahnproduktion sind wir pünktlich wie nie unterwegs!»



Wir arbeiten in verschiedenen Gremien zusammen. Mit euch macht es Freude!

Besonders hervorheben möchten wir den Beitrag vom Lokpersonal zur Pünktlichkeitssteigerung im 2024 von einem Prozent. Das habt ihr dank besserer Informationen (PüA, vPro) und der damit verbundenen Festlegung der Fahrstrategie erreicht!

Thomas Graffagnino
Thomas Wieland
I-FUB-GAR



Untauglichkeit durch Diabetes

Bei der SBB wird Lokpersonal mit einer Diabetespumpe pauschal vom Dienst suspendiert. In der EU erfolgt die Abklärung differenzierter. Im grenzüberschreitenden Verkehr können EU-Lokführer das Schweizer Schienennetz befahren. Schweizer Lokführern hingegen wird das verwehrt. *Gesundheitsgruppe*

Eine gut eingestellte Diabetestherapie ermöglicht einem Menschen heute ein Leben mit so geringen Beeinträchtigungen, dass auch sicherheitsrelevante Tätigkeiten durchgeführt werden können.

Zumindest ist das in der EU so. Gemäss den UIMC Bahnärztlichen Richtlinien (UIC) 2019 dürfen Lokführer mit Diabetes unter bestimmten Voraussetzungen im Dienst bleiben. Die aktuelle SBB Regelung, welche Lokführerinnen und Lokführer undifferenziert und pauschal vom Dienst ausschliesst, wenn diese auf eine Insulinpumpe angewiesen sind, ist diskriminierend und kann zu grossen Problemen für die betroffene Person führen. Der drohende Verlust des Arbeitsplatzes löst tiefgreifende Existenzängste aus. Die PeKo hat einen Antrag gestellt, der erreichen will, dass die EU-Richtlinien in der Schweiz übernommen werden. Dies im Sinne der Gleichbehandlung, des Diskriminierungsschutzes und der beruflichen Teilhabe chronisch kranker Menschen. Im gleichen Antrag wurde auch die Be-

willigung zur Weiterbeschäftigung von Personen über 70 Jahren eingefordert, sofern diese die medizinischen Voraussetzungen erfüllen. Viele Triebfahrzeugführende möchten sich in ihrer Freizeit in Vereinen beteiligen, z.B. bei Dampfbahnen. Die Antwort der Zuständigen war reserviert belehrend und enthielt einen Verweis auf die Verordnung über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE), die uns ebenfalls bekannt ist. Folgende Antwort wurde kommuniziert: «Die Vorschriften zur medizinischen Tauglichkeit des Fahrpersonals werden durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegt. Die vom BAV herausgegebene Verordnung über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE) bildet die rechtliche und technische Grundlage, die für alle Eisenbahn- und Seilbahnunternehmen in der Schweiz verbindlich ist. Als Unternehmen wenden die SBB die Vorschriften und Bestimmungen des BAV an. Position der SBB in medizinischen Fragen: Die von Michael

Giger, Experte für sicherheitsrelevantes Personal beim BAV, verfasste Stellungnahme zum Thema Diabetes, die der PeKo bereits zur Verfügung gestellt wurde, ist für die SBB verbindlich. Die medizinische Beurteilung der Lokführer:innen erfolgt bei der SBB gemäss den Vorschriften und Richtlinien des BAV. Die in deinem Schreiben erwähnten klinischen Aspekte (z.B. «Die Entwicklung des Typ-2-Diabetes wird begünstigt durch Erbfaktoren, Übergewicht und Bewegungsmangel. (...) Unregelmässige Mahlzeiten, Stresssituationen und unregelmässige Arbeitsschichten beeinflussen die Blutzuckerstabilität negativ.») sind durch die Antwort von Herrn Giger abgedeckt und fallen nicht in die Zuständigkeit der SBB. Stellungnahme zum europäischen Recht: Für Schweizer Unternehmen gelten ausschliesslich das schweizerische Recht sowie die schweizerischen Vorschriften. Stellungnahme zur Altersgrenze von 70 Jahren: Für die SBB ist das ordentliche Pensionsalter auf 65 Jahre festgelegt. Den Fahrausweis können Lokführer:innen gemäss VTE bis 70 Jahre beibehalten. Wir halten uns an diese Vorgabe.» Es wird im Schreiben darauf hingewiesen, dass Privatpersonen beim BAV einen Antrag stellen können. Wir bedauern, dass dieses Anliegen von Seiten der SBB nicht an das BAV weitergereicht wurde. ➔

Schweizer Eisenbahnkalender 2026

- Format XXL 48.7cm x 33cm
- Spiralbindung mit Wandaufhängung
- Mit neuster Digitaldrucktechnik und bester Bildqualität
- 13 farbige Bilder aus der Schweiz
- 11 verschiedene Fahrzeugtypen
- 11 verschiedene Bahnunternehmen
- 1 Zusatzblatt mit detaillierten Hintergrundinformationen
- Preis inkl. Versand innerhalb der Schweiz 33.50 SFr
- Versand in weitere Länder auf Anfrage möglich

Zu bestellen bei:
Daniel Schärer
079 800 67 33
dani_e189@sunrise.ch

Kürzung von arbeitsfreien Tagen infolge Krankheit

Gemäss GAV Anhang 4, Artikel 29, führen Abwesenheiten aus gesundheitlichen Gründen zu einer Kürzung der Ruhe- und Ausgleichstage.

Arbeitszeitgruppe VSLF



Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit betrieblicher Fünf-Tage-Woche – also für schichtarbeitende Personalkategorien wie das Lokpersonal – ist eine Kürzung der arbeitsfreien Tage infolge von Abwesenheiten aus gesundheitlichen Gründen vorgesehen.

Die Anzahl der Tage zur Kürzung berechnet sich wie folgt:

- 63 RT: $365 \text{ (bzw. 366)} \times \text{Dauer der Abwesenheit} \rightarrow$ Bruchteile von Tagen werden fallen gelassen.
- 52 bzw. 53 CT: $365 \text{ (bzw. 366)} \times \text{Dauer der Abwesenheit} \rightarrow$ Rundung gemäss kaufmännischer Regelung.
- Ganztätige Abwesenheiten aus gesundheitlichen Gründen bis fünf Tage pro Kalenderjahr haben keine Kürzung zur Folge.

In der folgenden Tabelle wird dargestellt, wie sich die Abwesenheitstage auf die Kürzung auswirken ->

Der VSLF hat dazu einen simplen Krankheits-Kürzungs-Rechner erstellt. Er ist auf der Homepage unter «Dienste» verfügbar. www.vslf.com/rt-ct

Es wird ersichtlich, dass besagte Regelung zu einer gewissen «Sprunghaftigkeit» führt. Bei fünf Tagen Abwesenheit wird die Tages-Soll-Arbeitszeit an allen fünf Tagen gutgeschrieben – bei sechs Tagen hingegen werden zwei arbeitsfreie Tage gekürzt, sodass faktisch nur eine Gutschrift für vier Tage erfolgt.

Dabei besteht ein grosser Unterschied zwischen Personalkategorien mit betrieblicher Fünf-Tage-Woche und Büroangestellten. Bei Ersteren wird die Tages-Soll-Arbeitszeit gutgeschrieben, auch wenn es sich um einen arbeitsfreien Tag handelt – dafür erfolgt eine Kürzung. Bei Zweitgenannten gelten die arbeitsfreien Tage auch bei Krankheit als bezogen – dafür erfolgt keine Kürzung. Dies kann zur folgenden Situation führen: Wenn sich eine Lokführerin oder ein Lokführer an zweimal drei Arbeitstagen krankmeldet, werden zwei arbeitsfreie Tage gekürzt und es resultiert ein Minus von 16,4 Stunden auf dem Arbeitszeitkonto. Wenn sich hingegen Büroangestellte an zweimal drei Arbeitstagen krankmelden, so bleibt der Arbeitszeitsaldo ausgeglichen. Die Ungleichbehandlung ist frappant. Bei Teilzeitangestellten können diese Auswirkungen noch drastischer ausfallen.

Abwesenheit in Tagen	Kürzung RT	Kürzung CT	Kürzung total
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	1	1	2
7	1	1	2
8	1	1	2
9	1	1	2
10	1	1	2
11	1	2	3
12	2	2	4
13	2	2	4
14	2	2	4
15	2	2	4
16	2	2	4
17	2	2	4
18	3	3	6
19	3	3	6

schon ausfallen. Für die Abwesenheit aus gesundheitlichen Gründen wird die Tages-Soll-Arbeitszeit angerechnet. Bei einem Mitarbeiter im 50%-Pensum werden somit an drei Tagen Abwesenheit nur 12,3 Stunden angerechnet anstelle der 24,6 Stunden, die an durchschnittlichen Arbeitstagen geleistet worden wären. Wenn sich also diese Person an zweimal drei Arbeitstagen krankmeldet, resultiert daraus ein faktisches Minus von 24,6 Stunden für den Unterschied zwischen der Tages-Soll-Arbeitszeit und der ursprünglich geplanten Arbeitszeit. Hinzu kommen 8,2 Stunden für die Kürzung von zwei arbeitsfreien Tagen im 50%-Pensum. Das Resultat in diesem Fall ist ein Minussaldo von vier Arbeitstagen – und dies einzig und allein aufgrund von Krankmeldungen an sechs Arbeitstagen.

Es ist daher offensichtlich, dass bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit betrieblicher Fünf-Tage-Woche die Meldung von Krankheit und Unfall an den Arbeitgeber auch an arbeitsfreien Tagen essenziell ist.

Die beschriebene Kürzungsregel dient eigentlich dem Schutz des schichtarbei-

tenden Personals, da sie die unregelmässige Verteilung der arbeitsfreien Tage berücksichtigt und damit in der Theorie einer etwaigen Ungleichbehandlung zwischen Schicht- und Büropersonal zuvorkommt. Dies bedingt aber, dass die Krankmeldung immer erfolgt, ungeachtet dessen, ob es sich um einen Arbeitstag handelt oder nicht. Interessanterweise ist die Anzahl an Krankheitstagen beim Lokpersonal im Vergleich zum gesamten Unternehmen traditionell unterdurchschnittlich. Das bedeutet entweder, dass es sich um eine überdurchschnittlich gesunde Berufskategorie handelt oder aber, dass die Krankmeldungen im Normalfall eben nur (und zudem nur spärlich) an Arbeitstagen erfolgen und damit in vielen Fällen eine zwar rechnerisch korrekte, jedoch faktisch ungerechtfertigte Kürzung zur Folge haben.

Krankheits-Kürzungs-Rechner:



Wie fährt die Bahn von morgen?

Im Sommer war auf LinkedIn ein Beitrag mit dem Titel «Wie fährt die Bahn von morgen? Wir haben es heute getestet.» zu lesen. Es braucht nicht viel Fantasie, um zu errahnen, dass die «Bahn von morgen» automatisch fährt. Aktuell noch mit Führer, doch die Ideen gehen weiter.

Markus Leutwyler

Auf dem dazugehörigen Bild waren Menschen abgebildet, die strahlten wie «Radium Girls». 275 Likes, Applaus-händchen und Herzchen erntete der Beitrag und Kommentare wie «Hartnäckigkeit und Beharrlichkeit brachten euch ans Ziel». Ans Ziel? Ist es mit dem Testbetrieb erreicht? Dann ist vom festen Glauben die Rede, dass so etwas zu schaffen sei, es wird von Ausdauer und Mut gesprochen. Ein SBB-Mitarbeiter aus dem Innovationsbereich freut sich darüber, die Zukunft gemeinsam gestalten zu können. Eitel Sonnenschein, Freude pur. All die Beteuerungen der SBB, ATO sei kein Thema, wirken so glaubwürdig wie das Wurfblatt zum Goldankauf zu fairen Preisen ...

Freude ist etwas Schönes, und wir mögen sie allen gönnen. Doch ein kleines bisschen Realitätssinn und Bodenhaftung schulden wir nicht zuletzt unseren Kunden und uns selber.

Technische Innovationen haben seit jeher Begeisterungstürme ausgelöst. So war es auch mit dem Radium. Vor ziemlich genau 127 Jahren (21. Dezember 1898) von Marie und Pierre Curie entdeckt, fand das mystische neue Metall in den nächsten Jahrzehnten diverse supertolle Anwendungen. Radiumbäder, Radiumgetränke und Radiumsalben wurden en masse in Umlauf gebracht. Ganz besonders chic waren aber Uhren mit selbstleuchtenden Zeigern und Zifferblättern. Mädchen und Frauen malten in Fabriken wie der «U.S. Radium Corporation» die Radiumfarbe auf. Sie leckten die Pinsel ab, um die Spitze fein zu halten und sie durften die fantastische Farbe sogar

nach Hause nehmen, um sich und ihre Umwelt zu bemalen. Bald litten viele dieser «Radium Girls» unter brüchigen Knochen und Tumoren und es kam zu immer mehr Todesfällen. Die Produktion lief weiter. Während die Firmen jeglichen Zusammenhang zwischen der Arbeit mit Radium und den Erkrankungen leugneten und eine Vertuschungskampagne führten, vermieden die leitenden Angestellten den Kontakt mit den Radiumsubstanzen und die Chemiker schützten sich mit Bleiabschirmungen und Masken. Doch was hat das mit den automatisch fahrenden Zügen zu tun? Sehr viel! Denn wir sehen bei diesen auch die andere Seite, die Seite der Gefahren, die offenbar niemand wahrhaben will. Neben Softwarefehlern, Cyberrisiken, Personensicherheitsproblemen und einem Klumpenrisiko bei GoA4 ist es vor allem die Tatsache, dass vom «Lokpersonal» etwas Unmögliches verlangt wird. Seine Aufgabe wird es in der ach so schönen Zukunft sein, eine schweigende Blackbox zu überwachen, die irgendetwas macht, ohne dass es eine Möglichkeit gäbe, im Voraus zu erkennen, was sie sich gerade «überlegt».

In den allermeisten Fällen wird dieses Et-
was das Richtige

sein. Wahrscheinlich wird der Anteil der richtigen Entscheidungen mit der Zeit überwältigend gross sein. Doch je grösser der Anteil an richtigen Entscheidungen, umso gefährlicher ist das Ganze.

Die «Lokführerin» oder der «Lokführer» werden im Strudel der Monotonie ihre Vigilanz verlieren, das ist wissenschaftlich erhärtet. Anfangs ist ein Eingreifen vielleicht alle paar Tage nötig, später werden es wohl Monate, dann Jahre. Wenn dann aber ein Ereignis eintritt, dann wird der Maschinenbediener daran gemessen, wie er reagiert. Ist das fair, ist das überhaupt machbar? Nein, ist es nicht. Es kann eine genauso zerstörerische Arbeit sein wie diejenige der Radium Girls. Sein einziger Job wird es sein, die Verantwortung für das Fehlverhalten der Maschine zu absorbieren. Für die EVU, die Aufsichtsbehörden und die Industrie ist er nicht mehr als ein Bauernopfer.

Das Gesamtrisiko ist auch bei geringer technischer Fehlerquote hoch, denn in der Schweiz fährt im Schnitt alle zehn Sekunden irgendwo ein Zug los – Tag für Tag, Jahr für Jahr.

Es ist nicht eine Frage, ob, sondern wann ein maschinengesteuerter Zug einen sehr schweren Fehler machen wird, den ein Mensch nicht gemacht hätte. Wie werden die Strahlemänner und -frauen vom LinkedIn-Bild dann wohl reagieren?

Stehen sie hin und übernehmen die Verantwortung oder orientieren sie sich eher an der U.S. Radium Corporation und verschansen sich hinter einer Bleiabschirmung? ➡



ADL «V_{max}» vor Halt zeigendem Signal – mit voller Absicht

Wenn Versäumnisse anderer Bereiche direkt zu Lasten des Lokpersonals gehen und den Fokus gefährlich verschieben.
Sicherheitsgruppe VSLF



Aus der dem VSLF vorliegenden ESQ-Meldung geht hervor, dass auf einer S6 bei der Ausfahrt Küsnacht die ADL-Meldung «Vmax bis Stadelhofen» erschien. Bereits beim nächsten Vorsignal wurde dann eine Warnung angetroffen – Einfahrt Zollikon geschlossen, für mehrere Minuten. Auf die Rückfrage beim Fahrdienstleiter erfolgte die Erklärung, dass sich die Weiterfahrt aufgrund eines baustellenbedingten Einspurbetriebs verzögern würde, danach aber mit Höchstgeschwindigkeit gefahren werden solle.

Es wirkt geradezu zynisch, dass einem Zug eine Schnellfahrt nahegelegt wird, nachdem er aufgrund von infrastrukturseitigen Problemen an der Weiterfahrt verhindert war. Noch etwas lächerlicher machte es die Situation, dass der bediente DTZ mit drei abgetrennten Einstiegstüren und einem ausgruppierten Stromrichter unterwegs war. Es werden, wie so oft, Beeinträchtigungen von Infrastruktur und Fahrzeugunterhalt stillschweigend und ohne Hinterfragung auf das Lokpersonal abgewälzt.

Bei allem Zynismus muss dabei aber unbedingt beachtet werden, dass die Folgen für die Sicherheit in solchen Situationen gravierend sein können. Ein ADL «Vmax» verleitet das Lokpersonal zu einer möglichst schnellen und fahrzeitminimierenden, aber energetisch ineffizienten Fahrweise. Es wird die Erwartungshaltung generiert, dass der Zug freie Fahrt hat und mit keinem Halt zeigenden Signal zu rechnen ist. Zudem vermittelt es den Eindruck, dass der Zugverkehr bei einer langsameren, entspannten Fahrweise beeinträchtigt würde. Dies erzeugt einen subtilen, aber konstanten Stress, was den Fokus deutlich von der Sicherheit wegbewegen kann. Die entsprechende ESQ-Meldung wurde ohne Rückmeldung oder Konsequenzen der entsprechenden Stellen als abgeschlossen deklariert. Aus dem beschriebenen Fall kann man aber mitnehmen, dass vom Lokpersonal im Grundsatz nicht erwartet wird, bei rollmaterial- oder infrastrukturbedingten Verspätungen die Höchstgeschwindigkeiten auszufahren. Falls doch, wird dies offenbar explizit und ohne Rücksicht auf Folgen per ADL verlangt. Wer unter diesen Voraussetzungen der Fahrempfehlung ADL zu viel Beachtung schenkt, handelt möglicherweise grob fahrlässig.

Mitte August 2025 haben zwei Mitteilungen von ZFR für Aufsehen gesorgt:

In einem Dokument namens «Lernchance Schweiz» wurde dargelegt, dass innert kurzer Zeit im Bahnhof Zürich-Mülligen die Rangiergrenze in Richtung Schlieren von mehreren Lokführer:innen überfahren worden sei. Als Einflussfaktoren wurden unter anderen aufgelistet, dass die Bahnhofendtafel rechts aufgestellt sei und dass das Bahnhofsgleis 182 das Streckengleis 304 als Bahnhofsgleis erscheinen lasse. Als Fallerkenntnis ging unter anderem hervor, dass das Lokpersonal vor einem Manöver den Bahnhofplan konsultieren solle.

In einer anderen Mitteilung wurde erörtert, dass sich bis Ende Juli dieses Jahres bereits 22 Zwergsignalfälle ereignet hätten und Basisanalysen zeigten, dass fehlende Knotenkenntnis zu Unregelmässigkeiten führe. In der Folge wurde die Auffrischung von Knotenkenntnissen in einigen ausgewählten Bahnhöfen als freiwilliges Zusatzangebot beworben.

Dabei ist auffällig, dass es sich ganz offensichtlich um Verfehlungen der Infrastruktur handelt. Bei dieser Menge an Zwischenfällen kann keinesfalls noch von individuellen Versäumnissen gesprochen werden. Trotz dieser Grundlage werden nicht etwa – wie vom VSLF seit Jahren gefordert – infrastrukturseitige Anpassungen wie beispielsweise die eindeutige Signalisierung von Rangiergrenzen angestrebt. Es wird im Gegenteil das Lokpersonal zur Rechenschaft gezogen und durch Sensibilisierungsmassnahmen werden sich Verbesserungen erhofft. Einmal mehr soll damit das Lokpersonal für die Fehler von anderen Abteilungen geradestehen.

Pünktlichkeit vs. Verschleiss

Spannend zu betrachten sind im Zusammenhang mit den Versuchen, die Pünktlichkeitsstatistik noch irgendwie positiv zu halten, die Wechselwirkungen zwischen Energieverbrauch, Materialverschleiss an Fahrzeugen und Infrastruktur sowie Pünktlichkeitswerten. Spannend ist auch, wie sich die Fahrzeiten parallel dazu entwickeln.

Schnelleres Fahren und rascheres Beschleunigen führen zwingend zu höherem Verschleiss zwischen Rad und Schiene. Die dazugehörigen ausgelösten Vibrationen belasten die Strecken und die Fahrzeuge zusätzlich. Gleichzeitig werden Prozesse, Zugbeeinflussungssysteme, Streckengeschwindigkeiten etc. immer träger und langsamer. Zeitweise wurde in der Ausbildung instruiert, dass Züge mit der maximalen Zugkraft zu beschleunigen seien. Auf den Re 450 DPZ der S-Bahn Zürich und den RBD 560 Domino wurde dadurch der Radverschleiss derart hoch, dass wiederum neue Anweisungen betreffend Beschleunigungswerte und Einsatz der Schleuderbremse erlassen werden mussten. Diese führten dann wiederum zu hohen Verspätungen bei Regenwetter. Auf den FLIRT RABe 521-524 wurden Gleitschutzoptimierungen und softwareseitige Anpassungen eingeführt, damit die mechanische Bremse weniger zum Einsatz kommt. Dies sollte den Stromverbrauch und den Verschleiss reduzieren – führte aber zu stark reduzierter Beschleunigung. Bei Regenwetter sind zudem die Fahrzeuge kaum mehr zum Stillstand zu kriegen. Es wird also im letzten Augenblick doch noch mechanisch mit maximaler Bremskraft überkompensiert, was zu verschliffenen Achsen führt.

Diverse Anweisungen, Anpassungen, Optimierungen und Fahrempfehlungen folgen stetig nacheinander. Sie sollen das Lokpersonal irgendwie so steuern, dass es mit den schlechten technischen Entwicklungen doch noch klarkommen kann. Es sind mittlerweile dermassen viele Wissensstände und Praktiken vorhanden, dass das Fahrverhalten des Lokpersonals keiner eindeutigen Logik mehr folgen kann und nicht mehr vorhersehbar ist.

Die aktuell einzig sinnvolle und zielführende Massnahme für einen pünktlichen und stabilen Bahnbetrieb scheint nun doch die stete Verlängerung der Fahrzeiten. Und dennoch wird immer noch ein riesiger Aufwand betrieben, um technische und softwaremässige Lösungsansätze zu suchen. In der Digitalisierung wird der Heiland erkannt, in der Praxis wird sich auch dieser an den Bürokratien und Verwaltungen die Zähne ausbeissen. ➡

ZF 2.0 – Wenn Effizienz wichtiger wird als Erfahrung

Das neue Einsatzkonzept ZF 2.0 zeigt, wie stark sich Planungslogik und betriebliche Realität voneinander entfernt haben – und welche Folgen das für Lokführende hat.

Sandro Baumgartner, Zentralvorstand VSLF, Ressort Region Ost, PeKo-ZF-Präsident und APK-Obmann SBB



Seit der letzten Generalversammlung in Zürich bin ich Mitglied des Zentralvorstands des VSLF und verantwortlich für die Region Ost. In meine Verantwortung fallen Turbo und SOB.

Als PeKo-ZF-Präsident und APK-Obmann der SBB befasse ich mich derzeit intensiv mit dem neuen Einsatzkonzept ZF 2.0. Ich möchte meine Einschätzung dazu teilen.

Planung ohne Verbindung zur Praxis

Die Planung ist bei der SBB in der Hierarchie ein separater Zweig und nicht im ZFR implementiert. Diese Trennung ist zentral, um zu verstehen, warum Touren oft am Schreibtisch entstehen – und nicht auf der Lok.

Was auf dem Papier funktioniert, kann in der Praxis schnell scheitern: in den Ferien bei trockenen Schienen um vier Uhr morgens vielleicht realistisch, im Berufsverkehr mit dichtem Fahrgastaufkommen jedoch kaum umsetzbar.

Die neue Tourenlogik basiert auf der Software Phönix. Sie arbeitet nach vorgegebenen Parametern. Die Planer erhalten jedes Jahr den Auftrag, effizienter zu werden als im Vorjahr. Da sich der gelbe Fahrplan kaum verändert, ist klar, dass die Zitrone längst ausgepresst ist.

Ziegelbrücke als Beispiel

Am Beispiel Ziegelbrücke zeigt sich, wohin diese Entwicklung führt. Das Depot verliert an Attraktivität, Mitarbeitende wandern ab. Zwei Prozent Effizienzsteigerung klingen harmlos, sind aber eine massive Verschärfung. Man spart nicht mehr an Prozessen, sondern an Menschen.

Kritik blieb ungehört

Der Grobentwurf wurde an Lenkung und Einteilung geschickt. Beide meldeten klare Probleme: zu knappe Übergänge, keine Redundanz, fehlende Schnittstellen, Verlust von Praxiswissen. Keiner dieser Punkte wurde berücksichtigt.

Von der Planung hiess es, Strecken und Fahrzeuge seien fix. Änderungen seien nur möglich, wenn sie keine Mehrkosten verursachen.

Die APK hatte diesmal eine echte Mammutaufgabe. Unterstützt durch die PeKo, wurden alle Sitzungen begleitet und unzählige Stunden investiert. Statt wie üblich 20 bis 30 Prozent anzupassen, wurde vielerorts der gesamte Tourenplan neu erstellt. Vier Wochen Zeit waren dafür viel zu wenig.

Trotz intensiver Arbeit und konkreter Vorschläge wurden nur wenige Änderungen akzeptiert. Drei deutschsprachige Depots lehnten die Planung ab, eines wählte die Eskalation.

Sitzung mit dem Leiter ZFR

An einer Sitzung nach den regulären Aushandlungen war auch Claudio Pelletieri, Leiter ZFR, anwesend. Er betonte die menschlichen Bedürfnisse und den Wunsch nach einer guten, harmonischen Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitenden und der Planung.

Doch im System Sopre sind an vielen Standorten weiterhin die ursprünglichen Grobentwürfe abgebildet – ohne die Anpassungen der APK und PeKo. Damit wäre die ganze Arbeit vergeblich gewesen.

Wichtig ist mir: Niemand aus CTF, Lenkung, Einteilung oder den Produktions- und Regionenleitungen hat dieses Konzept erfunden. Auch sie müssen es umsetzen.

Wir sind keine Maschinen

Gerade jetzt ist es entscheidend, dass sich alle Lokführenden mit GAV, AZG, AZG-Verordnung, BAR und den Verständigungsfristen 2003174 auskennen. Wir müssen uns schützen.

Wir sind keine Maschinen. Wir sind Menschen mit Bedürfnissen. Der GAV sagt klar:

«Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter treten die Arbeit in einem Zustand an, der es ihnen erlaubt, ihre Aufgaben einwandfrei und sicher zu erledigen.»

Eine Häufung von Zwabre zeigt, dass jemand an seiner Grenze arbeitet. Wer müde oder erschöpft ist, kann keine volle Konzentration aufbringen.

Ein gefährlicher Weg

Das aktuelle Vorgehen ist riskant. Statt sich vorsichtig an Grenzen heranzutasten, plant man das Maximum – menschlich wie betrieblich. Erst wenn es nicht mehr funktioniert, wird minimal zurückkorrigiert. Das ist keine verantwortungsvolle Planung.

Solidarität als Antwort

Wir werden den Fahrplanwechsel genau beobachten und darauf achten, was angepasst werden muss, damit der Bahnverkehr stabil bleibt.

Wir stehen zusammen. Wir tragen Verantwortung für einander.

In schwierigen Zeiten zählt Solidarität. Ich bin überzeugt, dass die Geschäftsleitung erkennt, dass Vertrauen nur durch Taten zurückkehrt.

Denn nur zufriedene Mitarbeitende geben mehr, als sie müssen. ➤





+VSLF

Nationaler Schweizer Lebensmittellieferant und Hersteller. Wir liefern sicher den höchsten Qualitätsstandard in Europa. Sollten unsere Produkte nicht mehr lieferbar sein, werden wir Sie hiervon in Kenntnis setzen.

VSLF-SHOP



Swiza
Taschenmesser / Couteau / Coltellino



Victorinox
Taschenmesser / Couteau / Coltellino 2024



LKW Planentasche / Sac en bâche de camion /
Borsa in tessuto telo di camion



Caran d'Ache
Kugelschreiber
Stylo à bille
Penna a sfera



Caran d'Ache
Minenhalter



*** SALE - 20-90% ***
(solange Vorrat)



Taschenschirm schwarz
Parapluie de poche noir
Ombrello nero



Taschenschirm hell
Parapluie de poche gris-pierre
Ombrello grigio pietra



Mappe A4 mit Rechner / Porte-documents A4 avec
calculatrice / Portadocumenti A4 con calcolatrice



Neue Softshell-Jacke Herren Logo farbig
nouveau Veste Softshell homme logo en couleur
nuovo Giubbotto Softshell uomo logo a colori



Neue Softshell-Jacke Damen
nouveau Veste Softshell femme
nuovo Giubbotto Softshell donna



SCAN ME

Online bestellen

und direkt zum Shop

<https://www.vslf.com/dienste/shop/sonstiges>

Artikel solange Vorrat

150 Jahre VSLF Wettbewerb

Der VSLF feiert und du kannst gewinnen! Der Hauptpreis ist eine H0-Modelllok mit der wunderbaren VSLF-Eule im Wert von über 400 Fr. Je fünf Kalender von Dario Häusermann und Daniel Schärer liegen genauso auf dem Gabentisch wie Taschenmesser, Kugelschreiber, Taschen, Agenden oder edle Ledermappen mit dem VSLF-Logo und der Eule.

Was musst du tun?

Fülle den Online-Wettbewerb unter dem folgenden Link aus und wähle die richtigen Antworten. Trage deinen Namen und eine gültige Mailadresse ein und schicke deine Antworten ab. Einsendeschluss ist der 31.12.2025.

Gehen mehr richtige Antworten ein als es Gewinne gibt, entscheidet das Los. Werden die Gewinne nicht durch Teilnehmende mit richtigen Antworten aufgebraucht, erfolgt die Vergabe nach der Rangfolge und innerhalb eines Rangs

durch den Losentscheid. Das Los entscheidet auch, wer was gewinnt. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden per E-Mail benachrichtigt. Die Gewinne müssen innert einer Woche per E-Mail bestätigt werden und es muss eine Versandadresse angegeben werden, sonst wird der jeweilige Gewinn weiterverlost. Deine Angaben werden nur im Zusammenhang mit dem Wettbewerb verwendet und nicht an Dritte weitergegeben. Nach dem Wettbewerb werden die Angaben gelöscht. Teilnahmeberechtigt sind alle natürlichen Personen ausser den Vorstandsmitgliedern und dem Re-

daktor LocoFolio des VSLF. Minderjährige benötigen die Einwilligung einer erziehungsberechtigten Person. Jede Person kann nur einmal am Wettbewerb teilnehmen. Der Versand erfolgt nur an Adressen in der Schweiz. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen und über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Gewinne werden nicht in bar ausbezahlt. Viel Glück!

Übrigens: Alle VSLF-Artikel gibt es auch jederzeit im Shop zu kaufen, aktuell sogar mit Rabatt! (Die Teilnahme am Wettbewerb ist unabhängig von einem Kauf.)



Link Wettbewerb:
<https://www.vslf.com/wettbewerb>

Wer sind die Fotografen?

Wer hat nicht schon die fantastischen Eisenbahnbilder bewundert, die wir in jeder Ausgabe des LocoFolio abdrucken dürfen? Hinter ihnen stehen Fotografinnen und Fotografen, die sich mit Leiden-

schaft der Bahnfotografie widmen. Zwei von ihnen sind Dario Häusermann und Daniel Schärer.

Beide veröffentlichen jedes Jahr einen Kalender und begeistern damit ein grosses Publikum. Auch dieses Jahr haben sie einen Kalender bereit mit Bildern, von denen eines schöner ist als das andere. Die Bilder in diesem Heft stammen auch

teilweise aus den neuen Kalendern und sind entsprechend gekennzeichnet.

Die Kalender können nicht nur gewonnen, sondern ganz regulär gekauft werden und sind ein tolles Weihnachtsgeschenk. Sehr zu empfehlen! (Die Teilnahme am Wettbewerb ist unabhängig von einem Kauf.) ➡

Dario Häusermann: «Ob im Führerstand bei der railCare AG oder im Büro bei der SBB – ich hatte das Glück, meine Leidenschaft zum Beruf machen zu können. Ich bin 1989 geboren und teile damit nicht nur denselben Jahrgang mit Daniel Schärer, sondern auch viele gemeinsame Erinnerungen an die guten alten Zeiten der frühen 2000er, die wir damals mit der Kamera festhielten. Diese Zeit – geprägt von gegenseitiger Motivation und dem ständigen Ansporn, besser zu werden – hat dazu geführt, dass wir nicht nur sehr gute Freunde, sondern zugleich auch die grössten Konkurrenten im Kalendergeschäft geworden sind.»



Daniel Schärer sagt von sich:

«Trotz junger Jahre mit Jahrgang 1989 bin ich ein Vollbluteisenbahner, sei es beruflich als Lokführer bei SBB Cargo International oder im Privatleben als Modellbahner und leidenschaftlicher Eisenbahnfotograf. Der Virus Eisenbahn infizierte mich schon früh als Kind und da war rasch klar: Eisenbahn sollte nicht nur ein Hobby, sondern meine Leidenschaft werden.»



Stippvisite bei der Forchbahn

Wer beim Bahnhof Zürich Stadelhofen nebst dem emsigen Treiben auf den Perrons einen Blick auf die Strasse wirft, kann dort etwas erspähen, das so gar nicht in das einheitlich blau-weisse Farbschema der Züri-Trams passen will. «Bin ich etwa in Berlin gelandet?», fragt sich die oder der Betrachtende ob der rot-cremefarbenen Triebwagen mit schwarzen Zierstreifen, die jenen der Berliner S-Bahn ähneln.

Simon Steinmann, Präsident VSLF Sektion Ostschweiz



Be 4/4 (alt) im Bahnhof Forch.

Nein, bei diesem Farbtupfer handelt es sich um einen Zug der Forchbahn. Sie ist eine der unzähligen kleinen Schweizer Schmalspurbahnen, die im Schatten touristischer Giganten wie RhB, MGB, MOB und Zentralbahn weder national noch international besonders bekannt sind, jedoch den Alltag ihrer Fahrgäste wesentlich prägen.



Die VSLF-Delegation am Bahnhof Forch.

Am Morgen des 27. August 2025 steigen am Bahnhof Zürich Stadelhofen Raoul Fassbind, Rahel Wyss, Marc Engelberger, Dario Bai, Markus Leutwyler und meine Wenigkeit in die «Frieda Bünzli», wie die Forchbahn im lokalen Volksmund neckisch genannt wird. Ziel ist der Betriebsmittelpunkt auf der Forch, wo wir von Damian Keller, Leiter Betrieb, zu einer Besichtigung eingeladen wurden.

Bevor wir dort eintreffen, ein kurzer Abriss über die Geschichte der FB. Öffentlichen Verkehr über die Forch gab

es ab 1836 in Form einer Postkutsche. Um 1870 wurde zum ersten Mal über eine Eisenbahn nachgedacht. Von 1905 bis 1912 verkehrten auf der Relation Martinibusse, eine Urform des Omnibusses. Damit löste die Bahn als seltener Fall eine Buslinie ab, als die Forchbahn am 12. Juni 1908 ihre Konzession erhielt. Sie wurde als Überlandstrassenbahn ausgeführt und verlief auf oder parallel zur Forchstrasse. Am Endpunkt in Esslingen bestand Anschluss an die Uster-Oetwil Bahn (UOeB) und von deren Endhaltestelle an der Kreuzung Langholz aus wiederum Anschluss an die Wetzikon-Meilen Bahn (WMB) – zwei eigentliche Schwesterbahnen der FB im Zürcher



Mitbringsel: frische Luxemburgerli aus Zürich.

Oberland, die heute aber nicht mehr existieren. Denn bis 1950 wurden sowohl die WMB als auch die UOeB nach Volksentscheiden auf Busbetrieb umgestellt. Die Forchbahn entging der Stilllegung, weil sie den baulich besten Zustand hatte, von der Peripherie in die Stadt führte und weil ein Probebetrieb mit Bussen nicht erfolgreich gewesen war. Die Bahn wurde ab 1954 ein erstes Mal mit breiter Zustimmung der Bevölkerung modernisiert.

Ab 1970 wurden die Depotanlagen auf der Forch erneuert und erhielten ihre heutige Form. Da die Bahn im Ortskern von Zumikon keinen Platz mehr hatte, wurde auf Initiative von Elisabeth



... und Be 4/6 (neu) im Bahnhof Forch.

Kopp, der damaligen Gemeindepräsidentin und später ersten Bundesrätin der Schweiz, fast das gesamte Gemeindegebiet untertunnelt. Deshalb verfügt Zumikon heute über stolze 1758 m «U-Bahn».

Ebenfalls seit dann verkehrt die Forchbahn ausserhalb der Stadt vollständig ausserhalb des Strassenplanums. Die ältesten, heute noch eingesetzten Fahrzeuge, welche auf dem Tram 2000 basieren, stammen ebenfalls aus dieser Zeit. 2004 beschaffte man zum ersten Mal klimatisierte Niederflurfahrzeuge von Stadler Rail. Aufgrund geänderter gesetzlicher Bestimmung wurden mit Bundesgeldern sämtliche unbeschränkten Bahnübergänge aufgehoben, im Frühjahr 2025 wurde in Egg der letzte mit Schranken ausgerüstet.

Wir sind in der Gegenwart angekommen und unser Zug unterdessen auch im Bahnhof Forch. Wir werden von Damian Keller in Empfang genommen und starten unsere Besichtigung mit anschließender Fahrt nach Esslingen und zurück. Im Jahr 2025 ist die Forchbahn eine mo-

derne Vorortbahn mit starkem Identifikationsfaktor für die Region. Bei Störungen treffen regelmässig Rückmeldungen von Fahrgästen ein, positive wie negative. Dies widerspiegelt jeweils hervorragend den Puls der Frieda-Nutzerinnen und -Nutzer.

Der Betrieb, so erfahren wir, ist eine tägliche Herausforderung: Die Forchbahn gehört mit der Linienbezeichnung S18 zur Zürcher S-Bahn. Zur Rushhour morgens und abends verkehren zwischen Stadelhofen und Forch vier Schnell- und vier Regionalzüge pro Stunde, zwischen Forch und Esslingen besteht dann ein Viertelstundentakt. Die neun dafür benötigten Zugkompositionen umfassen jeweils den gesamten, aus drei Fahrzeuggenerationen bestehenden Wagenpark.

Dies erfordert eine grosse Fahrzeugverfügbarkeit, denn eigentliche Reserven gibt es nicht. Entsprechend schnell müssen im Störfall die Reparatur(innen) und Techniker(innen) reagieren. Eine defekte Tür wird durch das Lokpersonal abgesperrt und die Störungsbehebung sofort, also wenn der Zug das nächste Mal auf der Forch vorbeikommt, eingeleitet. Die sonst so weit verbreiteten Türkleber sind nur selten zu



Die Farbe der Besucherwarnweste sorgt für Erheiterung.

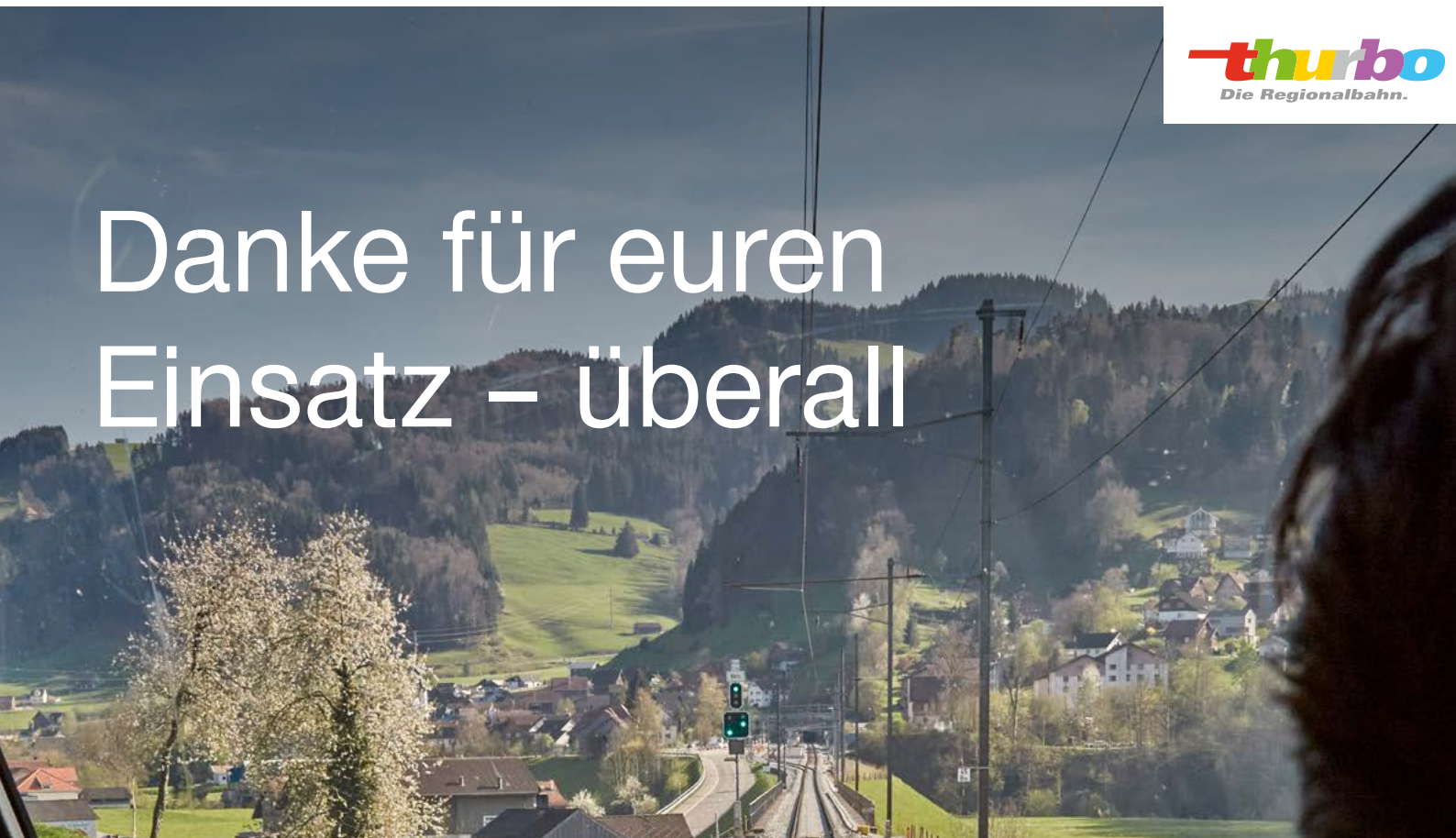
sehen. Wenn doch einmal einzelne Fahrzeuge ausgereiht werden müssen, führt dies nicht sofort zum Zugausfall, aber die Fahrgäste spüren es am reduzierten Platzangebot.

Auf der Stammstrecke Rehalp–Esslingen habe man laut Damian Keller relativ

wenig Probleme, dafür sei der Betrieb auf der Stadtstrecke problematisch. Man befinde sich auf fremder Infrastruktur, auch wenn man mit den VBZ sehr eng zusammenarbeite. Die dichte Taktung des Trams führe gerne zu Verspätungen. Die meisten Probleme habe man aber aufgrund von Kollisionen mit Strassenfahrzeugen. Diese würden nicht nur den Betrieb erheblich behindern, sondern auch die Verfügbarkeit der Flotte senken, so Keller.



Leiter Betrieb Damian Keller zeigt uns die Unterhaltsanlage.



thturbo
Die Regionalbahn.

Danke für euren Einsatz – überall

 SBB CFF FFS



Vor Beginn der Demofahrt im Be 8/8 «Kamel».

Ausserhalb der HVZ wird seit einigen Jahren eine Komposition auf der Forch als «Dispozug» bereitgehalten, eine Idee, die man sich von der SBB abgeschaut hat. Darüber hinaus sind auf der Forch zwei Busse der Autobusbetriebe Zürich-Zollikon-Küsnacht (AZZK) einsatzbereit abgestellt. Sie werden von der Forchbahn gemietet, um im Störfall schnell einen Bahnersatz aufziehen zu können. Dazu haben einige Lokführer(innen) der Forchbahn, ähnlich wie auch bei der Waldenburgerbahn, auch den Busführerschein.

So ein «Bähnli» (der Begriff wird, im Gegensatz zu «Tram», gerade noch goutiert) hat laut Damian Keller in verschiedenen Aspekten Vor- und Nachteile. Eine not-

wendige Reglementsänderung sei in einer Sitzung beschlossen und eingeführt worden. Die Wege seien kurz, die Hierarchien flach und die Strukturen einfach und flexibel. Dafür habe man halt eher beschränkte finanzielle Mittel und keine Armee an Verwaltungspersonal, wenn dieses einmal vonnöten sein sollte. Zudem müsse man, wie alle anderen Eisenbahnen auch, den ständig wechselnden Anforderungen an Vorschriften und Sicherheit genügen, was nicht immer einfach sei. In naher Zukunft werde man für den Fahrzeugunterhalt ein ECM-System einführen, welches für interoperable



Lokführer Beat Krebs in seinem Element.

Bahnen bereits Pflicht ist (ECM: Enterprise Content Management, elektronisches System zur Verwaltung von Unterneh-

menseigentum). Diesen Sachzwängen und den damit verbundenen Kosten müsse man Herr werden, was mit beschränktem Budget nicht immer einfach sei, so Keller.



Das Dateneingabegerät für ZSL 90, der Zug ist 72 m lang, hat 140 Bremsprozent und eine Vmax von 65 km/h.

Die Forchbahn kann noch mit einer weiteren Spezialität aufwarten: Als eine von nur vier Bahnen weltweit setzt sie auf das Zugbeeinflussungssystem «Zugsicherung mit Linienleiter» ZSL 90. Das System wird ansonsten noch bei der Bernischen RBS, der WSB im Aargau und bei der Flughafenbahn in Kuala Lumpur eingesetzt. In den 1980er Jahren kam es bei der RBS zu einer Unfallserie, welche die Einführung eines verbesserten Zugsi-



Die Begeisterung für den Führerstand verbindet uns.

bls.ch/lokpessoal

bls
verbindet.

cherungssystems erforderte. Dieses wurde von der Firma Integra (heute Teil von Siemens Mobility) in Zusammenarbeit mit dem BAV entwickelt. Es basiert auf der Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB), welche in Deutschland weit verbreitet ist. ZSL 90 überträgt Zugsicherungsdaten über einen in der Gleismitte



In der Abstellhalle von 1972.

angeordneten Linienleiter und hat einige Funktionen, über die heute keine Normalspurbahn in der Schweiz verfügt.

Gemeinsam mit Lokführer Beat Krebser kommen wir nun zur Hauptsache unseres Besuchs, der Demofahrt vom Depot Forch nach Esslingen und zurück. Unser Zug wartet auf uns in der «neuen» Fahrzeughalle von 1972 und besteht aus zwei Be-8/8-Doppeltriebwagen, die wegen ihrer Dachaufbauten auch liebevoll «Kamele» genannt werden. Beat hat heute das grosse Los gezogen: Er darf mit seinem Zug betriebliche Situationen erproben, die im normalen Arbeitsalltag unangenehme Folgen haben können, denn auch bei der Forchbahn sind Zwangsbremungen meldepflichtig.

Ein erster Fahrversuch endet nach wenigen Zentimetern, ohne Zugdatenein-

gabe geht gar nichts. Auch den Versuch einer Fahrt aus dem Depotbereich ohne Zustimmung, gegen eine falsch gestellte Weiche im Fahrweg oder über ein Rangierhaltssignal quittiert der Zug mit einer automatischen Betriebsbremsung. Das System hat eine dreistufige Sequenz, welche die Sicherheit garantiert: Zuerst kommt ein Warnton, dann erfolgt eine Betriebsbremsung. Sollte die Betriebsbremsung nicht ausreichen, wird unweigerlich eine Zwangsbremsung bis zum Stillstand ausgelöst.

ZSL 90 ist auch in der Lage, Rangierfahrten zu überwachen, eine Funktion, über die Schweizer Vollbahnen nach wie



Hier gut zu sehen: der Linienleiter von ZSL 90.

vor nicht verfügen und gegen die z.B. die SBB versucht, mit einer Warn-App (WaRa) vorzugehen. Bei dieser handelt es sich um nichts mehr als einen Warnton bei der Fahrt gegen das Ende einer Rangierfahrstrasse. Warum die SBB versucht, ein Problem, welches seit 35(!) Jahren technisch gelöst ist, über Prozesse und digitale Helferlein zu lösen, ist nicht nur mir ein Rätsel.

Auch auf der Strecke darf ZSL 90 nun zeigen, wozu es sonst noch in der Lage

ist. Das versuchte Überschreiten der Streckenhöchstgeschwindigkeit, der Versuch der Fahrt über ein geschlossenes Signal und eine zu hohe Geschwindigkeit über einen als gestört zu befahrenden Bahnübergang haben allesamt dieselbe Folge: eine Zwangsbremsung. Nach der Rückstellung macht das System auch genau da weiter, wo es aufgehört hat. Auch ein erneuter Fahrversuch über das geschlossene Signal resultiert wieder in einer Zwangsbremsung, ein Signalfall mit Zuggefährdung ist absolut ausgeschlossen. Im Gegensatz zu den Systemen hiesiger Vollbahnen darf das Lokpersonal hier jederzeit die momentan überwachte Geschwindigkeit wissen, sie wird grafisch angezeigt. Lokführer Beat grinst. Es beruhigt ungemein, selber mitzuerleben, dass Netz und doppelter Boden im Bedarfsfall auch wirklich halten.

Eine weitere erwähnenswerte Spezialität sind die Hilfssignale, die sich auto-



ZSL90-Linienleiter und ZST90-Spulen.

tomatisch mit dem Verschliessen der Fahrstrasse aktivieren und somit ohne weiteres Eingreifen der Fahrdienstleiterin oder des Fahrdienstleiters eine Weiterfahrt ermöglichen, sollte z.B. ein Bahnübergang gestört sein. Ausserdem verfügt die Forchbahn über eine Rückfallebene für den Fall, dass ZSL 90 defekt sein sollte oder aufgrund eines Wegmessungsfehlers vorübergehend ausfällt. Das punktförmige System «ZugStop 90» (ZST 90) würde den Zug weiterhin bei geschlossenen Signalen anhalten.

Die Forchbahn ist dank ZSL 90 sicherheitstechnisch top aufgestellt. Ein flächendeckender Einsatz im Schweizer Normalspurnetz wurde bei der Entwicklung von ZSL 90 geprüft, aber verworfen. Auch ein punktueller Einsatz ist eher fraglich, doch ein Gedankenexperiment für einen Einsatz auf der Stammstrecke der S-Bahn Zürich erachte ich dennoch als spannend:

Der Korridor zwischen den Bahnhöfen Zürich Hardbrücke und Stadelhofen ist dermassen stark ausgelastet, dass man ihn auch vom freien Netzzugang ausnehmen könnte, denn es gibt für europäische EVU ohnehin keine verfügbaren Trassen.



Das ZSL90-Anzeigergerät. Der Zug fährt 37 km/h und ist auf 60 km/h überwacht.



Wir waren zu schnell, Zwangsbremsung.

Aufgrund kürzlich gefällter Entscheidung des BAV zur Konzessionsvergabe z.B. beim Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) zeichnet sich ab, dass auch in Zukunft ausländische EVU in der Schweiz nur schwer an Trassen herankommen werden. Wenn in nicht allzu ferner Zukunft die Einführung von ETCS-Level 1 LS auf dem Kernnetz der Zürcher S-Bahn vollzogen ist, wird man schnell über mögliche Alternativen diskutieren müssen, sofern das geplante Angebot weiterhin produziert werden soll. Die Wahr-



Lokführer Beat Krebser vor dem «Kamel».

scheinlichkeit ist aber hoch, dass dann ETCS-Level 2 den Vorzug erhalten wird.

Im Moment läuft bei der Forchbahn das gross angelegte Modernisierungsprojekt Frieda 2030. Es beinhaltet eine Vielzahl von Projekten: die Sanierung des Zumiker Tunnels, die Modernisierung und den Umbau aller Bahnhöfe nach BehiG, die Beschaffung neuer Niederflurfahrzeuge und den Bau einer neuen, zeitgemässen Unterhaltsanlage auf der Forch, mit Wendemöglichkeit und Unterflurdrehbank. Ebenfalls vorgesehen sind der Ersatz aller Stellwerke und die Einführung der Stellwerkssoftware ILTIS, der alte Domino-69-Stelltisch wird komplett durch Bildschirme abgelöst. Auch die Modernisierung der neusten Fahrzeuggeneration Be 4/6 aus dem Jahr 2004 läuft gerade, im Moment ist das dritte Fahrzeug bei Stadler Rail im Umbau.

Ferner soll der Bahnhof Forch über seine Funktion als betriebliches Zentrum hinaus auch als multimodaler Knoten etabliert werden. Dies ist zum Teil auch schon zu sehen, Bike- und Carsharing sind bereits vorhanden, der Mitfahrdienst mybuxi wurde in der Region lanciert und im ZVV Contact Center Forch



Neu vs. alt, der Domino-69-Stelltisch wird bald vollständig von ILTIS abgelöst.

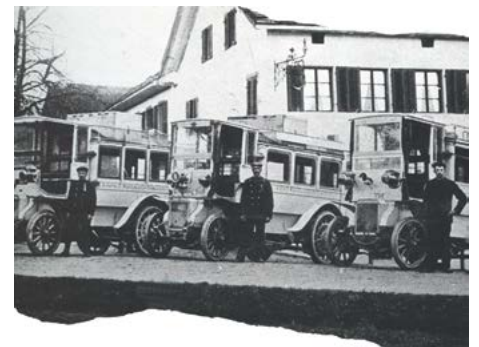
bekommt man Reiseberatung und Tickets nach ganz Europa. Weitere Innovationen sollen folgen: Die Verlegung der Endhaltestelle der Buslinie 744 von Scheuren nach Forch wird noch dieses Jahr umgesetzt, verschiedene weitere Mobility-Sharing-Angebote und Lademöglichkeiten für Elektroautos sollen folgen. Dabei befindet sich die Forchbahn im steten Dialog mit den Anrainergemeinden, Anwohnern, Partnern und selbstverständlich auch mit Fahrgästen und Mitarbeitenden.

Bei den neu zu beschaffenden Fahrzeugen möchte die Forchbahn weiterhin auf das Konzept von modularen Teilzügen setzen, welches sich sehr bewährt hat. Von der ursprünglich angedachten Beschaffung von komplett durchgängigen, 75 m langen Vollzügen ist man wieder weggekommen. Dies insbesondere deshalb, weil die Limmattalbahn seit ihrer Eröffnung schon mehrfach den Betrieb auf Teilstrecken beschränken musste, weil zu viele Fahrzeuge durch Kollisionen mit Strassenfahrzeugen beschädigt worden waren. Derselbe Sachverhalt führt auch dazu, dass die Forchbahn mit der Bestellung von zusätzlichen Fahrzeugen eine kleine, aber bedeutende Reserve aufzubauen gedenkt. Somit könnte der Betrieb auch bei mehreren Unfällen nacheinander in gewohnter Dichte aufrechterhalten werden.

Der Modebegriff «Automatisierung» macht auch vor der Forchbahn nicht halt. Gemäss Damian Keller prüfe man die Einsatzmöglichkeiten der Automationstechnologie. Der nachträgliche Einbau entsprechender Systeme sei explizit im Pflichtenheft für neue Fahrzeuge enthalten. Die täglichen Fahrten auf dem Zürcher Tramnetz würden aber nur eine teilweise Automatisierung des Betriebs erlauben, das Lokpersonal bleibe noch lange auf dem Zug. In fernerer Zukunft sei aber eine alternative Nutzung des Schienekorridors der Forchbahn denkbar, so Keller. In den verkehrstarken Zeiten werde man noch lange auf fahrplanmässige Züge setzen. In den Randzeiten sei, frühestens ab 2045, der Einsatz kleinerer, automatischer Fahrzeuge abzuklären, für mehr Flexibilität und einen

schonenden Umgang mit Ressourcen. Zuerst sei aber sowieso das laufende Modernisierungsprogramm abzuschliessen. Damit endet unser Besuch bei der Forchbahn, der kleinen Unbekannten am Pfannenstiel.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass vorläufig für 2037 für alle Schweizer Anwenderbahnen von ZSL 90 eine Migration auf das System ZSI 127 vorgesehen ist. ZSI 127 ist der ETCS-basierte Ersatz für ZST 90 bei Schmalspurbahnen und kommt bei vielen «grossen» Schmalspurbahnen zum Einsatz. Es ist wenig verständlich, warum man diesen Rückschritt von einem linienförmigen zu einem punktförmigen Zug-



Die Martinibus-Flotte.

sicherungssystem ernsthaft in Erwägung zieht. Noch ist aber nichts in Stein gemeisselt und so besteht die nicht ganz unberechtigte Hoffnung, dass ZSL 90 noch eine ganze Weile die Sicherheit der Forchbahn garantieren wird.

Glossar:

ECM: Enterprise Content Management, elektronisches System zur Verwaltung von Unternehmens-eigentum

Quellen:

<https://www.forchbahn.ch>
<https://de.wikipedia.org/wiki/Forchbahn>
https://de.wikipedia.org/wiki/Zugsicherung_mit_Linienleiter_1990
https://de.wikipedia.org/wiki/Zugsicherung_auf_Schmalspurbahnen_in_der_Schweiz
 ZSL-90-Bedienerhandbuch, Ausgabe vom 01.04.2025

Vielen Dank an Damian Keller und die Forchbahn für den herzlichen Empfang und die spannende Demonstrationsfahrt sowie Markus Leutwyler für die Fotos. 🍷

Bei uns sind Sie im Vorteil!

Nutzen Sie die Gelegenheit und **profitieren Sie als Mitglied des VSLF von attraktiven Vorteilsbedingungen** für ausgewählte Versicherungsprodukte – exklusiv für Sie und Ihre Liebsten.

Mobilität

- Autoversicherung
- Motorradversicherung
- Oldtimerversicherung
- Wasserfahrzeugversicherung

Wohnen und Freizeit

- Hausratversicherung
- Privathaftpflichtversicherung
- Wertsachenversicherung
- Gebäudeversicherung

Weitere Angebote

- Rechtsschutzversicherung (Privat-, Verkehrs- und Immobilienrechtsschutz)
- Private Unfallversicherung

Möchten Sie mehr über Ihre persönlichen Vorteile erfahren? Gerne beraten wir Sie kostenlos und erstellen Ihnen ein konkretes Angebot.

Hier klicken oder
QR-Code scannen
und von **weiteren
Vergünstigungen**
profitieren!



Allianz Suisse
Firmen-/Verbandsvergünstigungen
allianz.ch | @allianzsuisse     



Vom rebellischen Aussenseiter zum tonangebenden Machtfaktor: Entwicklungen, Rückschläge und Erfolge des VSLF seit 1876

Der 1876 gegründete VSLF war der erste nationale Berufsverband für Lokomotivführer in der Schweiz. Seine Geschichte ist von Höhen und Tiefen geprägt. Nach zeitweiligen Übertritten in andere Personalverbände formierte er sich 1957 neu und hat sich seither zum einflussreichen Verband für das Lokpersonal entwickelt.

Benjamin Spielmann

Oft war er unbequem und trat konfrontativ auf, auch gegenüber anderen Berufsverbänden. Er scheute sich nicht, seine Positionen mithilfe der Medien darzulegen und so öffentlichen Druck aufzubauen. Im Zentrum des Wirkens des VSLF steht aber seit jeher die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal.

Gründung bis 1956: zwischen Selbstbestimmung und Unterordnung

Von den ersten achtzig Jahren war der VSLF nur in der Hälfte der Zeit wirklich unabhängig. Er war zunächst im Verband Schweizerischer Transportanstalten (VPST) und später im Schweizerischen Eisenbahnverband (SEV) angeschlossen. Nach wenigen Jahren zeichnete sich jeweils ab, dass der VSLF als Teil einer übergeordneten Verbandsstruktur seine Ziele nicht wie geplant realisieren konnte. Das Bedürfnis nach einer eigenständigen Verbandspolitik war zu gross. Deshalb kam es immer wieder zum Bruch mit den Dachverbänden und zur Neugründung des VSLF.

Die ersten Jahrzehnte

1847 verkehrte mit der Spanischbrötlbahn die erste Eisenbahn vollständig auf Schweizer Boden. Im selben Jahr kam ein Kondukteur bei einem nicht näher bekannten Zugunglück ums Leben. Er hinterliess eine Ehefrau, die über keinerlei finanzielle Absicherung verfügte. Deshalb legten einige Bahnangestellte zusammen und sicherten der Witwe eine Rente. Zwar richteten Bahngesellschaften ab den 1860er Jahren Krankenkassen ein, in die Arbeitgeber und -nehmer einzahlten. Die Leistungen waren aber äusserst bescheiden, und die öffentlich-rechtliche Fürsorge steckte noch in ihren Anfängen. Ein verletzter oder getöteter Lokführer konnte seine Familie deshalb in eine existenzielle Krise stürzen (Bild 1).

Ein weiteres Problem der damaligen Lebensrealitäten war, dass die Arbeitnehmerschaft kaum vor der Willkür der Arbeitgeber geschützt war. Bei der Eisenbahn herrschten nicht selten 18-Stunden-Tage und Löhne, die in keinem angemessenen Verhältnis standen zur grossen Verantwortung und den ständigen Gefahren, denen das Lokpersonal ausgesetzt war. Die gewinnorientierten Bahngesellschaften waren auf hohe Renditen aus, um ihre Investoren mit grosszügigen Dividenden zufriedenzustellen. Die Bedürfnisse des Personals hatten untergeordnete Priorität.

Es ist deshalb kein Zufall, dass die Gründung des VSLF in diese Zeit fiel. So taten sich im Jahr 1868 einige Lokführer der Nord-



Abbildung 1: Eisenbahnunglück 1876 in Wädenswil, bei dem Lokführer und Heizer starben. Hinterbliebene waren damals finanziell kaum abgesichert (Bild: Wikipedia).

ostbahn zusammen und gliederten sich als «Bezirk 36» dem Verein Deutscher Lokführer an. Zentraler Beweggrund dafür war der Anschluss an deren Hilfskasse. 1870 zählte dieser Verein 66 Mitglieder. 1874 fiel der Entscheid, einen autonomen Verein mit eigenen Statuten zu gründen – 1876 wurde der VSLF aus der Taufe gehoben.

Schon im ersten Jahr entstanden zwölf Sektionen, denen 313 Mitglieder angeschlossen waren. Neben Arbeitsbedingungen, Löhnen und einem Rechtsschutz war die Einrichtung einer eigenen Hilfskasse ein wichtiges Thema. Jeder Lokführer musste jährlich in die Hilfskasse einzahlen, dies neben einem Mitgliederbeitrag an den VSLF. Die Hilfskasse zahlte einen Beitrag im Umfang von ungefähr drei Monatsgehältern (inkl. Zulagen) an verunglückte Mitglieder beziehungsweise an Hinterlassene bei verstorbenen Kollegen aus. Pensionierte konnten ihre einbezahlten Beträge zurückfordern – somit war diese Hilfskasse eine Mischung aus AHV und persönlicher Vorsorge. Der VSLF war nur einer von vielen Personalverbänden, die zu dieser Zeit aufkamen: 1888 gründete sich der Verein Schweizerischer Eisenbahnangestellter (VSEA) und 1889 der Verein Schweizerischer Lokomotivheizer (VSLH). 1895 entstand mit dem Verband Schweizerischer Transportanstalten (VPST) eine Art Dachverband, dem sich verschiedene Berufsorganisationen anschlossen. Der VSLF trat dem VPST 1895 bei, da er sich mit der Bündelung der Kräfte anderer Berufsgruppen eine Besserstellung der Lokführer erhoffte. Seine Unabhängigkeit, die dem VSLF seit jeher wichtig war, wollte er aber nicht verlieren.

Arrogante Eisenbahngesellschaften

1891 wurden die Arbeitszeiten der Eisenbahner auf 12 Stunden pro Tag und die minimale Ruheschicht auf 10 Stunden redu-

ziert. Dennoch blieben die Belastungen für das Fahrpersonal hoch. Obwohl sich zunehmend gewerkschaftlicher Widerstand dagegen regte, nahmen die Bahndirektoren von den Nöten des Personals kaum Notiz. So versammelten sich am Aarauer Eisenbahnertag vom 16. Februar 1896 rund 10 000 Eisenbahner, die ihre Anliegen öffentlich und medienwirksam vorbrachten (Bild 2). Erst jetzt zeigten sich die Bahngesellschaften bereit, auf die Forderungen einzugehen. Zwar wurden die Löhne erhöht, doch blieben sie angesichts der steigenden Lebenshaltungskosten verhältnismässig tief.



Abbildung 2: Aarauer Eisenbahnertag von 1896
(Bild: Schweizerisches Sozialarchiv).

Die Unzufriedenheit unter dem Bahnpersonal hielt an, weshalb die Eisenbahner der Nordostbahn am 11. März 1897 in einen dreitägigen Streik traten. Erst jetzt fanden die Forderungen Gehör – auch in Bundesbern. Bundesrat Josef Zemp (1834–1908), Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements, verdoppelte das maximale Jahresgehalt der Lokführer beinahe und legte



Abbildung 3: Erhöhte die Lokführerlöhne und trieb die Verstaatlichung der Eisenbahnen voran: Bundesrat Josef Zemp (Bild: Wikipedia).

eine Untergrenze der Zulagen fest (Bild 3).

Der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 15. März 1897 zufolge sorgte der Streik – und vor allem sein Ende – für erhebliche Aufregung bei der Zürcher Bevölkerung:

«Der Streik ist beendet. Wie eine Feuermeldung lief das Wort am Samstagnachmittag durch die Stadt, von Mund zu Mund flog die Nachricht, die Bulletinsverträger wurden beinahe zerdrückt, die Leute gingen schneller oder sammelten sich in Gruppen, Bekannte, die sonst kaum je miteinander sprachen, tauschten ihre Meinungen aus, Zürich atmete, von einem furchtbar lähmenden Druck erlöst, in vollen Zügen auf. Nach dem zu urteilen, was man auf der Strasse sah und hörte, gönnt die Bevölkerung den Eisenbahnern ihren Sieg vollauf und ist froh, dass sie es nicht zum Äussersten getrieben haben; in die Genugtuung mischte sich der heisse Wunsch, der Friede möchte ein fester und dauernder sein, die Vereinbarungen der beiden Parteien von beiden loyal gehalten werden.»

Der langwierige Widerstand und das überhebliche Auftreten der Eisenbahnbarone gegenüber ihrem Personal trugen wesentlich dazu bei, dass das Schweizer Stimmvolk 1898 der Verstaatlichung der Eisenbahnen mit einem Ja-Anteil von fast 68 Prozent deutlich zustimmte. Auch die Eisenbahner und ihre Berufsverbände, darunter der VSLF, unterstützten dieses Vorhaben. Sie hofften, dass sich die Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder unter den 1902 gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verbessern würden.

Enttäuschte Hoffnungen im Zeichen der Staatsbahn

Die Erwartungen auf höhere Löhne unter dem Zeichen der SBB (Bild 4) blieben vorerst unerfüllt. Die Eisenbahnverbände forderten eine Lohnerhöhung von 25 Prozent für mittlere und tiefere Einkommen sowie 12 Prozent für besser verdienende Angestellte. Das Eidgenössische Eisenbahndepartement lehnte diese Forderung ab. Immerhin reduzierte das revidierte Arbeitszeitgesetz von 1902 die tägliche Arbeitszeit auf 11 Stunden.



Abbildung 4: Keine wirkliche Verbesserung für das Lokpersonal der SBB. (Logo: SBB Geschäftsbericht 1926. In diesem Geschäftsbericht wurde erstmalig ein Logo verwendet. 1938 kam das Flügelrad und 1972 das heutige SBB Signet).

Welche Rolle der VSLF in dieser Umbruchphase spielte, lässt sich nicht abschliessend nachvollziehen. Zwar verfügte der Verband 1901 über einen ansehnlichen Mitgliederbestand von 966 Personen, doch zeigte er sich mit dem Erreichten unzufrieden. Der VSLF war der Ansicht, dass er als Teil des VPST seine Anliegen nicht ausreichend zum Ausdruck bringen konnte – weshalb er den Dachverband einige Jahre später verliess.

Auch der Heizerverband trat aus dem VPST aus, woraufhin er die Zusammenarbeit mit dem VSLF intensivierte. Viele Lokführer verfügten jedoch über ein ausgeprägt elitäres Selbstverständnis und blickten auf die Heizer herab. Letztere mussten sich mit den Lokführern arrangieren und im Laufe ihrer Aus-

bildung zahlreiche Schikanen über sich ergehen lassen. Ein Teil der Lokführer war zudem der Meinung, die Heizer seien zu stark klassenkämpferisch orientiert und stünden der Sozialdemokratischen Partei zu nahe. Dies widersprach den Statuten des VSLF, der sich als politisch neutral verstand. Zudem hielten viele junge Lokführer dem VSLH auch nach ihrer Ausbildung die Treue. Kurz: Zwischen den beiden Berufsgruppen bestanden tiefe, kaum überwindbare Gräben. Eine Fusion des Lokführer- und Heizerverbandes stand deshalb nicht zur Debatte. Der Hauskrach zwischen Lokführern und Heizern beschädigte das Ansehen des VSLF nachhaltig. Im Jahr 1912 trat fast die Hälfte seiner Mitglieder aus. In dieser Phase gründeten Heizer und übergetretene Lokführer den Schweizerischen Lokomotivpersonalverband (SLPV).

Zeit des Ersten Weltkriegs als Konsolidierungsphase

Während des Ersten Weltkriegs glückte die SBB die steigenden Lebenshaltungskosten nur zögerlich durch Teuerungszulagen aus. Die wirtschaftliche Lage der Eisenbahner war äusserst prekär – viele Familien konnten sich nur dank Spendensammlungen, die die Berufsverbände unter den Mitgliedern durchführten, über Wasser halten.

Diese schwierige Zeit brachte die Eisenbahner näher zusammen. Die bislang zersplitterten Berufsgruppen suchten eine engere Kooperation, sodass es 1919 zur Gründung des SEV kam. Dem neuen Verband schlossen sich der SLPV (ab 1932: SEV-LPV) und weitere Berufsorganisationen der Eisenbahn an – mit Ausnahme des VSLF.

Der SEV und seine Einzelverbände wurden Mitglieder des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes. Darüber hinaus war der SEV Teil des Föderativvereins des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe sowie der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit Sitz in London. Während der VSLF als einzelgängerisch und konfrontativ wahrgenommen wurde, setzte der SEV auf Kompromiss und Dialog. Diese Strategie sowie seine föderale Struktur verschafften dem SEV breite Anerkennung in Politik und Öffentlichkeit.

Krisenhafte Jahre im SEV

Für den VSLF kam ein Beitritt zum SEV vorerst nicht infrage. Dessen gewerkschaftlich-linke Ausrichtung war ihm ein Dorn im Auge. Zudem sah er seine Eigenständigkeit gefährdet, da er um seinen Handlungsspielraum und seine politische Unabhängigkeit fürchtete, wie es schon beim Eintritt in den VPST der Fall war. Nicht alle VSLF-Mitglieder goutierten dieses beinahe stoische Festhalten an den Prinzipien ihres Verbands – was sich in zahlreichen Austritten niederschlug. Bis Anfang der 1930er Jahre verlor der VSLF nahezu die Hälfte seiner Mitglieder im Vergleich zu 1920.

Die Schwächung war so gravierend, dass sich 1933 ein Teil der VSLF-Lokführer dem SEV anschloss, die kurz darauf im Lokomotivpersonalverband (LPV) aufgingen. Wer hätte gedacht, dass sich VSLF-Lokführer letztlich doch – zumindest indirekt – mit den Heizern zusammenschliessen würden? Die früheren VSLF-Mitglieder fanden im SEV eine neue gewerkschaftliche Heimat. Anders als der VSLF, der ausschliesslich die Interessen des Lokpersonals vertrat, handelte es sich beim SEV um einen Einheitsverband. Dieser setzte sich für verschiedene Berufsgruppen ein – Gruppen, die mitunter konkurrierten.

In der Zwischenzeit sahen sich die Lokführer mit erheblichen Mehrbelastungen konfrontiert, die aus ihrer Sicht unzureichend entschädigt wurden: höhere Kilometerleistungen, weniger Zeit für Vor- und Nacharbeiten sowie die zunehmende Einführung des Einmannsystems durch die Sicherheitssteuerung. Die Lokführer trugen ihre Anliegen dem SEV-Vorstand vor, fühlten sich jedoch nicht ernst genommen. So kam es Anfang der 1950er Jahre zu einer tiefgreifenden Vertrauenskrise zwischen der SEV-Führung und ihren Lokführern. 1953 hielten die Lokführer eine eigene Versammlung ab – sehr zum Missfallen der Verbandsspitze. Diese duldete das Treffen zwar, stellte jedoch unmissverständlich klar, dass dies lediglich informativen, keinesfalls aber beschlussfassenden Charakter hatte.

Auch ein vom SEV einberufener Kongress im Jahr 1956 brachte keine Annäherung. Vielmehr wurde deutlich: Die Gesamtinteressen des SEV sollten Vorrang vor den Begehren einzelner Berufsgruppen haben – die Lokführer hatten sich unterzuordnen. Als das Lokpersonal sich bei einer Lohnrunde übergangen fühlte, brachte dies das Fass zum Überlaufen. Die Überzeugung festigte sich, dass seine Wünsche innerhalb der SEV-Strukturen zu wenig Gehör fanden. Die einzige Möglichkeit, seine Interessen eigenständig und konsequent zu vertreten, bestand in der Gründung eines eigenen Berufsverbands.

1957 bis 2000: die wilden Jugendjahre des «neuen» VSLF

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts suchte der VSLF seinen Platz als Vertretung der Lokführer. Es war eine Zeit des intensiven Ausprobierens. Die Frage stand im Raum: Mit welchen Mitteln liessen sich die Verbandsziele am wirkungsvollsten erreichen? Als kleiner Verband musste er ordentlich Lärm machen, um gehört zu werden. Harte Auseinandersetzungen mit der Arbeitgeberseite und mit anderen Berufsverbänden – insbesondere mit dem SEV-LPV – prägten diese Phase.

Steinige erste Jahre des neuen VSLF

So fand 1957 in Zürich die zweite Gründung des VSLF statt – sogar mit eigenem Logo (Bild 5). Die ersten Jahre verliefen harzig: Der VSLF sah sich Anfeindungen, Missbilligung und Nichtbeachtung ausgesetzt. Auch die Bahngesellschaften nahmen den neuen Verband kaum ernst, zumal der Mitgliederzuwachs bescheiden blieb.

Ein grosses Handicap für Lokführer beim Wechsel vom SEV-LPV zum VSLF war die Bindung an die obligatorische Versicherungskasse des SEV. Ein Austritt bedeutete erhebliche finanzielle Einbussen – für viele eine zu grosse finanzielle Hürde. So blieb der VSLF in Bezug auf die Mitgliederzahlen über Jahrzehnte hinweg der «kleine Bruder» des SEV.

Während sich der VSLF nun mit voller Kraft und ohne die Fesseln eines Dachverbands ausschliesslich für die Anliegen des Lokpersonals einsetzen konnte, war der SEV weiterhin verpflichtet, die Ansprüche aller Berufsgruppen im Eisenbahnwesen zu berücksichtigen. Die Spannungen zwischen den beiden Verbänden waren mit der Neugründung des VSLF keineswegs ausgeräumt – im Gegenteil: Sie traten nun offen zutage und prägten das Verhältnis über viele Jahre.



Abbildung 5: VSLF-Logo von 1957 (Website VSLF).

Umstrittenes ETH-Gutachten

Eine erste Bewährungsprobe für den neu gegründeten VSLF war die Revision des Reglements für die Nebenbezüge des fahrenden Personals. Anlass hierfür war die Tatsache, dass das fahrende PTT-Personal höhere Zulagen erhielt als das SBB-Personal. In einem von der ETH erstellten Gutachten, das die Tätigkeiten der Berufsausübung bewertete, erhielt das Zugpersonal mehr Punkte als das Lokpersonal. Viele Lokführer reagierten mit Unverständnis: Sie sahen sich grösseren Gefahren und höherer Verantwortung ausgesetzt – und fühlten sich nun vor den Kopf gestossen. Für zusätzlichen Ärger sorgte ein Zeitungsartikel, der Aufgaben der Kundenbegleiter auflistete, die eigentlich dem Lokpersonal oblagen. Dies sorgte für Spannungen zwischen den Eisenbahnberufen.

Während der VSLF das Resultat des ETH-Gutachtens ablehnte, sahen es die anderen Personalverbände weniger tragisch: Der Zentralpräsident des SEV-LPV sprach von einer «befriedigenden Lösung» und auch der Obmann der Gewerkschaft des Christlichen Verkehrspersonals (GCV) hielt es für «falsch, von einem Misserfolg zu sprechen». Zahlreiche Lokführer im SEV-LPV fühlten sich von ihrer Verbandsleitung verraten und verkauft. Für den VSLF war dieser SEV-interne Konflikt ein Glücksfall. Er verzeichnete dank vieler Übertritte einen markanten Mitgliederzuwachs, was Anfang der 1960er Jahre zur Gründung neuer Sektionen in Biel, Bellinzona und Basel führte.

Sitz im Personalausschuss

Ein weiteres zentrales Anliegen war ein Platz im Personalausschuss der SBB, dessen Sitze über Jahre hinweg ausschliesslich der SEV besetzte. Erst 1968 erhielt ein VSLF-Vertreter einen Sitz – allerdings nur deshalb, weil die Anzahl Sitze von vier auf fünf erhöht wurde. Der SEV beanspruchte weiterhin sämtliche Plätze für sich. Ab diesem Zeitpunkt war der VSLF (mit Ausnahme der Jahre 1972 bis 1976) stets mit mindestens einem Sitz im Ausschuss vertreten. Damit hatte er es geschafft, seinen Mitgliedern eine Stimme innerhalb der offiziellen Verhandlungsgremien zu verschaffen.

Der VSLF war damit nicht mehr nur ein querulantischer Störenfried, sondern hatte auf dem Weg zu einem ernstzunehmenden Akteur im Kampf um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen einen wichtigen Meilenstein erreicht.

Erschöpfte Lokführer

Ende der 1960er Jahre litten die Bahngesellschaften unter akutem Personalmangel. Die Lokführerklassen füllten sich nur noch spärlich. Grund dafür war die hohe Nachfrage nach Arbeitskräften in der Privatwirtschaft, die oft attraktivere Anstellungsbedingungen bot, als es die Staatsbetriebe taten. Zumal hatte der Bundesrat die Lokführerlöhne Anfang der 1960er Jahre weniger erhöht als vom VSLF gefordert.

Zwar trat 1975 die 44-Stunden-Woche in Kraft, das Arbeitsvolumen für das Lokpersonal blieb jedoch. Dies führte zu einer weiteren Rationalisierung des Lokführerberufs: mehr unbeleitete Züge, höhere Geschwindigkeiten, verkürzte Nebenarbeitszeiten, mehr Signale – zusammengefasst eine grössere Belastung pro Kopf bei gleichem Personalbestand.

Diese Jahre waren ausserdem von einer Häufung schwerer Bahnunfälle geprägt. Am 24. Juni 1968 kollidierten auf der Strecke zwischen St-Léonard und Sitten ein Güter- und ein Personenzug – zwölf Menschen kamen ums Leben. Am 18. Januar 1971 prallten in Herrliberg-Feldmeilen zwei RABDe 12/12 («Mirage») frontal aufeinander, wobei sechs Personen starben (Bild 6). Nur wenige Monate später, am 28. August desselben Jahres, entgleiste ein Personenzug im Implontunnel – fünf Todesopfer waren zu beklagen.



Abbildung 6: Aufräumarbeiten nach der Kollision in Herrliberg-Feldmeilen 1971. Mehrere Bahnunglücke in dieser Zeit offenbarten die prekären Arbeitsbedingungen der Lokführer (Bild: Wikipedia).

Durch eine intensive Medienberichterstattung wurde auch der breiten Öffentlichkeit bewusst, wie anspruchsvoll und gefährlich die Arbeit auf dem Führerstand war. Viele Zeitungen führten die Unfälle wenigstens teilweise auf die belastenden Arbeitsbedingungen des Lokpersonals zurück (Bild 7).

Der VSLF stellte sich in dieser Zeit konsequent hinter das Fahrpersonal. Der SEV hingegen übernahm in einzelnen Fällen Positionen der SBB, die dem Lokpersonal eine Mitschuld an den Unglücken gaben. Über diese Haltung ärgerten sich viele Lokführer. Das Ansehen des Lokpersonals befand sich auf einem Tiefpunkt und die ohnehin angespannte Beziehung zwischen VSLF und SEV verschärfte sich weiter.

Der VSLF sah nun den richtigen Moment gekommen, um beim Bundesrat erneut für eine Lohnerhöhung zu lobbyieren. Zwar wurden die Löhne für das Lokpersonal – und für das gesamte Bundespersonal – schliesslich erhöht, allerdings wiederum weniger, als es dem VSLF vorschwebte.

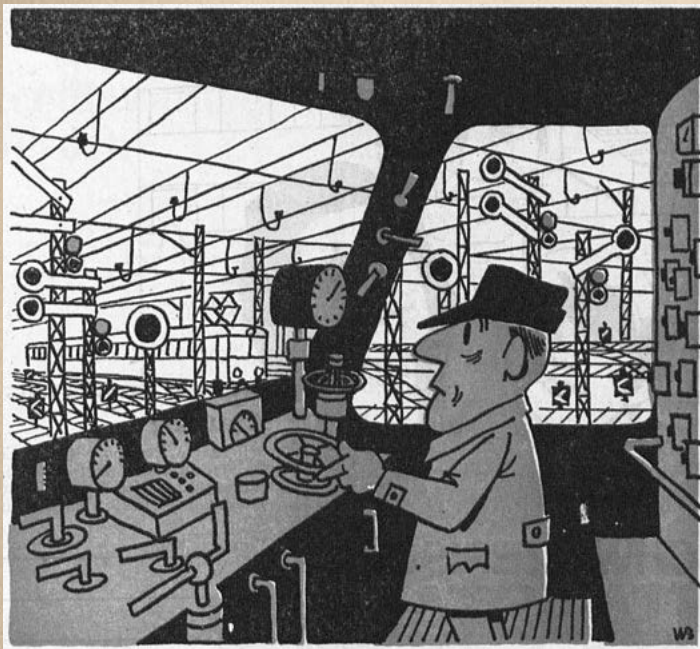


Abbildung 7: Ein überforderter und müde wirkender Lokführer bei seiner Arbeit («Die Tat» vom 5. Februar 1972).

Unhaltbare Zustände in den Führerständen

Obwohl der SEV-LPV und der VSLF das Wohl der Lokomotivführer verbessern wollten, waren sie sich uneins über den Weg dorthin. Während der VSLF seine Forderungen energisch und konsequent vertrat und Konflikte nicht scheute, setzte der LPV auf Dialog und Kompromiss. Diese unterschiedlichen Vorgehensweisen führten immer wieder zu Spannungen zwischen den Verbänden.

Zudem betonte der VSLF stets, alle Lokführer in einem einzigen autonomen Verband vereinen zu wollen. Damit stellte er die Existenz des LPV offen infrage und konkurrierte mit diesem di-



Abbildung 8: Im Sommer wurden an die Frontscheiben dieser Re 420 («Swiss Express») behelfsmässig Leintücher gehängt, um das Aufheizen des Führerstandes abzumildern (Foto: VSLF-Archiv).

rekt. Vor dem Hintergrund dieser latenten Spannungen trafen sich Vertreter von LPV und VSLF 1972 zu einer Aussprache. Die Situation entspannte sich zwar kurzfristig, doch weitere Konflikte und Eskalationen folgten.

Ein jahrelanges Ärgernis waren die schlechten Arbeitsbedingungen im Führerstand. Im Sommer war es unerträglich heiss – Sonnenblenden gab es noch nicht (Bild 8). In den Führerständen der damaligen Re 4/4 II (Re 420) wurden zeitweise Temperaturen von über 50 Grad Celsius gemessen. Überdies waren die Loks schlecht beheizbar, und für frische Luft mussten die Lokführer die Seitenfenster öffnen, was zu Nacken- und Rückenschmerzen führte.

Bei älteren Loks wie der Ae 4/7 und Ae 6/6 klagten die Lokführer über störende Zugluft und grossen Lärm. Messungen ergaben Werte von über 100 Dezibel. Der VSLF forderte deshalb den Einbau von Isolierungen, Belüftungssystemen und doppelverglasten Führerstandfenstern.

Die Missstände in den Führerständen waren im Frühling 1978 auch Thema in den Medien. Der damalige VSLF-Präsident Karl Allemann gab dem Schweizer Fernsehen ein Interview direkt im Führerstand einer Re 420 (Bild 9). Auch ein Vertreter des SEV kam zu Wort.

Dieser bestätigte die vom VSLF monierten Missstände, kritisierte jedoch das Vorgehen des VSLF als zu forsch. Eine direkte verbale Konfrontation zwischen den Vertretern von VSLF und

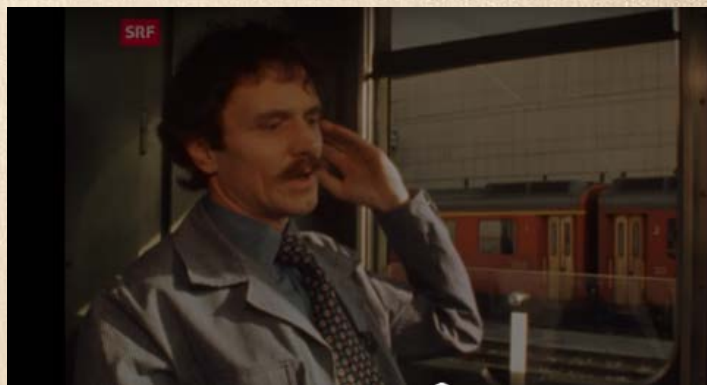


Abbildung 9: Der damalige VSLF-Präsident Karl Allemann demonstrierte im Schweizer Fernsehen 1978, wie die Zugluft über die Seitenfenster die Arbeit im Führerstand erschwerte (Foto: Screenshot «Blickpunkt», Schweizer Fernsehen vom 10. April 1978).

SEV im Fernsehbericht förderte zutage, wie tief das Zerwürfnis zwischen den beiden Verbänden war.

Die SBB modernisierte die Führerstände nur zögerlich. Die Re 6/6 wurden mit einer Belüftung ausgestattet und einige Führerstände erhielten Klimaanlage. Ältere Loks sollten mit Isolierungen und Sonnenblenden versehen werden. Weitergehende Massnahmen lehnte die SBB aus Kostengründen ab. Für den VSLF erwies sich das Einschalten der Presse als der richtige Schritt. Denn laut seiner Auffassung war die SBB erst zu Zugeständnissen bereit, als die Medien die Missstände in den Führerständen breitenwirksam aufgriffen.

Streit um die 42-Stunden-Woche

Die Spannungen zwischen SEV und VSLF, die mal mehr, mal weniger offen ausgetragen wurden, hinderten die Verbände über Jahre daran, effizient und geeint gegenüber dem Arbeitgeber aufzutreten. Besonders zugespitzt wurden die Gegensät-

ze bei der 42-Stunden-Woche für das Bundespersonal, die am 1. Juni 1986 eingeführt wurde.

Der VSLF kam bei seinen Berechnungen auf eine niedrigere Arbeitszeit als die SBB. Als die SBB von diesem Vorschlag zunächst nichts wissen wollte, wandte sich der VSLF erneut an die Medien, entwarf ein provokatives Plakat und machte damit sowohl in den Depots als auch in der Tagespresse auf die Forderungen aufmerksam. Durch das alleinige Vorpreschen des VSLF sah sich der SEV gezwungen mitzuziehen und forderte für das Lokpersonal dieselbe Arbeitszeit wie der VSLF. Schliesslich knickte die SBB ein und reduzierte die Arbeitszeiten wie von den Personalverbänden gefordert.

«Aktion ganz klar»

Als der Bundesrat 1985 und 1989 eine vom VSLF geforderte Lohnerhöhung erneut ablehnte, war für den Verband das Mass voll. In einer Urabstimmung beschlossen die Mitglieder am 15. September 1989 den Dienst strikt nach Vorschrift auszuführen: keine volle Beschleunigung, keine Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit – die sogenannte «Aktion ganz klar». Die VSLF-Führung betonte ausdrücklich, dass es sich nicht um einen Streik handele, doch die Zeitungen bezeichneten die Aktion als Bummelstreik. Viele Lokführer ausserhalb des VSLF schlossen sich der Aktion an, während der SEV und die SBB die Massnahme verurteilten.

Betrieblich blieben die Auswirkungen gering; Verspätungen blieben meist unter 15 Minuten (Bild 10). Dennoch erreichte der VSLF ein wichtiges Ziel: Die Anliegen des Lokpersonals erhielten erneut grosse mediale Aufmerksamkeit, unter anderem durch einen TV-Beitrag in der «Rundschau». Der VSLF demonstrierte damit wiederum, dass auch ein kleiner Personalverband in der Lage war, öffentlichen Druck aufzubauen. Rechtliche Konsequenzen für die Initianten der «Aktion ganz klar» blieben aus – auch dank der hartnäckigen Verteidigung durch die VSLF-Leitung.

Neues Ausbildungskonzept NAK und Einführung des ZUB

In den 1980er Jahren wurde auch die Lokführerausbildung neu konzipiert, die unter dem Namen NAK (Neues Ausbildungskonzept) bekannt wurde. Zwar blieb eine vierjährige Lehre in der Metallbranche weiterhin Voraussetzung, doch wurde 1986 der Aufenthalt in der Werkstätte auf zwei Monate verkürzt, so dass die Ausbildung insgesamt noch rund 20 Monate dauerte. Sechs Jahre später genügte eine normale Berufslehre oder Maturität als Voraussetzung.

Damit verlor der technische Aspekt der Ausbildung an Bedeutung, während das Erlernen der Fahrpraxis und das Studium der Vorschriften wichtiger wurden.

Der VSLF wehrte sich gegen diese Massnahmen, da er eine Abwertung des Lokführerberufs und Qualitätseinbussen im Arbeitsalltag befürchtete. Die SBB ging jedoch nicht auf die Einwände ein, nicht zuletzt deshalb, weil der SEV diese Veränderungen unterstützte.

Anfang der 1990er Jahre wurde die SBB von mehreren Eisenbahnunfällen erschüttert. Besonders die Kollision zwischen einer S-Bahn und einem Schnellzug im Bahnhof Oerlikon 1992,

Das Eisenbahn-Chaos fand nicht statt

Bern. Zugreisende haben am Wochenende auf dem ganzen Streckennetz Verspätungen von fünf bis 15 Minuten hinnehmen müssen. Wie stark die Probleme auf die Bummelstreikaktion des Lokomotivführerverbands zurückzuführen waren, blieb umstritten. Während SBB-Betriebsdirektor Jakob Eberle von einem «gewissen verschärfenden Einfluss» der Aktion sprach, warf VSLF-Präsident Fritz Schneider den SBB vor, sie spielten die Aktion bewusst herunter.

Die Verspätungen seien zur Hauptsache auf den starken Verkehr und auf Baustellen zurückzuführen, erklärte Eberle gestern auf gegenüber der AP. Nach Verspätungen von fünf bis 15 Minuten am Samstag sei der Sonntag fast verspätungsfrei angelaufen. Auf die Aussagen des unzufriedenen Lokführerverbands angesprochen, sagte der SBB-Direktor, im VSLF seien nur zehn Prozent der Lokführer organisiert. Sicher habe es einzelne Lokführer gegeben, die bewusst darauf verzichtet hätten, Verspätungen wieder einzuholen. Allerdings hätten andere Lokführer und Angehörige des Betriebspersonals,

die mit der VSLF-Aktion nicht einverstanden seien, durch zusätzliche Anstrengungen dazu beigetragen, die Probleme möglichst klein zu halten. «Viele haben sich gesagt: Jetzt erst recht», berichtete Eberle.

Zu möglichen Disziplinarmassnahmen gegen bummelnde Lokführer meinte der SBB-Beamte, zu diesem Mittel werde geschritten, wenn ein klarer Fall von Vorschriftenverstössen vorliege. Man werde jedoch nicht irgendeinen Mitläufer bestrafen. Und auch bei disziplinarischen Massnahmen stehe nicht die Drohung der Entlassung im Vordergrund, sondern man werde wie in jedem anderen Betrieb zunächst das Gespräch suchen. «Oberstes Ziel ist es, im Interesse der Kunden für einen möglichst störungsfreien Betrieb zu sorgen», sagte Eberle und meinte, dies sei den SBB bisher gelungen.

Für VSLF ein Erfolg

Der VSLF betrachtete demgegenüber seine Aktion als Erfolg. Präsident Schneider sagte auf Anfrage, dass die SBB die Aktion herunterspielen wollten. Aus Gesprächen mit Lokomotivführern habe er entnehmen können, dass sich Dutzende am Bummelstreik beteiligten. Im übrigen habe es auf der Strecke zwischen Zürich und Olten nicht mehr Baustellen als sonst, und diese seien im Normalfall verkraftbar und durch ein höheres Fahrttempo wieder aufholbar, sagte Schneider. Durch den Dienst nach Vorschrift schlugen diese Verspätungen nun voll durch. (ap)

Reformer gründen eigene Partei

Budapest. Knapp drei Wochen vor dem mit Spannung erwarteten Parteitag der Ungarischen Sozialistischen Arbeiterpartei (Usap) haben in Budapest Reformpolitiker am Samstag eine «Bewegung für ein demokratisches Ungarn»

Abbildung 10: Für die «Neuen Zürcher Nachrichten» war alles halb so wild («Neue Zürcher Nachrichten» vom 18. September 1989).

bei der ein Mensch ums Leben kam und acht verletzt wurden, löste eine grosse mediale Resonanz aus.

Der VSLF sah das Einsparen von Kundenbegleitern im Regionalverkehr sowie die veraltete Zugsicherung als wesentliche Ursachen für das Unglück. Die SBB gab hingegen dem Lokführer die Schuld, der ein Halt zeigendes Signal überfuhr.

Dennoch erkannte die SBB den Handlungsbedarf und teilte zeitweise einen zweiten Lokführer im Führerstand ein. Zudem forcierte sie die Einführung des ZUB. Lokführerinnen (seit 1991, siehe Bild 11) und Lokführer wurden fortan neben der Sicherheitssteuerung und der Zugsicherung von der Zugbeeinflussung überwacht, wobei sich deren flächendeckende Einführung verzögerte.

2000 bis heute: Zwischen Konfrontation und Koexistenz

Im letzten Vierteljahrhundert trat der VSLF weniger konfrontativ auf. Aufsehenerregende Aktionen mit grosser Aussenwirkung blieben aus. Stattdessen setzte der Verband verstärkt auf Zusammenarbeit und Lösungssuche. Nicht mehr das Durchsetzen von Maximalforderungen stand im Mittelpunkt, sondern das Erreichen realistischer Ziele. Dabei intensivierte der VSLF die Kooperation mit anderen Berufsverbänden und zeigte sich deutlich «erwachsener» als in den Jahrzehnten zuvor – seine kämpferische DNA schimmerte aber immer wieder durch.

Frauen im Führerstand: Die Signale stehen auf Grün

«Neue Frauen braucht das Land». Was auf Plakaten 1991 für die Berufswerbung der SBB stand, spiegelte sich in der Unternehmung: Im Berichtsjahr eroberten Frauen mehrere Tätigkeitsbereiche, in denen bislang ausschliesslich Männer gearbeitet hatten. Daneben war das Jahr gekennzeichnet durch die intensiven Abschlussarbeiten am Projekt für einen vermehrten Einsatz von Frauen. Die Umsetzung der beschlossenen Massnahmen hat bereits begonnen.

Am 13. September 1991 fiel die wohl symbolträchtigste traditionelle Männerdomäne bei den Bahnberufen: Die erste SBB-Lokführerin setzte mit ihrer erfolgreichen Prüfungsfahrt ein Zeichen mit Signalwirkung, weitere Frauen folgen ihr bereits im Führerstand. Doch im Frauenanteil von 8,5 Prozent des Personals sind, von der Öffentlichkeit vielleicht weniger bemerkt, zahlreiche andere Mitarbeiterinnen enthalten, die ebenfalls in bislang für Frauen unüblichen Berufen tätig sind. So haben die ersten Gleismonteureinnen ihre Stellen im Baubetrieb angetreten und die ersten Zugführerinnen ihre Ausbildung abgeschlossen. In der Hauptwerkstätte Bellinzona hat erstmals eine Maschinenmechanikerin ihre Lehre begonnen. Auch die Leitung der Ausbildung in der Personaldirektion liegt seit neustem in Frauenhänden.

Der Prozess der Öffnung auf breiter Ebene hat allerdings schon länger eingesetzt. Der Frauenanteil am Personal, der zwar insgesamt noch gering ist, zeigt über die letzten Jahre eine sprunghafte Entwicklung nach oben. Dies dokumentiert das steigende Interesse von Frauen an den SBB und der Wille der Unternehmung, Frauen auf allen Hierarchiestufen zu integrieren und ihnen die traditionellen Männerberufe zu erschliessen. In einigen Lehrlingsklassen der Bahnberufe übersteigt der Frauenanteil bereits 50 Prozent. Ingenieurinnen für Belange der Ökologie, Psychologinnen, Vorgesetzte in der Informatik und

an der Verkaufsfront im Personenverkehr, eine Hallenchefin in der Gepäckabfertigung, Stationsvorsteherinnen, eine Dienstenteilerin in einem der Lokdepots und die stellvertretende Leiterin im Zentrallager Brugg sind nur Beispiele von Frauen in Kaderfunktionen, die in einem sich rasch verbreiternden Berufsspektrum verantwortungsvolle Aufgaben erfüllen.

Frauenförderung: Erste Erfolge

Mit einem Inventar der Berufe, in denen die Arbeitsstätigkeit von Frauen bei den SBB auf Schwierigkeiten stösst, waren 1988 erste Zeichen gesetzt worden. Hervor ging daraus ein Projekt für den vermehrten Einsatz von Frauen, das nun mit der Einleitung von Massnahmen auf verschiedenen Ebenen abgeschlossen worden ist.

- Bewusstseinsbildung: Sie wird mit regelmässiger Kommunikation rund um den Einsatz von Frauen unternehmensintern und -extern gefördert.
- Wiedereinstieg: Erfolgreich wurde damit begonnen, den Kontakt zu ehemaligen Mitarbeiterinnen regelmässig zu pflegen. Interessierte Frauen erhalten die Personalzeitung, den Stellenanzeiger sowie berufsspezifische Fachinformationen. Auf Begeisterung bei den Teilnehmerinnen stiessen zwei spezielle Kurse für Wiedereinsteigerinnen; Frauen, die nach eini-

gen Jahren als Familienmutter erneut bei den SBB ein Wirkungsfeld suchen oder vor kurzem gefunden haben. Das Angebot wird 1992 weitergeführt. Das Bemühen um die ehemaligen Mitarbeiterinnen rechtfertigt sich – angesichts des stark steigenden Frauenanteils in den Bahnberufen – nicht nur aus grundsätzlichen unternehmenspolitischen Erwägungen, sondern auch aus ökonomischen Gründen; denn die Rückkehrerinnen verfügen über Erfahrungen und ein Wissen, das nicht mehr neu gelernt, sondern nur noch aufgefrischt werden muss. Die Kurse helfen den Frauen, praktische Fragen des Wiedereinstiegs zum Beispiel rund um die zeitliche Organisation oder Versicherungsfragen zu lösen. Sie unterstützen sie aber auch darin, Schwellenängste beim Wiedereintritt ins Berufsleben abzubauen und sich auf ihre Fähigkeiten und Interessen zu besinnen. Fachlich wird den Frauen der Wiedereinstieg ebenfalls erleichtert: Sobald sie wieder angestellt sind, werden sie zusätzlich zur persönlichen Vorbereitung in verschiedene SBB-Bereiche eingeführt.

- Entwicklung ermöglichen: Frauen sollen die gleichen Chancen haben, mitzureden und Führungsaufgaben zu übernehmen, wie Männer. Damit dieser unternehmenspolitischen Zielsetzung noch vermehrt nachgelebt werden kann, wurden 40 Mitarbeiterinnen anhand eines Leitfadens mündlich zu folgenden Themen befragt: Frauen in der Arbeitswelt, Personalauswahl, Arbeitszeitgestaltung, Personalförderung, Wiedereinstieg. Die Interviews werden jetzt systematisch ausgewertet und liefern wertvolle Grundlagen für den Entscheid, welche Anliegen vorrangig weiterverfolgt werden müssen. Sie vermitteln auch der Frauenbeauftragten wesentliche Impulse für ihre weitere Arbeit.

Abbildung 11: Ab 1991 gab's Lokführerinnen. Die erste trat auch gleich dem VSLF bei. Nicht alle männlichen Berufskollegen waren von weiblichem Lokpersonal begeistert (SBB-Geschäftsbericht 1991).

Divisionalisierung

1999 wurde die SBB in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft umgewandelt, die vollständig im Besitz des Bundes blieb. Personen- und Güterverkehr sollten organisatorisch voneinander getrennt werden. Der VSLF sowie die übrigen Eisenbahnverbände lehnten diese Divisionalisierung entschieden ab, da diese auch das Personal betraf. Sie befürchteten, dass der Lokführerberuf dadurch weniger attraktiv würde. Als Ausdruck ihres Widerstands organisierten der VSLF und die übrigen Verbände im Februar 2000 eine Protestkundgebung mit rund hundert Lokführern am Zürcher Hauptbahnhof (Bild 12). Trotz lauter Gegenstimmen hielt die SBB an der Divisionalisierung fest.

GAV-Verhandlungen

Mit der Bahnreform wurde Ende 2000 der Beamtenstatus des Bahnpersonals aufgehoben. Stattdessen sollten die Beschäftigten einem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) unterstellt werden – im Kern handelte es sich aber um einen Firmenarbeitsvertrag. Der VSLF setzte sich mehrere Jahre im Voraus intensiv mit einem

solchen GAV auseinander. Aufgrund der besonderen Arbeitsbedingungen des Lokpersonals (etwa Schichtarbeit, Ruhezeiten und Zulagen) forderte der VSLF einen speziellen GAV für das Lokpersonal. Er sah ausserdem verhandlungstaktische Vorteile, wenn jede Berufskategorie ihren eigenen Vertrag erhielt (Bild 13). Der SEV lehnte jedoch einen separaten GAV für die Lokführer ab, was vielen Lokführenden sauer aufsties. Diese Differenzen führten dazu, dass der VSLF in diesen Jahren zahlreiche Neumitglieder gewann: An der Generalversammlung 1997 wurde die Tausendermarke geknackt.

Die übrigen Eisenbahnverbände akzeptierten den mit der SBB ausgehandelten GAV-Entwurf und schlossen sich zu einer Verhandlungsgemeinschaft zusammen. Der VSLF verweigerte seine Unterschrift zunächst, da sein Wunsch nach einem separaten Kategorien-GAV nicht erfüllt wurde. Als jedoch absehbar war, dass sich dieser Anspruch vorerst nicht realisieren liess, entschloss sich die VSLF-Spitze letztlich – wenn auch zähneknirschend –, der Verhandlungsgemeinschaft beizutreten. Der VSLF wurde dadurch vollwertiger Sozialpartner der SBB.

Bei Turbo und TILO, die 2001 beziehungsweise 2004 gegründet wurden, war die Sachlage anders: Der VSLF sass von Beginn an am Verhandlungstisch. Dies war auch bei der SOB seit 2008 der Fall – auch wenn es dafür erheblichen Drucks von einigen SOB-Lokführern bedurfte.

Holpriger war es wieder beim GAV bei der BLS. Der VSLF verweigerte die Unterschrift, da der GAV für das BLS-Lokpersonal Verschlechterungen bei Arbeitszeiten und Entschädigungen vorsah. Die Wider-

standshaltung brachte dem VSLF zwar Respekt ein, erschwerte aber seine Einflussnahme als Personalvertreter. Um wirkungsvoll mitverhandeln zu können, rang sich der VSLF 2011 zum Unterzeichnen des BLS-GAV durch. Ähnlich verlief es bei der Weiterentwicklung des GAV der 2010 gegründeten SBB Cargo International. Der VSLF lehnte das Verhandlungsergebnis im April 2022 ab. Wiederum aus der Befürchtung heraus, von den weiteren Verhandlungen ausgeschlossen zu werden, unterzeichnete der VSLF den GAV im Herbst desselben Jahres.

Diese Beispiele zeigen, dass der VSLF nach wie vor in der Lage war, seine Zähne zu zeigen und die offene Konfrontation weder scheute noch verlernt hatte. Am Schluss setzte sich die Erkenntnis durch, dass dem VSLF ein realistischer Fortschritt wichtiger war als ein unerreichbares Ziel.

Sanierung Pensionskasse und «Vision 2010»

Ein weiteres Problemfeld war die finanzielle Schieflage der neu geschaffenen SBB-Pensionskasse. Besonders die Übernahme der zahlreichen Rentenbezüger erwies sich als grosser Ballast.

Protest der Lokomotivführer

Gegen weitere Aufsplitterung des Berufs

(sda) Die Lokomotivführergewerkschaften haben am Donnerstag an einer Kundgebung im Hauptbahnhof Zürich gegen eine weitere Aufsplitterung des Berufs des Lokomotivführers protestiert.

Nach der erfolgten Aufteilung des Personen- und Güterverkehrs in zwei Divisionen planten die SBB weitere Schritte, um den Lokomotivführerberuf aufzusplittern, kritisierte ein Sprecher. Hinter der Protestveranstaltung mit über 100 Lokomotivführern stehen die Lokomotivführergewerkschaften LPV, CLP und VSLF. Sie befürchten, dass die Generalistenausbildung zum Lokomotivführer, der grundsätzlich im Fern- und Regionalverkehr eingesetzt werden kann, völlig verschwindet. Vor allem wehren sie sich dagegen, dass künftig reine Regionallokomotivführer nur noch auf S-Bahnen in bestimmten geographischen Gebieten eingesetzt werden sollen. Der Beruf verliere dadurch an Attraktivität.

Abbildung 12: Diese Agenturmeldung erschien in mehreren Tageszeitungen («NZZ» vom 4. Februar 2000).

Schon in den 1990er Jahren schlug der VSLF Verbesserungen vor, mit dem Ziel, dass die Sanierung nicht einseitig zu Lasten des Bahnpersonals gehen dürfe. Es sollten sich auch die Leistungsbezüger der SBB-Pensionskasse beteiligen. Nach einer längeren politischen Debatte auf nationaler Ebene wurde entschieden, dass der Bund ein Drittel der Kosten übernehmen sollte, während die SBB und das Personal – also die aktiv Versicherten – den Rest tragen mussten. Für die Versicherten bedeutete dies unter anderem eine tiefere Verzinsung des Alterskapitals, eine Erhöhung des Pensionsalters, einen geringeren Lohnzuwachs sowie die Auferlegung von schmerzlichen Sanierungsbeiträgen. VSLF-intern wurde zunächst über Protestaktionen nachgedacht, doch überwog die Überzeugung, dass politisch das Maximum bereits ausgeschöpft war.

Ab 2011 war der VSLF mit Daniel Ruf im Stiftungsrat vertreten, der später zwei Jahre Vizepräsident und von 2014 bis 2016 Präsident der Pensionskasse SBB war. Ein weiteres Indiz dafür, dass der VSLF inzwischen als ernstzunehmende Arbeitnehmervertretung auf Augenhöhe etabliert war.

2005 führte die SBB angesichts des Kostendrucks im Regionalverkehr das Zukunftsbild Lokführer 2010 ein, auch «Vision 2010» genannt. Ziel war es, das Lokpersonal in vier Funktionsstufen mit abgestuften Löhnen einzuteilen, abhängig vom Depotstandort und den lokalen Anforderungen. Der Anfangslohn lag unter demjenigen eines Zugchefs. In grossen Depots war ein Aufstieg in höhere Stufen möglich, in kleinen hingegen kaum, was zu Frust, Intransparenz und Ungleichbehandlungen führte. Der VSLF unterzeichnete das Konzept zunächst (wenn auch auf Basis eines knappen Mehrheitsentscheids im Vorstand), erkannte jedoch bald dessen systemische Mängel: Die Lohnentwicklung war unklar und ungleich verteilt. 2010 kündigte der VSLF das System für alle Parteien auf. Die Rangfolge und die Arbeitsteilung wurden in der Folge verbessert. Auch die Lohneinreihungen wurden korrigiert, was aber längere Zeit in Anspruch nahm, womit Benachteiligungen noch viele Jahre blieben.

Krisen und Erfolge der letzten Jahre

Als bei der Zugkollision in Granges-Marnand am 29. Juli 2013 ein junger Lokführer ums Leben kam, rückte das Thema Sicherheit erneut in den Fokus. Politik und Medien diskutierten vor allem das Nichtverhindern des Überfahrens von Halt zeigenden Signalen. Parallel dazu entfachte der Eisenbahnunfall im spanischen Santiago de Compostela mit 80 Toten die Debatte zusätzlich. Auch der VSLF schaltete sich in die Diskussion ein und machte vor allem die grosse Verantwortung auf den Schultern des Lokpersonals sowie den zu zögerlichen Ausbau des ZUB als entscheidende Ursachen für die Signalfälle aus. Die mediale Aussage des VSLF, dass es der SBB an einer Sicherheits- und Fehlerkultur mangle, provozierte und empörte viele. In der jüngeren Geschichte des VSLF gibt es aber auch Positives zu berichten: Von 2013 bis 2018 zierte die charakteristische VSLF-Eule eine Re 460 (Bild 14) und verschaffte dem Verband eine rollende Bekanntheit im ganzen Land. Ab 2018 wurde etwas möglich, wofür der VSLF lange und intensiv gekämpft hatte und mithilfe der SBB und der gesamten Bahnbranche realisieren konnte: Lokführende haben seither die Möglichkeit, eine Berufsprüfung abzulegen und nach erfolgreichem Abschluss den Titel «Lokomotivführer/-in mit eidgenössischem Fachausweis» zu tragen. Die Absolventinnen und Absolventen verfügen damit über einen anerkannten Bildungsabschluss, der ihnen den Zugang zu Weiterbildungsangeboten erleichtert. Das Berufsbild des Lokpersonals erhielt ein Qualitätsmerkmal und einen festen Platz in der Schweizer Berufs- und Bildungslandschaft.

Darüber hinaus startete die SBB Ende der 2010er Jahre eine intensiv beworbene Ausbildungskampagne für Lokführeranwärterinnen und -anwärter – ein Schritt, den der VSLF und andere Sozialpartner unterstützen, die schon Jahre zuvor auf den drohenden Personalmangel hingewiesen hatten. Seither

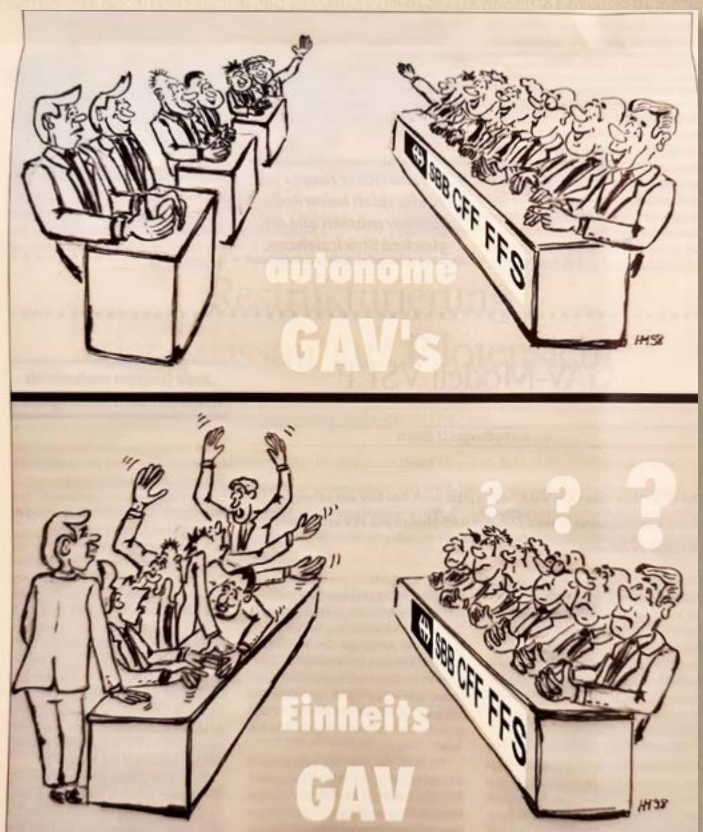


Abbildung 13: Der VSLF sah in autonomen GAV bessere Verhandlungschancen, konnte sich aber nicht durchsetzen (Karikatur: LocoFolio).



Abbildung 14: Die von 2013 bis 2018 verkehrende Werbelok Re 460 105, hier beim Rollout in Yverdon (Bild: Website VSLF).

achtet die Branche sorgsam auf einen ausreichenden Personalbestand. Der raschere Lohnanstieg und die Anhebung des Maximallohns für das Lokpersonal, wofür sich der VSLF seit jeher einsetzte, waren ebenfalls Folgen aus dieser Krisenphase. Der VSLF war an diesen und zahlreichen weiteren Errungenschaften für das Lokpersonal massgeblich beteiligt – was sich auch im deutlichen Anwachsen der Mitgliederzahl widerspiegelte: Mehr als jede/r zweite SBB-Lokführer/-in ist gegenwärtig Mitglied beim VSLF, bei der SOB sind es sogar über 80 Prozent.

Fazit

Die Geschichte des VSLF ist ein Spiegel der sozialen, politischen und betrieblichen Entwicklungen des Lokführerberufs in der Schweiz. Von der ersten Gründung 1876 bis zur faktischen Auflösung 1933 und der Neugründung 1957 zeigte sich ein Verband, der stets dann aktiv wurde, wenn sich das Lokpersonal nicht angemessen vertreten fühlte – sei es aus wirtschaftlicher Not, aus gewerkschaftlicher Enttäuschung oder aus dem Wunsch nach Autonomie. Ob als kleine, unbequeme Kraft am Rande oder als streitbarer Verhandlungspartner auf Augenhöhe – der VSLF hat es verstanden, die Anliegen des Lokpersonals konsequent und oft öffentlichkeitswirksam zu vertreten. Konflikte mit grösseren Gewerkschaften, besonders dem SEV-LPV, waren dabei ebenso Teil seiner Geschichte wie punktuelle Kooperationen und gemeinsame Erfolge.

Um sich als anfänglicher kleiner Berufsverband Gehör zu verschaffen, war der Einbezug der Medien von grosser Bedeutung. Die bisweilen provokante Inszenierung in der Presse passte aber nicht allen. Diese Strategie erwies sich langfristig aber als richtig, was sich an steigenden Mitgliederzahlen seit der Jahr-

tausendwende bemerkbar machte. Das Mitgliederwachstum war aber nicht nur ein Lohn der guten Arbeit des VSLF, sondern auch eine Folge davon, dass sich zumindest ein Teil des Lokpersonals beim SEV-LPV unzureichend aufgehoben fühlte. Bei den GAV-Verhandlungen im letzten Vierteljahrhundert war der VSLF der Stachel im Fleisch der Vertragsrunden. Unter Verweigerung seiner Zustimmung versuchte er, für das Lokpersonal Verbesserungen zu erwirken beziehungsweise Verschlechterungen abzuwenden, was oft nicht gelang. Wegen der Machtverhältnisse und um sich verhandlungstechnisch nicht ins Abseits zu manövrieren, musste er den Verhandlungsergebnissen jeweils notgedrungen zustimmen. Diese jüngere Phase des VSLF zeigt, dass er den kategorischen Widerstand, den er früher praktizierte, aufgab und vermehrt auf Pragmatismus und Kompromiss setzte. Der VSLF entwickelte sich vom trotzigem Jugendlichen zum besonnenen Erwachsenen, ohne aber seinen Kampfgeist und seine Entschlossenheit abgelegt zu haben. ➤

Literatur (Auswahl):

100 Jahre Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter: Jubiläum = 100 ans Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants : Jubilé = 100 anni Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti: Giubileo: 1876–1932 – 1957–2001, Erstfeld 2001.

50 Jahre Verein Schweizer Lokomotivführer 1876–1926, gewidmet vom Zentralvorstand 1927, Zürich 1927.

Hans-Peter Bärtschi: Schweizer Bahnen 1844–2024. Mythos, Geschichte, Politik, Zürich 2019.

Josef Beul: Das Lokomotivpersonal der Schweiz und seine gewerkschaftlichen Organisationen, 1889–1989. Vom Berufsverband zur zielbewussten Gewerkschaftsorganisation, [o.O.] 1999.

Robert Bratschi: Die Berufsorganisationen des Personals, in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, hg. vom Eidg. Amt für Verkehr, Erster Band, Frauenfeld 1947: 571–590.

Verein Schweiz. Lokomotivführer: Das 25-jährige Bestehen des VSLF 1876–1902, dargestellt in seinem Werden und Wachsen, Zürich 1902.

Erich Wyss: 100 Jahre organisiertes Lokomotivpersonal 1876–1976, davon 75 Jahre als autonome Gewerkschaft VSLF (Verein Schweiz. Lokomotivführer), Büllach 1976.



➤ Der VSLF ist ein Berufsverband für ausgebildete und in Ausbildung stehende Lokomotivführer und Lokomotivführerinnen.

➤ Der VSLF fördert und wahrt die Interessen seiner Mitglieder in beruflicher, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht.

➤ Der VSLF berät und unterstützt seine Mitglieder in beruflichen und persönlichen Fragen durch Vermittlung von Fachleuten.

➤ Der VSLF ist unabhängig von Politik, Konfession und anderen Berufskategorien.
Dies garantiert eine effiziente Vertretung unserer Mitglieder und unseren Interessen.

Warum ein Lokführerverband?

- Weil unser Beruf eine grosse Verantwortung und Risiken beinhaltet.
- Weil unser Beruf nicht vergleichbar ist mit anderen Beschäftigungen bei der Bahn.
- Weil den Anforderungen des Lokpersonals in einem Grossverband nicht entsprochen werden kann, da sie in der Minderheit sind.

Vorteile

- Die einfache Verbandsstruktur ermöglicht ein schnelles und effizientes Handeln.
- Keine hochbezahlten Funktionäre, dadurch tiefe Mitgliederbeiträge.
- Die Interessen der Mitglieder werden ausschliesslich von Lokomotivführer:innen, also mit hoher Fachkompetenz vertreten.
- Der VSLF wird nicht durch andere Berufskategorien im selben Verband beeinflusst oder behindert.

Sozialpartner folgender Bahnen:



Aktivmitglied

Für aktive Lokomotivführer. Du hast volles Mitspracherecht, Zugang zu sämtlichen Dienstleistungen sowie kompetente Unterstützung in beruflichen Angelegenheiten.

Pensionierte

Pensionierte Lokomotivführer behalten ihren Mitgliederstatus.

Gönner

Ausser den aktiven Lokomotivführer kann jedermann den VSLF als Gönner unterstützen. Dabei besteht die Möglichkeit, den vom VSLF angebotenen Versicherungen beizutreten.

Lokomotivführer in Ausbildung zahlen keinen Mitgliederbeitrag und sind gratis für Berufsrechtsschutz versichert.

Sie haben dasselbe volle Mitspracherecht wie fertig ausgebildete Lokomotivführer.

Mit der Mitgliedschaft im VSLF entfällt der monatlich vom Lohn abgezogene Vollzugskostenbeitrag.

Auf unserer Homepage findest Du das Beitrittsformular unter:



www.vslf.com > Kontakt > Beitritt

Mitbestimmung

Der VSLF ist Mitglied in der Verhandlungsgemeinschaft der Gewerkschaften [VG] und handelt mit Deinem Arbeitgeber den Gesamtarbeitsvertrag, den Lohn, die BAR usw. aus.

Der VSLF vertritt über 2400 aktive Lokführer:innen und verfügt über ein grosses Netzwerk. Mit einem Beitritt kannst Du mitbestimmen und Deine Arbeitsbedingungen mitbeeinflussen.

Jedes Mitglied hat volles Wahlrecht und kann direkt Anträge an die Generalversammlungen stellen.

Der Verbandspräsident und der Vorstand werden von den Mitgliedern an der Generalversammlung gewählt.

Der VSLF bietet Dir:



Im Mitgliederbeitrag begriffen ist eine Berufsrechtsschutz-Versicherung der CAP.



Optionen für Privat- und Verkehrsrechtsschutz mit der ALLIANZ-Versicherung.



Einen Kollektiv-Vertrag mit der KPT-Krankenkasse.



Kurse für Prüfungen und diverse Weiterbildungsmöglichkeiten.



2x jährlich unsere Verbandszeitung.



Rundumschutz und Unterstützung bei Notfällen, Unregelmässigkeiten, Arbeitsverträgen, Einvernahmen, Fachfragen etc.



Unser FDVSLF-Heft: eine umfassende Zusammenstellung der aktuellen Fahrdienstvorschriften.



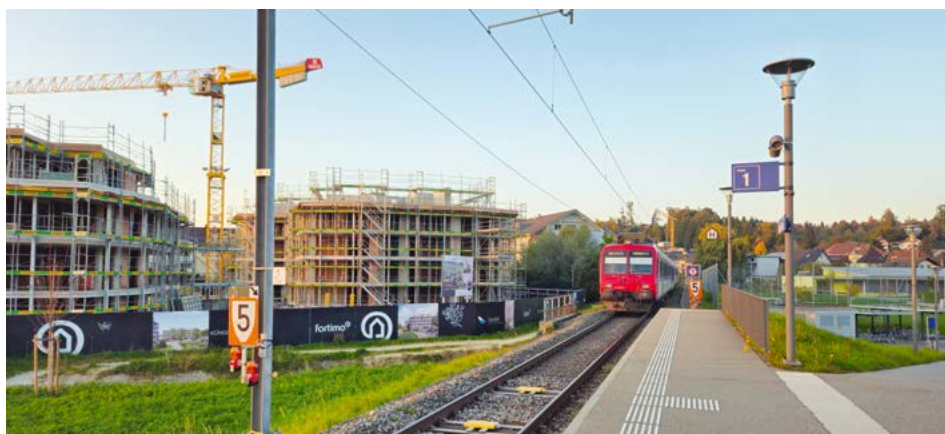
Phönix, das Lernprogramm für die Periodische Prüfung.



Ferrovita

Vermischte Meldungen

Tape it. What else...



Hier eine ausgesprochen sehr korrekte Aufstellung eines Langsamfahrsignals. Das Vorsignal steht 20 m vor dem Wiederholungssignal an einer Haltestelle. Wir fragen uns, ob ein Vorsignal am Ende der Haltestelle nicht auch denselben Zweck erfüllt hätte. Aber auf jeden Fall besser überkorrekt als falsch... ➡

Die Qual der Wahl...



ZERTIFIKAT



*"Der goldene
Schienenbruch
2025"*

geht an die Abteilung PP-BP-PLA für die
kontraproduktivste Managemententscheidung im Jahr 2025.

Einsatzplan 2.0

Laudatio:

- effiziente Vernichtung von teuer erworbenem Fachwissen
- präzise ausgeführter Demotivationsschlag
- Konterkarierung der Hilfsbereitschaft des Lokpersonals
- Deutlich höhere Gesamtkosten als Nutzen
(aber in anderen Abteilungen ;-)
- ausgeführt ohne Not



[Signature] *[Signature]*



**KEINE
PANIK!**

**DAS SCHIFF IST
UNSINKBAR!
DIE SICHERHEIT IST
GARANTIERT!**



LESERBRIEFE

Liebe Kollegen des LocoFolio

Der VSLF feiert also im nächsten Jahr das 150-jährige Bestehen. Ich durfte nur 40 Jahre lang den Bubentraum «Lokführer» ausleben. Nach diversen negativen Erlebnissen im LPV trat ich nach zehn Jahren aus der Gewerkschaft aus. Natürlich durchlief ich in den restlichen 30 Berufsjahren ein sehr trübes Kollegenleben: Ich wurde als hundsgemeiner «Trittbrettfahrer» verurteilt und stets missachtet! Je mehr ich meine Arbeit pflichtbewusst erledigte, umso unbeliebter wurde ich. Der Gipfel meines Unverständnisses im Beruf war der vom VSLF in den 90-iger Jahren angeordnete Streik unter dem Titel «Dienst nach Vorschrift». Ich stand in Gleis 40 mit dem Regionalzug Neuchâtel–Lausanne in Yverdon und erlebte, wie der Schnellzug Basel–Genf mit 20 km/h Richtung Lausanne aus dem Bahnhof Yverdon fuhr! Die Nachforschung erbrachte: Es war ein Lokführer aus Delémont, der Mitglied des VSLF war. Dieses Erlebnis ist mir

bis heute geblieben und ich muss heute noch den Kopf schütteln. Darum blieb ich bis zur Pension Ende 2002 der böse Trittbrettfahrer. In meiner Rentnerzeit habe ich aber meine Meinung geändert und trat vor einiger Zeit dem VSLF als Gönnermitglied bei. So, nun könnt ihr diese Geschichte im Jubiläums-LoCoFolio abdrucken oder mich verdammen!

Mit freundlichen Grüssen
Rolf Bolliger, Lyss

Anmerkung der Redaktion: Nein, lieber Rolf. Wir verdammen dich natürlich nicht und freuen uns über deinen Beitrag und auch darüber, dass du VSLF-Gönner bist. Danke auch für deine Texte, die wir in den vergangenen Ausgaben abdrucken durften. ➔

150 Jahre VSLF

Das VSLF-Jubiläum reiht sich ein in den Reigen grosser Jubiläen. Ich überlasse es den Historikern, die Errungenschaften in dieser langen Zeit aufzuzählen und zu würdigen. Ich persönlich habe ein nicht so tolles «Jubiläum» gefeiert. Schon sind zehn Jahre nach dem Unfall in Rafz vergangen. Gelernt hat man

nicht viel daraus. Weiterhin werden kurze Wendezeiten eingeplant und bei den ABL und teilweise von den PEX in der Ausbildung werden fragwürdige Praktiken nicht ausgemerzt. Auch wurde mein KVP #36464 innert 15 Tagen mit einer haarsträubenden Begründung abgelehnt. Die SUST sah sich in Kenntnis der Antwort dazu veranlasst, das BAV zur Verantwortung zu ziehen! Es fehlt wahrscheinlich auch an einer richtigen Nachbetrachtung des Unfalles. Zurzeit wird das seit der Divisionalisierung beliebte Spiel der Neuausrichtung gespielt. Für den Lokführer wird sich nichts ändern: Wir werden immer noch von A nach B fahren.

Wir werden neu einfach alle quasi auf der Reserve sein und Arbeit auf Abruf machen. Es werden noch mehr Vorgesetzte auftauchen, die Arbeit wird noch zerstückelter eingeplant werden. Die Kostenfolge ist absehbar. Aber wir wollen ja sparen. Mein nächstes Jubiläum wird 40 Jahre SBB sein. Wenn ich mich an mein 25-Jähriges zurückerinnere, na, dann gute Nacht zur Wertschätzung.

Nichtsdestoweniger wünsche ich dem VSLF ein schönes Jubiläum.

Roland Stahel ➔

Wir suchen Dich!

• Koordinator GV VSLF

Aufgaben: Ansprechpartner/in für alle Fragen rund um die Organisation der GV, Koordination mit gastgebender Sektion und weiteren Involvierten, Rekognoszieren von Durchführungsorten, administrative Tätigkeiten

• Koordinator Inserate

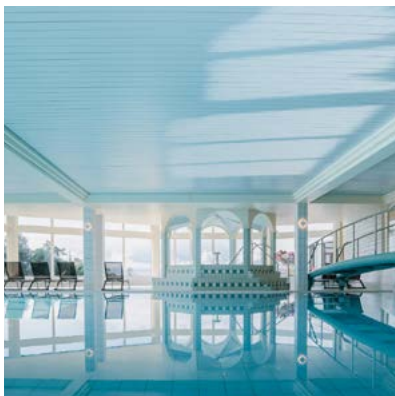
Aufgaben: Koordination der Inserate für LocoFolio und GV, Ansprechpartner/in für Inserenten



Interessiert? Mail an praesident@vslf.com



Foto: Daniel Schärer – kleine Scheidegg



Mehr erfahren



Wellnesshotel im Berner Oberland Wo Gastfreundschaft zu Hause ist



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



Das war 1981 ein Husarenstreich!

Eisenbahnerinnen und Eisenbahner aus dem «Fussvolk» verschiedenster Berufskategorien engagierten sich im Jahr 1981 im Zusammenhang mit einer Volksabstimmung (Kt. Zürich) an einer illegalen Werbeaktion für die Zürcher S-Bahn. Das war damals eine couragierte und waghalsige Aktion, weil dies verbotenerweise bzw. gegen den Willen der SBB geschehen war.

Ruedi Renggli, Gönner VSLF

Für die kantonale Abstimmungsvorlage im Jahr 1981 (540 Mio. Franken) für die Zürcher S-Bahn hatte ein Initiativkomitee von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern aus ganz verschiedenen Berufskategorien eine illegale Werbeaktion «pro S-Bahn» vorbereitet. Bemerkenswert ist auch die Tatsache, dass im Initiativkomitee auch alle drei Lokpersonalverbände vertreten waren. Das war zu jener Zeit gar nicht selbstverständlich!

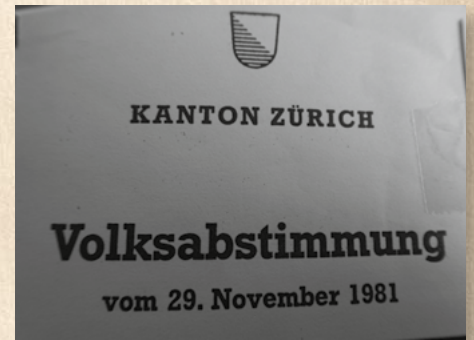
Aufgrund einer enttäuschenden und unverständlichen Antwort des damaligen Kreisdirektors Wachter («SBB darf sich als direkt beteiligte Partei nicht am Abstimmungskampf engagieren») mussten die sehr zeitaufwändigen Vorbereitungsarbeiten geheim gehalten werden. Hätten die SBB Chefs von unserem

Initiativkomitee bzw. von unseren Absichten erfahren, hätte diese Werbeaktion kaum realisiert werden können ...

An einem geheimen Ort im Dachstock vom Lokdepot F wurde eine kleine Malerwerkstatt eingerichtet, wo das gesamte Werbematerial vorbereitet wurde: 400 Affiche-Tafeln mit «S-Bahn JA», Grossplakate für die Aufstellung neben dem Streckengleis (Einfahrt Zürich HB), Lokkleber, spezielle S-Bahn-Langsamfahrssignale (Vmax 30 km/h) etc. Es war eine Riesenbüz, welche auch von Pensionierten und Familienangehörigen unterstützt wurde.

Das gesamte Werbematerial wurde an unsere Vertrauensleute





in den Nachbardepots versandt (Winterthur, Rapperswil, Ziegelbrücke etc.). In einem beispielhaften Einsatz wurde diese bisher streng geheim gehaltene Werbeaktion in der Nacht vor dem Abstimmungswochenende aktiviert, d.h., Lok und Wagen wurden mit dem «S-Bahn JA»-Kleber und Affiche-Tafeln ausgerüstet, Grossplakate am Einfahrgleis und die speziellen Langsamfahrtsignale «Vmax 30 km/h» wurden aufgestellt.

Mit den ersten Zügen wurde unsere illegale Werbeaktion «S-Bahn JA» am Abstimmungswochenende bzw. am Freitag, 27. November 1981, ausgelöst. Damit wurden x-tausend Fahrgäste auf diese Abstimmungsvorlage aufmerksam gemacht und einige SBB Chefs überrumpelt ...

Mit dem überzeugend positiven Abstimmungsergebnis wurde in den Medien auch unsere Werbeaktion lobend erwähnt. Dies auch an der Pressekonferenz, an welcher die gesamte Polit-Prominenz von Gemeinde-, Kantons- und Bundesrat vertreten war.

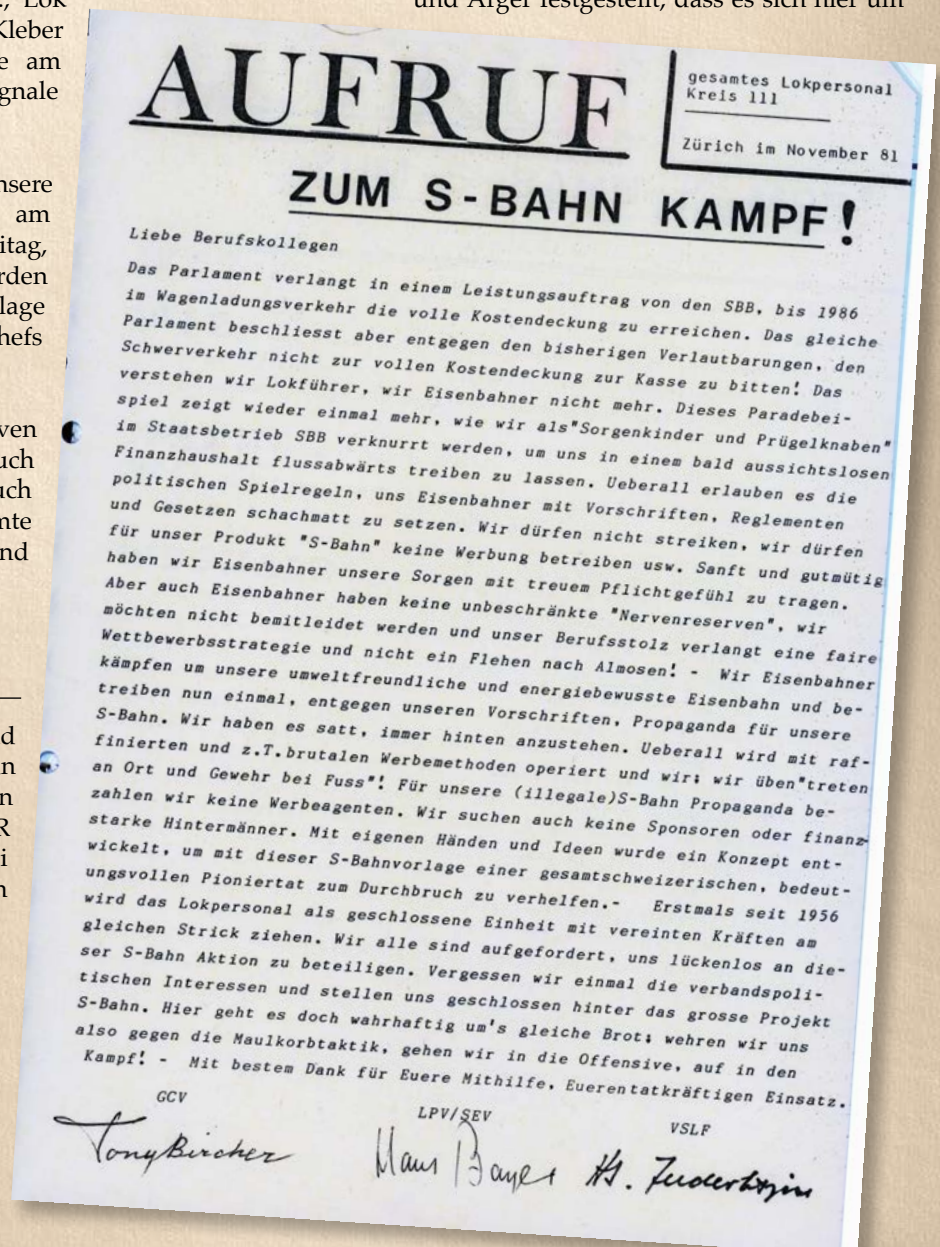
BR Ernst Brugger:

Er habe in Thalwil auf seinen Zug wartend beobachtet, wie eine ältere Lok eines nebenan einfahrenden Zugs mit «S-Bahn JA»-Klebern ausgerüstet war. Er wisse zwar nicht, WER hinter dieser Aktion stecke. Auf alle Fälle sei diese sympathische Werbeaktion aber mit einem kleineren Budget finanzierbar gewesen.

Kreisdirektor H. R. Wachter:

Während seiner Wartezeit auf seinen Zug in Wetzikon habe er am Freitagmorgen, 27. November, bei einem einfahrenden

Zug eine «komische» S-Bahn-Affiche-Tafel gesichtet und gedacht: «Welle Dub ... hat denn diese Tafel an der Wagen-seitenwand angehängt?» Dann habe er mit grossem Staunen und Ärger festgestellt, dass es sich hier um





eine grossangelegte Werbeoffensive handeln müsse, welche offensichtlich gegen seinen Willen vorbereitet und nun in Taten umgesetzt worden war. Erst in seinem Büro habe sich sein Puls wieder etwas «stabilisiert», als er den Orientierungsbrief gelesen und festgestellt habe, dass die Initianten diese Aktion auf eigene Faust, d.h. ohne Bewilligung der SBB, vorbereitet hatten. Heute sei er stolz, dass sich «sein» Personal so sehr für die Interessen des öffentlichen Verkehrs einsetze und dabei sein «NEIN» einfach ignoriert habe.

VSLF-Generalversammlung am 21. März 2015 in Zürich:

Zum 20-jährigen Jubiläum «Zürcher S-Bahn» war auch der damalige ZVV-Direktor Franz Kagerbauer eingeladen. Er würdigte in seiner Rede auch die eindrucksvolle Werbeaktion des SBB Personals und erhielt von Lokführer Felix Traber als



Präsent eine erinnerungsträchtige Original-«S-Bahn JA»-Tafel geschenkt.

Schlussgedanken:

Damals war die SBB noch eine grosse Familie und die damalige Personalführungskultur kittete Unternehmenstreue und Loyalität gegenüber dem Arbeitgeber SBB: «Das Personal ist das wertvollste Gut im Unternehmen.» (SBB CEO B. Weibel).

Die z.Z. aktuellsten VSLF-Newsletter signalisieren zum brisanten Thema «neues Einsatzkonzept Lokpersonal» unmissverständlich, wie rücksichtslos und respektlos heute Personalmanager ihre Entscheide durchboxen und damit den Arbeitsfrieden arg strapazieren.

Die Entwicklung «Digitalisierung fördern um jeden Preis» ist leider kaum mehr aufzuhalten. ➡





Foto: Dario Häusermann



Das Kinderbuch für Eisenbahnfans!

«Zettchens Abenteuer» erzählt eine fröhliche und überraschende Geschichte. Die präzise gezeichneten Loks vom «Habersack» bis zur Re 460 begeistern grosse und kleine Bahnfans. Das Buch kannst du in jeder Schweizer Buchhandlung oder online bestellen. Beim Kauf in unserem Webshop erhältst du zudem gratis Sticker und Ausmalbilder.



UVP CHF 29.00

Infos und
Webshop:



www.zettchen.ch

Nachtschicht Verlag

Meisterstrasse 1, 6010 Kriens — www.zettchen.ch — info@nachtschicht-verlag.ch

Sektionen

Mitgliederanlass BLS

Am 16. Juni fand der traditionelle Mitgliederanlass der Sektion BLS mit Grillieren in Zollikofen statt.

Leider kamen nicht allzu viele Kolleginnen und Kollegen, aber diejenigen, die es sich einrichten konnten, waren zufrieden und satt.

Es war ein gemütlicher Nachmittag. Vielen Dank an alle, die daran teilnehmen konnten.

Wir freuen uns auf den Anlass im Jahr 2026.

Christof Graf

Vorstand VSLF, Leiter BLS ➤

MITGLIEDERVERSAMMLUNG / GRILLIEREN
VSLF BLS



Freizeithaus Meilen
Eichenweg 40, Zollikofen

Datum:
16.06.2025

Zeit: 12:00 – 20:00 Uhr

Der Grill ist ab 12:00 Uhr in Betrieb

Um ca. 15:00 informieren wir euch über die aktuellen Geschäfte.

Grillgut, Salat und Getränke werden durch die Sektion offeriert. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme

Kaffee vom Bohnenrad



Anmeldung bis 14. Juni 2025 an Andreas Allemann, 079 222 43 24
oder bla-vize@vslf.com





Bericht des VSLF Sektion Bern, Ausflug vom 2. Oktober 2025

Ein Tag, wie er hätte nicht schöner können sein, der Ausflug am 2. Oktober 2025 vom Schweizerischen Lokführerverein.

Bei Camille Bloch sind wir gestartet, wo uns schon ein feines Apéro hat erwartet.

Die anschliessende Führung war sehr interessant, es ist durch Torino und Ragusa weltbekannt.

Natürlich durften wir auch kräftig probieren, zwischen Ragusa hell, dunkel und blond variieren, ein feines Torino gab es zum Schluss, ein wahrer Hochgenuss.

Auf dem Heimweg haben noch alle geschwärmt, ein Beweis, dass Schoggi die Seele erwärmt.

Zum Ausklang des Tages ein kleines Menü im LagoLodge, mit Pouletflügel und Fischknusperli. Dazu ein feines Bier Spezial ... Der Tag war einfach phänomenal.

Gedichtet von Heike ➤





Sektionsausflug Hauenstein 2025

Am 23. August haben sich 16 Mitglieder unserer Sektion in Baden bei schönem, sonnigem Wetter getroffen, um Pullover, Jacke und Handschuhe anzuziehen und sich in einer 8 °C kalten Halle aufs Eis zu wagen. Im Curling Center Baden Regio durften wir von unseren Kollegen Pascal Mischler und René Helg in zwei Gruppen aufgeteilt erfahren, wie wir auf

dem Eis nicht umfallen, uns mit dem Besen stützen und den Stein möglichst ins Tee stossen. Zwei Stunden durften wir auf dem präparierten Eis herumrutschen. Leider ist dann doch der eine oder andere Mal hingefallen. Alles in allem konnten wir aber einiges über diesen spannenden Sport erfahren. Einige wurden gefühlt schon beinahe zu Spitzenspielern. Vielleicht hat ja sogar der/die eine oder andere Lust darauf gekriegt, in Zukunft öfter mal Curling spielen zu

gehen in Baden :-). Nach dem Umziehen sind wir dann ins Restaurant gezügelt, von wo aus wir den anderen Spielern zusehen konnten, wie das Spiel richtig aussehen sollte und wir ein gemütliches Abendessen in Form von Spaghetti und diversen leckeren Saucen geniessen durften. Wir hoffen, dass es zu keinen ernsthaften Verletzungen gekommen ist, alle den Tag gesund überstanden haben und dass euch der Ausflug viel Spass gemacht hat. ➡





Foto: Markus Leutwyler

IN MEMORIAM



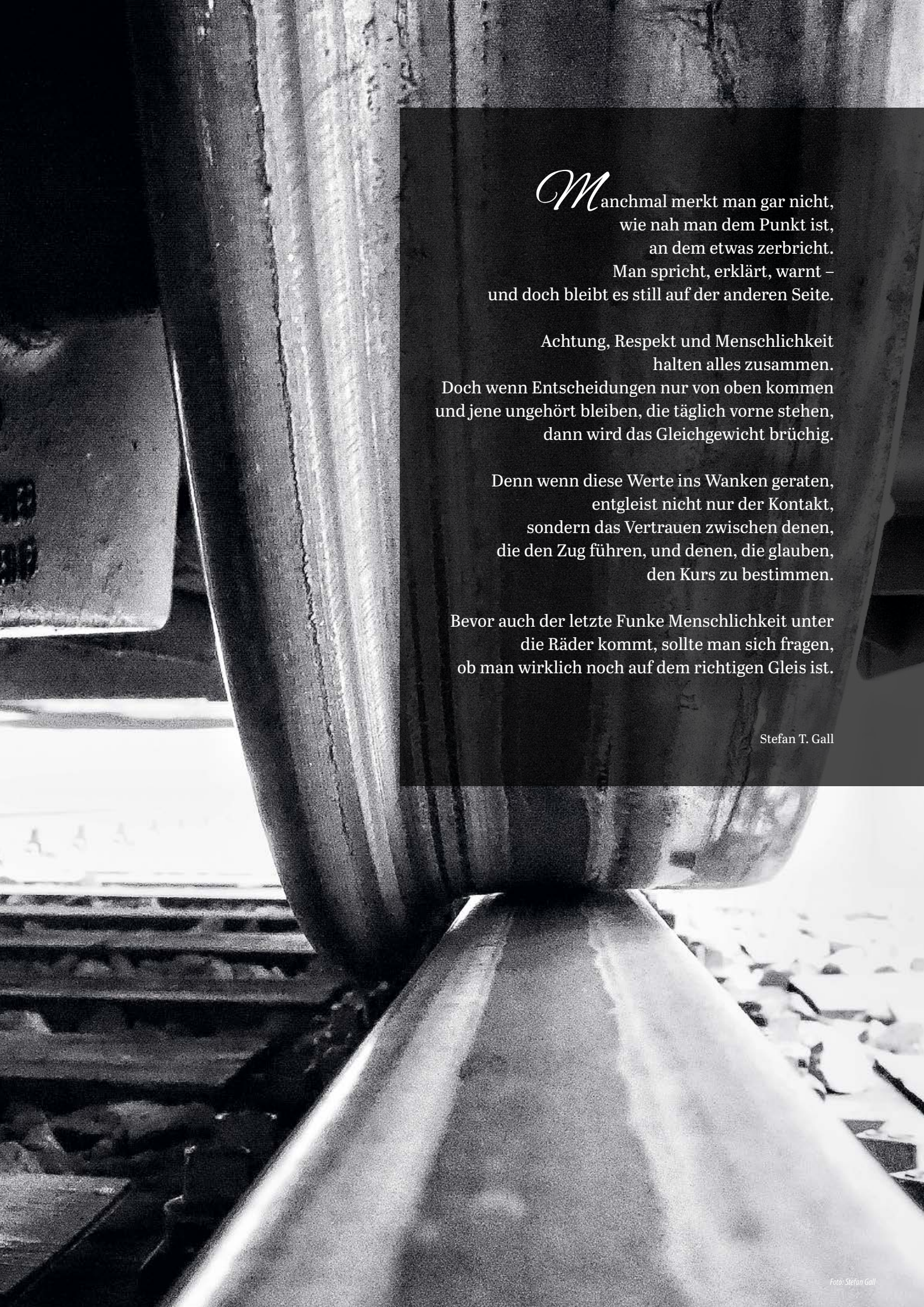
Wir bitten euch, folgendem Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren
und ihm die letzte Ehre zu erweisen.

Alfred Naefen

*1958

† 13.08.2025

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen



*M*anchmal merkt man gar nicht,
wie nah man dem Punkt ist,
an dem etwas zerbricht.
Man spricht, erklärt, warnt –
und doch bleibt es still auf der anderen Seite.

Achtung, Respekt und Menschlichkeit
halten alles zusammen.
Doch wenn Entscheidungen nur von oben kommen
und jene ungehört bleiben, die täglich vorne stehen,
dann wird das Gleichgewicht brüchig.

Denn wenn diese Werte ins Wanken geraten,
entgleist nicht nur der Kontakt,
sondern das Vertrauen zwischen denen,
die den Zug führen, und denen, die glauben,
den Kurs zu bestimmen.

Bevor auch der letzte Funke Menschlichkeit unter
die Räder kommt, sollte man sich fragen,
ob man wirklich noch auf dem richtigen Gleis ist.

Stefan T. Gall